



दक्षिण पूर्व रेलवे
भारतीय रेल
(चालित लाइनें)

सामान्य (संशोधन) नियम 2022

दक्षिण पूर्व रेलवे के सहायक नियम सहित
(कार्यालयीन उपयोग हेतु)

रेल सेवकों के मार्गदर्शन के लिए (ई प्रति संस्करण-2022)
(सा.नि एवं स.नि. 2011 का पुनर्मुद्रित संस्करण संशोधन पर्ची 82 से 136 तक)

भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

सं. 69 आर.आर./4 दिनांक 11 फरवरी, 1976 एवं
सं. 91/सेफटी (ए एण्ड आर)/29/6
नई दिल्ली, दिनांक 31 जनवरी, 1996

संकल्प

यात्रियों, पशुओं अथवा माल के सार्वजनिक यातायात हेतु फिलहाल उपयोग की जा रही तथा सरकार द्वारा शासित भारतीय रेलों (चालित लाइनों) के साधारण नियम, 1996।

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

2. इस उद्देश्य से, रेलवे बोर्ड ने 1968 में यातायात और सिगनल विभागों से चुने गये अधिकारियों की एक समिति का गठन किया। समिति ने फरवरी, 1970 में नियमों का एक मसौदा बोर्ड के विचारार्थ प्रस्तुत किया। रेल संरक्षा आयोग जिनकी टिप्पणी भी मांगी गई थी, ने नियमों के इस मसौदे के अंगीकरण का समर्थन नहीं किया जिसमें कुछ प्रचलित बुनियादी धारणाओं जैसे स्टेशनों के वर्गीकरण, हर श्रेणी के स्टेशन पर न्यूनतम सिगनल व्यवस्था इत्यादि के उन्मूलन का सुझाव दिया था। 1971-1972 की अपनी वार्षिक रिपोर्ट में आयोग ने कहा कि इन नियमों में जो कि गत 100 वर्षों से भी अधिक समय से गाड़ी संचालन तथा परिचालन संरक्षा का आधार रहे हैं और जिनसे हजारों रेल कर्मचारी सुपरिचित हैं, अपरिमित संशोधन और उनकी पुनर्व्यवस्था करना वांछनीय नहीं होगा। तदनुसार आयोग ने सामान्य नियमों के मसौदे को अंगीकृत किये जाने का अनुमोदन करने में अपनी असमर्थता रेलवे बोर्ड को सूचित की।

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

4. भारत सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने पत्र सं. 68/आर. आर./2/2/वॉल V दि. 25.7. 1974 द्वारा रेल प्रशासनों, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन, रेल संरक्षा आयोग, रेलवे स्टाफ कालेज, बड़ोदरा भारतीय रेलवे सिगनल इंजीनियरी और दूर संचार संस्थान, सिकन्दराबाद, भारतीय रेल अग्रिम

रेल-पथ टेकनॉलॉजी संस्थान पुणे, भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत इंजीनियरी संस्थान, जमालपुर आदि को अलोचना और सुझावों के लिए सामान्य नियमों का अंतिम प्रकाशन संचारित किया।

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

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

आदेश :- आदेश दिया जाता है कि अनुलग्नकों के साथ इस संकल्प को, एक अधिसूचना के अन्तर्गत सरकारी राजपत्र में प्रकाशित किया जाए जैसा कि भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (1890 के 9) की धारा 47 द्वारा अपेक्षित है और इसकी एक प्रतिलिपि रेलवे स्टेशनों पर निरीक्षणार्थ रखी जाए जैसा कि उक्त धारा की उपधारा (6) द्वारा आदेशित है। साथ ही इस संकल्प की एक प्रतिलिपि अनुलग्नकों सहित निम्नलिखित सरकारों, प्रशासनों और अधिकारियों को भेजी जाए।

सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड
तथा
पदेन सचिव, भारत सरकार

संलग्न प्रलेख :-

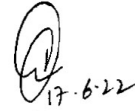
सरकार द्वारा शासित भारतीय रेलों (चालित लाइन) के लिए साधारण (संशोधन) नियम 2011(इ-संस्करण 2022)

प्राक्कथन

1. रेलों की चालित लाइनों के लिए दक्षिण पूर्व रेलवे (ई-संस्करण 2022) के सहायक नियमों (संशोधन) सहित साधारण नियम रेल कर्मचारियों के मार्गदर्शन के लिए प्रकाशित किये जाते हैं।
2. (क) साधारण (संशोधन) नियम बड़े अक्षरों और सहायक नियम छोटे अक्षरों में मुद्रित किये जाते हैं और पहचान के लिए इसके पूर्व स.नि. लगाये जाते हैं।
(ख) सहायक नियम साधारण नियमों के अन्तर्गत दिखाये जाते हैं जो उनकी व्याख्या साधारणीकरण करते हैं अथवा उसे प्रसारित करते हैं।
(ग) सहायक नियम साधारण (संशोधन) नियमों के प्रसंगाधीन पढ़े जायेंगे और ये कर्मचारियों पर बाध्यकर होंगे। यह रेलवे परिचालन से संबंधित सभी विभाग के लिए उपयोगी हैं।
(घ) कागज रहित काम को बढ़ावा देने, प्रिंटिंग और कागज की कीमतों में बचत करने के उद्देश्य से इस रेलवे ने सभी नियम पुस्तकों को ई-प्लेटफार्म/ऑनलाइन माध्यम से प्रकाशित करने की पहल की है, जिससे कि यह सभी लोगों तक पहुंच सके यहां तक कि मोबाइल फोन पर भी सभी इसे तुरंत देख सकते हैं।
3. **रेल सेवकों के लिए कानूनी अनिवार्यता :-** भारतीय रेल अधिनियम (1989) के खण्ड 101 के (ख) के अधीन, रेलों के सभी सेवक साधारण (संशोधन) नियम के साथ-साथ सहायक नियमों, मैनुअलों तथा विशिष्ट अनुदेशों को मानने को बाध्य होंगे। इन नियमों और अनुदेशों तथा समय-समय पर बनाये गये नियमों से रेलकर्म अपने आप को अनिवार्यतः अवगत कराते रहेंगे। इस पुस्तक (चित्रों/आंकड़ों में संशोधन सहित) में सा.नि. तथा स.नि. 2011 के परिशिष्ट और शुद्धि पत्र सं. 82 से 136 शामिल किए गए हैं। इस पुस्तक के जारी होने के पश्चात् समस्त परिशिष्टों और शुद्धिपत्रों का एक अभिलेख पुस्तक के अन्त में अभिलेख-पृष्ठों पर रखा जायेगा।
4. **नियम पुस्तक के प्रति सावधानी :-** नियमों की इस पुस्तक को यत्नपूर्वक पढ़ा जाना चाहिये और इसे अमल में लाने के लिए तैयार रहना चाहिए। समय-समय पर अधिसूचित वे समस्त परिवर्तन एवं परिवर्धन स्पष्ट रूप से इसमें प्रविष्ट करा देना चाहिये। यह पुस्तक प्रशासन की सम्पत्ति है और प्रत्येक धारक द्वारा सेवा-निवृत्ति होने पर इसे लौटा देना होगा।
5. **आदेश, जो समझे नहीं गए हैं :-** किसी सेवक द्वारा किसी आदेश को अच्छी तरह नहीं समझे जाने पर वह अपने आसन्न वरिष्ठ से मार्गदर्शन प्राप्त करेगा।
6. **आदेशों में परिवर्तन :-** इस पुस्तक में लिखित कोई भी आदेश, मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा विधिवत् नामित और अधिसूचित किसी प्राधिकारी के त्वरित प्राधिकार के सिवाय, न तो परिवर्तित किये जायेंगे और न ही अधिक्रमित अथवा निलम्बित किये जायेंगे।
7. **नियमों को लागू किया जाना:-** किसी भी सहायक नियम में, जहां कहीं भी दक्षिण पूर्व रेलवे का उल्लेख है, यह समझा जायेगा कि वे दक्षिण पूर्व रेलवे के प्रशासन द्वारा संचालित समस्त लाइनों पर लागू हैं।
8. **अनुपूरक नियम पुस्तकें :-** समस्त कर्मचारियों को, जो गाड़ियों को पास कराने, ग्रहण करने अथवा भेजने के लिए जिम्मेदार है, 'ब्लॉक वर्किंग मैनुअल' (ई-संस्करण 2020) नामक पृथक पुस्तकें जारी की जाती हैं, जिसमें बिजली उपकरणों द्वारा चालित गाड़ियों के लिए विस्तृत आदेश हैं। संबंधित सभी कर्मचारियों को, "आपदा प्रबंधन" सहित एकसीडेन्ट मैनुअल" नामक एक पृथक पुस्तक जारी की जाती है जिसमें दुर्घटना से सम्बन्धित विस्तृत आदेश होते हैं। "आपरेटिंग मैनुअल" नामक पुस्तक में

प्रचलित आदेश, साधारण अनुदेश इत्यादि होते हैं। इन मैनुअलों का अध्ययन कर्मचारी द्वारा सावधानीपूर्वक किया जाना चाहिए।

9. अन्य विभागों द्वारा प्रकाशित 'वे एण्ड वर्क्स' मैनुअल, सिगनल इंजीनियरी मैनुअल आदि का भी सम्बन्धित कर्मचारियों द्वारा अध्ययन और उनका अनुसरण किया जाना चाहिये। साधारण (संशोधन), सहायक नियम और अन्य विशेष अनुदेशों के जितना ही इन नियमों को भी मानना उनके लिए बाध्यकर होगा।
10. इस नियमावली को लाने की पहल करने के लिए मैं, श्री आशीष भाटिया, मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक और श्री एम.एल.दत्ता, उप मुख्य परिचालन प्रबंधक /एस. /मुख्यालय का आभारी हूँ। इस नियमावली को ई-फॉर्म सॉफ्ट कॉपी में तैयार करने के लिए जिससे कि यह सभी तक पहुँच सके, मैं टाईपिंग, संकलन, संपादन के लिए श्री वाई, भी. एस मूर्ति, अध्यक्ष टी.आई /सुरक्षा /ओ पी टी जी के प्रयास की सराहना करना चाहता हूँ।
11. इस किताब की एक प्रतिलिपि संबंधित स्टाफ के पास होनी चाहिए और सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए उन्हें इन नियमों/ विनियमों की पूरी जानकारी प्राप्त करनी चाहिए।
12. यद्यपि इस पुस्तक को पुनः पेश करने में सभी प्रकार की सावधानियां बरती गई हैं, तथापि कोई संशोधन और चूक हो तो उसे अधोहस्ताक्षरी के ध्यान में लाया जाये। इस नियमावली के ई-संस्करण में सुधार के लिए मैं सभी से सुझाव देने का अनुरोध करता हूँ।



(प्रभास दानसाना)
प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक,
द.पू.रेलवे/गार्डनरीच,
कोलकाता-43.

अस्वीकरण –1

यह सामान्य नियम तथा सहायक नियम एक ई-पुस्तक/हथेली पर उपलब्ध पुस्तक संस्करण 2022 है जिसमें संशोधन परिशोधन पर्ची सं. 82-136 शामिल है ।

प्राधिकृत अधिकारी के अनुमोदन से संशोधन पर्ची सं. 135 (स.नि.7.01.01/02 में खंडों के आंकड़ों और संचालन प्रणाली को उद्यतन किया गया है) तथा 316 (सा.नि. 1.01/4)35 दिनांक 30.05.22 को सीधे अध्यायों में अद्यतन कर दिया गया) मंडलों और राजपत्र से प्राप्त अद्यतन सूचनाओं और आंकड़ों को यहां शामिल किया गया है ।

अध्याय 1,2,3,4,5,6,7,9,13,14,15,16 में 82-136 तक के संशोधन पर्ची को यहां सीधे अध्यायों में जोड़ दिया गया है और टंकित कर दिया गया है । यह ई-कॉपी पूर्ण रूप से केवल द.पू.रेलवे के उन स्टाफ द्वारा प्रयोग करने के लिए तैयार किया गया है जो हमेशा कार्यालय परिसर से बाहर रहते हैं और उनके पास कोई पुस्तक रूप में प्रतिलिपि उपलब्ध (2011) नहीं होती है जो वह तुरंत उपयोग में ला सकें ।

वाई वी एस मूर्ति, मुख्य परिवहन निरीक्षक ओं पी टी जी/सेप्टी/जी आर सी/द.पू.रे. द्वारा ई-पुस्तक के स्वरूप में पुस्तक की टाइपिंग,उद्यतन,संकलन की गई है और (जेड आर टी आई/सीनी के परिवहन निरीक्षक) मंडलों के सी डी टी आई/सी टी आई की मदद से पी सी रूम की मदद से जांच की गई है ।

अस्वीकरण – 2

इस ई-पुस्तक/हथेली पर उपलब्ध पुस्तक संस्करण में दी गई सूचनाएं केवल सामान्य सूचना हैं । जहां हम सूचनाएं अद्यतन और सही रखने का प्रयास और यहां दी गई सूचनाओं की संपूर्णता सत्यता, विश्वसनीयता, उपयुक्तता, उपलब्धता जो कि इस पुस्तक में व्यक्त की गई है या जिनका अर्थ निकलता है और जो कि वेबसाइट ई-पुस्तक संस्करणों में समाहित ग्राफिक से संबंधित सूचनाओं के संबंध में हम किसी भी प्रकार का प्रतिनिधित्व या आश्वासन नहीं देते हैं ।

सभी भूलों, समीक्षाओं, सुझावों और कोनों से आये टिप्पणियों का पूरे दिल से स्वागत किया जाता है । इस ई-प्रतिलिपि हथेली पर उपलब्ध पुस्तक में किसी प्रकार के परिवर्तन के लिए आप अपने बहुमूल्य विचारों को स्वच्छंदतापूर्वक भेज सकते हैं जिससे कि इस पुस्तक को भविष्य में और अधिक बेहतर बनाया जा सके ।

(cti.s.ser@gmail.com.)

विषय-वस्तु

क्र.सं.	फॉर्म सं.	विवरण	बदले गए पुराने फॉर्म
1.	टी/351	डस्कनेक्शन /री-कनेक्शन नोटिस।	एस एवं टी डीएन(पुराना)
2.	टी/369(I)	खराब सिगनल पास करने के लिए अग्रिम प्राधिकार।	नया
3.	टी/369(3बी)	सिगनल को ऑन या खराब स्थिति में पास करने का प्राधिकार।	ओपी/टी27 ए, आर
4.	टी/409	सावधानी आदेश।	ओपी/टी80/बड़ा
5.	टी/ए-409	'शून्य' सावधानी आदेश।	नया
6.	टी/बी-409	अनुस्मारक दृसावधानी आदेश	ओपी/टी 80 (छोटा)
7.	टी/431	ट्रेन परीक्षण सलाह/रिपोर्ट।	टी/431
8.	टी/509	बाधित लाईन पर ट्रेन ले जाने का प्राधिकार।	नया
9.	टी/511	बिना सिगनल वाले लाईन से ट्रेन ले जाने का प्राधिकार।	ओपी/टी 30
10.	टी/512	कॉमन स्टार्टर सिगनल वाली लाईन से ट्रेन के जाने का प्राधिकार।	ओपी/टी 30
11.	टी/ए 602	बाधित/ब्लॉक खंड पर राहत पहुंचाने वाली इंजन/ट्रेन को ले जाने का प्राधिकार।	ओपी/टी 462
12.	टी/बी 602	बाधित/ब्लॉक खंड पर राहत पहुंचाने वाली इंजन/ट्रेन को ले जाने का प्राधिकार।	नया
13.	टी/सी 602	डबल लाईन पर संचार में पूर्ण रुकावट आने पर ट्रेन ले जाने का प्राधिकार।	ओपी/टी 126(आरईवी) ओपी/टी 126 ए (आरईवी)

14.	टी/डी 602	डबल लाईन खंड पर, अस्थायी तौर से सिंगल लाईन के रूप में ट्रेन चलाने का प्राधिकार ।	ओपी/टी 36, ओपी/टी 38 ओपी/टी 40, ओपी/टी 42
15.	टी/ई 602	सिंगल लाईन खंड में, संचार व्यवस्था पूर्णरूप से बंद होने पर, ट्रेन चलाने के लिए आदेश मांगने हेतु 'लाईन क्लियर पूछताछ संदेश'	डीओ डीओ
16.	टी/एफ 602	सशर्त 'लाईन क्लियर' संदेश	नया
17.	टी/जी 602	सशर्त 'लाईन क्लियर' टिकट (अप)	नया
18.	टी/एच 602	सशर्त 'लाईन क्लियर टिकट (डाउन)	नया
19.	टी/आई 602	पुनः चलाने का संदेश	नया
20.	टी/609	गार्ड के द्वारा ड्राइवर/लोको पायलट को मध्य खंड से अगले स्टेशन तक ट्रेन ले जाने का लिखित आदेश ।	नया
21.	टी 806	शंटिंग आदेश ।	ओपी/टी 79
22.	टीए 912	स्वचालित/ अर्ध स्वचालित हस्त चालित गेट स्टॉप सिगनल को पार करने का प्राधिकार ।	ओपी/टी 33
23.	टीबी 912	स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र को 'लाईन क्लियर' के बिना ही पार करने का प्राधिकार	ओपी/टी 126 (आरईवी) ओपी/टी 126ए (आरईवी)
24.	टीसी 912	बाधित स्वाचालित ब्लॉक सिगनलिंग खंड से राहत पहुंचाने वाली इंजन/ट्रेन को पार करने का प्राधिकार ।	नया
25.	टीडी 912	बहुत देर तक सिगनल नहीं रहने पर स्वचालित ब्लॉक सिस्टम पर ट्रेन को चलाने का प्राधिकार ।	ओपी/टी 128 एवं ओपी/टी 128 ए
26.	टी1410	ट्रेन सही सलामत आगमन रजिस्टर ।	ओपी/टी 421
27.	टीए 1425	लाईन क्लियर पूछताछ संदेश (बाहरी)	ओपी/टी 36,38,40,42,37,39,41,

			43.
28.	टीबी ¹⁴²⁵	लाईन क्लियर पूछताछ संदेश (आंतरिक)	ओपी/टी 38, 42
29.	टीसी ¹⁴²⁵	पेपर लाईन क्लियर टिकट (अप)	ओपी/टी 36,40
30.	टीडी ¹⁴²⁵	पेपर लाईन क्लियर टिकट (डाउन)	
31.	टी ¹⁵¹⁸	ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लैडर ट्रॉली नोटिस ।	नया
32.	टी ¹⁵²⁵	ट्रेन जाने के बाद एम/टी के लिए मोटर ट्राली परमिट/प्राधिकार	नया

पदनाम :

<u>पुराना</u>	<u>नया</u>
ड्राइवर	लोको पायलट
सहायक ड्राइवर/फायरमैन	सहायक लोको पायलट
ब्रेक्सोमैन गार्ड	सहायक गार्ड ट्रेन प्रबंधक
ट्रेन परीक्षक	जेई/एसई/एसएसई (सी व डब्ल्यू)
पीडब्ल्यू आई	जेई/एसई/एसएसई (पी वे व कार्य)
बीएसआई	जेई/एसई/एसएसई (एस एण्ड टी)
कर्षण फोरमैन(टीआर/ओएचई)	जेई/एसई/एसएसई (ट्रैक्श न/ओएचई)
लोको/शेड फोरमैन	जेई/एसई/एसएसई (लोको/शेड)
कर्षण फोरमैन(आरएस)	जेई/एसई/एसएसई (आरएस)
कर्षण लोको नियंत्रक	जैसा है वही है ।
डीईई (आरएस-ओ)	डीईई (ओपी)
पावर/कर्षण नियंत्रक	मुख्यह क्रू नियंत्रक
टीपीसी	जैसा है वही है ।
डीपीसी	जैसा है वही है ।
टीएलसी	जैसा है वही है ।
सीओएम	प्र.मु.प.प्र. / प्र.मु.प.प्र
एसएसएम/उप एसएस/एवायएम	एसएम/वायएम
एओएम समान पद है	एटीएम/एआरएम/एएआरएम/एस.डी.(राज.)
	एसटीजेएम/पीएम/सीएम टी जी एम पद सहित
2) मिटाए गए शब्द	
फूजी/प्लेयर	अब चेतावनी सिगनल
	(एलईडी आधारित प्लैश करनेवाले एस/एस लैंप/लाल झंडी)
सिगनल झुका हुआ	अभी-टेकिंग ऑफ सिगनल
मार्स टेलीग्राफ	अभी अस्तित्व में नहीं है ।

नियम क्रम

अध्याय— I

प्रारम्भिक

नियम :-

- 1.01 संक्षिप्त नाम और प्रारंभ
- 1.02 परिभाषाएं
- 1.03 स्टेशन-वर्गीकरण

अध्याय— II

रेल सेवकों पर साधारणतया लागू होने वाले नियम

- 2.01 नियमों की प्रतियों की आपूर्ति
- 2.02 नियमों की प्रति की देखभाल
- 2.03 नियमों की जानकारी
- 2.04 नियम पालन में सहयोग
- 2.05 अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम
- 2.06 नियमों और आदेशों का पालन
- 2.07 ड्यूटी पर उपस्थिति
- 2.08 ड्यूटी से अनुपस्थिति
- 2.09 मद्यपान, याताना, निशीली औषधि, या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी वस्तुओं का सेवन
- 2.10 रेल सेवकों का आचरण
- 2.11 संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य

अध्याय— III

सिगनल

ए. साधारण उपबन्ध

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

बी. स्थावर सिगनलों का वर्णन

- 3.05 स्थावर सिगनलों का प्रयोग
- 3.06 चेतावनी (वार्नर) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन
- 3.07 दूर स्थित (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन
- 3.08 रोक (स्टॉप) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन
- 3.09 आनेवाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार
- 3.10 प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार
- 3.11 मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल
- 3.12 स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों (ऑटोमेटिक ब्लॉक टेरेटरी) में स्थावर रोक (स्टॉप)

सिगनलों के प्रकार

- 3.13 बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल
- 3.14 शंट-सिगनल
- 3.15 सहकारी (को-एवेंटिंग) सिगनल
- 3.16 पुनरावर्ती (रिपीटिंग) सिगनल
- 3.17 सिगनलों के पहचान चिह्न तथा निशान
- 3.18 प्रयोग में न आने वाले सिगनल
- 3.19 विपथन (डाइवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना
- 3.20 अभिसारी (कनवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना
- 3.21 ब्रेकेट वाले खम्भे या सिगनल पुल या गेन्ट्री पर सिगनल लगाना
- 3.22 एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना
- 3.23 विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर)
- 3.24 पीछे की बत्तियां

सी. सिगनलों के उपस्कर

- 3.25 स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी
- 3.26 स्थावर सिगनलों को चालू करना
- 3.27 हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर
- 3.28 संशोधित लोअर-क्वाड्रेंट सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर
- 3.29 द्वि-संकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर
- 3.30 साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना
- 3.31 'डी' क्लास स्टेशनों पर सिगनल
- 3.32 अग्रिम प्रस्थान (एडवान्स स्टार्टर) सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाना
- 3.33 नियम 3.27, 3.28, 3.29 तथा 3.32 के अपवाद
- 3.34 समपार (लेबल क्रॉसिंग) पर स्थावर (फिक्स्ड) सिगनल
- 3.35 स्टेशन के बाहरी साइडिंगों के कांटों की रक्षा तथा उनका प्रचालन

डी. सिगनलों तथा कांटों (प्वाइंट्स) का प्रचालन

- 3.36 साधारणतया स्थावर सिगनल
- 3.37 सिगनलों के स्वाभाविक संकेत
- 3.38 गाड़ियों के संचालन को प्रभावित करने वाले कांटे
- 3.39 सम्मुख कांटों (फेसिंग प्वाइंट्स) पर ताला लगाना
- 3.40 निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें
- 3.41 बाहरी (आउटर) सिगनल को 'आफ' करने की शर्तें
- 3.42 अंतिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें
- 3.43 चेतावनी (वार्नर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें
- 3.44 फाटक रोक (गेट स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें
- 3.45 बुलावा (कालिंग – ऑन) सिगनल को "ऑफ" करने की शर्तें
- 3.46 शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग

- 3.47 एक ही समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल "ऑफ" करना
- 3.48 द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर गाड़ियों को अनियमित मार्ग (आऊट ऑफ कोर्स) पर रोकना
- 3.49 सिगनल बत्तियों की देखभाल और उन्हें जलाना
- 3.50 ट्रेप स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग
- 3.51 कांटें (प्वाइंट्स)

ई. हाथ सिगनल

- 3.52 हाथ सिगनलों का प्रदर्शन
- 3.53 रोक (स्टॉप) हाथ सिगनल
- 3.54 "आगे बढ़ो" (प्रोसीड) हाथ सिगनल
- 3.55 "सतर्कता से आगे बढ़ो" (प्रोसीड विथ कॉशन) हाथ सिगनल
- 3.56 शंटिंग के लिए हाथ सिगनल
- 3.57 रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग्स)
- 3.58 हाथ सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना

एफ. पटाखा सिगनल

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

जी. चेतावनी (वार्निंग) सिगनल

- 3.65 चेतावनी सिगनलों का वर्णन
- 3.66 चेतावनी सिगनलों का प्रयोग
- 3.67 चेतावनी सिगनलों की जानकारी और उसे पास रखना

एच. खराब स्थावर (फिक्स्ड) सिगनल और कांटे

- 3.68 सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के साधारण कर्तव्य
- 3.69 आगमन रोक (अप्रोच स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य
- 3.70 प्रस्थान रोक (डिपार्चर स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य
- 3.71 'ऑफ' स्थिति में खराब हुए चेतावनी (वार्नर) या दूर स्थित (डिस्टेंट) सिगनल
- 3.72 रोक (स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के प्रयोग का निषेध
- 3.73 फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना
- 3.74 स्थावर (फिक्स्ड) सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल
- 3.75 मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को "ऑन" स्थिति में पार करना
- 3.76 खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना
- 3.77 खराब या क्षतिग्रस्त कांटे आदि

- 3.78 सिगनलों के बारे में इंजन के चालक-दल के कर्तव्य
- 3.79 बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य
- 3.80 आगमन रोक (अप्रोच-स्टॉप) सिगनल "ऑन" या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य
- 3.81 प्रस्थान रोक (डिपार्चर-स्टॉप) सिगनल "ऑन" या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य
- 3.82 परिचालित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पूर्व अनुमति
- 3.83 सिगनलों के बारे में इंजन चालक-दल को सहायता
- 3.84 किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे होने पर सिगनलों के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य
- 3.85 सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना

अध्याय- IV

साधारणतया गाड़ियों का संचालन

ए. गाड़ियों की समय –पाबन्दी तथा उनका परिचालन

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

बी. गाड़ियों की गति

- 4.08 साधारणतया गति सीमाएं
- 4.09 सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर)
- 4.10 सम्मुख कांटों (फेसिंग प्वाइंट्स) पर गति-सीमा
- 4.11 स्टेशनों पर बिना रुके जाने वाली गाड़ियों की गति-सीमा
- 4.12 इंजन द्वारा ढकेलना
- 4.13 टेंडर आगे होने पर इंजन की गति-सीमा

सी. गाड़ियों और उनके चालक-दल के साज-सामान

- 4.14 सामने लगी बत्ती (हेड लाइट), मार्कर बत्ती एवं स्पीडोमीटर
- 4.15 पिछली (टेल) तथा बगल (साइड) की बत्तियां
- 4.16 पिछली (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प)
- 4.17 पास होने वाली गाड़ियों के पिछले (टेल)बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) के . संबंध में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी
- 4.18 संचार के साधन
- 4.19 गार्ड तथा लोको पायलट के साज-सामान

- 4.20 इंजन चलाने की जिम्मेदारी
- 4.21 विद्युत गाड़ी चलाना
- 4.22 इंजन या टेंडर पर चलना
- 4.23 ब्रेकयान
- 4.24 गाड़ी में ब्रेकयान का स्थान
- 4.25 गार्ड
- 4.26 युग्मक/जोड़ (कप्लिंग्स)

डी. वाहन और क्रेन

- 4.27 क्रेन
- 4.28 वाहनों की लदान
- 4.29 क्षतिग्रस्त या खराब वाहन

ई. गाड़ी चलाने से पूर्व सावधानियां

- 4.30 गाड़ी चलाने के लिए प्रस्थान करने से पहले लोको पायलट और गार्ड द्वारा नोटिसों की जांच
- 4.31 गाड़ी चलाने से पहले गाड़ियों की जांच
- 4.32 लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जांच
- 4.33 लोको पायलट द्वारा एक और बहु यूनिटों की जांच
- 4.34 गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करते समय गार्ड के कर्तव्य
- 4.35 गाड़ियों का प्रस्थान
- 4.36 गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) गार्ड होगा
- 4.37 स्टेशन सीमा में गार्डों की अधीनता (सब आर्डिनेशन ऑफ गार्ड)
- 4.38 फायरमैन और सहायक लोको पायलटों द्वारा लोको पायलटों की आज्ञा मानना
- 4.39 लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन

एफ. यात्रा के दौरान गाड़ी संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य

- 4.40 लोको पायलट और फायरमैन या सहायक लोको पायलट द्वारा पूरी तरह से निगाह रखना
- 4.41 लोको पायलट और फायरमैन या सहायक लोको पायलट द्वारा पीछे की ओर निगाह रखना
- 4.42 लोको पायलट, गार्ड और स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों (सिगनलों) का आदान-प्रदान
- 4.43 गार्ड द्वारा पूरी तरह से निगाह रखना
- 4.44 प्रथम रोक (फर्स्ट स्टॉप) सिगनल पर रुकी हुई गाड़ी
- 4.45 लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना
- 4.46 गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता
- 4.47 गार्ड द्वारा हैंड ब्रेक लगाना
- 4.48 इंजन को गाड़ी से अलग करने के लिए गार्ड की अनुमति
- 4.49 गाड़ी को चलाना तथा रोकना
- 4.50 इंजन की सीटी बजाना
- 4.51 लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत
- 4.52 पानी, आग या राख बाहर फेंकना
- 4.53 होज अथवा वाटर क्रेन
- 4.54 यात्रीगण

जी. गाड़ी के आगमन पर कर्मचारियों के कर्तव्य

- 4.55 बिजली बन्द करना
- 4.56 गार्ड यह ध्यान रखेंगे कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क्स) बचाकर ही खड़ी की जाए
- 4.57 गाड़ी से इंजन अलग करना
- 4.58 लोको पायलट यह ध्यान रखेंगे कि गाड़ी उल्लंघन चिह्न (फाउलिंग—मार्क्स) बचाकर ही खड़ी की जाए
- 4.59 सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद चलना
- 4.60 गाड़ी सौंपे बिना गार्ड गाड़ी को छोड़कर नहीं जाएगा
- 4.61 लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए इंजन को छोड़कर नहीं जाएगा

एच. सामग्री गाड़ी (मेटिरियल ट्रेन) का संचालन

- 4.62 ब्लॉक सेक्शन में सामग्री गाड़ी का संचालन
- 4.63 सामग्री गाड़ी पर चलने वाले कर्मचारी
- 4.64 खड़ी (स्टेबलड) सामग्री गाड़ी का सुरक्षा
- 4.65 रेलपथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन

आई. निजी इंजन तथा यान

- 4.66 निजी इंजन तथा यान

अध्याय—V

स्टेशनों का नियंत्रण तथा कार्यचालन

- 5.01 कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी
- 5.02 नियमों की प्रतियां देना और अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रदर्शन
- 5.03 आदेशों का पालन करना और पुस्तकों तथा विवरणियों (रिटर्न्स) का रखना
- 5.04 सिगनल केबिन
- 5.05 कर्तव्य में उपेक्षा की रिपोर्ट
- 5.06 स्टेशन संचालन नियम
- 5.07 प्रपत्र (फॉर्मस)
- 5.08 उपस्कर तक पहुंचना और उनका परिचालन
- 5.09 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश कराना
- 5.10 सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश कराना
- 5.11 सिगनल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान
- 5.12 सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान
- 5.13 शंटिंग नियंत्रण
- 5.14 शंटिंग के लिए जिम्मेदारी
- 5.15 केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग
- 5.16 गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग

- 5.17 समपार (लेबल क्रॉसिंग) के पास शंटिंग
- 5.18 गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना
- 5.19 परिचालित लाइन पर अवरोध
- 5.20 ढाल (ग्रेडिएंट)पर शंटिंग
- 5.21 लूज शंटिंग
- 5.22 वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना
- 5.23 स्टेशनों पर वाहनों को सुरक्षित रखना

अध्याय—VI

दुर्घटना और असाधारण घटनाएं

- 6.01 दुर्घटना या अवरोध
- 6.02 दुर्घटना होने या संचार साधनों के विफल हो जाने पर रेल संचालन
- 6.03 स्टेशनों के बीच रुकी गाड़ियों की रक्षा
- 6.04 असाधारण रूप से विलंबित गाड़ियां
- 6.05 दुर्घटना या गाड़ी ब्रेकडाउन होने की सूचना भेजना
- 6.06 प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी
- 6.07 गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक (कंट्रोलर) या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्राफिक कंट्रोल ऑपरेटर) को देना
- 6.08 गाड़ी का विभाजन
- 6.09 ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग
- 6.10 आग लगना
- 6.11 स्टेशन से वाहनों का निकल भागना

अध्याय— VII

संचालन की पद्धतियाँ

- 7.01 संचालन की पद्धतियाँ
- 7.02 सिग्नल तथा गाड़ी के संचालन से संबंधित साधारण नियमों का लागू होना

अध्याय— VIII

पूर्ण ब्लॉक प्रणाली

ए. आवश्यक बातें

- 8.01 पूर्ण ब्लॉक प्रणाली की आवश्यक बातें

बी. लाइन क्लियर देने की शर्तें

- 8.02 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें
- 8.03 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें
- 8.04 'सी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें

सी. अवरोध – दोहरी लाइन

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

डी. अवरोध – इकहरी (सिंगल) लाइन डी-1 क्लास 'ए' स्टेशन

- 8.07 गाड़ी आते समय 'ए' क्लास स्टेशन के इकहरी (सिंगल) लाइन पर अवरोध
- 8.08 'ए' क्लास स्टेशन के इकहरी (सिंगल) लाइन पर ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध करना

डी. II क्लास 'बी' स्टेशन

- 8.09 "बी" क्लास स्टेशन के इकहरी (सिंगल) लाइन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध
- 8.10 "बी" क्लास स्टेशन के इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध
- 8.11 इकहरी (सिंगल) लाइन द्वि-संकेती सिगनल वाले "बी" क्लास स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध
- 8.12 इकहरी (सिंगल) लाइन पर हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल वाले "बी" क्लास स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध
- 8.13 इकहरी (सिंगल) लाइन "बी" क्लास स्टेशन पर प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर अवरोध

ई. साधारण उपबंध

- 8.14 ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड
- 8.15 ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार
- 8.16 दृष्टांत रेखाचित्र

अध्याय – IX

स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक पद्धति

ए. दोहरी लाइन पर लागू नियम

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

बी. इकहरी लाइन पर लागू नियम

- 9.03 इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें
- 9.04 इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर (फिक्स्ड) सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर
- 9.05 इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल

- 9.06 इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तचालित रोक सिगनलों को "आफ" करने की शर्तें
- 9.07 इकहरी लाइन पर स्वचालित रोक सिगनल को यदि 'आन' की स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य
- 9.08 इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का प्रभारी व्यक्ति (पर्सन इन्चार्ज)

सी. दोहरी तथा इकहरी दोनों लाइनों पर लागू नियम

- 9.09 केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन
- 9.10 स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रुकी गाड़ी की सुरक्षा
- 9.11 लोको पायलट द्वारा खराबियों की रिपोर्ट
- 9.12 स्वचालित सिगनल व्यवस्था खराब होने पर कार्यविधि
- 9.13 स्वचालित ब्लॉक पद्धति पर यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचलन
- 9.14 जब अर्धस्वचालित रोक (सेमी ऑटोमैटिक स्टॉप) सिगनल "ऑन" की स्थिति में है तो कार्यविधि
- 9.15 स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (गेट स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' की स्थिति में पास करना
- 9.16 दृष्टांत रेखाचित्र

अध्याय –X

अनुगामी गाड़ी पद्धति

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

अध्याय – XI

पायलट गार्ड पद्धति

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

अध्याय – XII

ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति

- 12.01 ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें
- 12.02 यह पद्धति कहां लागू होती है
- 12.03 ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें
- 12.04 लोको पायलट के पास ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट का होना
- 12.05 ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट लोको पायलट को कौन देगा
- 12.06 ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट लोको पायलट को कब दिया जाएगा
- 12.07 ट्रेन-स्टॉफ का इंजन पर रहना
- 12.08 जब तक ट्रेन-स्टॉफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाए
- 12.09 गाड़ी पहुंचने पर ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना
- 12.10 ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि
- 12.11 ट्रेन-स्टॉफ टिकट : रखने की विधि
- 12.12 ट्रेन-स्टॉफ : रखने की विधि
- 12.13 ट्रेन-स्टॉफ टिकटों और बक्सों पर पहचान चिन्ह
- 12.14 जारी किए गए ट्रेन-स्टॉफ टिकटों का फॉर्म
- 12.15 जारी किए गए ट्रेन-स्टॉफ टिकटों का रिकार्ड
- 12.16 निकट (होम) सिगनल के बाहर का अवरोध
- 12.17 ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति में गाड़ियों की रक्षा

अध्याय – XIII

केवल एक गाड़ी पद्धति

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

अध्याय – XIV

ब्लॉक संचालन

ए. साधारण उपबन्ध

- 14.01 लाइन क्लियर देने या लेने के साधन
- 14.02 यंत्रों की व्यवस्था
- 14.03 ब्लॉक संचालन उपस्कर में हस्तक्षेप करने से पहले सहमति आवश्यक

बी. विद्युत ब्लॉकयंत्र, ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर्स से व्यवस्थित ब्लॉक स्टेशन

- 14.04 सक्षमता प्रमाण पत्र
- 14.05 घंटी कोड
- 14.06 संकेतों (सिगनलों) की अभिस्वीकृति

- 14.07 गाड़ी सिगनल रजिस्टर
- 14.08 प्रस्थान प्राधिकार
- 14.09 लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जांच
- 14.10 ब्लॉक सेक्शन बंद करने की शर्तें
- 14.11 प्रस्थान प्राधिकार के संबंध में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी
- 14.12 विद्युत टोकन यंत्रों और टोकन के संबंध में विशेष जिम्मेदारी
- 14.13 विद्युत ब्लॉक यंत्रों या ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर्स में खराबी आ जाना
- 14.14 मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बंद करना

सी. बिना विद्युत ब्लॉक यंत्रों वाले ब्लॉक स्टेशन

- 14.15 सिगनल को भेजना
- 14.16 गाड़ी सिगनल रजिस्टर
- 14.17 संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के लिए फॉर्म
- 14.18 संदेशों की विशिष्टता
- 14.19 संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर
- 14.20 संदेशों की संपूर्णता
- 14.21 संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का परिरक्षण
- 14.22 लाइन क्लियर रद्द करना
- 14.23 प्रस्थान प्राधिकार का लोको पायलट के पास होना
- 14.24 प्रस्थान प्राधिकार : लोको पायलट को कब दिया जाए

डी. लाइन क्लियर टिकट

- 14.25 लाइन क्लियर टिकट

ई. ब्लॉक संचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन

- 14.26 ब्लॉक संचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन

अध्याय – XV

रेलपथ और निर्माण कार्य

ए. रेलपथ और निर्माण कार्य पर नियुक्त रेल सेवक

- 15.01 रेलपथ और निर्माण कार्य की दशा
- 15.02 लाइन का अनुरक्षण
- 15.03 सामान की देखभाल
- 15.04 रेलपथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण
- 15.05 लाइनों पर गश्त लगाना
- 15.06 गाड़ी या यातायात के लिए खतरा पैदा करने वाले कार्य
- 15.07 धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, काम करना
- 15.08 लाइन में अवरोध डालने वाले कार्य शुरू करने से पहले सावधानी
- 15.09 सिगनल दिखाना
- 15.10 गाड़ियों की सुरक्षा में सहायता
- 15.11 प्रत्येक गैंग में गैंगमेट
- 15.12 सिगनलों की जानकारी और गैंग का साज-सामान
- 15.13 गेज, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण
- 15.14 लाइन की संरक्षा के लिए गैंगमेट की जिम्मेदारी
- 15.15 विस्फोट करना
- 15.16 प्वाइंट्स या क्रॉसिंग लगाना या हटाना
- 15.17 खतरे की आशंका होने पर गैंग मेट और गैंग मैन के कर्तव्य

बी . लारियों, ट्रालियों और मोटर ट्रालियों का संचालन

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

अध्याय – XVI
समपार (लेबल क्रॉसिंग)

- 16.01 सिगनलों की जानकारी
- 16.02 साज-सामान देना तथा उनकी देखभाल
- 16.03 सड़क यातायात
- 16.04 पास होने वाली गाड़ियों को गेटमैन द्वारा ध्यान से देखा जाना
- 16.05 पहियों के छोर (फ्लेंज ऑफ व्हील्स) के लिए चैनल
- 16.06 समपार पर खराबियां
- 16.07 समपार पर अवरोध
- 16.08 गाड़ी का विभाजन (पार्टिंग ऑफ ट्रेन)
- 16.09 अनाधिकार प्रवेश (ट्रेसपासिंग)
- 16.10 फाटक के चार्ज का हस्तांतरण
- 16.11 ऊंचाई मापी (हाइट गेज)

अध्याय – XVII
रेलों के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

- 17.01 साधारण नियमों का लागू होना
- 17.02 इस अध्याय के लिए लागू विशेष परिभाषाएं
- 17.03 विद्युत रेलपथ (इलेक्ट्रीकल वे) तथा निर्माण कार्य का निरीक्षण
- 17.04 विद्युत उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति
- 17.05 कर्मचारियों तथा जनता को चेतावनी
- 17.06 रेलपथ में परिवर्तन
- 17.07 निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में लोको मोटिव और विद्युत बहु-एककों (ईएमयू) के सर्किट ब्रेकर की ट्रिपिंग
- 17.08 टावर वैगन
- 17.09 विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम

अध्याय – XVIII
विविध

- 18.01 रद्द करना तथा बचना

अध्याय – I

प्रारम्भिक

1.01. संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ :-

- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भारतीय रेल (चालित लाइनें), साधारण (पहला संशोधन) नियम, 2022 है। (सी/एस 136 राजपत्र पर आधारित)
- (2) ये उस तारीख को प्रवृत्त होंगे जिस तारीख को इनका प्रकाशन सरकारी राजपत्र में होगा।

स.नि. 1.01(1).01- साधारण नियम सभी भारतीय रेलों पर लागू होंगे। सहायक नियमों के पहले स.नि. लगा रहेगा और केवल दक्षिण पूर्व रेलवे पर लागू होंगे।

स.नि. 1.01(1).02- साधारण नियम को संशोधित करने की जिम्मेदारी भारत सरकार की है और सहायक नियम को संशोधित करने की जिम्मेदारी इस रेलवे के महाप्रबन्धक द्वारा नियुक्त प्राधिकृत अधिकारी की है और इसे विधिवत अधिसूचित किया जाएगा। (सी/एस 133 ऑफ जीआर 1.01 (1 और 2 जोड़ा गया है))

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

- (1) 'अधिनियम' का अभिप्राय, भारतीय रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) है;
- (2) 'पर्याप्त दूरी' का अभिप्राय, संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी है;
- (3) 'प्रवेश प्रकाशन' का अभिप्राय, गाड़ी पहुंचने पर स्वतः नियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था से है;
- (4) 'अनुमोदित विशेष अनुदेश' का अभिप्राय, रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश है;
- (5) 'प्राधिकृत अधिकारी' का अभिप्राय, रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, नाम से अथवा पद के आधार पर अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिए नियुक्त किए गए किसी व्यक्ति से है;

स.नि. 1.02(5).01- (क) इस रेलवे के राजपत्र अथवा/ तथा परिपत्र में इस नियम के अधीन प्राधिकृत अधिकारी का नामन समय-समय पर अधिसूचित किया जाएगा।

(ख) प्रदत्त अधिकारों के अधीन अपने मण्डल में मण्डल रेल प्रबंधक को भी, और उनकी ओर से उनके वरिष्ठ मण्डल, मण्डल तथा सहायक परिचालन अधिकारियों को, स्वयं व्यवहारिक अनुदेश देने का अधिकार प्राप्त है। आपात स्थिति को छोड़, और वह भी केवल मण्डल प्रबंधक की ओर से ही, अन्य किसी अधिकारी को व्यवहारिक अनुदेश जारी करने का प्राधिकार नहीं 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 दिए प्राधिकार से है;
- (7) 'धुरी काउन्टर'(एक्सल काउन्टर) का अभिप्राय रेलपथ पर दो स्थान पर लगाए गए ऐसे विद्युत यंत्र से है, जो उनके बीच आने तथा जाने वाली धुरियों की गणना द्वारा यह सिद्ध करता है कि उन दोनों स्थानों के बीच रेलपथ खाली है या भरा हुआ है;
- (8) '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 अथवा 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 विलयर मिले बिना कोई परिचालित गाड़ी प्रवेश नहीं कर सकती है;

स.नि. 1.02(10).01- ब्लॉक सेक्शन का सीमा निर्धारण:-

स्टेशन की श्रेणी	स्टेशन के पिछले वह स्थान जहाँ से 'ब्लॉक सेक्शन' प्रारम्भ होता है	अगले स्टेशन के वह स्थान जहाँ से 'ब्लॉक सेक्शन' का अन्त होता है
द्विसंकेती दोहरी तथा इकहरी लाइन पर 'ए' श्रेणी	अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल पर	प्रस्थान सिगनल पर
द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में दोहरी लाइन पर 'बी' श्रेणी	अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल पर	निकट सिगनल पर
बहु-संकेती अथवा परिशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में दोहरी लाइन पर 'बी' श्रेणी	अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल पर	बाह्यतम सम्मुख काँटे अथवा ब्लॉक खण्ड सीमा बोर्ड जहाँ सम्मुख काँटे (प्वाइंट्स) नहीं हैं अथवा जहाँ तक बाह्यतम स्थान का विस्तार है।
दो संकेत वाले सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फैली इकहरी लाइन पर 'बी' श्रेणी	(i) यदि एक ही हो तो अग्रिम प्रस्थान पर अथवा (ii) यदि अग्रिम प्रस्थान नहीं है तो शंटिंग सीमा (लिमिट) बोर्ड पर अथवा (iii) यदि अग्रिम प्रस्थान अथवा शंटिंग सीमा बोर्ड न हो तो विपरीत दिशा के लिए निकट (होम) सिगनल पर अथवा (iv) यदि अग्रिम प्रस्थान, शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा निकट सिगनल न हो तो बाह्यतम सम्मुख काँटे (फेंसिंग प्वाइंट) पर	(i) यदि कोई व्यवस्था हो तो, विपरीत दिशा के लिए अग्रिम प्रस्थान पर अथवा (ii) विपरीत दिशा के लिए शंटिंग सीमा बोर्ड पर, यदि कोई अग्रिम प्रस्थान न हो तो अथवा (iii) यदि विपरीत दिशा के लिए कोई अग्रिम प्रस्थान अथवा शंटिंग सीमा बोर्ड न हो तो निकट सिगनल पर अथवा (iv) यदि विपरीत दिशा अथवा निकट सिगनल के लिए कोई अग्रिम प्रस्थान अथवा शंटिंग सीमा बोर्ड न हो तो बाह्यतम सम्मुख काँटे (फेंसिंग प्वाइंट) पर
बहु-संकेती अथवा परिशोधित निचले लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में इकहरी लाइन पर 'बी' श्रेणी	(i) यदि कोई व्यवस्था हो तो, अग्रिम प्रस्थान पर अथवा (ii) यदि अग्रिम प्रस्थान न हो तो, शंटिंग सीमा बोर्ड पर अथवा (iii) यदि अग्रिम प्रस्थान अथवा शंटिंग सीमा बोर्ड न हो तो, बाह्यतम सम्मुख काँटे (फेंसिंग प्वाइंट) पर	(i) यदि कोई व्यवस्था हो तो, विपरीत दिशा के लिए अग्रिम प्रस्थान पर (ii) यदि अग्रिम प्रस्थान न हो तो, विपरीत दिशा के लिए शंटिंग सीमा बोर्ड पर (iii) यदि विपरीत दिशा के लिए कोई अग्रिम प्रस्थान अथवा शंटिंग सीमा बोर्ड न हो तो, बाह्यतम सम्मुख काँटे (फेंसिंग प्वाइंट) पर
द्वि-संकेती अथवा बहु-संकेती अथवा परिशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था सीमा की दोनों दोहरी और इकहरी लाइन खण्डों पर 'सी' श्रेणी	निकट सिगनल पर	निकट सिगनल से पर्याप्त दूरी पर (पर्याप्त दूरी 400 मीटर से कम न होगी)

- (11) 'केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण' (सेंट्रलाइज्ड ट्राफिक कंट्रोल) का अभिप्राय उस प्रणाली से है जिसमें उस मार्ग पर, जिसपर यह प्रणाली लागू है, गाड़ियों का संचालन, किसी दूरवर्ती निर्दिष्ट स्थान से नियंत्रित स्थावर सिगनलों द्वारा शासित होता है;
- (12) 'केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक' (सेंट्रलाइज्ड ट्राफिक कंट्रोल आपरेटर) का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात उस व्यक्ति से है, जो केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण में गाड़ियों के संचालन के लिए उस समय जिम्मेदार है;
- (13) 'रेल संरक्षा आयुक्त' का अभिप्राय उस निरीक्षक से है जो अधिनियम के अधीन किन्हीं कृत्यों के पालन के लिए नियुक्त किया गया है और इसके अंतर्गत रेल संरक्षा अपर 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 जाय, जो उन कांटे और कैची (क्रॉसिंग) या अन्य साधनों से हैं जो परिचालित लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिए या उसे पार करने के लिए प्रयोग किए जाते हैं;
- (16) 'नियंत्रक' (कंट्रोलर) का अभिप्राय ड्यूटी पर उस रेल सेवक से है जो उस समय रेल के संभाषण संचार प्रणाली से सुसज्जित किसी सेक्शन (खण्ड) पर यातायात के संचालन के लिए जिम्मेदार है;
- (17) 'दिन' का अभिप्राय सूर्योदय से सूर्यास्त तक का समय है;
- (18) 'यातायात की दिशा' का अभिप्राय—
(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, उस दिशा से है जिस लाइन पर सिगनल लगे हैं;
(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, तत्समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में, संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियां चलने की अनुमति है;
- (19) 'लोको पायलट' का अभिप्राय इंजन चालक (लोको पायलट) या किसी ऐसे अन्य सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय गाड़ी चलाने का भारसाधक (इंचार्ज) है;
- (20) 'विद्युत संचार यंत्र' का अभिप्राय टेलीफोन या मोर्स टेलीग्राफ यंत्र से है;
- (21) 'सम्मुख और अनुमुख कांटे' (फेसिंग एण्ड ट्रेलिंग प्वाइंट्स) कांटों पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कांटें सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि कांटों के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है तो वे 'सम्मुख कांटे' कहलाते हैं;
- (22) 'स्थायर सिगनल' (फिक्सड सिगनल) का अभिप्राय निर्धारित स्थान पर लगे हुए ऐसे सिगनल से है जो गाड़ी के संचालन 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;
- (23) 'उल्लंघन चिह्न' (फाउलिंग मार्क) का अभिप्राय उस चिह्न से है जहां, दो लाइनों के, एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, बीच के निर्धारित मानक आयाम का उल्लंघन होता है ;

स.नि. 1.02(23).01— दूसरी लाइन पर आती हुई किसी गाड़ी या वाहन से टकराने के दायित्व से बचने के लिए, दोनों लाइनों में से किसी एक लाइन पर खड़ी किए जाने पर, गाड़ी या वाहन इस उल्लंघन चिह्न के अन्दर अवश्य ही खड़ी रहें।

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

- (25) 'गैंगमेट' का अभिप्राय रेलपथ या उससे संबन्धित काम पर लगाए गए कर्मकारों के गैंग के भारसाधक (इंचार्ज) व्यक्ति से है ;
- (26) 'गेटमैन' का अभिप्राय फाटक के प्रचालन के लिए समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर नियुक्त सक्षम रेल सेवक से है ;
- (27) 'माल गाड़ी' का अभिप्राय (मैटीरियल 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 ब्रेकमैन अथवा कोई ऐसा रेल सेवक भी है जो उस समय गार्ड की ड्यूटी कर रहा है ;
- (29) 'रेल पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक' का अभिप्राय रेलपथ, कांटे और सिगनल, पुल या इनसे संबंधित निर्माण कार्य के निर्माण अथवा अथवा अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार किसी निरीक्षक या सहायक निरीक्षक से है ;
- (30) 'अन्तर्पाशन' (इंटरलॉकिंग) का अभिप्राय पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिगनलों, कांटों और अन्य उपकरणों की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिक पाशन (लॉकिंग) या विद्युत पाशन (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' का अभिप्राय एकहरी लाइन या दोहरी (डबल) लाइन या बहु लाइन पर 'सी' क्लास के ऐसे स्टेशन से है जिसका नियंत्रण दूरवर्ती रूप में पिछले ब्लॉक स्टेशन से होना है ;
- (32) 'मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल-व्यवस्था, (सिगनलिंग) का अभिप्राय एकहरी लाइन या दोहरी (डबल) लाइन या बहु लाइन पर एक मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट द्वारा किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बांटकर उन्हें अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था से है । (सी/एस 1.02ऑफ जीआर 1.02 (31 और 32) पृथी सं.120 जोड़े गए)
- (33) 'पृथक्करण' (आइसोलेशन) का अभिप्राय किसी लाइन को कांटे या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा सम्बद्ध लाइन या लाइनों पर अवरोध के संकट से बचने 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' (लेवल क्रॉसिंग) का अभिप्राय एक ही धरातल पर सड़क और रेल-पथ का एक दूसरे को पार करने वाले स्थान से है ;
- (36) 'समपार फाटक' (लेवल क्रॉसिंग गेट) का अभिप्राय समपार पर सड़क को बंद करने वाले किसी भी प्रकार के चल अवरोध से है, जिसके अन्तर्गत जंजीर भी है किन्तु इसके अन्तर्गत पैदल चलने वालों के उपयोग के लिए लगे छोटे दरवाजे (विकेट) या चक्रदार नहीं हैं ;
- (37) 'लाइन क्लियर' का अभिप्राय किसी ब्लॉक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और पूर्वकथित स्टेशन तक पहुंचने के लिए दी जाने वाली अनुमति से है; अथवा एक ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुंचने 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 लिये साधारणतः प्रयुक्त लाइन से है;
- (39) 'मैटीरियल ट्रेन' का अभिप्राय उस विभागीय गाड़ी से है जो केवल या मुख्यतः रेल के उस सामान को जो स्टेशनों के बीच या स्टेशन की सीमा के भीतर उठाया या डाला जाता है, अथवा निर्माण कार्यों के निष्पादन में ढोने के काम आती है

- (40) 'मिली जुली गाड़ी' (मिक्सड ट्रेन) का अभिप्राय यात्री, माल अथवा यात्री, पशु और माल ढोने के काम आने वाली गाड़ी से है;
- (41) 'बहु संकेती सिगनल-व्यवस्था' (सिगनलिंग) 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 को, पिछले 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 या उसका उल्लंघन करने वाली कोई गाड़ी, वाहन या कोई अन्य अवरोध या कोई ऐसी स्थिति, जो गाड़ियों के लिये संकट जनक है;
- (44) 'शिरोपरी उपस्कर' का अभिप्राय रेलपथ के ऊपर लगे हुए विद्युत संचालकों (कंडक्टर्स) उनके सहायक फिटिंग्स सहित विद्युत रोधक (इंसुलेटर) और अन्य संयोजकों से है जिनके सहारे वे विद्युत कर्षण के लिये लटकाये जाते हैं तथा अपनी जगह टिके रहते हैं ;
- (45) 'यात्री गाड़ी' का अभिप्राय केवल या मुख्यतः यात्रियों और अन्य कोचिंग यातायात के वहन के काम में लाई जाने वाली गाड़ी से है तथा इसके अन्तर्गत सैनिक गाड़ी भी है;
- (46) 'काँटा और ट्रैप संकेतक' सिगनल नहीं है, किन्तु ये काँटों पर फिट तथा उनके साथ संचालित होकर रात या दिन में काँटों की दिशा बताने वाले उपकरण हैं;
- (47) 'परिचालित लाइन' (रनिंग लाइन) का अभिप्राय एक या अधिक सिगनलों द्वारा शासित लाइनों से है, और इसके अंतर्गत वे संयोजक, यदि कोई हैं, या जिनका उपयोग गाड़ी द्वारा स्टेशन में प्रवेश करते समय या स्टेशन से प्रस्थान करते समय या किसी स्टेशन को बिना रूके पार करते समय या स्टेशनों के बीच जाते समय, किया जाता है;
- (48) 'परिचालित गाड़ी' (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) 'शॉटिंग' का अभिप्राय, उस संचलन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का अथवा किसी इंजन का या किसी अन्य स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने, अलग करने या स्थान बदलने या किसी और प्रयोजन के लिए किया जाए;
- (50) 'विशेष अनुदेश' का अभिप्राय विशेष मामलों या विशेष परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किए जाने वाले अनुदेशों से है;
- (51) 'स्टेशन' का अभिप्राय रेल लाइन पर उस स्थान से है जहां यातायात का प्रबंध किया जाता है या जहां '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 और 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).01 – स्टेशनों पर स्टेशन-सीमा का सीमांकन निम्न प्रकार होगा :-

- खण्ड सिगनल व्यवस्था
- इकहरी लाइन पर – रेलवे का अंश जो निम्न के बीच पड़ता है :-
- (क) (i) द्वि-संकेती लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था क्षेत्र के 'बी' क्लास स्टेशनों में आउटर्स तथा 'ए' और 'सी' क्लास स्टेशनों में वार्नर्स और
 - (ii) बहु-संकेती/परिशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था क्षेत्र के दूर सिगनलों के बीच,
 - (ख) स्वचालित-सिगनल व्यवस्था क्षेत्र के अप और डाउन पहले रोक (स्टॉप) सिगनलों के बीच,

- दोहरी लाइन पर – रेलवे का अंश जो निम्न के बीच पड़ता है :-
- (क) उस खण्ड को छोड़कर जहाँ एक से अधिक दूर सिगनल हैं, प्रत्येक दिशा (अर्थात् अप या डाउन) में अलग-अलग बाह्यतम सिगनलों के बीच। उसे प्रत्येक दिशा में अन्तर दूर (इनर डिस्टेन्ट) और अन्तिम रोक सिगनल के बीच माना जायेगा, और
 - (ख) स्वचालित सिगनल व्यवस्था खण्ड पर, निकट के पहले प्रथम स्वचालित सिगनल और अग्रिम प्रस्थान अथवा (ट्रेलिंग) अनुमुख अन्त के बाह्यतम काँटों तक के बीच में, के रेलवे का अंश, जहाँ किसी अग्रिम प्रस्थान की व्यवस्था नहीं है, स्टेशन-सीमा होगी,
 - (ग) ऐसे स्टेशन की सीमा, जहाँ स्वचालित सिगनल पिछले स्टेशन के अधिकार क्षेत्र में पड़ता है, निकट (होम) सिगनल से मानी जायेगी,

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

(54) 'स्टेशन सेक्शन' का अभिप्राय स्टेशन सीमाओं के ऐसे सेक्शन से है जो :-

(1) द्वि-संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर, जिसमें शामिल हैं-

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

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन व्यवस्था में :-

- (i) शंटिंग लिमिट बोर्डों या अग्रिम प्रस्थान सिगनल (एडवांस स्टार्टर) है तो उनके बीच का है; अथवा
- (ii) यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल (एडवांस स्टार्टर) नहीं है तो निकट (होम) सिगनलों के बीच का है, अथवा
- (iii) यदि निकट (होम) सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल (एडवांस स्टार्टर) 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, जिसमें शामिल है :-

(क) दोहरी (डबल) लाइन व्यवस्था में :-

- (i) स्टेशन के दोनों ओर बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों और अंतिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल के बीच का है; अथवा
- (ii) स्टेशन के दोनों ओर, यदि ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगे हैं, तो उनके और अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल के बीच का है; अथवा

(ख) इकहरी लाइन व्यवस्था में :-

- (i) शंटिंग लिमिट बोर्डों या यदि अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल है तो उनके बीच का है; अथवा
- (ii) यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल नहीं है, तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बीच का है;

(55) 'सहायक नियम' का अभिप्राय उस विशेष अनुदेश से है जो तत्संबंधी साधारण नियम का सहायक है तथा किसी साधारण नियम से अलग नहीं है;

स.नि. 1.02(55).01- कर्मचारियों के लिए बाध्य सहायक नियम :- इस पुस्तक में दिए गए सहायक नियम साधारण नियमों से संयुक्त मानकर पठनीय है और कर्मचारियों पर इसकी समान रूप से बाध्यता है। नियम पुस्तकों अथवा अन्य रूप में जारी किए गए संचालन नियम और अनुदेश भी साधारण तथा सहायक नियमों से संयुक्त मानकर पठनीय हैं और कर्मचारियों पर इनकी बाध्यता है।

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

(57) 'ट्रेक 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 पटरियां परिपथ (सर्किट) का अंश मानी जाती हैं !

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

(59) 'गाड़ी परीक्षक' (ट्रेन एक्जामिनर) का अभिप्राय ऐसे रेल सेवक से हैं जो गाड़ियों की परीक्षा करने और यह प्रमाणित करने के लिये विधिवत रूप से योग्यता प्राप्त है कि वे निरापद परिचालन के उपयुक्त हैं और इसके अंतर्गत 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 :-

(1) इन नियमों के प्रयोजन के लिये, स्टेशन दो वर्गों में विभाजित किए जाएंगे-

ब्लॉक स्टेशन और ब्लॉक रहित स्टेशन (नान ब्लॉक स्टेशन)

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

‘ए’ क्लास स्टेशन :- जहां गाड़ी के लिए लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक वह लाइन, जिस पर गाड़ी को प्रवेश कराया जाना है, निकट (होम) सिगनल से आगे कम से कम 400 मीटर तक या स्टार्टर सिगनल तक साफ नहीं है;

‘बी’ क्लास स्टेशन :- जहां स्टेशन सेक्शन के अंदर गाड़ी के प्रवेश के लिये लाइन क्लियर होने से पहले ही गाड़ी के लिये लाइन क्लियर दिया जा सकता है;

‘सी’ क्लास स्टेशन :- वे ब्लॉक हट हैं जहां गाड़ी के लिये लाइन क्लियर तब तक नहीं दी जाएगी, जब तक कि ठीक पहले जाने वाली पूरी गाड़ी निकट (होम) सिगनल से 400 मीटर आगे नहीं चली गयी है एवं चलती ही जा रही हैं। इसके अन्तर्गत मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट भी है।

- (3) ब्लॉक रहित (नॉन ब्लाक) स्टेशन या ‘डी’ क्लास स्टेशन गाड़ियों के रुकने के ऐसे स्थान हैं जो दो क्रमागत ब्लॉक स्टेशनों के बीच स्थित हैं और जो किसी ब्लॉक सेक्शन की सीमा नहीं बनाते।

स.नि. 1.03.01—

(क) स्पेशल श्रेणी स्टेशन – वे स्टेशन हैं जो “ए”, “बी”, “सी” या “डी” श्रेणी की दशा में कार्य नहीं करते, इसलिए “स्पेशल” श्रेणी के नाम से अभिहित हैं।

(ख) दक्षिण पूर्व रेलवे के प्रत्येक स्टेशन का वर्गीकरण कार्य संचालन समय सारणी में दिखलाया जाएगा।

अध्याय – II

रेल सेवकों पर साधारणतया लागू होने वाले नियम

2.01. नियमों की प्रति देना :- रेल प्रशासन आपूर्ति करेगा—

(क) इन नियमों की एक प्रति

(i) प्रत्येक स्टेशन को

(ii) प्रत्येक इंजन(लोकोमोटिव रनिंग) शेड को तथा

(iii) ऐसे अन्य कार्यालयों को जो वह निर्धारित करें, नियमों की एक प्रति देगा;

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

(ग) किसी भी रेल सेवक को उक्त नियमों का या उसके कार्य से संबंधित उन भागों का अनुवाद देगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये गये हैं।

स.नि. 2.01.01— सामान्य नियम 2.01 के अंतर्गत रेलवे प्रशासन द्वारा दी जाने वाली दस्तावेज और प्रासंगिक उद्धरण की इलेक्ट्रॉनिक प्रति या हार्ड कॉपी में आपूर्ति की जाएगी। (पर्ची सं.131 जोड़े गए)

स. नि. 2.01.01(क) नियम पुस्तिकाएं या तो प्रिंट रूप में और/या डिजिटल रूप में होगी। विद्युतीय उपकरण (टेबलेट) के माध्यम से डिजिटल रूप में रेलवे प्रशासन द्वारा गार्डों को जारी किया जाएगा। क्षेत्र कर्मचारीवृंद को भी तुरंत संदर्भ के लिए इसकी प्रिंट रूप या डिजिटल रूप (अपने मोबाइल) में रखने की अनुमति दी जाएगी। रेलवे प्रशासन दोनों रूपों के अद्यतनीकरण, पुनरीक्षण और संशोधन के नियमों को सुनिश्चित करेगा और इसे सक्षम करने के लिए आवश्यक संरचना/व्यवस्था प्रदान करेगा और आवश्यकतानुसार ऐसे उपकरण/उपलब्ध करवाने के लिए कदम उठाये जायेंगे जिससे कि संबंधित विभागों के कर्मचारी/पुस्तिकाओं का डिजिटल रूप को प्राप्त कर सकें।

(सं. पर्ची 122 जोड़े गए)

2.02. नियमों की प्रति की देखभाल :- प्रत्येक रेल सेवक, जिसे नियमों की प्रति दी गयी है नियम 2.01 के अंतर्गत यथा निर्धारित :-

(क) उसमें सभी शुद्धि-पत्रों को समाविष्ट करता रहेगा,

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

(ग) प्रति खो जाने या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से एक नयी प्रति प्राप्त करेगा, तथा

(घ) 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।

स.नि. 2.02.01— नियम पुस्तकों अथवा मैनुअलों के सभी शुद्धिपत्रों की संख्या, क्रमवार होगी और रेलवे राजपत्र में इन्हें अधिसूचित किया जायेगा। कर्मचारी, जिन्हें नियम अथवा मैनुअल की प्रति दी गई है, राजपत्र में अधिसूचित अथवा शुद्धि-पत्रों में प्रकाशित संशोधनों को ध्यानपूर्वक पढ़ेंगे। उन्हें जब कभी भी राजपत्र अथवा शुद्धिपत्रों का क्रमांक प्राप्त नहीं हो तो वे इसे अपने पर्यवेक्षक से प्राप्त करेंगे। शुद्धिपत्रों की मांग, पर्यवेक्षक अपने मण्डल रेल प्रबंधक से कर सकते हैं !

2.03 नियमों की जानकारी :- प्रत्येक रेल सेवक —

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

- (ख) यदि कोई परीक्षाएं निर्धारित की गयी हैं 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 आवश्यकता हो तो, अपने अधीन काम करने वाले कर्मचारियों को उन नियमों को समझाएगा जो उन पर लागू होते हैं।

2.04 नियम पालन में सहयोग :-

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

2.05 अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम :-

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

2.06 नियमों और आदेशों का पालन :- प्रत्येक रेलसेवक 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 वह वहां भी उपस्थित होगा।

2.08 ड्यूटी पर अनुपस्थिति :-

- (1) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं होगा या 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 कार्यभार (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 ड्यूटी से नहीं हटेगा जब तक कि उस काम पर किसी सक्षम रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता।

2.09 मदिरा तथा अन्य नशीली, पेय, 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 संबंधित है या नहीं, नशे की अवस्था में या किसी ऐसी दशा में नहीं होगा जो कि किसी प्रकार की मदिरा तथा अन्य नशीली, पेय, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं के सेवन से होती है जिससे ड्यूटी देने की उनकी 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 नशीली, पेय, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाएं या उनसे बनी अन्य

वस्तुएं नहीं लेगा या उनका प्रयोग नहीं करेगा या ड्यूटी पर ऐसे किसी पेय, औषधि या उनसे बनी हुई वस्तु का सेवन नहीं करेगा ।

स.नि. 2.09.01— जब कोई रेल सेवक नशे में अथवा संदेह हो कि नशे की हालत में है, तो दो स्वतंत्र गवाहों के बयान, अथवा सम्भव होने पर, इस हालत से सम्बन्धित उसका एक डाक्टरी प्रमाण-पत्र प्राप्त कर लिया जाएगा ।

2.10 रेल सेवकों का आचरण :- प्रत्येक रेल सेवक —

- (क) ड्यूटी के समय बिल्ला व वर्दी, यदि निर्धारित की गयी है, पहनेगा और देखने में साफ सुथरा रहेगा,
- (ख) चुस्त, सभ्य और स्पष्ट 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 व पदनाम बताएगा ।

स.नि. 2.10.01— रेल सेवक जब ड्यूटी पर हो या जानता के साथ सम्पर्क या सरकारी पोशाक में हो तब वह प्लेटफार्म पर धूम्रपान नहीं करेगा ।

स. नि. 2.10.02 — सभी ट्रेन पासिंग स्टाफ को यह निर्देश दिया जाता है कि ड्यूटी के समय अपने मोबाइल फोन को बन्द रखे और कार्य समाप्ति से पहले मोबाइल फोन को चालू नहीं करेंगे । जब तक कि किसी आपातकालीन स्थिति में ऐसा करने की अनुमति नहीं दी जाती है । ड्यूटी पर रहते हुए निजी मोबाइल फोन का अप्राधिकृत उपयोग करने वाले कर्मचारियों को रेल की सुरक्षा और इसके संचालन के उल्लंघन के लिए अनुशासन और अपील नियमों के विरुद्ध कार्रवाई हो सकती है । (सं. पर्ची से 118 जोड़े गए)

2.11. संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य :-

- (1) प्रत्येक रेल सेवक —
 - (क) जनता की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पूरा प्रयत्न करेगा,
 - (ख) ऐसी हर घटना की, जिसका उसे पता लगे और जिससे रेल के सुरक्षित या उचित कार्यचालन पर असर पड़ता है, तुरन्त अपने वरिष्ठ अधिकारी को रिपोर्ट देगा, और
 - (ग) दुर्घटना अथवा अवरोध उत्पन्न होने पर तथा मांग की जाने पर सभी संभव सहायता देगा ।
- (2) प्रत्येक रेल सेवक जो 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 परिस्थितियां 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 गयी हो तो वह रोक (स्टाप) हैंड सिगनल नहीं दिखाएगा, बल्कि चिल्लाकर, संकेत करके या अन्य दूसरे तरीकों से लोको पायलट या गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिए प्रयत्न करेगा ।

स.नि. 2.11.01— (क) रेलपथ में प्रत्येक हानिप्रद रेल चालन (बैड-राइडिंग) से सम्बद्ध होने पर, लोको पायलट अथवा अन्य सम्बन्धित कर्मचारी नीचे लिखे गये तरीकों से काम करेंगे :-

(ख) लोको पायलट का कर्तव्य :-

- (i) जिस स्थान पर खराब रेल-चालन (बैड-राइडिंग) घटित हुआ है, लोको पायलट उसकी दूरी, जहाँ तक सम्भव हो, किलोमीटर में नोट कर लेगा।
- (ii) पहले ब्लॉक स्टेशन के निकट पहुँचते समय वह बारम्बार सीटी बजाएगा और अपनी गाड़ी इस ढंग से रोकेंगा जिससे कि इंजन स्टेशन भवन अथवा केबिन के ठीक सामने हो, जहाँ ब्लॉक उपकरण लगे हैं, स्थिति के अनुसार स्टेशन मास्टर अथवा स्विचमैन को लिखित मेमो देगा, जिसमें वह स्थान निर्दिष्ट होगा जहाँ खराबी है और खराबी का प्रकार पाया गया है। इकहरी लाइन सेक्शन पर लोको पायलट "प्रस्थान का प्राधिकार" तब तक त्याग नहीं करेगा जब तक वह स्टेशन मास्टर/कैबिनमैन को संदेश जारी नहीं कर देगा।
- (iii) मुख्यालय में लौटने पर इस घटना की रिपोर्ट वह शेड/लोको/कर्षण फोरमैन को भी देगा।

(ग) गार्ड का कर्तव्य :-

जोरदार आकस्मिक झुकाव अथवा झटका का अनुभव होने पर, जिसे गार्ड गाड़ी के मार्ग में आपदजनक समझता है, वह गाड़ी को, अगले स्टेशन पर अथवा ब्लॉक केबिन पर बैकुअम/ एयर प्रेशर को नष्ट कर, रोक देगा और, जैसी भी स्थिति हो उसके अनुसार, स्टेशन मास्टर अथवा स्विचमैन को इसकी रिपोर्ट लिखित में देगा। यदि खतरनाक प्रतीत होने जैसी तीव्रता उसमें नहीं है तो वह अगले रुकने वाले स्टेशन मास्टर को इसकी रिपोर्ट लिखित में देगा।

(घ) स्टेशन मास्टर और स्विचमैन के कर्तव्य :-

- (i) लोको पायलट अथवा गार्ड से इस प्रकार का अनुदेश मिलने पर स्विचमैन इसकी सूचना तत्काल स्टेशन मास्टर को देगा और जब तक स्टेशन मास्टर द्वारा इस बात की पुष्टि नहीं हो जाती कि परवर्ती गाड़ियों की निरापदता सुनिश्चित करने के उद्देश्य से आवश्यक सतर्कता उपायों की व्यवस्था कर दी गई है, तब तक लाइन बन्द नहीं करेगा।
- (ii) स्विचमैन, लोको पायलट अथवा गार्ड से इस तरह की सूचना मिलने पर, स्टेशन मास्टर सेक्शन नियंत्रक (सेक्शन कंट्रोलर) और पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को तत्काल पूरा विवरण भेजेगा। इसका पूरा विवरण वह वहाँ के सम्बन्धित रेलपथ निरीक्षक को भी भेजेगा, यदि उसका मुख्यालय उसी स्टेशन पर हो अथवा उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को भेजेगा जहाँ उस जेई/एसई/एसएसई (रेलपथ) का मुख्यालय है। इसके अतिरिक्त निम्नलिखित व्यक्तियों को भी रिपोर्ट का पूरा विवरण भेजा जाएगा :-
 - (1) इंजन के होम स्टेशन के जेई/एसई/एसएसई (रेलपथ)/जेई/एसई/एसएसई (शेड/लोको)/सहायक इंजीनियर
 - (2) इंजन उस समय जहाँ से गुजर रही हो वहाँ के जेई/एसई/एसएसई (शेड/लोको) को
 - (3) मंडल परिचालन प्रबंधक/ मंडल इंजीनियर/ मंडल यांत्रिक इंजीनियर को
 - (4) यदि इंजन अन्य मंडल की हो तो संबंधित मंडल के मंडल यांत्रिक इंजीनियर को
 - (5) बिजली इंजन के मामले में मंडल निरीक्षक/जेई/एसई/ (चल स्टॉक)/ सहायक बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक)/मंडल बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक) को।
- (iii) सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर (एकल लाइन सेक्शन के मामले में) स्टेशन पर स्टेशन मास्टर द्वारा प्रभावित सेक्शन में से किसी गाड़ी को अनुमत करके या प्रेषण करने से पूर्व एक मेमो (ज्ञापन) प्राप्त करना होगा उन्हें यहां सुनिश्चित करना चाहिए कि इसमें एक इंजीनियरी अधिकारी जो जेई/एसई/एसएसई (रेलपथ) के रैंक से नीचे के नहीं होंगे तथा जो स्टेशन मास्टर से स्पष्ट सूचना मिलने के बाद के चेतावनी आदेश के साथ गाड़ी को पायलट करके यदि संभव हो तो दोष को दूढ़ निकालने का कार्य करेगा।

उसे गाड़ी को प्रभावित स्थान पर रोक कर ट्रैक जाँच करनी चाहिए तथा प्रभावित स्थान के लिए उनके द्वारा निर्धारित प्रतिबन्ध जो गाड़ी के आवागमन हेतु सुरक्षित समझी जाए, को चेतावनी आदेश एवं आवश्यक प्रमाण पत्र जारी/नहीं जारी करेगा। वह अगले स्टेशन पहुँचने पर उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को एक मेमो देगा जिसमें परवर्ती गाड़ी को स्थायी मरम्मत होने तक, कितनी गति में गाड़ी चलाना है, उसका उल्लेख रहेगा। उसके अनुसार स्टेशन मास्टर अगली गाड़ियों के लोको पायलटों को चेतावनी आदेश जारी करेगा।

(iv) इंजीनियरिंग अधिकारी की अनुपस्थिति में, चेतावनी आदेश जारी करने के साथ पहली रेल के लोको पायलट को सावधानी आदेश जारी किया जाएगा जिसमें प्रभावित किलोमीटर के पहले तुरंत रुकने का निर्देशन होगा और रेलपथ की अवस्था के विषय में स्वयं संतुष्ट होने के बाद, उस ट्रैक से गुजरने वाली गाड़ी की गति 10 कि.मी. से प्रति घंटा से अधिक न हो या यदि वह पाता है कि लाइन से गुजरना असुरक्षित है तो प्रभावित स्थान पर रुक जाएगा और निकटवर्ती स्टेशन प्रबंधक को इंजीनियरी स्टाफ भेजने के लिए सूचित करेगा ताकि इसे ठीक किया जा सके। यदि लोको पायलट कुछ भी संदिग्ध पता लगाने में सफल नहीं होता है तो परवर्ती गाड़ियों को 10 कि.मी./घंटा की रफ्तार से प्रेषण किया जाएगा जब तक रेलपथ इंजीनियरी अधिकारियों द्वारा सुरक्षित होने के लिए प्रमाणित नहीं किया जाता है। (सं. पर्ची सं. 93 जोड़े गए)

(ड) परवर्ती गाड़ियों के लोको पायलट के कर्तव्य :-

परवर्ती गाड़ियों के लोको पायलट मद सं. (iii) एवं उससे ऊपर के आदेशों के अनुसार स्टेशन मास्टर द्वारा जारी चेतावनी आदेश के द्वारा मार्गदर्शन प्राप्त करेंगे।

(च) रेलपथ कर्मचारियों का कर्तव्य :-

सर्वप्रथम उपलब्ध रेलपथ निरीक्षक अथवा इंजीनियरी कर्मचारी जो (जेई/एसई/एसएसई (रेल पथ) से नीचे के रैंक का न हो) स्टेशन मास्टर से इस प्रकार की घटना की सूचना मिलते ही, प्रभावित अंश के घटना स्थल या संबंधित स्टेशन में, ट्राली या प्रथम उपलब्ध यातायात के साधन के द्वारा पहुँचकर, प्रभावित अंश में आने वाली पहली गाड़ी को पायलट करेगा। प्रभावी अंश के घटना स्थल से पहले वह उस गाड़ी को रोकेंगा, रेलपथ की जाँच करेगा तथा गाड़ियों की आवागमन की निरापदता हेतु स्वयं द्वारा सुविचारित गति अवरोध का आवश्यक प्रमाण पत्र जारी /नहीं जारी करेगा। वह अगले स्टेशन पहुँचने पर उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को एक मेमो देगा जिसमें परवर्ती गाड़ी को स्थायी मरम्मत होने तक कितनी गति से गाड़ी चलाना है, उसका उल्लेख रहेगा।

नोट :- स्लीपरों में आग लगने पर इसी प्रकार की कार्रवाई की जाएगी।

स.नि. 2.11.02- (क) किसी खराबी के कारण यदि इंजन में (शॉटिंग) झुकाव, झटका होता है अथवा अनियमित ढंग से हिलती है तो लोको पायलट दूरी किलोमीटर में नोट कर, सावधानी पूर्वक अगले स्टेशन तक जाएगा और स्टेशन मास्टर तथा मुख्य कर्मी दल नियंत्रक को, नियंत्रित सेक्शन के कंट्रोल फोन पर, वस्तुस्थिति की लिखित सूचना देगा। अपनी रिपोर्ट में लोको पायलट यह भी उल्लेख करेगा कि उसे सहयोग अपेक्षित है अथवा अगले शेट तक सतर्कतापूर्वक यात्रा पूरी करने में वह समर्थ है।

(ख) स्टेशन मास्टर रिपोर्ट में दर्ज दोषों के प्रकार अपेक्षित सहायता से सम्बन्धित सूचना मण्डल यांत्रिक इंजीनियर/मण्डल बिजली इंजीनियर (चल-स्टॉक) लोको फोरमैन, लोको निरीक्षक, गाड़ी फोरमैन को भेजेगा।

(ग) सेक्शन नियंत्रक से विचार-विमर्श कर और उसकी ओर से परामर्श मिलने पर स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन तक, जहाँ इंजन बदलते हैं, इंजन को खाली अथवा गाड़ी के साथ, जाने की अनुमति देगा।

(घ) लोको कर्मचारियों के कर्तव्य :-

बिजली इंजन के मामले में जेई/एसई/एसएसई(लोको/शेड/कर्षण) (चल स्टॉक) सावधानी पूर्वक उसकी जाँच करके और उसमें आवश्यक समायोजन (एडजस्टमेंट) के पश्चात, टेलीफोन द्वारा इंजन का पूरा विवरण, समायोजन सहित, मण्डल यांत्रिक इंजीनियर अथवा मण्डल बिजली इंजीनियर (चल

स्टॉक) (बिजली इंजन होने पर) (अथवा मुख्यालय से उनकी अनुपस्थिति में) सहायक यांत्रिक इंजीनियर/सहायक बिजली इंजीनियर (चल-स्टॉक) को देगा।

यदि नियंत्रण स्प्रिंग, बोगी स्लाइड और धुरी बाक्स विलयर्सस व्यवस्थित पाए जाते हैं तो इंजन से लोको निरीक्षक अथवा, बिजली इंजन होने पर, ड्राइविंग निरीक्षक द्वारा त्रुटि का पता लगाने के लिए परीक्षण किया जाना चाहिए। तत्पश्चात मण्डल यांत्रिक इंजीनियर अथवा उनके सहायक और मण्डल बिजली इंजीनियर (चल-स्टॉक) अथवा उनके सहायक की अनुमति से इंजन सामान्य सेवा के लिए प्रयुक्त किया जा सकता है। दूसरी ओर, यदि लोको निरीक्षक/ड्राइविंग निरीक्षक, फिर भी, यह अनुभव करता है कि इंजन सन्तोषजनक नहीं चल रहा है और कारण का पता नहीं लगा सकता, तो, मण्डल यांत्रिक इंजीनियर अथवा उनके सहायक और मण्डल बिजली इंजीनियर (चल-स्टॉक) अथवा उनके सहायक स्वयं इंजन के परीक्षण की व्यवस्था बाहर ले जाकर करेंगे और त्रुटि का समाधान करेंगे। तत्पश्चात सामान्य सेवा लेने के पूर्व इंजन का और भी परीक्षण कर लिया गया जाएगा।

स.नि. 2.11.03 – स्टेशनों के बीच चलते समय किसी बिजली/डीजल इंजन में पहिया-फिसलन घटने की स्थिति में, रेलपथ की निरापदता सुनिश्चित करने के लिये निम्नलिखित कार्रवाई तत्काल की जाएगी :-

(क) लोको पायलट के कर्तव्य –

लोको पायलट –

- (i) किलोमीटर की दूरी और क्षति-विस्तार सावधानीपूर्वक नोट करेगा,
- (ii) कर्षण लोको नियंत्रक/पावर नियंत्रक से सम्पर्क स्थापित कर किसी भी सहायता की, जरूरत होने पर, तत्काल मांग करेगा,
- (iii) अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को घटना का पूरा विवरण लिखित रूप में सूचित करेगा,
- (iv) उसके मतानुसार, यदि सामान्य गति से गाड़ियों के गुजरने के लिये रेलपथ निरापद नहीं है, तो स.नि. 2.11.01(ii) ("ख" और "ग") के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करेगा।

(ख) स्टेशन मास्टर और स्विचमैन के कर्तव्य :

- (i) पहिया फिसलन के सम्बन्ध में लोको पायलट से रिपोर्ट प्राप्त होने पर, स्टेशन मास्टर संबंधित रेलपथ निरीक्षक, टी एल सी/पावर नियंत्रक, सहायक इंजीनियर, मण्डल इंजीनियर, मण्डल यांत्रिक इंजीनियर/मण्डल बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक), मण्डल परिचालन प्रबंधक, मण्डल संरक्षा अधिकारी और मण्डल रेल प्रबंधक को समस्त सम्बन्धित ब्योरा, यथा-किलोमीटर की दूरी, क्षति का प्रकार और उसका विस्तार, यदि उपलब्ध है, और घटना घटित होने का लगभग/वास्तविक समय, तत्काल तार से देगा,
- (ii) मामला उपर्युक्त (क) (iv) के अधीन होने पर, स्टेशन मास्टर और स्विचमैन, इनके अतिरिक्त स.नि. 2.11.01 (ii) एवं (iii) के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करेंगे, कि परवर्ती गाड़ियों को जारी किये जाने वाले सतर्कता आदेश 20 कि.मी. प्रति घंटे की प्रतिबन्धित गति की शर्त पर अथवा लोको पायलट द्वारा निर्धारित निम्नतम सीमित गति के होंगे।

(ग) रेल पथ कर्मचारियों के कर्तव्य :

- (i) ऐसी घटना की सूचना प्राप्त होने पर, रेलपथ निरीक्षक अथवा प्रथम उपलब्ध, इंजीनियरिंग अधिकारी रेलपथ का निरीक्षण तत्काल करेगा और गाड़ियों की निरापदता सुनिश्चित करने की सभी आवश्यक कार्रवाई करेगा। यदि आवश्यक हो तो प्रभावित रेल लाइन के हटाने और सतर्कता आदेश में आशोधन अथवा रद्द करने की जिम्मेदारी, जैसी भी स्थिति हो, सम्बन्धित रेलपथ निरीक्षक की होगी।
- (ii) 6 मिलीमीटर अथवा अधिक गहराई वाली और व्यास अथवा लम्बाई में 50 मिलीमीटर अथवा अधिक, पहियों से जली रेल लाइनों, यातायात के लिए सम्भावित खतरे का माध्यम समझा जाना चाहिए और उसे मेन लाइन के लिए अनुपयुक्त कर दिया जाना चाहिए। ऐसी रेल-लाइनों को तत्काल बदल देना चाहिए और इनके बदल देने के पश्चात ही गति प्रतिबन्ध हटा दिया जाना चाहिए। पहिया-जलनों (व्हील-बर्न) की छोटी होने पर, जो रेल-सतह पर पड़ गई है, उनकी संख्या स्वयं रेल-फलकों पर सफेद रंग से दिनांक सहित इंगित कर दी जाएगी। इन पर सावधानीपूर्वक निगरानी रखी जानी चाहिए।

- (iii) सेक्शन का कार्यभारी रेलपथ निरीक्षक सम्बन्धित सहायक इंजीनियर को, रेल जलन की रिपोर्ट, निर्धारित ढंग से प्रेषित करेगा।

स.नि. 2.11.04. भयंकर तूफान,चक्रवात या तेज हवा के दौरान गाड़ी के चलते समय बरती जाने वाली सतर्कताएँ :-

- (क) मौसम चेतावनी-संदेश के प्राप्त होने पर जिसमें भयंकर तूफान या चक्रवात या तेज हवाओं की भविष्यवाणी हो और भयंकर तूफान आने की यथेष्ट संभावना हो तथा जिससे यात्री गाड़ी आदि की निरापदता को खतरा हो सकता है, स्टेशन मास्टर,, गार्ड और लोको पायलट के परामर्शानुसार, गाड़ी को उस समय तक रोक रखेगा जब तक तूफान मन्द न हो जाए और गाड़ियों के प्रस्थान के लिए निरापद न समझा जाए तथा कोई भी गाड़ी को स्टेशन में प्रवेश करने देने पर रोक रखेगा, जब तक तूफान रुक न जाए और यह न समझा जाए कि गाड़ियों का आवागमन सुरक्षित है।
- (ख) गाड़ी के चलने के दौरान यदि लोको पायलट चक्रवात, तूफान या भयंकर वायु से, जो उनकी राय में गाड़ी की निरापदता के लिए खतरनाक साबित हो से घिर जाये तो गाड़ी की गति को कम करते हुए एक सुविधाजनक स्थान में, वे गाड़ी को तत्काल रोक देंगे। इन परिस्थितियों में, गाड़ी को एकदम रोक देने के समय, तीक्ष्ण घुमाओं, ऊँचे बाँधों, कटे स्थानों और पुलों (उनके पहुँच मार्ग सहित) जैसी जगहों पर गाड़ी को यथासंभव अतिरिक्त एहतियात के रूप में रोकना परिहार्य होगा। लोको पायलट गति नियंत्रित करने और गाड़ी को ठहराव की स्थिति में लाने में इसमें कोई जर्क लेने में सावधानी बरतेगा। चक्रवात तूफान या तेज हवाओं के मंद होने, और प्रस्थान निरापद समझने पर ही गार्ड से परामर्श करने के पश्चात् गाड़ी फिर से चलाई जाएगी।
- (ग) अतिरिक्त एहतियात के रूप में स्टेशन के कर्मचारी तथा गाड़ी के कर्मचारी यह भी ध्यान रखेंगे कि सभी डिब्बों की यात्री गाड़ी के खिड़की-दरवाजे खुली रखेंगे ताकि हवा का आवागमन आसानी से हो सके।

स.नि. 2.11.05- जब एनीमोमीटर यह दर्शाए कि वायु की गति खतरे के स्तर से ऊपर है तब निम्नलिखित चेतावनियों का ध्यान रखा जाए :-

(क) वालनेरेवल लोकेशन में विषेशरूप से कुछ चुने हुए पुलों हेतु जहाँ एनीमोमीटर पुल के पास के स्टेशनों में लगा होता है, तब स्टेशन मास्टर यदि देखे की एनीमोमीटर यह दर्शा रहा है कि वायु की गति 39 नॉट (72 कि.मी प्रति घंटा) से अधिक है तो उन्हें निम्नलिखित कार्रवाई करनी चाहिए:-

- (i) स्टेशन मास्टर को तुरंत सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन कंट्रोलर तथा स्टेशन मास्टर को, गाड़ियों के आवागमन के कंट्रोल की आवश्यकता के संबंध में सूचित करना चाहिए।
- (ii) स्टेशन मास्टर को न ही अपने स्टेशन से किसी गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति देनी चाहिए और न ही बगल वाले स्टेशन को लाइन क्लियर देना चाहिए।
- (iii) हवा की गति खतरे के चिह्न से नीचे उतरने पर उन्हें गाड़ियों का सामान्य आवागमन सेक्शन कंट्रोलर तथा बगल वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से परामर्श लेकर कराना चाहिए।
- (iv) इसके अतिरिक्त स्टेशन मास्टर को प्रत्येक स्थिति के लिए मण्डल द्वारा उल्लिखित कार्य निदेश का भी अनुपालन करना चाहिए।
- (ख) स्टेशन मास्टर को हवा की गति पर प्रति आधे घंटे के अंतराल में अथवा इससे भी कम समय के अंतराल में (विषेशकर मई से अगस्त तक) नजर रखनी चाहिए, गति को अपने स्टेशन की डायरी में रिकार्ड करना चाहिए और इसकी सूचना सेक्शन नियंत्रक को भी देनी चाहिए।
- (ग) यदि उस यंत्र की सुई निर्धारित तरीके से कार्य करने में विफल हो तो स्टेशन मास्टर को अपनी बुद्धिमत्ता का उपयोग करना चाहिए कि क्या आंधी अथवा तूफान आने की संभावना है तथा उसके अनुसार उपर्युक्त सतर्कता बरतनी चाहिए।

अध्याय – III

सिगनल

क. साधारण उपबन्ध

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

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

- (क) स्थावर (फिक्स्ड) सिगनल,
- (ख) हाथ सिगनल,
- (ग) पटाखा सिगनल तथा
- (घ) चेतावनी (वार्निंग) सिगनल

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

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

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

(2) सेमाफोर सिगनलों के मामले में सिगनलों की भुजाएं इस प्रकार लगायी जाएंगी कि वे आने वाली गाड़ी के लोको पायलट की ओर से देखने पर, खम्भे के बायीं ओर हों।

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

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

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

ख. स्थावर (फिक्स्ड) सिगनलों का वर्णन

3.05. स्थावर (फिक्स्ड) सिगनलों का प्रयोग :-

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

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

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

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

(4) सेमाफोर सिगनल की भुजा :-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

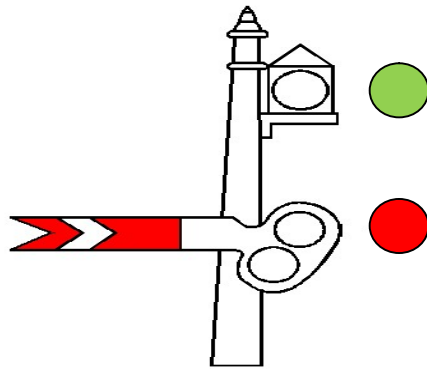
(ख) उसी खम्भे पर, प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल या अन्तिम रोक सिगनल (लास्ट स्टॉप सिगनल) के नीचे।

(4) यदि चेतावनी (वार्नर) सिगनल उपनियम (3) के खंड (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 जाएगी कि जब तक उसके ऊपर का रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' रहता है तब तक चेतावनी (वार्नर) सिगनल 'टेकऑफ' नहीं किया जा सकेगा।

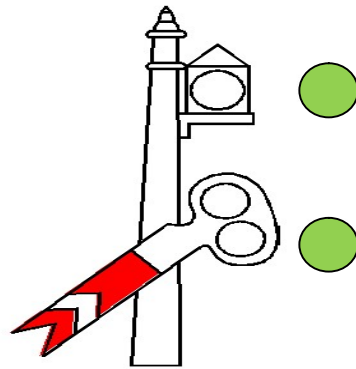
(5) सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं :-

(क) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल एक खम्भे पर अकेला :-

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत :

सतर्कता से आगे बढ़ो

निर्देश :

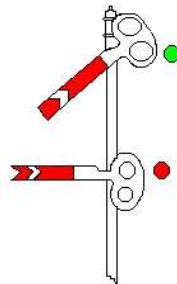
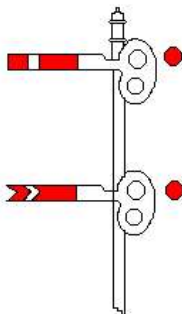
सतर्कता से आगे बढ़ो और
अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर
रुकने के लिये तैयार रहो।

आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

(ख) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल – रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे

‘ऑन’ स्थिति



संकेत :

रुको

निर्देश :

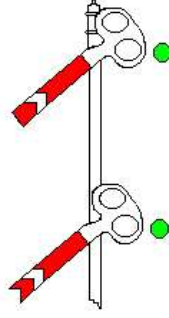
तुरंत रुको

सतर्कता से आगे बढ़ो

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

द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल-रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे

‘ऑफ’ स्थिति

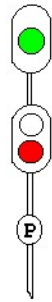


संकेत : आगे बढ़ो
निर्देश : आगे बढ़ो

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

(क) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला चेतावनी सिगनल — एक खम्भे पर अकेला

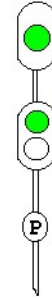
‘ऑन’ स्थिति



संकेत : सतर्कता से आगे बढ़ो

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

ऑफ स्थिति



आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

(ख) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला चेतावनी (वार्नर) सिगनल – रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे

‘ऑन’ स्थिति

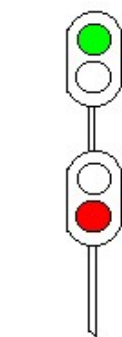


संकेत :

रुको

निर्देश : एकदम

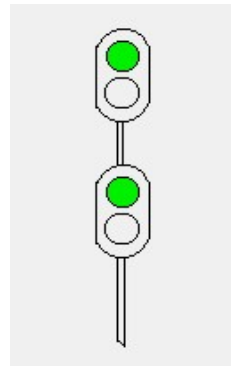
रुक जाओ



सतर्कता से आगे बढ़ो

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

‘ऑफ’ स्थिति



आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

(7) एक पर खम्बे अकेला, किसी रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत की पूर्व चेतावनी देने वाला, चेतावनी (वार्नर) सिगनल जिसके ऊपर रात्रि के लिए एक स्थावर हरी बत्ती लगी है, उस रोक (स्टॉप) सिगनल के पहले पर्याप्त दूरी पर स्थापित किया जाएगा, 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 (अनवर्कड वार्नर) सिगनल का प्रयोग उचित है, वहाँ वह ‘ऑन’ स्थिति में स्थिर किया जाएगा और निर्देशन के लिए न तो संयोजित किया जाएगा और न ही दोहराया जाएगा।

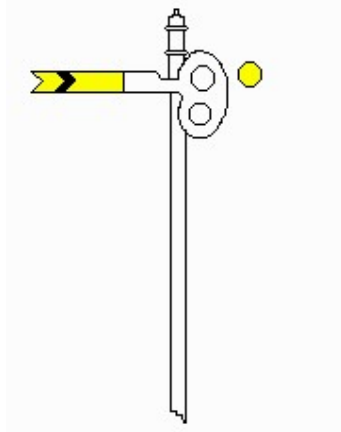
3.07. दूर (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन :-

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

(2) लोअर क्वार्टेंट में काम करने वाले सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं।

द्वि— संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल :-

‘ऑन’ स्थिति

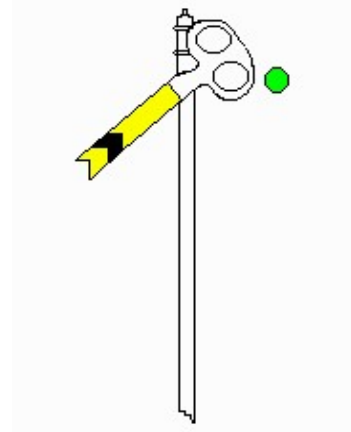


संकेत
सतर्कता

निर्देश :

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

‘ऑफ’ स्थिति



आगे बढ़ो

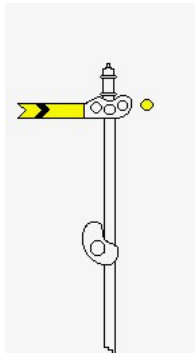
आगे बढ़ो

नोट :- यह सिगनल केवल संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल पद्धति में ही लगाया जाएगा।

(3) अपर क्वार्टेंट 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

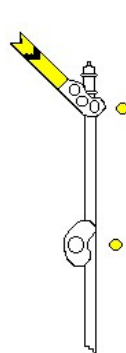
‘ऑन’ स्थिति



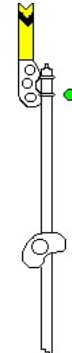
संकेत :

सतर्क

‘ऑफ’ स्थिति



सावधान



आगे बढ़ो

निर्देश :

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

आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने के लिए तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए। गाड़ी मेन लाइन से आ रही हो तो स्टेशन सिगनल पर रुके या लूप लाइन आ रही हो तो स्टार्टर सिगनल पर रुके या सीधी लाइन से वाया लूप लाइन होकर पास कर जाएगी।

आगे बढ़ो आगे का ब्लॉक सेक्शन क्लियर है ! गाड़ी को स्टेशन के मेन लाइन से होकर सीधे पास कराया जाए।

नोट :- यदि यह सिगनल रात्रि में 'सावधान' स्थिति दिखाता है तो दो पीली बत्तियों के बीच की दूरी 1.5 मीटर होगी। **नोट :- सी/स्लिप 86 फॉर जी आर 3.07 (3)**

“सावधान” और “आगे बढ़ो” जोड़े गए

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

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

‘ऑन’ स्थिति



संकेत :
सर्तक

निर्देश :

आगे बढ़ो और अगले रोक

(स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिये तैयार रहो।



सावधान सं पर्ची सं 86 सावधान और आगे बढ़ो जोड़ा जाए।

को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा

निर्धारित की जाए। गाड़ी या तो मेन लाइन से आ रही है तो स्टार्टर सिगनल पर रुकेगी या लूप लाइन से आ रही हो तो स्टार्टर सीधे सिगनल के पास रुकेगी या लूप लाइन से होकर सीधे पास कर जाएगी।

‘ऑफ’ स्थिति



आगे बढ़ो

आगे बढ़ो आगे का ब्लॉक सेक्शन क्लियर है गाड़ी को स्टेशन के मेन लाइन से सीधे पास कराया जाए।

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

(6) जहां आवश्यक है, वहां एक से अधिक दूर (डिस्टेंट) सिगनल लगाए 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 आन्तर दूर (इनर डिस्टेंट) सिगनल कहलाएगा। दूर (डिस्टेंट) सिगनल केवल 'सावधान' अथवा 'आगे बढ़ो' संकेत दे सकने योग्य होगा।

(7) अनुमोदित विशेष अनुदेश के तहत कलर लाइट डिस्टेंट सिगनल को पिछले स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिगनल अथवा मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल अथवा स्टॉप सिगनल से जोड़कर लेबल क्रॉसिंग की रक्षा करनी चाहिए। जब कलर लाइट डिस्टेंट सिगनल को साथ जोड़े जाएं तो (i) पिछले स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिगनल के साथ अथवा (ii) मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल के साथ अथवा (iii) लेबल क्रॉसिंग की रक्षा करते हुए स्टॉप सिगनल के साथ संयुक्त किया जाता है, तब व्यवस्था ऐसी होनी चाहिए कि सिगनल स्टॉप संकेत के मुकाबले प्रतिबंधात्मक संकेत को कम न दर्शाएं जब तक कि अगले स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं प्राप्त हो जाता है। जो उपरोक्त (i) और (ii) के मामले जब तक कि समपर फाटक बंद नहीं कर दिया जाता और उपरोक्त (iii) के मामले में जब तक ट्रेन के मार्ग के लिए लेबल-क्रॉसिंग गेट को लॉक नहीं कर दिया जाता है। (सं. पृची सं. 133 जोड़े गए)

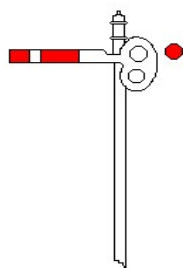
3.08. रोक (स्टॉप) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन :-

(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 गए हैं:-

द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल

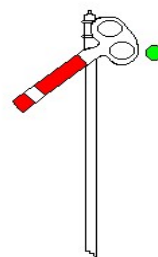
‘ऑन’ स्थिति



संकेत : रुको

निर्देश : एकदम रुक जाओ

‘ऑफ’ स्थिति



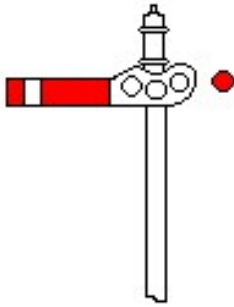
आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

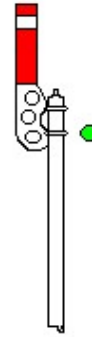
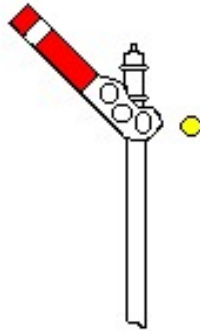
(3) अपर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :-

बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत :

रुको
निर्देश :
एकदम रुक जाओ

सतर्क

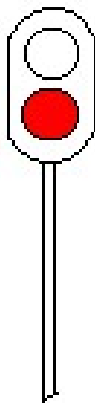
आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप)
सिगनल पर रुकने के लिये तैयार रहो ।

आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

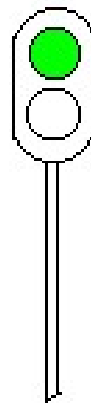
(4) रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :

(क) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती रोक (स्टॉप) सिगनल

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



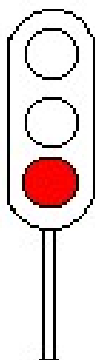
संकेत :

रुको
निर्देश :
एकदम रुक जाओ

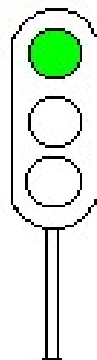
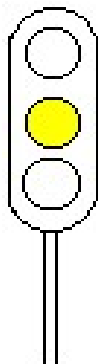
आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

(ख) बहु (तीन) संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टॉप) सिगनल –

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत :

रुको

सतर्क

आगे बढ़ो

निर्देश :

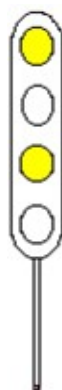
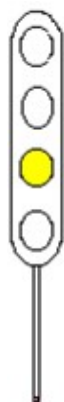
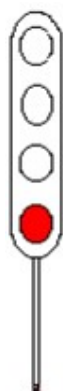
एकदम रुक जाओ

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

आगे बढ़ो

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

‘ऑन’ स्थिति



संकेत :

रुको

सतर्क

सावधान

आगे बढ़ो

निर्देश :

एकदम रुक जाओ

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

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

आगे बढ़ो

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

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

3.10. प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिये स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार :-

- (1) स्टेशन से प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के नियंत्रण के लिये रोक (स्टॉप) सिगनल दो प्रकार के होते हैं। अर्थात् प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल और अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल।
- (2) यदि स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी के मार्गदर्शन के लिए केवल एक ही प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल है तो वह स्टेशन का अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल होता है और प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल कहलाता है।
- (3) यदि स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी के मार्गदर्शन के लिये एक से अधिक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल हैं तो सबसे बाहरी प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, स्टेशन का अन्तिम रोक (लॉस्ट स्टॉप) सिगनल होता है और अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल कहलाता है।
- (4) यदि केवल एक ही प्रस्थान सिगनल लगा है तो प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, अन्यथा अग्रिम प्रस्थान (एडवांस 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 जहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति दी गयी है, संबंधित लाइन के सभी संयोजकों के बाहर लगाया जाएगा। इस सीमा से बाहर शंटिंग कार्य विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।
- (5) जहां अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल लगाया गया है वहां किसी लाइन से संबंधित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल इस प्रकार लगाया जाएगा कि वह किसी दूसरी परिचालित लाइन से संयोजित सर्वप्रथम सम्मुख (फेसिंग) कांटों या उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क)की रक्षा करें।

स.नि.3.10.01. अन्तिम रोक सिगनल :- जहाँ अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है, वहाँ प्रस्थान सिगनल अन्तिम रोक सिगनल है। 'सी' क्लास स्टेशन पर, प्रस्थान सिगनल के न होने पर, निकट (होम) सिगनल अन्तिम रोक सिगनल होगा।

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

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

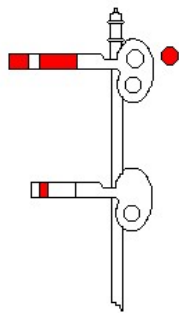
- (1) स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्र में रोक (स्टॉप) सिगनल रंगीन बत्ती वाले सिगनल होंगे और वे निम्नलिखित प्रकार के हो सकते हैं, अर्थात् :-
 - (क) स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल जो हस्तचालन पर निर्भर नहीं होता है, बल्कि गाड़ी के स्वचालित ब्लॉक सिगनल व्यवस्था के सेक्शन में प्रवेश करने, उसमें होकर जाने और उससे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

- (ख क) विशेष अनुदेशों के अधीन मध्य-खंड (मिड सेक्शन) में किसी एक स्वचल रोक सिगनल को परिवर्तित करके एक संशोधित (मॉडिफाइड) अर्ध-स्वचल रोक सिगनल जब 'ए' चिह्न (मार्कर) प्रज्वलित हो जाता है तो सिगनल स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करता है, और जब 'ए' चिह्न (मार्कर) बुझ जाता है तो यह संशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करता है और यह स्वतः 'ऑफ' संकेत दर्शाने लगता है या यथा अपेक्षित हस्तचालित ढंग से टेक ऑफ किया जाएगा, और
- (i) जब अर्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, स्वचलरोक (स्टॉप) सिगनल की भाँति काम करता है तो वह आगे वाले स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों की स्थिति के अनुसार स्वतः 'ऑन' और 'ऑफ' स्थिति में आ जाता है,
 - (ii) जब अर्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल की भाँति 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 तब होगा जब आगे संबंधित स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन विलयर है।
 - (iii) जब अर्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता है तो सिगनल के नीचे लगा हुआ 'ए' चिह्न (मार्कर) प्रज्वलित हो जाता है। यदि 'ए' चिह्न (मार्कर) बुझ जाता है तो सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता हुआ समझा जाएगा, और
 - (ग) हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल जो हाथ से प्रचालित होता है, स्वचल या अर्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल की भाँति कार्य नहीं कर सकता।
- (2) स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले सिगनल तीन संकेतों अथवा चार संकेतों वाले होंगे।

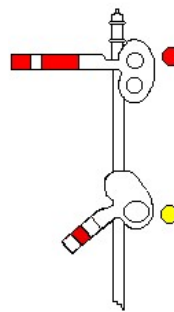
3.13. बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल :-

- (1) बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल एक सहायक सिगनल होता है जिसका "ऑन" स्थिति में कोई स्वतंत्र संकेत नहीं होता है और उसकी :-
 - (क) एक छोटी वर्गाकार सिरे वाली सेमाफोर भुजा होगी, या
 - (ख) 'सी' चिह्न (मार्कर) लगी हुई एक छोटी रंगीन बत्ती होगी।
- (2) यदि बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल लगाया जाता है तो वह आने वाली गाड़ी का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाया जाएगा। अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल के सिवाय किसी भी अन्य रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।
- (3) बुलावा (कालिंग-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 (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में ही है, गाड़ी को रोकने के बाद सतर्कता से आगे बढ़ाए और साथ ही यह संकेत भी देता है कि उसे किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहना चाहिए।
- (4) बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल "ऑन" स्थिति में कोई रोशनी नहीं दिखाएगा।
- (5) सेमाफोर बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं-

(क) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल –
'ऑन' स्थिति



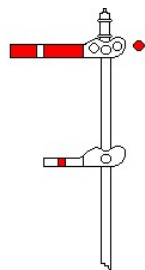
लोको पायलट रोक (स्टॉप)
सिगनल के संकेत का
पालन करेगा।



संकेत : धीरे धीरे आगे बढ़ो
निर्देश :
रुको और सतर्कतापूर्वक गाड़ी
आगे बढ़ाओ और किसी भी
अवरोध से पहले रुकने के
लिये तैयार रहो।

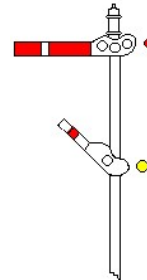
(ख) बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल :-

'ऑन' स्थिति



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

'ऑफ' स्थिति



धीरे धीरे आगे बढ़ो
रुको और सतर्कतापूर्वक गाड़ी
आगे बढ़ाओ और किसी भी
अवरोध से पहले रुकने के
लिये तैयार रहो।

(6) रंगीन बत्ती वाले (कालिंग-ऑन) सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :-

(क) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला बुलावा सिगनल (कॉलिंग आन) सिगनल :-

‘ऑन’ स्थिति

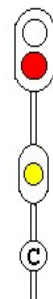


संकेत :

निर्देश :

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

‘ऑफ’ स्थिति



धीरे धीरे आगे बढ़ो

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

(ख) बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला बुलावा (कालिंग-ऑन) सिगनल :-

‘ऑन’ स्थिति



संकेत :

निर्देश :

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

‘ऑफ’ स्थिति



धीरे धीरे आगे बढ़ो

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

3.14. शंट सिगनल :-

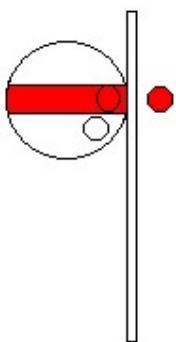
(1) (क) शंट सिगनल एक सहायक सिगनल होता है और वह या तो :-

- (i) एक सफेद चकरी होती है जिस पर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक लाल धारी रहती है,
या
- (ii) एक ‘स्थिति बत्ती’ सिगनल होती है।

- (ख) विशेष अनुदेशों के अधीन, शंट सिगनल, एक छोटी सेमाफोर भुजा के रूप में हो सकता है।
- (2) शंट सिगनल शंटिंग संचालन का नियंत्रण करते हैं।
 - (3) शंट सिगनल एक खम्भे पर अकेला अथवा स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल को छोड़कर किसी अन्य रोक (स्टॉप) 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 शंट सिगनल सबसे बाईं लाइन के लिये होगा और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल बायें 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 सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ने की आज्ञा देता है; चाहे उसके ऊपर का रोक (स्टॉप) सिगनल, यदि कोई है, 'ऑन' ही है।
 - (6) यदि शंट सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा है तो वह 'ऑन' स्थिति में कोई रोशनी नहीं दिखाएगा।
 - (7) यदि शंट सिगनल नहीं लगे हैं तो शंटिंग के लिये हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जा सकता है।
 - (8) चकरी वाले शंट सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :

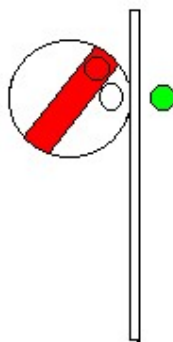
(क) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में चकरी वाला शंट सिगनल –

'ऑन' स्थिति



संकेत : रुको
निर्देश :
तुरंत रुको

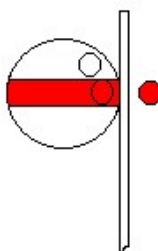
'ऑफ' स्थिति



धीरे धीरे आगे बढ़ो
शंटिंग के लिये सतर्कता से
आगे बढ़ो

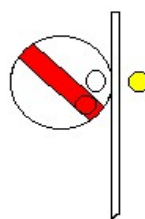
(ख) बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में चकरी वाला शंट सिगनल –

'ऑन' स्थिति



संकेत: रुको
निर्देश: तुरंत रुको।

'ऑफ' स्थिति

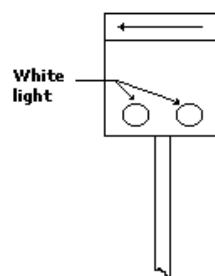


धीरे धीरे आगे बढ़ो
शंटिंग के लिये सतर्कता से आगे बढ़ो

(9) स्थिति – बत्तीवाले शंट सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं –

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

‘ऑन’ स्थिति



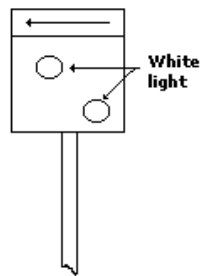
संकेत :

रुको

निर्देश :

तुरंत रुको।

‘ऑफ’ स्थिति



धीरे धीरे आगे बढ़ो

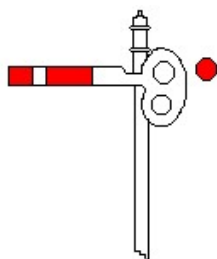
शंटिंग के लिये

सतर्कता से आगे बढ़ो

(10) सेमाफोर भुजा वाले शंट सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं –

(क) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिगनल–

‘ऑन’ स्थिति



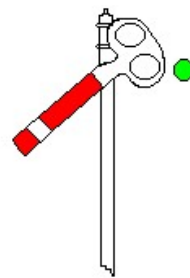
संकेत :

निर्देश :

रुको

तुरंत रुको

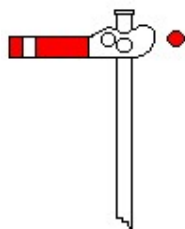
‘ऑफ’ स्थिति



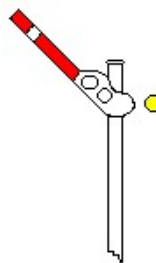
धीरे धीरे आगे बढ़ो

(ख) बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिगनल –

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत :

रुको

धीरे धीरे आगे बढ़ो

निर्देश :

तुरंत रुको।

शंटिंग के लिये
सतर्कता से आगे बढ़ो

3.15. सहकारी (को-एक्टिंग) 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 रुकावट के कारण, मुख्य भुजा या बत्ती, लोको पायलट के सिगनल पर पहुँचने तक, पूरे समय उसे दिखाई नहीं देती है।
- (2) सहकारी (को-एक्टिंग) सिगनल ऐसी ऊँचाई पर लगाये जाएंगे कि या तो मुख्य सिगनल की भुजा या बत्ती अथवा सहकारी सिगनल की भुजा या बत्ती सदैव दिखाई देती रहे।

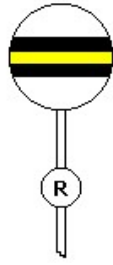
3.16. पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) :-

- (1) किसी आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को पहले से ही, स्थावर सिगनल के संकेत दोहराने के लिये उस स्थावर सिगनल के पीछे लगाये गये सिगनल को पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) कहते हैं।
- (2) पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) पर ‘आर’ चिह्न (मार्कर) लगा होगा और वह निम्नलिखित प्रकार का होगा, अर्थात् :
 - (क) पताका (बैनर) के प्रकार का, या
 - (ख) वर्गाकार सिरि वाली सेमाफोर भुजा, या
 - (ग) रंगीन बत्तीवाला सिगनल।

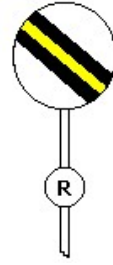
(3) पताका (बैनर) के प्रकार के पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :-

द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पताका (बैनर) के प्रकार का पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत :

सिगनल ‘ऑन’

सिगनल ‘ऑफ’

निर्देश :

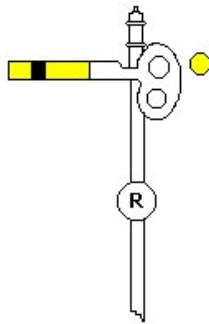
दोहराया गया सिगनल ‘ऑन’ है।

दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

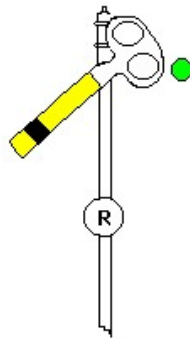
4) सेमाफोर भुजा के पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :-

द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर भुजा का पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत :

सिगनल ‘ऑन’

सिगनल ‘ऑफ’

निर्देश :

दोहराया गया सिगनल ‘ऑन’ है।

दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

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

रंगीन बत्ती वाला पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत :

सिगनल ‘ऑन’

सिगनल ‘ऑफ’

निर्देश :

दोहराया गया सिगनल ‘ऑन’ है।

दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

स.नि. . 3.16.01— (i) मोड़ो, उपरि पुलों या अन्य स्थानीय दशाओं के कारण जब रोक सिगनल दृष्टिगम्य दूरी से दिखलाई नहीं पड़ता हो, तब एक पुनरावर्ती (रिपीटिंग सिगनल) सिगनल लगाया जाएगा ।

(ii) संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनलों सहित द्विसंकेती सिगनलों के सम्बन्ध में विभिन्न सिगनलों के लिये दृश्यता दूरी (विजिबिलिटी डिस्टेंस) निम्नलिखित होंगे :

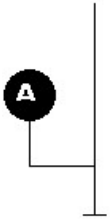
(क)	निकट (होम) सिगनल	—	400 मीटर
(ख)	मुख्य प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल	—	400 मीटर
(ग)	लूप प्रस्थान सिगनल	—	200 मीटर
(घ)	सिर्फ द्विसंकेती लोअर क्वाड्रेंट सिगनल—		1.2 कि.मी.

क्षेत्र में वाह्य/चेतावनी सिगनल

(iii) उस खंड पर जहाँ अधिकतर अनुमेय गति की स्वीकृति दी गयी है वहाँ बहु-संकेती सिगनलों के सम्बन्ध में, सभी न्यूनतम पाँच सेकेण्ड तक दिखलाई पड़ेंगे।

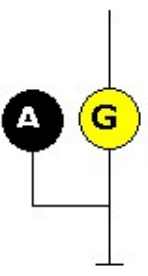
3.17. सिगनलों के पहचान चिह्न तथा निशान –

(1) जहाँ आवश्यक है वहाँ सिगनलों की पहचान, निर्धारित निशानों द्वारा की जाएगी। ये निशान नीचे बताए अनुसार सिगनलों के खम्भों पर और उनके नीचे लगे होंगे :

आकृति	कहां लगे	विवरण
	स्वचल (ऑटोमेटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'ए' अक्षर
	पहले चिह्न क के स्थान पर पूर्ण स्वचल सिगनल अर्ध स्वचल (सेमी ऑटोमेटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल पर	स्वचल (ऑटोमेटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करते समय काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'ए' अक्षर प्रज्वलित रहेगा और हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करते समय 'ए' अक्षर बुझा रहेगा।
	किसी खम्भे पर रंगीन प्रकार के डिस्टैंट या चेतावनी सिगनल।	सफेद चकरी पर काले रंग से पी अक्षर लिखा रहेगा।

नोट :- जहां रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेन्ट) सिगनल अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल के साथ लगा है, जैसा कि नियम 3.07 के उपनियम (7) के अन्तर्गत उपबन्धित है, वहां चिह्न (मार्कर) की आवश्यकता नहीं रहेगी।

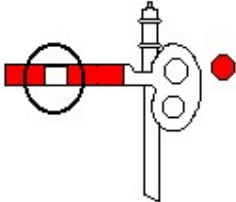
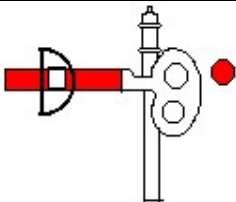
आकृति	कहां लगे	विवरण
	मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'आई बी' (IB) अक्षर

	बुलावा (कालिंग ऑन) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'सी' (C) अक्षर
	सेमाफोर सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'आर' (R) अक्षर
	रंगीन बत्ती वाली सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) पर	काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'आर' (R) अक्षर प्रज्वलित
	फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल पर	पीली गोल चकरी काला 'जी' (G) अक्षर
	स्वचालित (ऑटोमेटिक) ब्लॉक क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल पर	पीली गोल चकरी पर काला 'जी' (G) अक्षर और काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'ए' (A) अक्षर प्रज्वलित (इल्युमिनेटेड) रहेगा !

नोट :- जब फाटक सड़क यातायात के लिये बंद है और उस पर ताला लगा है, तभी अक्षर 'ए' प्रकाशित होगा।

(A)

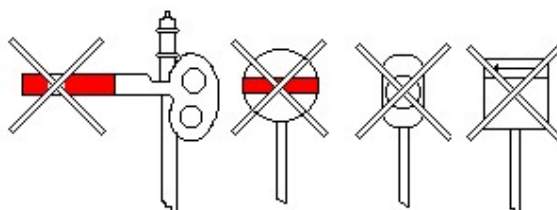
(2) यदि आवश्यक है तो सिगनल भुजाओं पर, पहचान के लिए नीचे लिखे अनुसार, निर्धारित चिह्न लगाए जायेंगे:-

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

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

3.18. प्रयोग में न आने वाले सिगनल :-

(1) यदि किसी स्थावर सिगनल का प्रयोग नहीं हो रहा है तो उसकी पहचान के लिए उस पर दो क्रॉस पट्टियाँ बना दी जाएंगी और प्रत्येक पट्टी कम से कम 1 मीटर लंबी और 10 सें.मी. 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 जाएगा।

(3) प्रयोग में न आने वाले सिगनलों में राशनी नहीं की जाएगी।

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

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

परन्तु जहाँ 75 कि.मी. प्र.घं. तक की गति के लिए, हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल हों, वहाँ ब्रैकेट खम्भे पर अलग सिगनलों अथवा मार्ग संकेतक (रूट इंडिकेटर) के स्थान पर केवल एकहरी भुजा वाले निकट (होम) सिगनल की व्यवस्था की जा सकती है। सम्मुख (फेसिंग)कांटों पर काँटा संकेतकों की व्यवस्था की जाएगी।

3.20. अभिसारी (कनवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना :- यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गयी है तो जहाँ दो या अधिक लाइनें मिलती हैं उन स्थानों पर सिगनल अलग खम्भों पर लगाए जाएँगे। यदि सिगनलों की संख्या अधिक है तो वहाँ सिगनल ब्रैकेट वाले खम्भे या सिगनल पुल या गैन्टरी पर लगाए जा सकते हैं।

3.21. ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गैन्टरी पर सिगनल लगाना :- यदि सिगनल किसी ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गैन्टरी पर लगाए जाते हैं तो उन्हें :-

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

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

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

3.22. एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना :-

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

(क) जैसा कि इन नियमों द्वारा बुलावा(कालिंग-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 ऊपर का सिगनल सबसे बायीं ओर को निकलने वाली लाइन के लिए और ऊपर से दूसरा सिगनल बायीं ओर से दूसरी लाइन के लिए तथा अन्य सिगनल भी इसी प्रकार होंगे।

अन्य अपवाद स्वरूप मामलों में जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत एक ही खम्भे पर दो होम सिगनल हों वहाँ ऊपर का सिगनल मुख्य लाइन के लिए और नीचे का सिगनल अन्य लाइनों के लिए प्रयुक्त होंगे।

3.23. विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) :- यदि सिगनल के प्रचालन स्थल से किसी स्थावर सिगनल की भुजा और प्रकाश दिखाई नहीं पड़ता है तो वहाँ उनके संकेतों को दोहराने के लिए एक सक्षम विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) लगाया जायेगा।

स.नि. 3.23.01- किसी सिगनल पर लगा विद्युत पुनरावर्तक यदि खराब हो गया हो तो उससे सम्बन्धित सिगनल खराब माना जाएगा।

स.नि. 3.23.02 प्रस्थान संकेतक (सं. पर्ची सं. 62 जोड़े गए)

(क) जब कभी यार्ड की पारंपरिक बनावट की वजह से गार्ड के डिब्बे से स्टार्टर सिगनल, गार्ड नहीं देख पाता है तब स्टार्टर सिगनल के पहल को दोहराने के लिए गार्ड को स्टार्टर इंडिकेटर दिया जाता है ताकि ट्रेन के गार्ड को स्टार्टर सिगनल के संकेत का पता चल सके। जब संबंधित स्टार्टर ऑन रहेगा तब यह 'नो लाइट' प्रदर्शित करेगा और जब 'ऑफ' रहेगा तब येलो लाइट' प्रदर्शित करेगा और यह ऐसी

सुविधाजनक स्थान पर रखा जाएगा ताकि यह गार्ड के डिब्बे से स्पष्ट रूप से दिखाई दे सके । यह गार्ड की सहायता करने के लिए दिखाया जाता है और इसे सिगनल नहीं समझना चाहिए । मार्कर प्रदान नहीं किया जाएगा और इसे स्टेशन के एस आई प्लान में नहीं दिखाया जाएगा । स्टार्टर इंडिकेटर का विस्तृत विवरण सम्बन्धित स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'ख' में उल्लेख किया जाना चाहिए ।

(ख) जहां स्टार्टर इंडिकेटर दिया गया है वहां इसका 'येलो' संकेत उस लाइन पर खड़ी ट्रेन के गार्ड को इंगित करता है कि संदर्भित स्टार्टर को उसकी ट्रेन के लिए 'ऑफ' कर दिया गया है ।

(ग) स्टार्टर इंडिकेटर का संकेत स्टेशन प्रबंधक के पैनल में दिया रहता है । स्टार्टर इंडिकेटर के खराब होने पर स्टेशन प्रबंधक, सिगनल कर्मचारी को इसे सुधारने के लिए कहेगा । 'स्टार्टर इंडिकेटर' के साथ प्रदान की गई लाइन के ऊपर चलने वाली सभी ट्रेनों के गार्ड को इसकी खराबी के बारे में या तो पिछले नोटिस स्टेशन/अंतिम स्टॉप स्टेशन से जारी एक चेतावनी आदेश के माध्यम से या स्टेशन के स्टेशन प्रबंधक द्वारा किसी भी उपलब्ध साधन के माध्यम से सूचित किया जाएगा ।

3.24. पिछली बत्तियाँ :-

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

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

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

3.26. स्थावर सिगनलों को चालू करना :- स्थावर सिगनल तब तक काम में नहीं लाए जाएंगे जब तक रेल संरक्षा आयुक्त उन्हें गाड़ियों के संरक्षित संचालन के लिये उपयुक्त घोषित नहीं कर देता है ।

स.नि. 3.26.01 — किसी नये सिगनल को तब तक प्रयोग में नहीं लाया जाएगा जब तक कि उसका निरीक्षण दृश्यता (साइटिंग) समिति, जिनमें मण्डल परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक, सिगनल निरीक्षक रहेंगे, के द्वारा नहीं कर लिया जाता । विद्युतीकृत सेक्शनों पर चालक (ड्राइविंग) निरीक्षक भी दृश्यता समिति के सदस्य होंगे ।

3.27. हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर :-

प्रत्येक दिशा के लिये स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होंगे, 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) और एक निकट (होम) सिगनल ।

3.28. संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल वाले स्थानों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर :- संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था का प्रयोग केवल वहीं होगा जहां रेलवे बोर्ड ने विशेष आदेश द्वारा इसके लिये स्पष्ट मंजूरी दी है। प्रत्येक दिशा के लिए स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होंगे, अर्थात् :-

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

(ख) 'सी' क्लास स्टेशनों पर – एक दूर (डिस्टेंट), एक निकट (होम) सिगनल ।

3.29. द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर :-

प्रत्येक दिशा के लिये स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होंगे, अर्थात् :-

(क) 'ए' क्लास स्टेशनों पर – एक चेतावनी (वार्नर), एक निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल

(ख) 'बी' क्लास स्टेशनों पर : इकहरी (सिंगल) लाइन पर – एक बाहरी (आउटर) और एक निकट (होम) सिगनल,

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

(ग) 'सी' क्लास स्टेशनों पर – एक चेतावनी (वार्नर) और एक निकट (होम) सिगनल ।

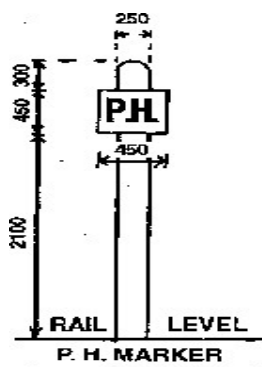
3.30. साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना :- नियम 3.27, 3.28, 3.29 और 3.32 में सिगनल के निर्धारित न्यूनतम उपस्कर के अतिरिक्त, प्रत्येक स्टेशन पर गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए यथाआवश्यक अन्य स्थावर सिगनल भी लगाए जाएंगे।

3.31. 'डी' क्लास स्टेशनों पर सिगनल :- 'डी' क्लास स्टेशन पर गाड़ी को इस प्रकार रोका जा सकता है जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किया जाए।

स.नि. 3.31.01.

(i) 'डी' श्रेणी स्टेशन पर, रेलपथ के बगल में, स्टेशन के दोनों ओर के प्रवेश सिरों पर " पी. एच. " से चिह्नित एक खंभा गाड़ दिया जाएगा जिसकी दूरी स्टेशन के मुख्य बिन्दु से , 400 मीटर से कम न होगी।

(ii) " पी एच " से युक्त चिह्नित खंभा बगल में दिए गए रेखा चित्र के अनुसार 450 एम. एम. वर्ग बोर्ड पर रेल सतह से 2100 एम.एम. ऊंचा होगा। खम्भे और बोर्ड के अग्रभाग सफेद पेंट से रंगे होंगे। उस पर अक्षर काले रंग से लिखे होंगे और बोर्ड का पिछला भाग काले रंग से रंगा होगा।



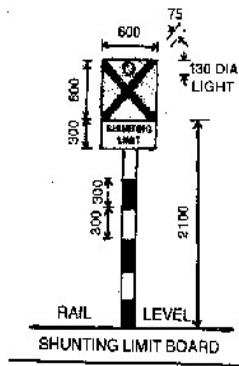
3.32. अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाना:—

(1) यदि पूर्ण ब्लॉक पद्धति में इकहरी (सिंगल) लाइन में किसी “बी” क्लास स्टेशन पर बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटें या निकट (होम) सिगनल के बाहर आनेवाली गाड़ी की दिशा में नियम 8.09 के अधीन, विशेष अनुदेशों द्वारा लाइन अवरुद्ध करने की अनुमति दी जाती है, तो एक शंटिंग लिमिट बोर्ड अथवा एक अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल उस बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटें या निकट (होम) सिगनल से इतनी शंटिंग दूरी पर लगाया जाएगा, जितनी स्थानीय परिस्थितियों में शंटिंग के लिए आवश्यक है। परन्तु शंटिंग लिमिट बोर्ड (जिस पर स्टेशन की ओर “शंटिंग लिमिट” शब्द लिखे होंगे तथा रात को इसकी स्थिति बताने के लिये दोनों दिशाओं में दिखने वाली सफेद रोशनी वाली बत्ती लगी होगी) अथवा अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल तथा दूसरी ओर से प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बीच की दूरी किसी भी दिशा 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 (एडवांस स्टार्टर) सिगनल उस स्थान का द्योतक है, जहां तक कि शंटिंग करने की अनुमति दी जा सकती है।

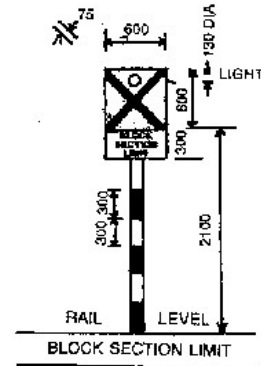
(2) पूर्ण ब्लॉक पद्धति में दोहरी (डबल)लाइन के “बी” क्लास स्टेशन पर, जहां बहुसंकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल लगे हैं और जहां या तो कांटें नहीं हैं या गाड़ी आने वाली दिशा में सबसे बाहरी कांटें अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटें हैं, वहां एक ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाया जायेगा। (जिस पर स्टेशन की ओर “ब्लॉक सेक्शन लिमिट” शब्द लिखे 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 कम 180 मीटर आगे लगाया जाएगा, और यदि कोई बाह्यतम अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटें हैं तो उनके उल्लंघन चिह्न (फाउलिंग मार्क) का बचाव करेगा। यह बोर्ड इन स्टेशनों पर ब्लॉक सेक्शन की सीमा का सूचक होगा।

टिप्पणी :— शंटिंग लिमिट बोर्ड और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड सहायक नियम 3.32.01 में दर्शाए गए हैं। मार्गदर्शन के लिए साधारण एवं सहायक नियम की मूल पुस्तक देखें।

स.नि. 3.32.01.— शंटिंग सीमा बोर्ड और ब्लॉक सेक्शन सीमा बोर्ड नीचे दिये गये रेखा चित्रों के अनुसार होंगे।



शंटिंग सीमा बोर्ड



ब्लॉक खण्ड सीमा बोर्ड

3.33. नियम 3.27, 3.28, 3.29 तथा 3.32 के अपवाद नियम 3.27, 3.28, 3.29 और 3.32 में किसी बात के होते हुए भी –

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

परन्तु जहाँ हस्तचालित बहुसंकेती सिगनलों वाले स्टेशन से सीधी (थ्रू) गाड़ियों की गति 50 कि.मी. प्र. घं. से अधिक नहीं है वहां प्रत्येक दिशा में एक दूर (डिस्टेन्ट) सिगनल और एक होम (निकट) सिगनल की व्यवस्था अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन की जाएगी।

3.34. समपारों (लेवल क्रॉसिंग) पर स्थावर सिगनल :-

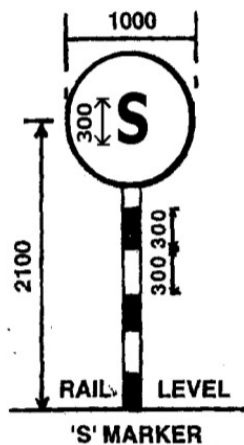
- (1) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा छूट नहीं दे दी गयी है, तब तक समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर लाइन के आर-पार बंद होने वाले प्रत्येक समपार फाटक, स्टेशन सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इन्टरलॉक्ड) फाटकों को छोड़कर, समपार से पर्याप्त दूरी पर सड़क यातायात के लिए खुले होने पर, समपार से पर्याप्त दूरी पर सिगनल लगाए जाएंगे। 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' चिह्न (मार्कर) लगाया जाएगा।

स.नि. 3.34.01.

- (क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक सिगनल समपार से पीछे कम से कम 400 मीटर और बहु-संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में 180 मीटर की दूरी पर लगाया जाएगा।
- (ख) प्रत्येक फाटक सिगनल के पहले चेतावनी/दूर/चेतावनी बोर्ड लगा रहेगा। आवश्यकतानुसार, द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में, दोनों ही चेतावनी सिगनल और चेतावनी बोर्ड तथा बहु-संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में दोनों ही दूर तथा चेतावनी बोर्ड की व्यवस्था समीपवर्ती स्टेशनों पर लगाए गए सिगनलों के अनुरूप की जाएगी।

3.35. स्टेशन के बाहरी साइडिंगों के कांटों की सुरक्षा तथा उनका प्रचालन :- यदि मेन लाइन पर, किसी ऐसी जगह कांटें हैं जो ब्लॉक स्टेशन नहीं हैं, तो ऐसे कांटों की रक्षा और उनका प्रचालन, सिगनलों द्वारा या अन्यथा, गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए, इस प्रकार किया जाएगा जैसा कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

स.नि. 3.35.01— स्टेशन सीमा के बाहर काँटों के लिए लोको पायलट को निर्देश :-



लोको पायलट को इस प्रकार के काँटों की स्थापना के बारे में निर्देश देने के उद्देश्य से बगल में दिखाए गए रेखा चित्र के अनुसार, प्रत्येक आउटलाइंग साइडिंग के सम्मुख काँटों के पीछे, 30 मीटर की दूरी पर, एक निर्देश (एस— चिह्न) लगाया जाएगा। (काले रंग से एस पीले रंग वाले बोर्ड पर लगाया जाएगा) (रंगीन चित्र अंतिम प्रष्ठ पर दिए गए हैं।)

एस— चिह्न के पहले 800 मीटर पीछे स्थापित सतर्कता संकेतक पर एस चिह्न लगा रहेगा। यदि गति पर किसी प्रकार का प्रतिबन्ध हो तो उसी खम्भे पर एस— चिह्न के नीचे गति संकेतक बोर्ड स्थापित किया जाएगा तथा इनके अलावा सतर्कता—संकेतक बोर्ड पर गति का निर्देश दिया रहेगा।

घ. सिगनलों तथा काँटों का प्रचालन

3.36. साधारणतया स्थावर सिगनल :-

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

(2) किसी गाड़ी को पार करने के लिये 'ऑफ' किए गए सिगनल को, निम्नलिखित स्थितियों को छोड़कर तब तक 'ऑन' नहीं किया जाएगा जब तक कि उस सिगनल द्वारा नियंत्रित पूरी गाड़ी पास नहीं हो जाती, अर्थात् -

(क) आपात स्थिति में किसी दुर्घटना को रोकने के लिए या जहां प्रस्थान करनेवाली ट्रेनों के लिए स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर को ऑफ कर दिया जाता है, अर्थात् स्टेशन से प्रारंभ होने वाली ट्रेनों को रोकने के लिए दूसरी ट्रेन की आवाजाही के उद्देश्य से वापस रखा जाना आवश्यक है, तो ऐसे पूर्वता या क्रॉसिंग को निम्नलिखित सावधानियां बरतने के बाद ही वापस रखा जायेगा :-

i) संबंधित स्टार्टर एवं एडवांस स्टार्टर ऑन पोजीशन में कर दिए जायेंगे एवं इसके बाद एवं इसके बाद, विशेष अनुदेशों के तहत ऑन—ड्यूटी स्टेशन मास्टर संचार के एक सुरक्षित साधन के माध्यम से, ट्रेन के लोको पायलट को, जिसके लिए सिगनल 'ऑफ' किया गया था, इसकी सूचना देंगे। जहां संचार के सुरक्षित साधन उपलब्ध नहीं है, वहां एक लिखित ज्ञापन द्वारा सूचित किया जायेगा कि उक्त संकेतों को 'ऑन' में बदल दिया गया है एवं परंतु वह लोको पायलट गाड़ी चालू नहीं कर सकते हैं।

ii) जब तक लोकोपायलट को उप खंड (i) में संदर्भित संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा या लिखित ज्ञापन के द्वारा सूचित नहीं किया जाता है तथा इसकी पावती उससे प्राप्त नहीं होती है तब तक दुर्घटना को रोकने के अलावा रूट सेट में कोई परिवर्तन नहीं किया जायेगा ।

(ख) जहां सिगनल को स्वचल रूप में 'ऑन' स्थिति में वापस लाने की व्यवस्था है, वहां सिगनल प्रचालन नियंत्रण को उसकी सामान्य स्थिति में तब तक वापस नहीं किया जाएगा जब तक पूरी गाड़ी सिगनल से पास नहीं हो जाती ।

(3) स्टेशन सीमा के अन्दर स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना और यदि सिगनल स्टेशन सीमा के बाहर हो तो उस सिगनल के प्रचालन के लिये स्वतंत्र रूप से उस समय प्रभारी व्यक्ति की अनुमति के बिना कोई भी स्थावर सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जाएगा ।

सं.नि. 3.36.01 — सिगनल के कार्य चालन के लिये जिम्मेदार कर्मचारी हमेशा यह देखता रहेगा कि सिगनल भुजा कि स्थिति अथवा बिजली द्वारा बारम्बार दोहराया गया संकेत लीवर की स्थिति अथवा सिगनल का संचालन करने वाले नियंत्रक उपस्कर के समरूप हैं ।

सं.नि. 3.36.02— सिगनल को 'ऑन' में बदलना :-

(क) जब कोई गाड़ी आ रही हो उस समय यदि स्वागती सिगनल को आपातकाल में, फिर "ऑन" स्थिति में बदलना जरूरी हो जाए, तो उस मार्ग को, जिस पर गाड़ी जाएगी तब तक बदला नहीं जाएगा जब तक कि गाड़ी संगत सिगनल को पार करने से पहले पूरी तरह खड़ी नहीं हो जाती, और जब तक कि किसी दुर्घटना से बचने के लिए पथ बदल देना जरूरी नहीं हो जाता । तथापि स्टेशनों पर जहां एप्रोच/डेड एप्रोच लॉकिंग की व्यवस्था है, ऐसे पथ परिवर्तन समय विलंब प्रिसेट करने के बाद ही हो सकता है । ऐसे स्टेशनों के स्टे.सं.नि. में "असामान्य स्थिति" के अंतर्गत इससे संबंधित विस्तृत कार्य विधी का उल्लेख होना चाहिए जिसका शीर्ष उस स्टेशन में होने वाले समय का विलंब दर्शाते हुए अन्य बातों के साथ-साथ "आपातकालीन पथ परिवर्तन" होगा ।

(ख) यदि प्रस्थान सिगनल को, किसी गाड़ी के लिए एक बार "ऑफ" कर दिए जाने पर "ऑन" पर लेना पड़े, तब :-

(i) इकहरी लाइन खण्ड पर, पथ परिवर्तन करने अथवा किसी अन्य प्रकार के संचालन की अनुमति देने के पूर्व लोको पायलट को दिया गया "प्रस्थान प्रधिकार" यदि कोई दिया गया हो, तो उसे अवश्य ही वापस ले लिया जाएगा ।

(ii) दोहरी लाइन खण्ड अथवा टोकन रहित कार्य चालन वाले इकहरी लाइन खण्ड पर कांटों के बदलने अथवा किसी अन्य प्रकार के संचालन की अनुमति देने के पूर्व संबंधित गाड़ी को लोको पायलट को इस प्रकार के परिवर्तन की लिखित सूचना दी जाएगी और उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त की ली जाएगी । तत्पश्चात्, इस कार्य के लिए प्रतिनियुक्त लोको पायलट और कर्मचारी तुरन्त स्टेशन मास्टर/ अनुमुख छोर के केबिन को रोक हाथ सिगनल दिखायेंगे ।

सं.नि. 3.36.03 —

(क) स्टेशन मास्टर के बिजली स्लाइड फ्रेमों में ताले की व्यवस्था रहती है ताकि किसी लॉकअप चाबी के हटा देने पर स्लाइड/स्लाइडों के संचालन अथवा सामान्य स्थिति में मशीन में ताला लगाया जा सके । यह चाबी स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रखी जाएगी ।

- (ख) उस लाइन के लिए जिस पर किसी गाड़ी, इंजन अथवा वाहन को खड़ा छोड़ दिया गया है अथवा लाइन के अन्यथा अवरुद्ध होने पर, स्टेशन मास्टर के विद्युत स्लाइड फ्रेम से संबंधित स्लाइडों के ऊपर स्लाइड कॉलर अवश्य ही रख दिए जायेंगे।
- (ग) चाभीबंद और गैर-अंतर्पाशित स्टेशनों पर, कांटे और सिगनल चाबियां इस्तेमाल में न होने पर, चाबी के बक्से में बंद रहेगी और तालों की चाबी स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।
- (घ) ब्लॉक टोकन इन्स्ट्रूमेंट से नियंत्रित इकहरी लाइन पर प्रस्थान अथवा अग्रिम प्रस्थान को ब्लॉक इन्स्ट्रूमेंट के खराब होने अथवा निलंबित रहने पर “ऑफ” नहीं किया जाएगा। स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि यह सिगनल “ऑफ” नहीं किया गया है। इस सिगनल के लियं लीवर चाबी होने पर वह इसे अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा यदि यह ब्लॉक इन्स्ट्रूमेंट में बन्द न हो।

स.नि. 3.36.04— स्थावर सिगनल को ‘ऑफ’ किया जाना :-

- (क) अन्तर्गामी गाड़ियाँ :-
आवश्यकता के पूर्व, किसी गाड़ी के लिये स्थावर सिगनल को “ऑफ” नहीं किया जाएगा।
- (ख) बहिर्गामी गाड़ियाँ :-
 - (i) सीधी जाने वाली गाड़ियों के मामले में प्रवेश सिगनल जैसे ही “ऑफ” हो जाता है, प्रस्थान सिगनल ठीक उसी समय “ऑफ” कर दिया जा सकता है बशर्ते कि अगले स्टेशन से लाइन क्लियर मिल गया है।
 - (ii) यदि गाड़ियां रुक जाने के लिए बुक की गई हैं, गाड़ी के रुकने के बाद प्रस्थान सिगनल “ऑफ” कर दिए जायेंगे, बशर्ते कि लाइन क्लियर मिल गया हो। जहां अधिसूचित हॉल्ट अधिक लम्बा हो, स्टेशन कार्य के पूरे हो जाने पर प्रस्थान सिगनल “ऑफ” कर दिया जाएगा।
- (ग) उपनगरीय गाड़ियों/ सवारी गाड़ियों (परंपरागत/ईएमयू/एसईएमयू और डीई एम यू) के मामले में, जहां किसी स्टेशन पर गाड़ियां एक मिनट अथवा उससे कम समय के लिए रुकती हैं, अगले स्टेशन से जैसे ही “लाइन क्लियर” प्राप्त हो और स्टेशन पर गाड़ी के रुकने के पहले ही प्रस्थान सिगनल “ऑफ” किया जा सकता है। कार्यचालन समय सारणी के अनुसार उसे किसी स्टेशन र जहां उसे रोकने के लिए बुक किया गया है, रोकने की जिम्मेदारी लोको पायलट/मोटरमैन की होगी, भले ही किसी स्टेशन पर प्रस्थान सिगनल पहले ही “ऑफ” कर दिया गया है।

3.37. सिगनलों के स्वाभाविक संकेत :-

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

3.38. गाड़ियों के संचालन पर प्रभाव डालने वाले कांटें :-

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

- (1) (क) सभी सम्मुख (फेसिंग) कांटें, जिन पर से गाड़ी पास होगी, ठीक प्रकार सेट कर उन पर ताले नहीं लगा दिए जाते,
(ख) वे सभी अनुमुख (ट्रेलिंग)कांटें जिन पर से गाड़ी पास होगी, ठीक प्रकार बैठा नहीं दिए जाते, तथा
(ग) जिस लाइन पर से गाड़ी को पास होना है वह क्लियर है और उस पर कोई अवरोध नहीं है।
- (2) जब कोई रनिंग लाइन स्टेबल लोड, वैगन या किसी गाड़ी से अवरुद्ध हो जिसे क्रॉस करना है या किसी अन्य गाड़ी को अग्रता प्रदान करना है या स्टेशन पर किसी गाड़ी के आगमन के तत्काल बाद, जब उस दिशा में उस लाइन पर कोई शंटिंग अथवा दूसरा संचालन करना अपेक्षित हो ऐसी स्थिति को छोड़कर दोहरी लाइन सेक्शनों में पिछले कांटो को और इकहरी लाइन सेक्शनों में दोनों छोर के कांटों को अवरुद्ध लाइन के विरुद्ध तत्काल सेट किया जाएगा।

स.नि. 3.38.01— छोर केबिन से व्यवस्थित अंतर्पाशित स्टेशनों पर गाड़ियों का आगमन।

- (क) ऐसे स्टेशनों पर जहां केबिनों में ब्लॉक इन्स्ट्रूमेंट लगे हैं, केबिन में ड्यूटी पर तैनात सहायक स्टेशन मास्टर /स्विचमैन गाड़ी को लाइन क्लियर देने के पहले प्राइवेट नम्बर द्वारा समर्थित स्टेशन के स्टेशन मास्टर से जो ड्यूटी पर है, अनुमति प्राप्त कर लेगा।
- (ख) (i) छोर केबिनों से व्यवस्थित स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के आगमन के लिए कोई स्पष्ट लाइन नामित करेगा और सम्मुख छोर वाले सहायक स्टेशन मास्टर/ स्विचमैन /केबिनमैन को नामित पथ को सेट कर ताला लगाने का निर्देश देगा। स्टेशन मास्टर आयी गाड़ी का नम्बर और विवरण भी देगा और सहायक स्टेशन मास्टर/ स्विचमैन /केबिनमैन को बतायेगा कि गाड़ी स्टेशन पर किसी काम के लिए रुकेंगी अथवा सीधे पास कर जाएगी।
(ii) इसी प्रकार, स्टेशन मास्टर अनुमुख छोर के सहायक स्टेशन मास्टर / स्विचमैन /केबिनमैन को नामित लाइन का ब्यौरा, गाड़ी का नम्बर और विवरण सूचित करेगा और उसे नामित पथ को सेट कर ताला लगाने तथा संबंधित स्लॉट प्रचालन को निर्देश देगा। वह उसे यह भी बताएगा कि गाड़ी स्टेशन पर किसी काम के लिये रुकेगी अथवा सीधे पास कर जाएगी।
- (ग) सम्मुख छोर का सहायक स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन लाइन संख्या और गाड़ी संख्या तथा उसके विवरण की पुनरावृत्ति कर स्टेशन मास्टर के निर्देश की अभीस्वीकृति देगा। वह समस्त अपृथक्करण शंटिंग को रोक यह सुनिश्चित करेगा कि उसके छोर पर की नामित लाइन अवरोध मुक्त और बिल्कुल साफ है। वह नामित पथ के संबंधित कांटों को बैठा कर ट्रैप्स, डीरेल्स आदि पर ताला लगा देगा। तत्पश्चात् उसको दिए गए आदेशों के अनुपालन के आश्वासन स्वरूप वह स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर देगा।
- (घ) अनुमुख छोर का सहायक स्टेशन मास्टर /स्विचमैन/केबिनमैन लाइन संख्या और गाड़ी संख्या तथा उसके विवरण की पुनरावृत्ति कर स्टेशन मास्टर के निर्देशों की अभीस्वीकृति देगा। वह अपने छोर पर के समस्त अपृथक्करण शंटिंग को रोक देगा और सुनिश्चित करेगा कि नामित लाइन क्लियर है और सैण्ड द्रव्य, धक्कारोध या ओवररन लाइन की क्लियरेंस, जहां अपेक्षित है, जैसे अवरोधों से मुक्त हैं। वह नामित लाइन के सभी संगत कांटो, ट्रैप्स, डीरेल्स आदि को बैठाकर उस पर ताले लगा देगा। स्लॉट लीवर का प्रचालन करने के बाद वह स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बर इस आश्वासन स्वरूप देगा कि उसको दिए गए आदेशों का अनुपालन कर दिया गया है।

- (ड) सम्मुख और अनुमुख दोनों छोर के सहायक स्टेशन मास्टरों/स्विचमैन/केबिनमैन से आश्वासन मिलने पर स्टेशन मास्टर सम्मुख छोर के सहायक स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को प्राइवेट नम्बर देकर तथा स्टेशन मास्टर के सम्मुख नियंत्रण स्लाइड (जहां प्रावधान है) का प्रचालन कर स्वागत सिगनल (सिगनलों) को "ऑफ" करने के लिए प्राधिकृत करेगा।
- (च) ब्लॉक इन्स्ट्रुमेंट वाले केबिन को छोड़ कर, सम्मुख छोर केबिन स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर देकर यह आश्वासन देगा कि गाड़ी पूरी तरह आ गई है और उल्लंघन चिह्न से परे खड़ी है।
- (छ) प्राइवेट संख्या के आदान-प्रदान का अभिलेख स्टेशन और संबंधित केबिन में रखा जाएगा।

स.नि. 3.38.02 – छोर केबिन की व्यवस्था वाले स्वचालित सिगनल खण्ड के स्टेशनों पर गाड़ी को लेने की कार्यविधि

- (क) स्टेशन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन से गाड़ी के प्रस्थान रिपोर्ट के मिलने पर किसी लाइन को साफ (क्लियर) नामित करने के पश्चात् सम्मुख छोर के स्विचमैन/केबिनमैन को प्राइवेट नम्बर, गाड़ी का विवरण और नामित लाइन की संख्या देकर नामित पथ के कांटों को बैठाने और उनपर ताला लगाने का आदेश देगा।
- (ख) इसी प्रकार, वह अनुमुख छोर के स्विचमैन/केबिनमैन को प्राइवेट नम्बर, गाड़ी का विवरण और नामित पथ का नम्बर देते हुए नामित पथ के कांटों को बैठाने और ताला लगाने तथा नामित पथ के लिए संगत स्लॉट देने का आदेश देगा।
- (ग) सम्मुख छोर केबिन स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये अनुदेशों को पुनरावृत्ति करेगा, नामित पथ का क्लियरेंस देखेगा तथा अपने छोर पर के सभी अपृथक्करण शंटिंग को रोक कर कांटों को बैठा कर उस पर ताला लगा देगा। तत्पश्चात् वह स्टेशन मास्टर को आश्वासन स्वरूप कि उनके आदेशों का अनुपालन हो गया है प्राइवेट नम्बर देगा।
- (घ) अनुमुख छोर केबिन स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए अनुदेशों की पुनरावृत्ति करेगा, नामित पथ का क्लियरेंस देखेगा तथा अपने छोर पर के सभी अपृथक्करण शंटिंग को रोककर कांटों को बैठाकर उस पर ताला लगा देगा तथा संगत स्लॉट दे देगा। तत्पश्चात् वह स्टेशन मास्टर को आश्वासन स्वरूप कि उनके आदेशों का अनुपालन हो गया है प्राइवेट नम्बर देगा।
- (ड) उसके बाद स्टेशन मास्टर सम्मुख छोर केबिन को स्वागत सिगनल "ऑफ" कर देने के लिए प्राइवेट नम्बर देगा। (संगत स्लाइड कंट्रोल को खींच कर जहां इसकी व्यवस्था है)।
- (च) सम्मुख छोर केबिन खड़ी होने वाली गाड़ी के लिए स्टेशन मास्टर को इस आश्वासन स्वरूप कि पूरी गाड़ी आ गई है प्राइवेट नम्बर देगा।

स.नि. 3.38.03—अन्तर्पाशित स्टेशनों पर, जहां केन्द्रीय केबिन द्वारा कांटों और सिगनलों का प्रचालन होता है, गाड़ियों को लेने की कार्यविधि –

- (क) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर 'लाइन क्लियर' देने के बाद एक साफ(क्लियर) लाइन नामित करेगा और यह सुनिश्चित करने के बाद कि नामित पथ क्लियर और अवरोध मुक्त है, निम्नलिखित अनुदेशों सहित लीवर मैन को नामित पथ के कांटों को बैठाने और ताला लगाने का आदेश देगा।
 - (i) गाड़ी संख्या और उसका विवरण
 - (ii) नामित लाइन संख्या
 - (iii) गाड़ी सीधे पास कर जाएगी अथवा रुकेगी
- (ख) बदले में लीवरमैन स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए अनुदेशों की पुनरावृत्ति करेगा और जहाँ तक सम्भव होगा, नामित पथ का क्लियरेंस देखेगा जिसमें सैण्डहम्प/धक्का रोध/ ओवररन लाइन शामिल हैं और नामित पथ के कांटों को बैठाकर उनपर ताले लगा देगा। तत्पश्चात्, वह स्टेशन मास्टर को आश्वासन स्वरूप कि उनके आदेशों का पालन हो गया है प्राइवेट नम्बर देगा।

- (ग) स्टेशन मास्टर लीवरमैन को प्राइवेट नम्बर सहित स्टेशन मास्टर के नियंत्रण स्लाइड को खींच कर स्वागत सिगनल (सिगनलों) को "ऑफ" करने का आदेश देगा।

टिप्पणी:- अन्तर्पार्शन के असफल हो जाने पर स.नि. 3.39.02 के अनुसार गाड़ी के स्वागत और प्रेषण के लिए लाइन लेबल और बैज पद्धति लागू की जाएगी।

स.नि. 3.38.04 — अन्तर्पार्शित स्टेशनों पर, जहाँ कांटों का प्रचालन एक स्थान से और सिगनलों का प्रचालन केन्द्रीय केबिन से होता है गाड़ियों के स्वागत के लिये कार्यविधि :

- (क) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर एक साफ (क्लियर) लाइन नामित करेगा और यह सुनिश्चित करने के पश्चात कि नामित पथ साफ और अवरोधमुक्त है, दो प्वाइंट्समैनों को बुलाएगा, अथवा स्टेशन संचालन नियमों में जबतक अन्यथा उल्लिखित न हो, निम्नलिखित अनुदेशों सहित उन्हें छोरों के कांटों को बैठाने और उनपर ताले लगाने का आदेश देगा :-
- (i) गाड़ी संख्या और उसका विवरण
 - (ii) लाइन संख्या जो नामित की गई है,
 - (iii) गाड़ी रुकेगी अथवा सीधे पास कर जाएगी
- (ख) बदले में प्रत्येक प्वाइंट्समैन स्टेशन मास्टर के अनुदेशों की पुनरावृत्ति करेगा और नामित पथ के किनारे — किनारे चलकर क्रमानुसार छोरों के लिए प्रस्थान करेगा और यह देखेगा कि लाइन साफ (क्लियर) और अवरोध मुक्त है तथा क्रमिक छोर पर पहुंच कर वहां की गुमटी पर लगे टेलीफोन से स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित करेगा।
- (ग) स्टेशन मास्टर प्रत्येक छोर के प्वाइंट्समैन को बिजली द्वारा क्रमिक पथ—चाबी प्रेषित करेगा और 'प्वाइंट्समैन अपने छोरों के पथ के कांटों को बैठाकर ताला लगा देंगे।
- (घ) क्रमिक छोर के प्वाइंट्समैन बिजली प्रसारण यंत्र से संबंधित पथ—चाबी खींचकर कांटों को बैठाकर ताला लगा देंगे और प्रत्येक छोर पथ से खींची गई चाबी स्टेशन मास्टर को प्रसारित कर देंगे।
- (ङ) स्टेशन मास्टर, जिसके अधिकार में नामित पथ के दोनों ओर की चाबियां रहती हैं, स्वागत सिगनल "ऑफ" करने के लिये लीवरमैन को क्रमिक निकट सिगनल की पथ—चाबी और स्टेशन मास्टर की नियंत्रण—चाबी सुपुर्द कर देगा।

टिप्पणी :- जिन स्टेशनों पर बिजली—चाबी के प्रसारण यंत्रों की व्यवस्था नहीं है, पथ—चाबियां, प्वाइंट्समैन को कांटों पर जाने के पहले, सुपुर्द कर दी जाएगी, इसी तरह, वे कांटों से स्टेशन तक के नामित पथ की संगत पथ चाबियां भी लेने जाएंगे।

स.नि. 3.38.05 — रुडिमेंट्री अन्तर्पार्शन से व्यवस्थित स्टेशनों पर गाड़ियों के कार्यचालन (वर्किंग) के लिये नियम :

(क) जब केवल एक ही गाड़ी आती और जाती है :-

- (i) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर एक साफ (क्लियर) लाइन चुन लेगा और प्वाइंट्समैन को बुलाकर निम्नलिखित सूचना सहित अनुमुख कांटों को बैठाने के लिये मौखिक अनुदेश देगा:

गाड़ी का विवरण और उसकी संख्या, लाइन संख्या जिसपर गाड़ी को लेना है और गाड़ी स्टेशन पर रुकेगी अथवा सीधे पास करेगी।

- (ii) बदले में प्वाइंट्समैन स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए अनुदेशों की पुनरावृत्ति करेगा और नामित पथ के किनारे-किनारे चलकर अनुमुख कांटों की ओर प्रस्थान करेगा तथा देखकर कि यह साफ और अवरोध मुक्त हैं, अनुमुख कांटों को बैठाएगा और स्टेशन मास्टर से हरी हाथ सिगनल का विनिमय करेगा। तत्पश्चात्, वह स्टेशन वापस आ जाएगा।
- (iii) इसके बाद स्टेशन मास्टर नामित पथ के अनुमुख कांटों को बैठाने और ताला लगाने के लिये सम्मुख कांटों के नियंत्रण-चाबी सहित प्वाइंट्समैन को प्रतिनियुक्त करेगा।
- (iv) प्वाइंट्समैन कांटों के नियंत्रण-चाबी के साथ नामित पथ के किनारे-किनारे चलकर देखेगा कि वह साफ (क्लियर) और अवरोध मुक्त है, वांछित अवस्था में सम्मुख कांटों को बैठाएगा, कांटों के ताले में चाबी घुमा कर ताला लगाएगा और कांटों के ताले में से अपेक्षित पथ-चाबी निकाल लेगा। इसके बाद निकट सिगनल खम्भे में जड़े हुए ताले में चाबी घुमाकर प्रचालन करेगा तथा सिगनल ताले से अन्य चाबी लेकर स्टेशन की ओर लौट कर स्टेशन मास्टर को सिगनल चाबी सुपुर्द कर देगा।
- (v) स्टेशन मास्टर अपनी निजी अभिरक्षा में सिगनल चाबी को रखेगा और प्वाइंट्समैन को संगत सिगनल नियंत्रण चाबी देकर सिगनलों को "ऑफ" करने का आदेश देगा। गाड़ी के पहुंचने पर, स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी पूरी तरह पहुंच गई है और उल्लंघन चिन्हों से हटकर खड़ी है, तथा सम्मुख कांटों के तालों को खोल देने के लिये प्वाइंट्समैन को सिगनल चाबी लौटा देगा।

(ख) जब गाड़ियों की क्रॉसिंग हो :-

- (i) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर क्रमिक दिशाओं की गाड़ियों के लिए साफ (क्लियर) लाइन चुन लेने के बाद प्वाइंट्समैन को बुलाकर निम्नलिखित अनुदेश देगा:
प्रत्येक गाड़ी की संख्या और उसका विवरण, प्रत्येक के लिए चुनी गई लाइन संख्या जिसपर गाड़ी को लेना है, गाड़ी की संख्या जिसे पहले लेना है तथा यह भी कि दूसरी गाड़ी स्टेशन पर रुकेगी अथवा सीधे पास कर जायेगी।
- (ii) बदले में प्वाइंट्समैन स्टेशन मास्टर के निर्देशों की पुनरावृत्ति करेगा।
- (iii) स्टेशन मास्टर प्वाइंट्समैन को पहली गाड़ी के लिए तथा जहां अपेक्षित हो ट्रेलिंग प्वाइंट्स को सेट करके तथा लॉक करके दूसरी गाड़ी के लिए फेसिंग प्वाइंट्स को लॉक करने के लिए प्वाइंट्स नियंत्रक चाबी देगा।
- (iv) प्वाइंट्समैन दूसरी गाड़ी के लिये फेसिंग प्वाइंट्स नियंत्रक चाबी के साथ पहले गाड़ी के लिये नामित रुट के किनारे-किनारे चलते हुए आगे कि ओर बढ़ेगा तथा पहली गाड़ी के ट्रेलिंग प्वाइंट्स को सेट करेगा तथा यदि अपेक्षित हो तो चाबी डालकर लॉक करेगा और प्वाइंट्स लॉक से अपेक्षित रुट चाबी को निकाल लेगा तथा स्टेशन को लौट आएगा और दूसरी गाड़ी के लिए फेसिंग प्वाइंट को सेट करेगा और अपेक्षित चाबी डालकर लॉक करेगा तथा ताले से चाबी होम सिगनल पोस्ट पर लगे ताले में डालेगा तथा सिगनल लॉक से एक अन्य चाबी निकाल लेगा तथा स्टेशन को लौट आएगा और सिगनल चाबी को स्टेशन मास्टर को सौंप देगा। वापस आते समय प्वाइंट्समैन दूसरी गाड़ी के लिये निर्धारित रुट के किनारे-किनारे चलते हुए यह जांच करेगा कि रास्ता क्लियर एवं अवरोध मुक्त है।
- (v) प्वाइंट्समैन से प्राप्त सिगनल चाबी स्टेशन मास्टर अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा तथा प्वाइंट्समैन को पहली गाड़ी के पक्ष में फेसिंग प्वाइंट्स को सेट करने तथा ताला लगाने के लिए प्वाइंट्स नियंत्रक चाबी सुपुर्द करेगा !

- (vi) प्वाइंट्स मैन पहली गाड़ी के लिए निर्धारित लाइन के किनारे चलते हुए फेसिंग प्वाइंट की ओर बढ़ेगा तथा यह देखेगा कि रुट क्लियर तथा अवरोधमुक्त है, फेसिंग प्वाइंट्स को सेट करेगा प्वाइंट्स नियंत्रक चाबी डालकर इसे लॉक करेगा तथा प्वाइंट्स लॉक से अपेक्षित चाबी निकाल लेगा एवं इसे होम सिगनल पोस्ट में फिट किए गए लॉक में डाल देगा, होम सिगनल लॉक से एक दूसरी चाबी लेगा तथा स्टेशन लौट आयेगा तथा इसे स्टेशन मास्टर को सौंप देगा। स्टेशन लौटते समय प्वाइंट्समैन दूसरी गाड़ी के लिए निर्धारित लाइन के किनारे-किनारे चलेगा तथा यह देखेगा कि निर्धारित मार्ग क्लियर और अवरोध मुक्त है।
- (vii) स्टेशन मास्टर प्वाइंट्समैन से सिगनल चाबी लेने के बाद सिगनल चाबी को प्वाइंट्स मैन को देगा तथा उसे पहली गाड़ी के सिगनल को 'ऑफ' करने का निर्देश देगा।
- (viii) स्टेशन मास्टर सही सिगनल ऑफ करने की जांच करेगा।
- (ix) पहली गाड़ी के आगमन पर स्टेशन मास्टर प्वाइंट्स मैन को कमप्लीट आगमन पंजिका को सुपुर्द करेगा एवं होम सिगनल पोस्ट तक लौटने के लिए पहली गाड़ी हेतु सिगनल चाबी सौंपेगा तथा दूसरी गाड़ी के लिए ट्रेलिंग प्वाइंट्स सेट करने के बाद प्वाइंट्स नियंत्रक चाबी को वापस लाने को कहेगा।
- (x) प्वाइंट्स मैन गार्ड से पूर्ण आगमन पंजिका में प्रमाण पत्र पाने के बाद तथा यह सुनिश्चित होने पर कि पहली गाड़ी फाउलिंग मार्क क्लियर करके खड़ी है फेसिंग प्वाइंट्स की ओर बढ़ेगा तथा प्वाइंट को रिलीज करेगा एवं दूसरी गाड़ी के लिये ट्रेलिंग प्वाइंट्स को सेट करेगा तथा प्वाइंट्स नियंत्रक चाबी सहित स्टेशन लौट आयेगा।
- (xi) स्टेशन मास्टर दूसरी गाड़ी के लिये ट्रेलिंग प्वाइंट्स के रिलीज किए गए प्वाइंट्स नियंत्रक चाबी प्राप्त करने के बाद संबंधित सिगनल चाबी प्वाइंट्स मैन को देगा और आदेश देगा कि वह दूसरी गाड़ी के सिगनलों को ऑफ करें। स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि सही सिगनल ही ऑफ किए गए हैं।
- (xii) दूसरी गाड़ी के पहुंचने पर स्टेशन मास्टर प्वाइंट्स मैन को पहली गाड़ी के पक्ष में ट्रेलिंग प्वाइंट्स सेट करने के लिए सिगनल चाबी देगा।
- (xiii) प्वाइंट्स मैन ट्रेलिंग प्वाइंट्स की ओर जाएगा तथा सिगनल चाबी डालेगा एवं प्वाइंट्स लॉक के लिए चाबी रिलीज करेगा एवं प्वाइंट्स खोलेगा, पहली गाड़ी के प्रस्थान हेतु ट्रेलिंग प्वाइंट्स सेट करेगा।
- (xiv) रुडिमेंटरी अन्तर्पाशित के कार्य न करने की स्थिति में स.नि.3.39.02 में दी गई विस्तृत प्रक्रिया का अनुसरण किया जाएगा।

स.नि. 3.38.06 प्रस्थान संकेतक (सं. पर्ची सं. 92 जोड़े गए)

सेन्ट्रल पैनल प्राप्त स्टेशनों पर ट्रेनों के कार्य करने का नियम :-

सेन्ट्रल पैनल नियम :-

एस डब्ल्यू आर पर केन्द्रीय पैनल को सा.नि. व स.नि. एंड बी डब्ल्यू एम आदि के साथ में पढ़ा जाना चाहिए। ये नियम किसी भी तरह से उपर्युक्त पुस्तकों में किसी भी नियम का अधिक्रमण नहीं करेंगे।

1. स्टेशन कार्य नियम रेखाचित्र सिगनल विभाग द्वारा जारी आरेख के आधार पर ही होना चाहिए।
2. सेन्ट्रल यार्ड में ट्रैक सर्किट एक्सल काउन्टर अवश्य उपलब्ध होना चाहिए और ट्रैक की व्यवस्था का संकेत पैनल पर उपलब्ध कराया जाना चाहिए। संकेत पैनल पर पटरी और सिगनल की स्थिति का संकेत अलग से दृश्य रूप में प्रदर्शित किया जाना चाहिए।
3. उत्तरदायित्व : स्टेशन पर ड्यूटी पर मौजूद उप स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन अधीक्षक/सहायक स्टेशन प्रबंधक पैनल पर दिए गए पटरी संकेतकों को देखते हुए जहां ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर उपलब्ध है सभी बाधाओं से मुक्त ट्रेन के प्रवेश के लिए नामांकित लाइन की निकासी सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे। होम सिग्नल को 'ऑफ' करने से पहले उसे नामांकित लाइन क्लियर करना सुनिश्चित करना होगा।
4. ट्रेन के आगमन के लिए उन्हें जी आर के 3.36 से 3.40, 3.47, 3.50, 3.51, 5.08, 5.09, 5.10, 8.01 (1) (क) (ख), 8.03(1), 8.05(2), 8.06 और वहां दिए गए सहायक नियम और 3.42.02 (क) (iv), 3.42.03, 3.49.02 (क), 3.69.01 और प्रासंगिक प्रावधानों सहित इसका अनुसरण करना चाहिए।
5. ट्रेनों का आगमन :- पिछले स्टेशन का समीपवर्ती स्टेशनों से ब्लॉक सेक्शन सिगनल प्राप्त होने के बाद, स्टेशन प्रबंधक निम्नानुसार कार्य करेगा।
 - i) वह यह सुनिश्चित करेगा कि गैर-पृथक शंटिंग को रोक दिया गया हो शंटिंग प्राधिकरण को वापस लिया गया हो और उसे अपनी अभिरक्षा में रखा गया हो।
 - ii) वह सभी संबंधित प्वाइंटों, बाधाओं और पटरी अवपथन आदि को सेट और लॉक करेगा और (यदि कोई हो, तो) समपार फाटकों को बन्द और लॉक करेगा और यह भी सुनिश्चित करेगा कि नामांकित लाइन सैंड हम्प और ओवर लाइन की निकासी सहित क्लियर और सभी बाधाओं से मुक्त है। तभी वह संबंधित होम सिग्नल को 'ऑफ' करेगा।
 - iii) रिसेप्शन सिगनल को 'आफ' करने से पहले उन लाइनों का प्रत्यक्ष जांच करना जरूरी है जिन्हें ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर्स नहीं उपलब्ध कराया गया हो।
 - iv) किसी भी ट्रैक सर्किटेड लाइन में दो संचलन के बीच अगर 24 घंटे से अधिक का अन्तराल हो, तब स्टेशन प्रबंधक प्रत्यक्ष रूप से जांच करें और सुनिश्चित करें कि लाइन क्लियर है और किसी भी बाधा से मुक्त है।
 - v) जब ट्राली, लॉरी, मोटर ट्रॉली या रेल मोटर वैगन (जो टी सी अथवा एसी को क्रियान्वित नहीं करता) किसी भी लाइन में पहले प्रवेश करती है और अगली ट्रेन एक नियमित ट्रेन है तो प्रत्यक्ष सत्यापन बहुत जरूरी है। अगर सिगनल प्रतिक्रिया देने में विफल रहता है, तो ऐसे मामले को सिगनल विफलता के रूप में मानते हुए ट्रेन को सा.नियम 3.68 से 3.76 और उसके सहायक नियम के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।
6. ट्रेन की रवानगी जी.आर 3.36, 3.38, 3.39, 3.42, 5.11, 8.01 (1) (ए) और एस आर 3.36.01, 3.36.02 (बी), 3.36.03, 3.36.04 (बी), 3.42.01, 3.42.02, 3.42.04, 5.11.01 और जी आर और एस आर और बी डब्ल्यू एम नियम के प्रासंगिक भाग के विस्तृत कार्यविधि के अनुसार होगी।

एस एम यह सुनिश्चित करेंगे कि :

- i) पूर्ण प्रणाली क्षेत्र के मामले में अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करके और/या स्वचालित प्रणाली क्षेत्र के मामले में अगला स्टॉप सिगनल + उसके आगे पर्याप्त दूरी में बनाए रखते हुए लाइन क्लियर प्राप्त किया गया हो ।
- ii) उसी छोर पर गैर-पृथक शंटिंग को रोक दिया गया है, शंटिंग प्राधिकार को वापस ले लिया गया है ।
- iii) आगे वाली लाइन की क्लियरेंस सुनिश्चित करने के बाद, वह अलगाव बिन्दु सहित प्रासंगिक बिन्दुओं को सेट और लॉक करेगा और रोड ट्रॉफिक के लिए एलसी गेट को बन्द और लॉक करेगा ।

तभी वह बाहर जाने वाली ट्रेन के लिए अगले स्टार्टर और सम्बन्धित स्टार्टर को 'ऑफ' करेगा ।

- 7) एक्सल काउन्टर और ट्रैक सर्किट के विफल/वियोग के दौरान :- एस एम लाइन की निकासी प्रत्यक्ष सत्यापन/परीक्षण करेंगे और एक्सल काउन्टर विफल/वियोग के संबंध में ट्रेनों जी आर 3.68 से 3.76 और सहायक नियमों के अनुसार निपटाया जाएगा और यदि ट्रैक सर्किट विफल/वियोग होता है तो, उसी लाइन पर 'कोई भी ट्रेन जाने से पहले सिगनल को विफल माना जाएगा ।
- 8) किसी भी कारणवश इंटरलॉकिंग खराब हो जाए या सिगनल में त्रुटि आए तो सिगनल लाइन वर्किंग को शुरू करने के लिए, जिसके लिए ट्रेनों को अंदर या बाहर चलाने की आवश्यकता होती है, नॉन इंटरलॉक्ड स्टेशन में लागू प्रक्रिया पॉइंट्स को सेट करने और लॉक करने के लिए उसी का पालन किया जाए ।
- 9) आगमन सिगनल के खराब होने के मामले में काम करना :-
- i) जब मार्ग सेटिंग ठीक तरह से की जा सकती है पर इसके बावजूद सिगनल को 'टेक ऑफ' नहीं किया गया हो ।

एस एम को उस रुट को रद्द कर देना चाहिए और उसे फिर से नीचे करना चाहिए । अगर सिगनल फिर भी "टेक ऑफ" नहीं होता है, तो सम्भव हो तो उन्हें एक अलग मार्ग बनाने की कोशिश करनी चाहिए । अगर उसी मार्ग के लिए भी सिगनल "टेक ऑफ" नहीं होता है तो उन्हें, जहां उपलब्ध हो कॉलिंग-ऑन सिगनल को "टेक ऑफ" करना चाहिए और अगर वह भी उपलब्ध न हो या विफल हो, तो उन्हें वांछित मार्ग को रिसेट करना चाहिए और एस आर 3.69.04 के अनुसार कार्रवाई करना चाहिए ।

- 10) (क) जहां पैनल में विशेष रूप से पॉइंट /लॉक संकेत दिया गया हो, तो एस एम, एस आर 3.69.04 के पालन को सुनिश्चित करेंगे, जो नीचे निम्नलिखित है :

- i) पैनल संकेतकों से वांछित मार्ग की क्लियरेंस ।
- ii) पॉइंट्स सही तरीके से बैठाया जाए, पॉइंट लॉक संकेतक चमकना नहीं चाहिए, वह जलते हैं और स्थिर रहते हैं ।
- iii) उपर्युक्त बिन्दु लॉकिंग का कारण बनने वाले सिगनल मार्ग को रद्द करना शुरू नहीं किया गया है ।
- iv) पैनल बोर्ड में जलते हुए पॉइंट संकेतक को लाल स्याही से टीएसआर में दर्ज कराते हैं ।

v) कॉलर बटन को सिगनल बटन पर लगाया जाता है ।

vi) ट्रेन को चलाने के लिए टी / 369 (3 बी) सहित पाइलट मैन को प्रतिनियुक्त करना चाहिए ।

बी) जहां पाइंट संकेतक पैनल में विशेष रूप से न दिया गया हो अथवा पैनल लॉकिंग संकेतक उपस्थित होने में विफल हो, तो एस एम को सुनिश्चित करना चाहिए :

i) प्रत्यक्ष सत्यापन द्वारा कि नामित मार्ग क्लियर है ।

ii) मार्ग के सारे पाइन्ट्स सही तरीके से क्लैम्प और पैडलॉकड क्रैंक हैंडल ऑपरेशन्स द्वारा सेट किया गया है ।

iii) जब भी मार्ग में क्रॉस-ओवर होता है, उसके अगले छोर को क्लैम्प और पैडलॉकड कर दिया जाता है ।

iv) ट्रेन चलाने के लिए टी/369 (3 बी) सहित पाइलट मैन को प्रतिनियुक्त किया जाता है । (एस आर 3.69.04 को संकलित करना है) ।

11) प्रस्थान सिगनल के खराब होने के मामले में काम करना ।

जी आर 3.70, एस आर 3.70.01, एस आर 3.70.02 और एस आर 3.70.03 को भी संकलित करना होगा ।

3.39. फेसिंग प्वाइंट्स को लॉक करना :- फेसिंग प्वाइंट्स जब अन्तर्पाशित नहीं हैं और न ही चाबी से लॉक किया गया है, को गाड़ी पास करने के लिये क्लैम्प से या बोल्ट लगा कर पैड लॉक की सहायता से लॉक किया जा सकता है। लीवर वर्किंग द्वारा प्वाइंट्स को लॉक करना ही पर्याप्त नहीं है।

स.नि. 3.39.01 – गाड़ी आगमन हेतु सेलेक्ट किए गए लाइन के लिए प्वाइंट्स देना।

(क) किसी भी जोड़ने वाली लाइन के सभी प्वाइंट्स को जिसे किसी गाड़ी आगमन के लिये सेलेक्ट किया गया है को अनिवार्य रूप से गाड़ी के आगमन हेतु दिए गए सिगनल को "ऑफ" करने के पहले सेट कर लेना चाहिए।

(ख) जिस स्टेशन के सिगनल एवं प्वाइंट्स अन्तर्पाशित नहीं है उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर किसी भी गाड़ी के लिए सिगनल "ऑफ" करने के पहले उसे स्वयं स्टेशन संचालन नियम के तहत दी गई छूट को छोड़कर स्वयं इस बात की जांच कर लेनी चाहिए कि सभी प्वाइंट्स सेट हो गए हैं तथा अपेक्षित रुट (सेलेक्टेड रुट) के फेसिंग प्वाइंट्स लॉक कर दिए हैं। ऐसे मामले में चाबी (चाबियां) उनकी निजी अभिरक्षा में रखी जाए।

(ग) जब किसी गाड़ी को स्टेशन में आने की अनुमति दी गई हो अथवा स्टेशन से प्रेषित की जा रही है और आवश्यक सिगनल ऑफ न किया गया हो और अंतर्पाशन खराब हो गया हो तो ऐसे मामले में संबंधित फेसिंग प्वाइंटों को क्लैम्प अथवा एक पैड लॉक के साथ एक वोल्ट के द्वारा लॉक कर दिया जाएगा। हालांकि यदि ऐसे प्वाइंटों को चाबियों द्वारा लॉक किया जा सकता है और स्टेशन मास्टर के पास ऐसे प्वाइंटों को आवश्यक स्थिति में सेट और लॉक करने के लिए चाबी अथवा चाबियां हैं तो ऐसे चाबी द्वारा लॉक किए जा सकने वाले प्वाइंटों को क्लैम्प और लॉक करने की आवश्यकता नहीं है।

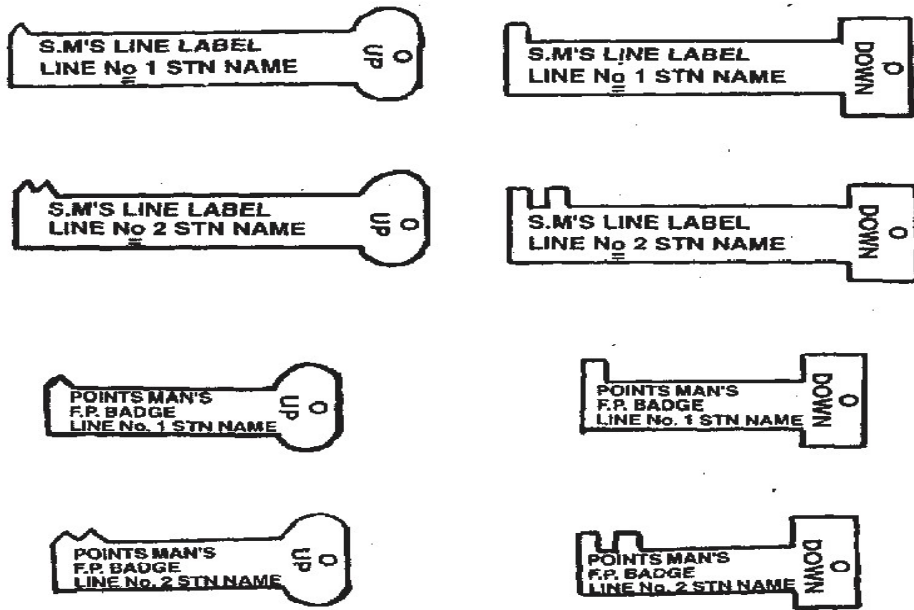
स:नि. 3.39.02 – गैर अन्तर्पाशित स्टेशनों पर गाड़ी आगमन तथा प्रेषण के लिए नियम लाइन लेबल बैज पद्धति :

(क) अनुप्रयोज्यता (लागू होना) :-

- (i) ऐसे सभी अन्तर्पाशित स्टेशनों पर, जहां फेसिंग प्वाइंट रुट चाबी द्वारा लॉक नहीं लगाए जाते हैं वहां प्वाइंटों को लॉक करने के लिए "लाइन लेबल और बैज" संचालन पद्धति का पालन किया जाएगा।
- (ii) "लाइन लेबल एवं बैज" पद्धति को अन्तर्पाशन की विफलता तथा निलंबन की स्थिति में स्टेशन संचालन नियम के अनुसार अन्तर्पाशित स्टेशनों के लिए भी पालन किया जाएगा।

(ख) विवरण :

- (i) "लाइन लेबल एवं बैज" प्रणाली के उद्देश्य से स्टेशन पर आगमन लाइनों को पद्धतिनुसार भिन्न अंकों से जैसा कि सिगनल रेखाचित्र में दर्शाया गया है अंकित किया जाना चाहिए।
- (ii) (क) प्रत्येक लाइन एवं दिशा के लिए एक-एक मेटलिक लेबल होगा जिसे "लाइन लेबल" के नाम से जाना जाएगा। प्रत्येक लेबल एक दूसरे से स्पष्ट तौर से अलग होगा तथा उन पर स्टेशन मास्टर लेबल का स्पष्ट चिह्न होगा जो विशिष्ट चालू लाइन को इंगित करेगा तथा स्थितिनुसार विशिष्ट "अप" या 'डाउन' दिशा का संकेत होगा। एक दिशा के सेट की बनावट दूसरे दिशा से भिन्न होगी।
 - (ख) दिए गए लेबल को छोड़कर "लाइन लेबल्स" स्टेशन मास्टर के निजी अभिरक्षा में रहेंगे।
- (iii) (क) प्रत्येक लाइन एवं दिशा के लिए धातु का एक एक बैज होगा जिसे "लाइन बैज" के नाम से जाना जाएगा। हर बैज एक दूसरे से स्पष्ट रूप से भिन्न रहेगा। यह जानने के लिए कि ये प्वाइंट्स मैन के बैज हैं इनके ऊपर स्पष्ट रूप से अंग्रेजी तथा क्षेत्रीय भाषा में लिखा रहेगा जो एक विशेष रनिंग लाइन को "अप" या "डाउन" दिशा को इंगित करेगा। स्थिति यह भी है एक दिशा के सेट की आकृति दूसरी दिशा के सेट की आकृति से भिन्न होगी।
 - (ख:) केवल उन बैज को छोड़कर जिसे दिया गया है इन सेटों को संगत दिशा के लिए सम्मुख कांटों की ओर ड्यूटी पर तैनात प्वाइंट्स मैनों के निजी अभिरक्षा में रहना चाहिए।
- (iv) मुख्य एवं शाखा लाइनों के सेट पृथक रहने चाहिए जिनकी पहचान बनावट एवं विशिष्टियों के कारण हो सके। दो लाइनों वाले स्टेशनों के बैज के सरल रेखाचित्र (रफ डायग्राम) का उल्लेख निम्न प्रकार है :



(ग) गाड़ियों का आगमन तथा प्रेषण :

जब केवल एक गाड़ी का आगमन तथा प्रेषण हो —

- (i) स्टेशन मास्टर प्वाइंट्स मैनों को, उपस्थित रहकर मौखिक निर्देश (एक सम्मुख प्वाइंट्स के लिए तथा दूसरा ट्रेलिंग प्वाइंट्स के लिए जब तक या अन्यथा स्टेशन संचालन नियमों में उल्लिखित न हो) और गाड़ियों के आगमन हेतु निर्धारित लाइन संख्या के संबंध में विवरण सहित तथा किसी निश्चित दिशा जहां से गाड़ी आकर ठहरने वाली हो या सीधे चली जाने वाला हो, के संबंध में, एक दूसरे के सुनने के लिए देगा।
- (ii) प्वाइंट्स मैने को उपयुक्त "लाइन लेबल" (Line Lable) सहित सम्मुख कांटों की चाबी ताले की सुपुर्दगी करेगा।
- (iii) ट्रेलिंग प्वाइंट्स के प्वाइंट्समैन ट्रेलिंग प्वाइंट्स की ओर प्रस्थान करेंगे और स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये निर्देश के अनुसार प्वाइंट्स सेट करेंगे एवं इसके अतिरिक्त मार्ग में आनेवाले सम्मुख कांटों को सेट करेंगे तथा लॉक करेंगे जैसा अपेक्षित हो। तत्पश्चात् वह स्टेशन मास्टर के साथ हरा हाथ सिगनल एक्सचेंज करेगा।
- (iv) फेसिंग प्वाइंट्स का प्वाइंट्समैन एक पोर्टर के साथ बाह्यतम सिगनल फेसिंग प्वाइंट्स तक जाएगा, रास्ते के रुट को सेट करते हुए बाह्यतम फेसिंग प्वाइंटों को सेट तथा लॉक करेगा।
- (v) फेसिंग प्वाइंट का प्वाइंट्समैन अपने साथ वाले पोर्टर के माध्यम से उपयुक्त "लाइन बैज" (Line Badge) स्टेशन मास्टर को देगा।

- (vi) फेसिंग प्वाइंट्स का प्वाइंट्समैन प्वाइंट्स पर तैनात रहता है तथा स्टेशन मास्टर को हरा हाथ सिगनल दिखलाता है।
- (vii) फेसिंग प्वाइंट्स और ट्रेलिंग प्वाइंट्स के दोनों प्वाइंट्समैन अपने क्रमिक छोरों की ओर किनारे से जाते समय निर्धारित मार्ग के क्लियरेंस को देखेंगे।
- (viii) फेसिंग प्वाइंट्स के प्वाइंट्समैन से उपयुक्त "लाइन बैज" पाने के बाद तथा दोनों छोर के प्वाइंट्समैनों द्वारा हरा हाथ सिगनल दिखलाये जाने के बाद स्टेशन मास्टर ट्रेलिंग प्वाइंट्स के प्वाइंट्समैन के साथ पहले "सब ठीक है" (**All Right signals**) का सिगनल एक्सचेंज करेगा, तब फिर फेसिंग प्वाइंट्स के प्वाइंट्समैन के साथ सिगनल एक्सचेंज किया जाएगा।
- (ix) तत्पश्चात् स्टेशन मास्टर प्वाइंट्समैन या सम्बद्ध टोकेन पोर्टर को, यदि सम्बद्ध होम सिगनल (**Home signal**) हो तो 'ऑफ' करने के लिए और आउटर सिगनल को सम्बद्ध होम सिगनल / आउटर सिगनल के लिए लीवर पैड लॉक चाबी देते हुए प्राधिकृत करेगा। स्टेशन मास्टर अन्य होम सिगनल / आउटर सिगनल—लीवर पैडलॉक चाबी को अपने निजी संरक्षण में रखने के लिए जिम्मेदार होगा।
- (x) गाड़ी आगमन के पश्चात् और पुनः आगे बढ़ने हेतु तैयारी में होने की स्थिति में, स्टेशन मास्टर ट्रेलिंग प्वाइंट्स के प्वाइंट्समैन के साथ यह सुनिश्चित करने के लिए की लाइन सही तौर पर सेट हैं, हाथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा (ऐसी स्थिति में, प्वाइंट्समैन साधारण तौर पर प्वाइंट्स पर अब तक रहेगा जब तक गाड़ी चली न जाए)। तब तक गाड़ी भेजने की कार्रवाई करेगा।
- (xi) गाड़ी छोड़ने के पश्चात् सम्मुख प्वाइंट्स का प्वाइंट्समैन और ट्रेलिंग प्वाइंट्स का प्वाइंट्समैन सम्मुख प्वाइंट्स एवं ट्रेलिंग प्वाइंट्स को समान्य की स्थिति में लाएगा।
- (xii) तब दोनों प्वाइंट्समैन स्टेशन पर वापस आएंगे (यदि अपेक्षित हो तो ट्रेलिंग प्वाइंट्स का प्वाइंट्समैन ट्रेलिंग प्वाइंट्स सेट करने के तत्काल बाद वापस लौटेगा)। सम्मुख प्वाइंट्स का प्वाइंट्समैन स्टेशन मास्टर का "लाइन बैज" तथा सम्मुख कांटों के तालों की चाबियां स्टेशन मास्टर को वापस लौटाते हुए अपने "लाइन बैज" वापस लेगा।

(घ) जब माल गाड़ियों का क्रॉसिंग हो :

- (i) स्टेशन मास्टर दोनों प्वाइंट्समैनों (प्रत्येक छोर के लिये एक, जब तक स्टेशन संचालन नियमों में निर्धारित न हो) की उपस्थिति में एक दूसरे के सुनने हेतु क्रमिक गाड़ियों के विवरण और दिशा सहित उनके आगमन के लिए, निर्धारित लाइन संख्या का मौखिक आदेश देगा तथा यह बताएगा कि इन दोनों ट्रेनों में से किसे पहले लेना है और क्या दूसरी गाड़ी रुकेगी या सीधे आगे बढ़ जाएगी।

- (ii) स्टेशन मास्टर प्वाइंट्समैन को उपयुक्त "लाइन लेबल" सहित सम्मुख प्वाइंट्स ताले की चाबी को सुपुर्द करेगा।
- (iii) दोनों प्वाइंट्समैन आउटर मोस्ट फेसिंग प्वाइंट्स को सेट तथा लॉक करने के लिए प्रस्थान करेंगे तथा रास्ते के ट्रेलिंग प्वाइंट्सों को सेट करते हुए आउटर मोस्ट फेसिंग प्वाइंट्स को सेट करते हुए उक्त गाड़ियों के लिए इनमें ताले लगा देंगे।
- (iv) संबद्ध आउटर मोस्ट फेसिंग प्वाइंट्स की ओर जाते समय प्वाइंट्समैन निर्धारित लाइन के किनारे से जायेगा तथा लाइन क्लियरेंस देखेगा।
- (v) प्वाइंट्समैन स्टेशन मास्टर को इस कार्य के लिए प्रतिनियुक्त पोर्टर के द्वारा अपने उपयुक्त "लाइन बैज" वापस करेंगे।
- (vi) प्वाइंट्समैन अपने सम्बद्ध सम्मुख कांटों (फेसिंग प्वाइंट) के पास नियंत्रण के लिए रहेंगे तथा स्टेशन मास्टर को 'हरा' हाथ सिगनल दिखाएंगे।
- (vii) सम्मुख कांटों के दोनों प्वाइंट्समैनों द्वारा उपयुक्त "लाइन बैज" प्राप्त करने के बाद स्टेशन मास्टर दोनों ओर के प्वाइंट्समैनों से हरा हाथ सिगनल एक्सचेंज करेंगे तथा 'सब ठीक है' के लिए सिगनल विनिमय करेंगे।
- (viii) तत्पश्चात् विपरीत दिशा के लिए सिगनल (सिगनलों) के ताले की चाबी अपनी निजी अभिरक्षा में रखकर स्टेशन मास्टर उनको पहली गाड़ी के लिये चाबी सौंपेगा और उन्हें संगत निकट सिगनल (यदि कोई हो) तथा बाहरी सिगनलों को ऑफ करने के लिए प्राधिकृत करेगा।
- (ix) गाड़ी के पूरी तरह से आगमन के बाद संबंधित प्वाइंट्समैन दूसरी गाड़ी के आगमन के लिए ट्रेलिंग छोर के प्वाइंट्स के ताला को खोलेगा तथा सेट करेगा तथा स्टेशन मास्टर के साथ हरा हाथ सिगनल का विनिमय करेगा।
- (x) इसके बाद स्टेशन मास्टर, पहली गाड़ी के लिए आगमन सिगनल (सिगनलों) को पिछली सामान्य स्थिति में लाने के बाद दूसरी गाड़ी के लिए संबद्ध सिगनल लीवर के ताले की चाबी देते हुए संगत निकट सिगनल (यदि कोई हो) और बाहरी सिगनलों को ऑफ करने के लिए प्राधिकृत करेगा।
- (xi) दूसरी गाड़ी के पूर्णतः आगमन की स्थिति में, संबंधित प्वाइंट्समैन पहली गाड़ी के प्रस्थान के लिए ट्रेलिंग सिरे के कांटों को खोलकर सेट करेगा तथा स्टेशन मास्टर के साथ हरे हाथ सिगनल का विनिमय करेगा।
- (xii) गाड़ी के छूटने के बाद, दोनों प्वाइंट्समैन कांटों को सामान्य स्थिति में करेंगे, स्टेशन मास्टर के पास लौटेंगे और स्टेशन मास्टर को "लाइन लेबल" और सम्मुख कांटों के तालों की चाबियां वापस करेंगे तथा अपना "लाइन बैज" वापस ले लेंगे।

टिप्पणी :- गाड़ी के आगमन के लिये निर्धारित लाइन हेतु स्टेशन मास्टर के "लाइन बैज" का प्वाइंट्समैन के अधिकार में रहने का अर्थ होगा कि वह अन्य गाड़ियों के प्रेषण के लिये ट्रेलिंग प्वाइंट्स के सेटिंग का उत्तरदायी होगा।

(ड) यात्री गाड़ियों का आगमन तथा प्रेषण : -

लेबल एवं वैजों के विनिमय हेतु अपनाई गई उपर्युक्त पद्धति यात्री गाड़ियों पर लागू नहीं की जाएगी। यात्री गाड़ियों के आगमन हेतु, स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से फेसिंग प्वाइंट्स लॉक करने के लिए जिम्मेदार होगा। वह माल गाड़ियों के मामले में भी स्वयं फेसिंग प्वाइंट्स लॉक करना सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होगा यदि इसे यात्री गाड़ी के साथ क्रास करनी हो, जो स्टेशन पर पहले पहुंच चुकी है। ट्रेलिंग सिरे के कांटों को प्वाइंट्समैन सेट करेगा तथा अपेक्षित दिशा के ट्रेलिंग सिरे के प्वाइंट्स को सेट करते हुए वह स्टेशन मास्टर के साथ 'हरा' हाथ सिगनल का विनिमय करेगा।

स. नि. 3.39.03— नॉन — इंटरलॉकिंग फेसिंग प्वाइंट, हैंड सिगनल की मैनिंग और प्रदर्शन

- (क) गाड़ी के आगमन और प्रेषण के सभी नॉन इंटरलॉक्ड फेसिंग प्वाइंट सेट बंद कर दिया जाएगा। इसके सिवा, बाह्यतम फेसिंग प्वाइंट को मैन्ड किया जाएगा और फेसिंग प्वाइंट को मैनिंग करने वाला व्यक्ति समीप आने वाली रेल को "आगे बढ़े" हाथ सिगनल प्रदर्शित करेगा जब तक कि वह पूरी तरह से फेसिंग प्वाइंट के पार न गुजर जाये।
- (ख) रोड साइड स्टेशनों पर जब वहां के स्टेशन पर कोई रेल नहीं हो और कोई आने वाली भी नहीं हो, तब प्वाइंटों को उनके सामान्य स्थिति में ही सेट रखा जाएगा। एस डब्ल्यू आर नक्शा में सामान्य सेटिंग प्वाइंटों को दर्शाया गया है।

स. नि. 3.39.04— नॉन इंटरलॉक्ड स्टेशन पर चाबियों की निगरानी —

- (क) ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर सभी प्वाइंटों, प्वाइंट लाक्स और सिगनल लेबल साथ ही साथ स्टेशन मास्टर के लाइन लेबलों के सेट के चाबियों की सुरक्षित निगरानी के लिए जिम्मेदार रहेंगे। ये चाबियां, जब इस्तेमाल में न हों, की बॉक्स में रखे जाएंगे जो हमेशा तालाबंद रखा जाएगा, ताले की चाबी ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर के निजी निगरानी में रखे जाएगी।
- (ख) यात्री गाड़ी गुजरने के दौरान, बाहर से सीधे स्टेशन यार्ड के माध्यम से गुजरे तो फेसिंग प्वाइंट जिससे गुजरती है उसकी चाबियां स्टेशन मास्टर के पास रखी जाएगी।

स. नि. 3.39.05— सिक साइडिंग के प्वाइंट :-

- (क) सिक साइडिंग के प्वाइंटों को दो क्लैपों और दो पैडलॉकों के साथ ताला बंद किया जाएगा, पैडलॉक की एक चाबी का प्रभार स्टेशन मास्टर को या यार्ड मास्टर को और दूसरे चाबी का प्रभार रेल परीक्षक को दिया जाएगा ताकि जब तक रेल परीक्षक और स्टेशन मास्टर या यार्ड मास्टर दोनों की चाबी न लगे तक तक प्वाइंटों को खोलना संभव नहीं हो।
- (ख) सिक साइडिंग के अंदर जा रहे किसी भी इंजन या वाहन के लिए प्वाइंटों को सामान्यतः बंद रखा जाएगा।

स. नि. 3.39.06 — साइडिंगों के प्वाइंटों या ट्रॉफिक यार्ड के अंदर लीडिंग लाइनें

यार्डों के प्रवेश द्वार के नॉन-इंटरलॉक्ड प्वाइंटों और की-लाक्ड साइडिंग और ट्रेप प्वाइंटों और डी रेलों को सामान्यतः सेट करके और ताला बंद रखा जायेगा और तालों की चाबियां स्टेशन मास्टर की निगरानी में रखी जायेगी। केबिन वर्क साइडिंग प्वाइंटों को सामान्य स्थिति में रखा जाएगा।

स. नि. 3.39.07— स्टेशन साइडिंग की चाबियों का खो जाना :

- (क) साइडिंग चाबियों खो जाने पर तुरंत तार द्वारा मंडल सुरक्षा अधिकारी, मंडल सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर, मंडल परिवहन निरीक्षक और ब्लॉक सिगनल इंस्पेक्टर को स्टेशन मास्टर द्वारा रिपोर्ट किया जाएगा । जब तक खोई हुई चाबी मिल नहीं जाती या बदल नहीं जाती है तब तक विशेष लाइन नॉन-इंटरलॉक की तरह कार्य करेगा, जब साइडिंग के लॉक रहने के दौरान प्वाइंटों की चाबी गुम हो जाये, तो फेसिंग डाइरेक्शन में उन पर किसी भी गतिविधि के लिए प्वाइंटों को बद और पैडलॉक करना आवश्यक होगा ।
- (ख) यदि खोई हुई चाबी नई चाबी के बनने के बाद पाई जाये तो तार द्वारा उपरोक्त सभी अधिकारियों को सूचित करना होगा और पुरानी चाबी को ब्लॉक सिगनल इंस्पेक्टर को वापस कर देना होगा जो अपने अग्रदाय भंडार में इसे रख देगा ।

स. नि. 3.39.08

(क) स्टेशनों और यार्ड पर परिचालन प्लानईटों और सिगनलों के संचालन के लिए कर्मचारी को अनुदेश जारी करने वाले प्रत्येक रेलवे कर्मचारी जैसे कि डिप्टी स्टेशन अधीक्षक, डिप्टी चीफ यार्ड मास्टरो, स्टेशन मास्टरो, यार्ड मास्टरो, सहायक स्टेशन मास्टर, सहायक यार्ड मास्टरो, यार्ड फोरमैन, स्वीचमैन, केबिन मैन, शंटिंग जमादार, शंट मैन, प्वाइंट्स मैन, इंजन पाइलॉट मैन, प्वाइंट्स लॉकिंग जमादारों, साइडिंग पोर्टरस, टॉकेन पोर्टरस, बैज रनर्स इत्यादि) को स्टेशनों/यार्ड/ब्रांच लाइन/साइडिंग जहां पर वे काम करते हैं वहां की प्वाइंटों और सिगनलों और इंटरलॉकिंग के संचालन और निर्देशनों की अच्छी जानकारी होनी चाहिए । स्वतंत्र कार्य-भार संभालने की अनुमति से पहले, ऐसे कर्मचारी जिनका ग्रेड पे रु. 4200 (आर पी एस) और उससे कम हो स्टेशन अधीक्षक/डिप्टी स्टेशन अधीक्षक/अधीक्षक/मुख्य यार्ड मास्टर/उप मुख्य यार्ड मास्टर/मंडलीय परिवहन निरीक्षक जैसा भी मामला हो द्वारा परीक्षण किया जाएगा और कर्मचारी संबंधित प्वाइंटों और सिगनलों और इंटरलॉकिंग की समझ में पूरी तरह से दक्ष पाए जाने की परीक्षा उत्तीर्ण करने के बाद ही निर्धारित फार्म में उनके हस्ताक्षर के तहत ऐसे कर्मचारी के पक्ष में प्वाइंटों और सिगनलों के लिए एक सक्षमता प्रमाण पत्र लागू किया जाएगा । 4600 (आर पी एस) और उससे ऊपर के ग्रेड के डिप्टी मुख्य यार्ड मास्टर के लिए डी ओ एम द्वारा संतोषजनक परीक्षण के बाद सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किए जाएंगे ।

(ख) कर्मचारी जो एक से अधिक स्टेशन/यार्ड/साइडिंग पर काम कर रहे हैं इस सक्षमता प्रमाण-पत्र को ऐसे प्रत्येक स्टेशन/यार्ड/साइडिंग के लिए प्राप्त करेंगे ।

(ग) प्वाइंटों और सिगनलों के लिए जारी कर्मचारी प्रचालन या निर्देशनों की जांच की जाएगी और प्वाइंटों और सिगनल या इंटरलॉकिंग जहां पर भी वे काम कर रहे होंगे प्रमुख बदलाव के साथ प्रत्येक अवसर पर नई सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा ।

(घ) पैनल इंटरलॉकिंग/रुट रीले इंटरलॉकिंग वाली स्टेशनों पर परीक्षण और सिगनलों के बाद डी टी आई और ब्लॉक सिगनलों इंस्पेक्टर द्वारा सम्मिलित रूप से परीक्षा लेने के बाद स्टेशन मास्टर/उप स्टेशन मास्टर को दक्षता प्रमाण पत्र लागू किया जाएगा ।

(ड.) प्वाइंटों और सिगनलों के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र की मान्यता जारी करने की तिथि से तीन वर्ष की अवधि तक वैध रहेगी और वैध अवधि की समाप्ति से पहले नवीकृत करवा ली जाएगी ।

(च) कर्मचारी के पक्ष में लागू दक्षता प्रमाण पत्र को स्टाफ वाईज स्टेशन/यार्ड संबंधित प्रमाण पत्र रजिस्टर में चिपकाया जाएगा । रजिस्टर दक्षता प्रमाण पत्र के लागू होने के ब्यौरे और वह तिथि जिसमें दक्षता प्रमाणपत्रों का नवीकरण किया जाना अपेक्षित हो उसका भी अनुरक्षण किया जाएगा ।

कार्यरत प्वाइंटो एवं सिगनलों के लिए सक्षमता प्रमाण-पत्र का प्रारूप

ओ पी/टी	ओ. पी/टी
आई/ए	आई/ए
कार्यरत प्वाइंटों एवं सिगनलों के लिये सक्षमता प्रमाण-पत्र	कार्यरत प्वाइंटों एवं सिगनलों के लिये सक्षमता प्रमाण-पत्र
(कार्यालय पची)	(स्टेशन पची)
सं०..... दिनांक :.....	सं०..... दिनांक :.....
.....	..
प्रमाणित किया जाता है कि श्री.....	प्रमाणित किया जाता है कि श्री.....
..... पदनाम.....की जाँच	 पदनाम.....की जाँच
दिनांक..... को की गई है और	दिनांक..... को की गई है और
यह पाया गया है कि ये निम्नलिखित	यह पाया गया है कि ये निम्नलिखित
स्टेशन/यार्ड साइडिंग.....	स्टेशन/यार्ड साइडिंग.....
.खण्ड पर की ड्यूटी करने योग्य और	.खण्ड पर की ड्यूटी करने योग्य और
सक्षम पाए गए है ।	सक्षम पाए गए है ।
स्टेशन अधीक्षक/मुख्य	स्टेशन अधीक्षक/मुख्य
यार्ड मास्टर/स्टेशन	यार्ड मास्टर/स्टेशन
प्रबन्धक / यार्ड	प्रबन्धक /
मास्टर/मण्डल यातायात	यार्डमास्टर/मण्डल
निरीक्षक	यातायात निरीक्षक
(+.....)	(.+.....)
दिनांक :	दिनांक :
*पूरा नाम लिखें ।	*पूरा नाम लिखें ।

टिप्पणी :

- ड्यूटी में एक से अधिक क्षमता वाले कर्मचारियों की पहचान (उदाहरणार्थ प्वाइंट्समैन को शटिंगमैन, प्वाइंट्स लॉकिंग जमादार-शटिंग जमादार आदि के रूप में) की जाती है तथा इन्हें विभिन्न संवर्गों में ड्यूटी हेतु प्रमाणित किया जाता है ।
- किसी कर्मचारी की पहचान एक से अधिक स्टेशन/साइडिंग जहाँ उसे कार्य करने के लिये भेजा जाता है उसे सभी स्टेशनों/साइडिंगों के लिये प्रमाणित किया जाता है ।

- (iii) आवश्यक मामलों में स्टेशन मास्टर/सहायक यार्ड मास्टर किसी कर्मचारी की जाँच कर सकते हैं तथा सक्षम पाने पर उसे किसी विशेष क्षमता में अस्थाई रूप से काम में लगा सकते हैं लेकिन उसकी जाँच सक्षम प्राधिकारी से कराना आवश्यक है तथा सात दिन के भीतर उसे योग्य घोषित करना आवश्यक है। स्टेशन मास्टर/सहायक यार्ड मास्टर अनिवार्य रूप से एक डायरी तैयार करेंगे तथा उसमें यह इंदराज करेंगे कि ऐसे कर्मचारी की जाँच की गई तथा योग्य पाया गया।

कार्यरत पैनलों/रूट रिले इंटरलॉकिंग के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र प्रोफार्मा ओ पी/टी आई/सी पैनल/रूट रिले इंटरलॉकिंग स्टेशन के लिए कार्यरत प्वाइंटों एवं सिगनलों हेतु सक्षमता प्रमाण-पत्र (कार्यालय पची) सं० दिनांक : प्रमाणित किया जाता है कि श्री..... पदनाम.. की जाँच की दिनांक को की गई है तथा स्टेशन के पैनल/रूट रिले प्वाइंटों एवं सिगनलों के संचालन की ड्यूटी करने में योग्य एवं सक्षम पाए गए हैं। मंडल यातायात निरीक्षक (.....) प्र. का. ब्लॉक सिगनल निरीक्षक (.....) प्र. का.	कार्यरत पैनलों/रूट रिले इंटरलॉकिंग के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र प्रोफार्मा ओ पी/टी आई/सी पैनल/रूट रिले इंटरलॉकिंग स्टेशन के लिए कार्यरत प्वाइंटों एवं सिगनलों हेतु सक्षमता प्रमाण-पत्र (स्टेशन पची) सं० दिनांक : प्रमाणित किया जाता है कि श्री..... पदनाम.. की जाँच दिनांक को की गई है तथा स्टेशन के पैनल/रूट रिले प्वाइंटों एवं सिगनलों के संचालन की ड्यूटी करने में योग्य एवं सक्षम पाए गए हैं। मंडल यातायात निरीक्षक (.....) प्र. का. ब्लॉक सिगनल निरीक्षक (.....) प्र. का.

*पूरा नाम लिखें।

(छ) एक स्टेशन पर काम करते हुए किसी मामले में पी आई/आर आर आई/ई आई/एस एस आई/बी पी ए सी/एस एस डी ए सी/एक एस डी ए सी या अन्य किसी नये उपकरण के लगाने के लिए कर्मचारी को बदले हुये काम के साथ दक्ष करने की आवश्यकता होगी और स्वतंत्र दायित्व देने से पहले स्टेशन या अनुभाग के टी आई और एस एस ई (सिगनल) द्वारा संयुक्त रूप से परीक्षण किया जाएगा। संतुष्ट होने पर कि कर्मचारी उस स्टेशन पर नये चालू किए गए मर्दों के साथ काम करने में पूरी तरह से दक्ष है, तभी स्थिति के अनुसार ओ पी/टी-1 सी या 1 ए के अन्तर्गत दिए गए प्रपत्र में वे दक्षता प्रमाण पत्र जारी करेंगे। दक्षता प्रमाण पत्र जारी होने के बाद इस काम के लिए प्राधिकृत ए ओ एम/ए आर एम द्वारा इस पर प्रतिहस्ताक्षरित किया जाएगा (एस आर 3.39.08 अंतिम पैरा)

ऐसे स्टेशनों पर जब तक कर्मचारी अच्छी तरह से दक्ष नहीं हो जाते टी आई और एस एस ई(सिगनल) को युक्त किया जाएगा और यदि आवश्यक हो, एस एम एस (एल आर/आर जी एस एम) जो अन्यतः स्टेशनों पर पहले से ही नये यंत्रों को चलाने में प्रशिक्षित है, प्रत्येक पारी में प्रारंभिक 03-04 दिनों के लिए नियुक्त किया जाएगा ।

दक्षिण पूर्व रेलवे

दक्षता प्रमाण पत्र (स्टेशन/रिकार्ड फॉइल)

सं. _____ दिनांक _____

हम, नीचे हस्ताक्षर करने वालों ने संयुक्त रूप से जांच के बाद हस्ताक्षरित श्री/श्रीमती/कुमारी _____

पिता का नाम _____ पदनाम _____

पर _____ समय _____ और संयुक्त रूप से प्रमाणित करते हैं कि यह ब्लॉक यंत्रों/पी आई/आर आर आई/ई आई/एस एस आई/बी पी स सी एस एस डी एसी/एम एस डी ए सी इत्यादि और _____ स्टेशन/यार्ड पर विधिवत् रूप से ट्रेन पासिंग निष्पादन के लिए फिट है ।

टी आई का हस्ताक्षर (स्टैप के साथ)

एस एस ई(सिगनल) का हस्ताक्षर
(स्टैप के साथ)

नीचे सं पर्ची सं 120 सा. नि. जोड़े गए

3.40. होम सिगनल "ऑफ" करने की शर्तें :-

- (1) जब गाड़ी टर्मिनल स्टेशन के अतिरिक्त कहीं होम सिगनल की ओर पहुंच रही हो, तो सिगनल को तब तक "ऑफ" नहीं किया जाएगा जब तक गाड़ी बाहर की ओर खड़ी नहीं हो जाती अन्यथा -
 - (क) दोहरी लाइन पर स्टार्टर सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन क्लियर रहने पर या
 - (ख) एकहरी लाइन पर ट्रेलिंग प्वाइंट्स से आगे पर्याप्त दूरी पर लाइन क्लियर रहने पर, या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी खड़ी होने के लिए नियत स्थान से आगे तक पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ (क्लियर) रहने पर।
- (2) जहां किसी गाड़ी को पहले होम सिगनल के बाहर रोका जाता है तो सिगनल को "ऑफ" करना चाहिए यदि -
 - (क) दोहरी लाइन पर, लाइन स्टार्टर तक क्लियर हो, या
 - (ख) एकहरी लाइन पर, लाइन ट्रेलिंग प्वाइंट्स तक क्लियर हो या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के तहत जहां गाड़ी खड़ी होने के लिये अपेक्षित है।
- (3) अनुमोदित विशेष अनुदेशों को छोड़कर, उप नियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी किसी भी स्थिति में कम नहीं होनी चाहिए-
 - (क) द्वि-संकेती लोअर क्वाड्रेंट या द्वि-संकेती रंगीन बत्ती वाले सिगनलों के स्टेशनों पर 180 मीटर से कम नहीं होगी या
 - (ख) बहु संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल के स्टेशनों पर, 120 मीटर से कम नहीं ।

- (4) जिस लाइन पर गाड़ी ली जाने वाली हो अनुमोदित डिजाइन का जहां सैण्ड हम्प हो या जहां विशेष अनुदेशों के तहत डिरेलिंग स्विच का अनुमोदन हो तो उप नियम (3) के अनुसार उन्हें उपयुक्त एवजी के रूप में पर्याप्त दूरी माना जाए ।

स. नि. 3.40.01— होम सिगनल “ऑफ” करने के लिए पर्याप्त दूरी के लिए सैण्ड हम्प का किसी भी समय चाहे गाड़ी की संभावना हो या न हो जो एवजी है, अवरोध करना निषेध है। यदि किसी दुर्घटना या अन्य अपरिहार्य कारणवश इसमें अवरोध आता है तो यह पर्याप्त दूरी के उद्देश्य से एवजी नहीं रह जाता है।

स. नि. 3.40.02 —

- (क) ट्रैप कॉटा पृथक्करण वाले किसी लूप अथवा गुड्स लूप पर अथवा ट्रैप साइडिंग वाले किसी लूप अथवा गुड्स लूप पर गाड़ियों को लेना, जिसका सुदूर अन्तिम छोर बफर स्टॉप पर समाप्त होता है, जो साधारण नियम 3.40(3) के अनुसार इकहरी लाइन पर पिछले काँटों से अथवा दोहरी लाइन पर प्रस्थान सिगनल से हटकर अपेक्षित पर्याप्त दूरी से कम हो— ट्रैप कांटों को अवश्य ही बन्द कर देना चाहिए और लूप अथवा गुड्स लूप लाइन के सुदूर छोर पर के काँटों को मेन लाइन से जोड़ने के लिये सेट कर देना होगा और साधारण नियम 3.40(3) में निर्धारित नियम के अनुसार दोहरी लाइन पर प्रस्थान सिगनल से अथवा इकहरी लाइन पर बाह्यतम अन्तिम छोर से अथवा ऐसे काँटों से हटकर, जैसा कि स्टेशन संचालन नियमों में विनिर्दिष्ट हो — लाइन पर्याप्त दूरी तक साफ रहेगी। जब इकहरी लाइन पर के किसी स्टेशन पर दो गाड़ियों की क्रॉसिंग होती है तब भी लूप लाइन या गुड्स लूप लाइन के सुदूर छोर पर के काँटों मेन लाइन के लिए सेट रहेंगे और जैसा कि ऊपर विनिर्दिष्ट हैं — लाइन साफ रखी जाएगी। लूप अथवा गुड्स लूप लाइन पर लेने वाली गाड़ी के लिए सिगनलों को “टेक ऑफ” किया जा सकता है बशर्ते कि विपरीत दिशा से आने वाली गाड़ी के लिए सिगनलों को “ऑन” स्थिति में रखा जाए । एक समय में केवल एक ही गाड़ी को लेने के लिए सिगनलों को “टेक ऑफ” कर देना है।
- (ख) ट्रैप साइडिंग वाले लूप अथवा गुड्स लूप लाइन पर गाड़ियों को लेना जिसका सुदूर छोर किसी मानक सैण्ड हम्प पर अथवा बफर पर खत्म होता है और जो सामान्य नियम 3.40(3) में निर्धारित नियम के अनुसार इकहरी लाइन पर पिछले काँटों से अथवा दोहरी लाइन पर प्रस्थान सिगनल से हटकर पर्याप्त दूरी से कम न हो।

इकहरी लाइन पर लूप अथवा गुड्स लूप के सुदूर छोर पर के कांटे सैण्ड हम्प साइडिंग अथवा डेड एण्ड साइडिंग के लिए, जैसी भी स्थिति हो, सेट कर दिए जाएंगे ।

दोहरी लाइन पर — लूप अथवा गुड्स लूप के सुदूर छोर पर के कांटे मेन लाइन से जोड़ने के लिये सेट कर दिये जायेंगे और जैसा कि साधारण नियम 3.40(3) में निर्धारित है, उसके अनुसार लाइन प्रस्थान सिगनल से होकर पर्याप्त दूरी तक साफ होना चाहिए फिर भी अगर, मेन लाइन से उसी दिशा में किसी गाड़ी को भेजना है, तब लूप लाइन के सुदूर छोर पर के कांटों को सैण्ड हम्प साइडिंग या डेड एण्ड साइडिंग के लिए सेट कर दिया जाएगा और लाइन, सैण्ड हम्प अथवा डेड एण्ड तक, जैसी भी स्थिति हो, अवश्य ही साफ (क्लियर) हो।

स. नि. 3.40.03 — गुड्स यार्ड अथवा गुड्स लूप अथवा ऐसी लाइन पर जिसके लिए गोल सेमाफोर सिगनल लगा हुआ है, सवारी ढोने वाली गाड़ियां प्रवेश नहीं करेगी। यदि किसी कारणवश सवारी ढोने वाली गाड़ी को गुड्स लूप अथवा गुड्स यार्ड में प्रवेश लेना अपेक्षित है, समय होने पर स्टेशन मास्टर अपने पिछले स्टेशन को लोको पायलट तथा गार्ड को इस आशय की हिदायत देने का कि गाड़ी गुड्स यार्ड अथवा गुड्स

लूप पर प्रवेश कराई जाएगी सतर्कता आदेश जारी करने का परामर्श देगा। पिछले स्टेशन का इस प्रकार का परामर्श न देने की स्थिति में स्टेशन मास्टर लोको पायलट को वास्तविकता की सूचना देने के उद्देश्य से दो प्रतियों में एक ज्ञापन भेजेगा और उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा। दोनों ही स्थितियों में, गाड़ी प्रथम स्टॉप सिगनल पर रोक दी जाएगी और फिर सिगनल “टेक ऑफ” कर दिया जाएगा। गाड़ी जब गुड्स यार्ड अथवा गुड्स लूप प्रवेश कर रही हो तब लोको पायलट गति सीमा को 10 कि.मी. प्र. घंटा अवश्य कर देगा।

स. नि. 3.40.04— कोचिंग/माल गाड़ी के आगमन/प्रेषण के लिए यार्ड शंटिंग नियंत्रित करने के लिए विशेष निर्देश के अन्तर्गत कुछ कोचिंग और माल यार्ड को ‘टर्मिनल यार्ड’ घोषित किया जाता है।

टर्मिनल यार्ड/स्टेशन अधिकृत अधिकारी द्वारा विशेषरूप से घोषित, यार्ड/स्टेशन का वह यार्ड/हिस्सा है जहां कोई ट्रेन आती जाती नहीं है और सतर्कता आदेश अथवा/शंटिंग जारी करना और कर्मी दल/अथवा लोकोमोटिव के बदलने के बाद यात्री गाड़ी/माल गाड़ी न तो शुरू होती है अथवा समाप्त होती है अथवा आगे की यात्रा जारी करती है। यार्ड के ऐसे स्टेशन/यार्ड/हिस्से को स्टॉप बोर्डस अथवा फिक्सड एक्सपेक्ट सिंगल रेड सिगनल ऐसी जगह में उपलब्ध कराया जाएगा जहां साधारण तौर पर ट्रेन आकर रुकती है। ऐसे स्टेशन/यार्ड में सिगनल ओवरलैप की जरूरत नहीं पड़ती है।

जब कभी भी फाउलिंग मार्क पर सिंगल एक्सपेक्ट रेड सिगनल को लगाया जाता है, तो गुड्स होम के ‘टेक ऑफ’ सिगनल के पर्याप्त दूरी की गणना को शून्य माना जाता है।

स्टेशन सेक्सन के भीतर आने वाली ट्रेनों की गति प्रतिबंधित रहेगी और निर्धारित होम सिगनल के नीचे अपेक्षित गति प्रतिबंधित बोर्डस को प्रदर्शित किया जाएगा।

ट्रेनों के स्वागत और प्रेषण और शंटिंग संचालन के विनियमन के लिए “टर्मिनल यार्ड्स” के स्टेशन वर्किंग नियम पालन किए जाने वाली प्रक्रिया को स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट करेगा।

जहां ट्रेनों को सामान्य रूप से स्टॉप पर आना चाहिए, उस स्थान को इंगित करने के लिए नियमित कोचिंग टर्मिनल और कोचिंग यार्डों में बे लाइनों में फिक्सड सिंगल एक्सपेक्टन रेल सिगनल/स्टॉप बोर्ड को प्रदान किया जाना चाहिए। सिवाय उन स्टेशनों को जहां स्टैंडर्ड बफर्स लाइन के टर्मिनल एण्ड में प्रदान किए जाते हैं।

यह सब अस्थायी टर्मिनल में प्रदान किया जाता है जो गेज रूपांतरण, डब्लिंग, न्यू लाइन वर्क आदि का हिस्सा है जहां स्टॉप की जगह के परे अग्रेसित संचलन संभव और अनुमति प्राप्ति है। स्टॉप बोर्ड आयताकार और पीली रंग में रंगा होगा जिस पर ‘स्टॉप’ अक्षर काले और प्रतिबिंबित रंग/सामग्री से लिखा होगा और इसकी उपलब्धता रात की दृश्यता के लिए करायी जाए। फिक्सड डमी रेड सिगनल एक छोटा लाल पहलू होगा जो एक स्टैंडर्ड सिगनल पोस्ट में लगे सिंगल एक्सपेक्ट सिगनल यूनिट पर लगाया जाएगा, जिसमें नम्बर प्लेट पर ‘स्टॉप’ अक्षर लिखा होगा।

फिक्सड डमी रेड सिगनल/स्टॉप बोर्ड, शन्टर अथवा लोको पायलट द्वारा दिखाया जाएगा जब डमी फिक्सड रेल सिगनल/स्टॉप बोर्ड, के नीचे वाले हिस्से से एक प्राधिकृत रेलवे कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल को दिखाया जाएगा।

3.41. बाहरी (आउटर) सिगनल को 'टेकऑफ' करने की शर्तें :-

- (1) यदि गाड़ी टर्मिनल स्टेशन के अलावा किसी दूसरे स्टेशन के बाहरी (आउटर) सिगनल की ओर आ रही है, तो गाड़ी सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले, सिगनल को 'टेकऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि वह लाइन, जिस पर स्टेशन के अन्दर गाड़ी लेनी है, नीचे लिखे अनुसार क्लियर नहीं है :-
 - (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक, तथा
 - (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, प्रथम सम्मुख (फेसिंग) काँटों से आगे पर्याप्त दूरी तक।
- (2) यदि गाड़ी को बाहरी (आउटर) सिगनल के बाहर रोक लिया गया है तो सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा, जब तक प्रथम सम्मुख काँटों (फेसिंग पाइन्ट्स) तक या जिस स्टेशन पर सम्मुख काँटे (फेसिंग पाइन्ट्स) नहीं है, वहां निकट (होम) सिगनल तक लाइन क्लियर नहीं है।

स.नि.3.41.01— जिन स्टेशनों पर बाहरी ओर निकट सिगनल दोनों हों, तब संबंधित निकट सिगनल को 'टेकऑफ' करने के पश्चात ही बाहरी सिगनल 'टेकऑफ' किया जाएगा।

स. नि. 3.41.02— इकहरी लाइन के केवल एक ही बाहरी सिगनल वाले स्टेशन पर गाड़ियों के प्रवेश कराने की कार्यविधि —:

1. रुकने के लिये बुक की गई गाड़ियों के लिए :

- (i) यदि कोई स्टेशन खण्ड साफ (क्लियर) है तब बाहरी सिगनल 'टेकऑफ' कर दिया जाएगा और सम्मुख कांटों के पास दिन में हरा झंडा या रात को हरी बत्ती दिखाई जाएगी। सम्मुख कांटों के पास आदमी न होने पर, लोको पायलट, उन कांटों के पास रात में पहुँचने के पहले, रुक जाएगा और उस समय तक प्रतीक्षा करेगा जब तक कि आदमी द्वारा उसका प्रचालन नहीं होता।
- (ii) यदि स्टेशन खण्ड साफ (क्लियर) नहीं है, तो गाड़ी को बाहरी सिगनल पर रोक दिया जाएगा और जरूरत पड़ने पर उसे स्टेशन तक पायलट करके ले जाया जाएगा।

3.42. अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'टेक ऑफ' करने की शर्तें :-

1) डबल लाइन में, लास्ट स्टॉप सिगनल अथवा मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को टेक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक आगे से ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिलता।

(सं-पर्ची सं. 120 जोड़े गए)

2) सिंगल लाइन पर —

क) किसी गाड़ी के लिए तब तक लास्ट स्टॉप सिगनल को टेक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं कर लिया जाता।

ख) मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल के लिए —

i) सबसे पहले, ट्रॉफिक की दिशा को स्थापित किया जाएगा और फिर उसी स्थापित ट्रॉफिक दिशा के अनुसार अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा।

ii) ट्रॉफिक के दिशा के स्थापित होने के बाद ही 'स्टेशन कंट्रोल्ड मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन' में ट्रेन संचालन की अनुमति दी जाएगी और

iii) मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को टेक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिलता और ट्रॉफिक की दिशा स्थापित नहीं होती ।

व्याख्या :- सिंगल लाइन मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग में, दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों की लाइन को 2 उप सेक्शन में विभाजित किया जाता है, पहले सेक्शन को 'स्टेशन कंट्रोल्ड मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन' कहा जाता है और मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल से ब्लॉक स्टेशन के पहले स्टॉप सिगनल के बीच के सेक्शन को 'ब्लॉक कंट्रोल्ड मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन' कहते हैं ।

स. नि. 3.42.01

- (क) (i) दोहरी लाइन वाले खण्डों पर, जहाँ केबिनो में ब्लॉक यंत्र लगे हुए हैं, स्टेशन ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, प्रस्थान छोर के केबिन के स्विचमैन/सहायक स्टेशन मास्टर को बाहर जाने वाली गाड़ी का नम्बर और उसका विवरण तथा जिस लाइन से गाड़ी प्रस्थान करने वाली है उस लाइन का विवरण देते हुए 'लाइन क्लियर' प्राप्त करने तथा गाड़ी से संबंधित "लाइन क्लियर" प्राप्त होने पर मार्ग को सेट करने तथा उसपर ताला लगाने के लिए अनुदेश देगा। ये अनुदेश प्राइवेट नम्बर द्वारा समर्थित होंगे।
- (ii) स्विचमैन/सहायक स्टेशन मास्टर, स्टेशन मास्टर के अनुदेशों की अभिस्वीकृति पुनरावृत्ति द्वारा करेगा। वह अपने छोर पर की सभी अ-पृथक्करण शंटिंग को रोक देगा और लाइन को साफ सुनिश्चित करने के पश्चात् गाड़ी के मार्ग के लिए संबंधित काँटों, ट्रैप्स और डिरेल आदि को सेट कर उनपर ताला लगा, गाड़ी के लिये "लाइन क्लियर" प्राप्त करेगा और तत्पश्चात्, स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर देते हुए उपयुक्त कार्रवाई के अनुपालन का आश्वासन देगा।
- (iii) प्रस्थान छोर के स्विचमैन/सहायक स्टेशन मास्टर से इस प्रकार का आश्वासन प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर उसे प्राइवेट नम्बर के साथ प्रस्थान सिगनलों को 'टेक ऑफ' करने के लिए प्राधिकृत करेगा।
- (ख) (i) दोहरी लाइन पर, जहाँ केबिनो में अथवा इकहरी लाइन पर ब्लॉक यंत्र नहीं लगे हैं, बाहर जानेवाली गाड़ी का 'लाइन क्लियर' प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर प्रस्थान छोर के केबिनमैन को गाड़ी का नम्बर, विवरण और उस लाइन का नम्बर जिसपर से गाड़ी को प्रस्थान करना है, देते हुए बाहर जाने वाली गाड़ी के मार्ग को सेट करने और उसपर ताला लगाने का निर्देश देगा।
- (ii) प्रस्थान छोर का केबिनमैन पुनरावृत्ति द्वारा स्टेशन मास्टर के अनुदेशों की अभिस्वीकृति देगा। वह अपने छोर पर की सभी अ-पृथक्करण शंटिंग को रोक देगा और लाइन को साफ (क्लियर) सुनिश्चित करने के पश्चात् बाहर जानेवाली गाड़ी के मार्ग के लिए संबंधित काँटों, ट्रैप्स और डिरेल आदि को सेट कर उनपर ताला लगा देगा। अनुदेशों के अनुपालन के पश्चात् आश्वासन स्वरूप केबिनमैन स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नम्बर देगा।
- (iii) प्रस्थान छोर के केबिनमैन से यह आश्वासन प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर उसे अन्तिम रोक सिगनल के अपने नियंत्रण स्लाइड को मुक्त कर प्रस्थान सिगनलों को 'टेक ऑफ' करने के लिए प्राधिकृत करेगा।

- (ग) (i) छोर केबिनों में लगे स्वचालित ब्लॉक पद्धति वाले स्टेशनों पर, स्टेशन मास्टर प्रस्थान छोर केबिन के स्विचमैन/केबिनमैन को नम्बर, गाड़ी और लाइन का विवरण जिसपर से गाड़ी प्रस्थान करने वाली है देते हुए उस मार्ग को सेट करने तथा ताला लगाने का निर्देश देगा।
- (ii) स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए अनुदेशों के अनुपालन के पश्चात स्विचमैन/केबिनमैन आश्वासन स्वरूप कि स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए आदेशों का पालन हो गया है उसे प्राइवेट नम्बर देगा।
- (iii) तत्पश्चात, स्टेशन मास्टर प्रस्थान छोर के स्विचमैन/केबिनमैन को प्रस्थान सिगनलों को 'टेकऑफ' करने के लिए प्राइवेट नम्बर देगा।

स. नि. 3.42.02— अग्रिम प्रस्थान सिगनलों से व्यवस्थित स्टेशनों पर रन-थ्रू एण्ड ट्रेन के लिए थ्रू सिगनलों को टेकऑफ करने का अनुक्रम :-

- (क) (i) जहाँ लोअर क्वार्ट्रेंट सिगनल लगे हैं :
- स्टेशन खण्ड का मेन लाइन और उसके आगे का खण्ड यदि साफ (क्लियर) है तो, मेन निकट, बाह्य, अग्रिम प्रस्थान, मेन प्रस्थान और चेतावनी सिगनल अनुक्रमानुसार टेकऑफ किए जा सकते हैं।
- ii) मेन होम, मेन स्टार्टर, डिस्टेंट स्टार्टर (क्षैतिजीय से 90 डिग्री उठाना) और अग्रिम स्टार्टर को 'ऑफ' किया जा सकता है।
- iii) जहाँ संशोधित लोअर क्वार्ट्रेंट सिगनल लगे हैं — मेन होम, डिस्टेंट, अग्रिम स्टार्टर, और वार्नर को 'ऑफ' किया जा सकता है।
- iv) जहाँ रंगीन प्रकाश सिगनल उपलब्ध हैं —
- मेन निकट, अग्रिम प्रस्थान और मेन प्रस्थान को 'ऑफ' किया जा सकता है।

स. नि. 3.42.03 :- स्टेशन पर ट्रेन को रोकने के लिए सिगनल को नीचे करने का क्रम — अगर स्टेशन सेक्शन क्लियर है परन्तु आगे का सेक्शन क्लियर नहीं है तो कोई भी सिगनलिंग व्यवस्था पर ध्यान दिए बिना केवल स्वागत सिगनल को 'आफ' किया जाए।

स. नि. 3.42.04 :- स्टेशन पर ट्रेनों के रुकने के बाद प्रस्थान सिगनल को 'ऑफ' करने की प्रक्रिया — जहाँ ट्रेन को स्टार्टर सिगनल में लाकर खड़ा कर दिया गया है और स्टेशन पर इसका काम खत्म होने के पश्चात्, अगर आगे का सेक्शन क्लियर है और 'लाइन क्लियर' की मंजूरी मिल गयी है, तो अग्रिम प्रस्थान और फिर स्टार्टर को 'ऑफ' किया जा सकता है।

स. नि. 3.42.05 :- मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल का संचालन — स्टेशन के पिछले वाले स्टेशन अंतिम स्टॉप सिगनल और मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल के बीच ट्रैक-सर्किट अथवा एक्स्ल काउन्टर्स से लैस लाइन की निकासी से स्टेशन के पिछले वाले स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' किया जा सकता है। एक गाड़ी को आगे के स्टेशन से 'लाइन क्लियर' प्राप्त किए बिना ही मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल तक जाने दिया जा सकता है। पिछले स्टेशन द्वारा मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'आफ' किया जा सकता है, अगर ब्लॉक उपकरण पर 'लाइन क्लियर' प्राप्त हो गया हो।

स. नि. 3.43— चेतावनी सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें — जिस ट्रेन को रोकने के लिए बुक किया जाता है अथवा जिस ट्रेन को बिना ठहराव के रोकना पड़ जाए उसके लिए चेतावनी सिगनल को टेक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा ।

स. नि. 3.44— गेट स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें— जब तक ऐसे लेबल क्रॉसिंग अथवा क्रॉसिंग्स के संबंधित लेबल क्रॉसिंग बाधा से मुक्त नहीं होंगे और ऐसे लेबल क्रॉसिंग अथवा क्रॉसिंग्स को रोड ट्रॉफिक के लिए बन्द करके लॉक नहीं किया जाता तब तक गेट स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जाएगा । जहां गेट स्टॉप सिगनल को स्टेशन सिगनल से इंटरलॉक किया गया है वहां विशेष अनुदेशों के तहत कार्य किया जाएगा ।

स. नि. 3.44.01 :- जहां स्टेशन सिगनल से गेट सिगनल इंटरलॉक किया गया है, सिगनल का कार्य संचालन स्टेशन वर्किंग नियम में सम्मिलित किया जाएगा ।

स. नि. 3.45 — कॉलिंग — ऑन सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें :-

कॉलिंग-ऑन सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जा सकता जब तक कॉलिंग-ऑन सिगनल जहां है वहां स्टॉप सिगनल के पास आकर ट्रेन रुक नहीं जाती ।

स. नि. 3.46— शंटिंग के लिए फिक्स्ड सिगनल का उपयोग :-

(1) स्टेशन का बाह्यतम निकट और अंतिम स्टॉप सिगनल को शंटिंग प्रयोजन के लिए 'ऑफ' नहीं किया जा सकता ।

(2) उन स्टेशनों पर जहां अग्रिम स्टार्टर उपलब्ध कराया जाता है स्टार्टर्स को शंटिंग कार्य के लिए 'ऑफ' किया जा सकता है सिवाय जहाँ इंटरलॉकिंग प्रक्रिया से इसमें हस्तक्षेप करता है, ऐसे केस में जहाँ शंटिंग सिगनल उपलब्ध नहीं कराया जाता तो हाथ सिगनल का उपयोग किया जाता है ।

स. नि. 3.47.— एक साथ एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल ऑफ करना

जब दो या उससे अधिक गाड़ी किसी दिशा से एक ही समय पर निकट आ रही हो, तब केवल एक गाड़ी के लिए सिगनल को 'ऑफ' रखा जायेगा, दूसरे जरूरी सिगनलों को 'ऑन' रखा जायेगा, जब तक वह गाड़ी स्टेशन पर नहीं आकर रुकती है जिसके लिए सिगनलों को ऑफ किया गया हो या स्टेशन से चली गई हो तब उस सिगनल को जिसे बताये हुये रेल के लिए 'ऑफ' किया गया है, उसे फिर से 'ऑन' किया जायेगा सिवाय जहां विशेष निर्देशनों में, इंटरलॉकिंग या यार्ड के सुरक्षित प्रक्रिया के विपरीत स्थिति में उसे फिर से 'ऑन' किया गया हो ।

स. नि. 3.47.01— सिंगल लाईन पर स्टेशनों पर रेलों के क्रॉसिंग के दौरान पॉइंटों की सेटिंग

(क) जब सिंगल लाईन के एक स्टेशन पर विपरीत दिशाओं से दो गाड़ी आ रही हो तब स्टेशन मास्टर तय करेंगे कि कौन सी गाड़ी को पहले लाइन क्लियर दिया जायेगा और वह लाईन किस लाइन पर आएगी ।

(ख) वह फेसिंग पॉइंट को सेट और लॉक करेगा और नॉन-इंटरलाकड स्टेशनों पर पहली गाड़ी के बाह्यतम विपरीत ट्रेलिंग पॉइंट्स को सेट करेगा और यह इंटरलॉक स्टेशनों पर जहां इंटरलॉकिंग की अनुमति हो यह किया जायेगा । यदि इस नियम के अनुसार ट्रेलिंग प्वाइंटों की सेटिंग को इंटरलॉकिंग की अनुमति हो तब एक इंटरलाकड स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में दर्शाया जायेगा ।

(ग) जब एक रुकी हुई गाड़ी को लूप लाइन में लिया जाना हो तो, जहाँ यह सुविधा उपलब्ध हो वहाँ लाइनों को सैंड हम्प या ओवर रन लाइन और डेड इंड के लिए लाइन सेट कर दिया जायेगा ।

(घ) नॉन इंटरलाकड स्टेशन पर जहाँ रूट लॉकिंग की सुविधा हो, स्टेशन मास्टर अपनी संतुष्ट करेगा कि, आवश्यक सिगनलों को 'ऑफ' करने की अनुमति देने से पहले उपरोक्त नियमों के अनुसार दोनों फेसिंग और ट्रेलिंग प्वाइंटों की सटीक चाबियाँ उसके पास हैं ।

(ड.) एक 3 लाइन वाले स्टेशन पर यदि इनमें से एक लाइन पहले से अधिकृत हो, तब वहाँ यह ध्यान रखा जायेगा कि खाली लाइन के लिए उपरोक्त संदर्भित ट्रेलिंग प्वाइंटों के सेट किया गया हो जिस पर दूसरी गाड़ी को लिया जायेगा ।

स. नि. 3.47.02 – एक ही प्लेटफार्म वाले स्टेशनों पर यात्री और माल गाड़ियों की बर्थिंग और क्रॉसिंग

(क) 46 सेमी. ऊंचाई वाले स्टेशन पर जहाँ केवल एक ही प्लेटफार्म हो वहाँ जब दो यात्री गाड़ियों को ठहराने के लिए बुक किया गया हो तब ऐसी स्थिति में निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जायेगा ।

स्टेशन प्लेटफार्म पर पहली गाड़ी को आने दिया जाएगा और जब यात्री गाड़ी से उतर/चढ़ जाएंगे उसके बाद उस गाड़ी को बिना प्लेटफार्म की खाली लाइन पर भेज दिया जाएगा और दूसरी गाड़ी को प्लेटफार्म पर आने दिया जाएगा ऐसे में पहली गाड़ी उस खाली लाइन से ही छूटेगी ।

(ख) एक स्टेशन पर जिसकी केवल एक ही रेल लेवल प्लेटफार्म हो या 46 सेमी या उससे कम की ऊंचाई वाली एक प्लेटफार्म से जब दो यात्री गाड़ियाँ गुजरती हैं और दोनों गाड़ियाँ ही रुकने के लिए बुक हो, तब जो गाड़ी पहले आने वाली हो उसे प्लेटफार्म लाइन पर आने दिया जायेगा और जो बाद में पहुँचेगी उसे दूसरे लाइन पर आने दिया जायेगा । पिछले ब्रेक वेन के बीच एक स्थान छोड़ते हुये चलती लाइन के किसी छोड़ पर बिना क्रॉसिंग को छोड़ते हुये दोनों गाड़ियों को पर्याप्त दूरी तक आगे बढ़ाया जायगा । यदि जो गाड़ी पहले आने वाली हो वह देर करे और जो गाड़ी बाद में आने वाली हो वह वास्तव में पहले आ जाये, तब दोनों गाड़ियों को पहले से व्यवस्थित लाइन पर आने दिया जायेगा और इस व्यवस्था में किसी भी बदलाव की अनुमति नहीं होगी । तो भी, किसी कारण से जिस गाड़ी की पहले आने की अपेक्षा हो वो देर से आ रही हो, जो गाड़ी विपरीत दिशा से आये उसे वास्तव में पहले आ गई हो, तब देरी से आयी हुई गाड़ी को जिस प्लेटफॉर्म पर आने दिया जायेगा । उस गाड़ी के सभी यात्री जब तक उतर न जाये या और प्लेटफार्म लाइन यात्रियों के लिये खाली नहीं हो जाएगा और सभी गाड़ी के दरवाजे बंद नहीं हो जाएंगे तब तक देर से आनेवाली गाड़ी को दूसरी गाड़ी के शंटिंग और आगमन प्रथम रोक सिगनल पर रोक कर रखा जाएगा यात्रियों और विक्रेताओं को गति के बारे में गार्ड और स्टेशन स्टाफ के द्वारा चेतावनी दी जायेगी ।

(ग) यदि दो यात्री गाड़ियों में से किसी एक को ठहराने के लिए बुक नहीं किया जाता है , तो जिस गाड़ी को ठहराने के लिए बुक किया गया हो उसे पहले प्लेटफार्म लाइन पर आने दिया जायेगा और जिस गाड़ी को सीधी गुजरने के लिए बुक किया गया हो उसे दूसरी लाइन के ऊपर से जाने दिया जायेगा ।

(घ) यदि दो गुजरने वाली गाड़ियों में से एक गाड़ी यात्री गाड़ी हो जो ठहरने वाली हो और दूसरी माल गाड़ी हो, तो यात्री गाड़ी को हमेशा प्लेटफॉर्म लाइन पर लिया जायेगा और माल गाड़ी को दूसरे लाइन पर ।

(ड.) यदि दो गुजरने वाली गाड़ियों में से एक गाड़ी सीधी जाने वाली यात्री गाड़ी हो दूसरी एक माल गाड़ी हो तो सीधी यात्री गाड़ी को मेन लाइन के ऊपर से जाने दिया जायेगा ।

(च) दो नॉन-स्टॉपिंग गाड़ियों के गुजरते समय चाहे वह माल गाड़ी या यात्री गाड़ी हो प्लेटफॉर्म या नॉन प्लेटफॉर्म लाईन को ध्यान में न रखते हुये निम्नलिखित तरीकों द्वारा व्यवस्थित किया जायेगा ।

i) जो गाड़ी पहले पहुँचेगी उसे पहले आने दिया जायेगा और लूप पर रोककर रखा जायेगा और दूसरी गाड़ी को सीधे गुजरने दिया जायेगा ।

ii) जब एक यात्री गाड़ी एक नॉन – प्लेटफॉर्म लाइन पर रुकती है तब इस समय सीधे आ रही गाड़ी के बारे में यात्रियों और विक्रेताओं की गाड़ी के गार्ड और स्टेशन स्टाफ द्वारा चेतावनी दी जानी चाहिये ।

स. नि. 3.48.— दो तरह के सिगनलों से सुसिज्जत स्टेशनों पर अनिर्धारित गाड़ियों को ठहराना :— जब एक स्टेशन जो दो तरह के सिगनलों से सुसिज्जत हो वहां एक सीधे गुजरने वाली गाड़ी को रोकना हो तो, तब तक रुकने नहीं दिया जायेगा जब तक कि :—

(क) वर्किंग वार्नरों से व्यवस्थित स्टेशनों पर स्टार्टरों की व्यवस्था न हो तब वर्किंग वार्नरों को 'ऑन' रखा जाये ।

(ख) स्टार्टरों से व्यवस्थित स्टेशनों पर वर्किंग वार्नरों की व्यवस्था न हो तो संबंधित स्टार्टरों को 'ऑन' रखा जाये ।

(ग) वर्किंग वार्नरों और स्टार्टरों दोनों से व्यवस्थित स्टेशनों पर दोनों ही सिगनलों को 'ऑन' रखा जाये, और

(घ) न वर्किंग वार्नर और न ही स्टार्टर से सुसिज्जत हो ऐसे स्टेशनों पर, पहले स्टॉप सिगनल को 'ऑन' रखा जायेगा और उसके बाहर लाकर गाड़ी को रोक दिया जाएगा ।

स. नि. 3.48.01— केवल एक प्रस्थान से व्यवस्थित स्टेशनों पर निर्धारित दिशा से रोकने की कार्यविधि :

यदि किसी स्टेशन पर सीधे जाने वाली गाड़ी को रोकना अपेक्षित है, तब बाहरी सिगनल को 'आन' पर रखा जायेगा । जब गाड़ी बाहरी सिगनल पर निष्क्रिय रुक जाती है। तब बाहरी सिगनल 'आफ' कर दिया जायेगा और गाड़ी को रोक हाथ सिगनल दिखाकर स्टेशन पर लाकर रोक दिया जायेगा ।

3.49. सिगनल बत्तियों की देखभाल और उन्हें जलाना :—

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

(2) उपनियम (1) निम्नलिखित को लागू नहीं होगा अर्थात् :—

(क) प्रवेश प्रकाशित सिगनल को,

(ख) रंगीन बत्ती सिगनल और स्थिति बत्ती सिगनल को जो दिन—रात प्रकाशित रखे जाएंगे तथा

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

- (3) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि स्थावर सिगनल, संकेतक और शंटिंग लिमिट बोर्ड, ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड और रोक (स्टाप) बोर्ड जैसे बोर्डों की बत्तियाँ जलाने पर तेज रोशनी देती रहें और बत्तियों के लेंसों और शीशों की भली प्रकार सफाई की जाए और पीछे की बत्तियाँ स्पष्ट दिखाई दें।
- (4) जब कभी रात्रि के सिगनलों का प्रयोग हो, तो स्टेशन मास्टर तब तक लाइन क्लियर नहीं देगा जब तक कि वह या तो स्वयं या विशेष अनुदेशों के अनुसार निर्धारित रीति से आश्वस्त नहीं हो जाता कि उसके स्टेशन के स्थावर सिगनलों की आने वाली गाड़ी से सम्बन्धित बत्तियाँ यदि वे प्रवेश-प्रकाशित नहीं हैं, जल रही हैं। यदि सिगनल की बत्तियाँ जलती हुई नहीं रह सकती हैं तो वह लाइन क्लियर देने से पहले, नियम 3.68 से 3.72 तक में निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण 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 (राउन्डेड) शीशा टूटा या चटका हुआ अथवा गायब पाता है तो वह बत्ती नहीं जलाएगा और तुरंत इसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा और स्टेशन मास्टर ऐसे सिगनल को खराब हुआ मानेगा।
- (6) सिगनलों का प्रभारी (इंचार्ज) प्रत्येक रेल सेवक, यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनलों के लैम्प फोकस करने, साफ करने, बत्ती काट कर बराबर करने में अधिक से अधिक सावधानी बरती जाए।

स.नि.3.49.01— सिगनल बत्तियों को जलाना एवं बुझाना —

- (क) कुछ शाखा लाइन खण्डों को छोड़, जहां रात को गाड़ियां नहीं चलती, स.नि. 3.49 (1) में उल्लिखित सभी सिगनल बत्तियाँ, संकेतक और बत्तियाँ अथवा बोर्ड सामान्यतः निम्नलिखित समय के अनुसार जलायी अथवा बुझायी जायेंगी:

मण्डल	जलाने का समय				बुझाने का समय			
	फरवरी	मई	अगस्त	नवम्बर	फरवरी	मई	अगस्त	नवम्बर
	से	से	से	से	से	से	से	से
	अप्रैल	जुलाई	अक्टूबर	जनवरी	अप्रैल	जुलाई	अक्टूबर	जनवरी
	घं. मि	घं. मि	घं. मि	घं. मि	घं. मि	घं. मि	घं. मि	घं. मि
खड़गपुर	1 : 20 7	1 : 00 8	1 : 00 7	1 : 50 6	6 : 20 5	5 : 10 5	5 : 45 5	6 : 00 6
आदवा	1 : 25 7	1 : 05 8	1 : 05 7	1 : 55 6	6 : 25 5	5 : 15 5	5 : 50 5	6 : 05 6
चक्रधरपुर	1 : 30 7	1 : 10 8	1 : 10 7	1 : 00 7	6 : 30 5	5 : 20 5	5 : 55 5	6 : 10 6
राँची	1 : 30 7	1 : 10 8	1 : 10 7	1 : 00 7	6 : 30 5	5 : 20 5	5 : 55 5	6 : 10 6

- (ख) आँधी, कुहासा अथवा किन्हीं अन्य कारणों से मौसम के साफ ना रहने पर, बत्तियों को जलाने अथवा बुझाने की व्यवस्था जरूरत के अनुसार पहले अथवा बाद में की जायेगी।
- (ग) जब बत्तियाँ पहले जलायी जायेंगी तो स्टेशन मास्टर द्वारा सेमाफोर सिगनलों की जाँच की जायेगी।
- (घ) गाड़ी के लिये लाइन क्लियर देने के बाद ओर “ऑफ” करने पर किसी भी सिगनल की जाँच नहीं की जायेगी।
- (ङ) सिगनल की बत्ती को जलाने वाला रेल सेवक टूटफूट अथवा दरारों के लिये राउन्डेल्स की जाँच करेगा और किसी भी प्रकार की त्रुटि मिलने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तुरन्त इसकी

रिपोर्ट करेगा जो इस रिपोर्ट को स्टेशन डायरी, सिगनल असफलता रजिस्टर और सतर्कता रजिस्टर में दर्ज कर देगा। ऐसे सिगनल, उस अवधि में जब कि उन्हें जलाये रखना अपेक्षित है, दोषपूर्ण समझे जायेंगे और समान्य नियम 3.68, 3.69 और 3.70 में निर्धारित कार्यविधि और इनके अधीन निमित्त सहायक नियमों के अनुसार कार्रवाई की जायेगी। लाल राउन्डेलों में दरार पड़ने अथवा उनकी टूटफूट की हालत में सिगनलों को जलाये रखने की अनुमति नहीं होगी और आती हुई गाड़ियों को सिगनल की जड़ के पास से हाथ सिगनल दिखाने के लिये किसी रेल कर्मचारी को तैनात किया जायेगा।

- (च) भीषण आँधी, विशेष कर ओले पड़ने अथवा तूफान आदि के बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सिगनलों की जाँच करेगा और राउन्डेलों को हालतों को नोट करेगा। यदि किसी राउन्डेल में दरार पाई जायें अथवा क्षतिग्रस्त पाये जायें तब संबंधित सिगनल दोषपूर्ण समझे जायेंगे और दोषपूर्ण सिगनलों पर लागू नियमों के मुताबिक इसपर कार्रवाई की जायेगी।

स. नि. 3.49.02— बत्तीधारी (लैम्पमैन) को चेतावनी :

25 किलो वोल्ट चालू कण्डक्टर की निकट सानिध्यता से सीधा सम्पर्क खतरनाक है। सिगनल खम्भे पर सिगनल बत्तियों को हटाने अथवा लगाने अथवा साफ करने अथवा जलाने के उद्देश्य से चढ़ने वाला स्टेशन बत्तीधारी कोई ऐसी लम्बी चीज, जो दुर्घटनापूर्वक चालू कण्डक्टरों से स्पर्श करे अथवा उसके निकट सानिध्य में आ जाये, नहीं ले जायेगा। बत्तीधारी चालू कण्डक्टरों के निकट अपने शरीर का कोई अंग नहीं ले जायेगा (सुरक्षा दूरी 2 मीटर है)।

3.50. ट्रेप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग :— स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी ट्रेप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंगों के कांटे तथा अन्य कांटे उन परिस्थितियों को छोड़कर जब उन्हें पृथक्करण (आइसोलेशन) के लिये खुला रखना आवश्यक है, उस लाइन के विमुख सेट रहें जिसको उन्हें पृथक् करना है।

स. नि. 3.50.01— जब कैच साइडिंग अथवा स्लिप साइडिंग अथवा डिरेलिंग स्विच काँटो का संकेत स्थावर सिगनलों द्वारा होता है तो इसको छोड़, लोको पायलट इन काँटों पर से, चाहे वे सम्मुख हों अथवा अनुमुख, तब तक नहीं गुजरेगा जब तक कि काँटें हस्तचालित न हों और उचित हाथ सिगनल न दिखाये जाये।

स. नि. 3.50.02 — रोक सिगनलों द्वारा नियंत्रित कैच साइडिंगों से पहले गाड़ी को रोकना :

- (क) कैच साइडिंग की ओर जाने वाले रोक सिगनल नियंत्रण काँटों पर गाड़ी को रोकना जरूरी नहीं है, बशर्ते कि निम्नलिखित शर्त पूरी होती हों :
- (i) पहले वाले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है,
 - (ii) मेन लाइन पर गाड़ी लेनी है और लाइन साफ है,
 - (iii) पहले वाले ब्लॉक खण्ड में झुकाव इस प्रकार का है कि गाड़ी का नियंत्रण आसानी से हो सके।
 - (iv) कैच साइडिंग की ओर जाने वाले काँटें तथा सीधी पार करनेवाली गाड़ी के लिये अपेक्षित काँटें मेन लाइन के लिये सेट हैं और पिछले ब्लॉक स्टेशन को लाइन क्लियर देने के पश्चात् संबंधित सम्मुख काँटों पर ताला तुरन्त लगा दिया जाता है, और
 - (v) लोअर क्वाड्रान्ट सिगनल सीमा में चेतावनी सिगनल 'आफ' नहीं किया गया है और बहु-संकेती अपर क्वाड्रान्ट में (एमएयूक्यू) सिगनल सीमा में दूर सिगनल 'आन' स्थिति में रखा गया है।

(ख) कैच साइडिंग की और जाने वाले काँटों को मेन लाइन के लिये सेट करने के पूर्व, सभी अन्य मामलों में यह सुनिश्चित कर लिया जायेगा कि कैच साइडिंग के पहले लगे रोक सिगनल के बाहर गाड़ी आकर खड़ी हो गई है।

फिर भी, ऐसे मामलों में, जहाँ सीधे प्रस्थान (रन-थ्रू) की अनुमति दी जाती है, वरिष्ठ मण्डल यांत्रिक इंजीनियर/मण्डल यांत्रिक इंजीनियर की सहमति, उपयुक्त मद (iii) के मामले में ली जायेगी और स्टेशन संचालन नियमावली में इसे नियमित कर दिया जायेगा। बिजलीकृत खण्डों के मामले में मण्डल विद्युत इंजीनियर (चल-स्टाक परिचालन) की सहमति भी प्राप्त कर ली जायेगी।

3.51. कांटे :-

- (1) अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत परिस्थितियों के सिवाय, सभी कांटे सामान्यतः सीधी लाइन के लिये सेट रहेंगे।
- (2) विशेष अनुदेशों में वर्णित स्थितियों के सिवाय, कांटों और सिगनलों से संबंधित ड्यूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक उन कांटों 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 कांटे, सिगनल या उसकी फिटिंग सिगनल के तार या किसी अन्तर्पाशन (इन्टर-लाक्ड) या ब्लॉक गियर में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

स. नि. 3.51.01—

- (i) केबिनो अथवा स्टेशनों पर कांटों और सिगनलों का प्रचालन करने वाला रेल सेवक किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा पदमुक्त किये बिना और स्टेशन मास्टर की अनुमति एवं उसकी जानकारी के बगैर अपनी ड्यूटी नहीं छोड़ेगा।
- (ii) ड्यूटी के घंटों में स्टेशन मास्टर/स्विचमैन को, जो सिगनल केबिन का प्रभारी है, किसी भी समय केबिन के बाहर यदि जाना अपेक्षित है तो वह जाने के पहले केबिन में ताला लगा देगा।

स. नि. 3.51.02 — 'आफ' की स्थिति में सिगनल रखने का मतलब यह है कि कांटे उस मार्ग के लिये सही रूप में सेट हैं, जिसपर यह लागू है और यदि सिगनल 'आफ' नहीं किया जा सकता, तब सिगनल को दोषपूर्ण घोषित करने के पूर्व पथ के कांटों को सेटिंग और सिगनल के तारों के समायोजन का निरीक्षण स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन द्वारा जैसी भी स्थिति हो, किया जायेगा।

स. नि. 3.51.03— किसी इंजन अथवा यान के अगले चक्के अथवा गाड़ी का कोई भाग एक बार यदि कांटों पर प्रवेश कर जाते हैं, तो कांटों और सिगनलों के परिचालन से संबंधित जिम्मेदार व्यक्ति उस समय तक कांटों का परिचालन नहीं करेगा जब तक कि इंजन और सभी यान ऐसे कांटों को पूरी तरह साफ पार नहीं कर जाते। फिर भी यदि, कोई अप्रत्याशित हालत उसकी नजर से गुजरती है, जिससे खतरे की सम्भावना है, वह रोक हाथ सिगनल दिखायेगा और लोको पायलट का ध्यानाकर्षण चिल्लाकर और इशारे से करेगा।

स. नि. 3.51.04— सिगनलों और कांटा-गियरों की मरम्मत, नवीकरण अथवा संस्थापन :

किसी स्टेशन पर, जब सिगनलों और कांटा-गियरों की मरम्मत, नवीकरण, जीर्णोद्धार अथवा संस्थापन से संबंधित कोई काम करना आवश्यक है, चाहे वह अन्तर्पाशित है अथवा गैर-अन्तर्पाशित, जिससे गाड़ियों के संरक्षा कार्यचालन में खतरा पैदा हो, तो सिगनल विभाग/सिविल इंजीनियरिंग विभाग का प्रभारी अधिकारी फार्म एस एण्ड टी/डी एन (सिगनल एवं दूर संचार अधिकारी द्वारा) फार्म संख्या टी- 351 पर "डिस्कनेक्शन नोटिस" और/अथवा लिखित मेमो (इंजीनियरिंग अधिकारी द्वारा तैयार कर स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर "डिस्कनेक्शन नोटिस"/लिखित मेमो की रिकार्ड पर्ची पर उसका हस्ताक्षर प्राप्त कर लेगा। ऐसे स्टेशनों पर जहाँ केवल स्विचमैन ही होता है, 'डिस्कनेक्शन नोटिस' स्विचमैन को दी जायेगी और उनका हस्ताक्षर प्राप्त

कर लिया जायेगा। सिगनल/सिविल इंजीनियरिंग का प्रभारी "डिस्कनेशन नोटिस" की अभिस्वीकृति मिलने तक किसी भी सिगनल अथवा काँटा-गियर में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

यदि किसी गाड़ी के आने जाने के लिये सिगनलों को पहले से 'आफ' किया जा चुका है, तो स्टेशन मास्टर अथवा स्विचमैन अपना हस्ताक्षर नहीं देगा जब तक कि 'डिस्कनेशन नोटिस' में लिखित सिगनलों और काँटों पर कथित गाड़ी साफ न आ गई हो/से पार न कर गई हो अथवा यदि गाड़ी के लिये 'लाइन क्लियर' दी गई है, तो तब तक, जब तक कि गाड़ी कथित सिगनलों और काँटों को पार न कर गई हो।

'डिस्कनेशन' नोटिस/लिखित मेमों को रिकार्ड पर्ची पर हस्ताक्षर के तुरन्त पश्चात् स्टेशन मास्टर/स्विचमैन लाल स्याही से सतर्कता आदेश रजिस्टर, गाड़ी सिगनल रजिस्टर के अभ्युक्ति कॉलम एवं स्टेशन डायरी में उसकी प्रविष्टि कर देगा और नोटिस/लिखित मेमों को एक अलग रजिस्टर में रखेगा जो उस कार्य के लिए विशेष रूप से रखा गया है।

स्टेशन मास्टर अपने प्राइवेट नम्बर से समर्थित उन सिगनलों और/अथवा काँटों के विवरण की सूचना स्टेशन के दोनों छोर के ड्यूटी पर तैनात स्विचमैन/केबिनमैन को देगा, जिनकी मरम्मत, जीर्णोद्धार, नवीकरण अथवा उसमें किसी प्रकार का हस्तक्षेप होना है। स्विचमैन/केबिनमैन प्राइवेट नम्बर के समर्थन सहित इस सूचना की अभिस्वीकृति देगा और संबंधित काँटों और सिगनलों पर लीवर कॉलर रख देगा। दोनों में से किसी एक छोर का स्विचमैन गाड़ी/सिगनलिंग रजिस्टर की अभ्युक्ति कॉलम में लाल स्याही से इसके बारे में प्रविष्टि कर देगा।

स्टेशन मास्टर/स्विचमैन ब्लॉक स्टेशन और पिछले नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर द्वारा समर्थित एक संदेश जारी करते हुए गाड़ियों को अन्दर पायलट करने के लिये सभी गाड़ी एवं लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करने के लिये परामर्श देगा, यदि सिगनल एवं काँटों की मरम्मत, जीर्णोद्धार आदि उस लाइन से संबंधित है, जिससे गाड़ियों को पार करना अपेक्षित है। ब्लॉक स्टेशन और पिछले नोटिस स्टेशन से वह प्राइवेट नम्बर से समर्थित इस संदेश की अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा। उस मार्ग के, जिसपर गाड़ियों को प्रवेश कराना अपेक्षित है, सिगनल (लों) और काँटों के वियोजन की अवधि में, काँटों के क्लैम्प/स्क्रू वोल्ट कर उनपर ताले लगा दिये जायेंगे और गाड़ियाँ अन्दर पायलट की जायेंगी। उसी प्रकार बाहर जाने वाली गाड़ियों के लिये भी यही कार्यविधि अपनाई जायेगी, यदि किसी गाड़ी के लिये प्रस्थान मार्ग के प्रस्थान सिगनल और कोई काँटें सम्बन्धित हैं फिर भी किसी अन्तर्पाशित स्टेशन पर, लीवरफ्रेम के जीर्णोद्धार के दौरान अथवा गैर-अन्तर्पाशन के लिये जब कोई विशिष्ट विशेष अनुदेश जारी किये जाते हैं, तो गाड़ियों के आगमन के लिये सिगनल को 'आफ' किया जा सकता है, बशर्ते की संगत काँटों को सेट तथा क्लैम्प कर उनपर ताले लगा दिये जाते हैं। स्टॉप सिगनल के फुट पर हाथ सिगनल दिखाने के लिए एक कुशल रेल कर्मचारी को भी तैनात किया जाएगा। सिगनल कर्मचारी इस बारे में टी-351 में एस एण्ड टी/डी एन में इसका उल्लेख करेंगे और काँटों को वांछित स्थिति में सेट करने में यातायात कर्मचारियों की सहायता करेंगे। यातायात कर्मचारी क्लैम्प और ताले लगाने के लिये जिम्मेदार होंगे।

काम के पूरा हो जाने पर सिगनल एवं दूर-संचार/सिविल इंजीनियरिंग विभाग का प्रभारी अधिकारी "पुनर्योजित नोटिस" (मेमों का संगत अंश (हरे बैंड के साथ) स्टेशन मास्टर/स्विचमैन को सौंप देगा और 'पुनर्योजित नोटिस' की रिकार्ड पर्ची पर उसका हस्ताक्षर प्राप्त कर लेगा।

स्टेशन मास्टर अथवा स्विचमैन 'वियोजन नोटिस' की रिकार्ड पर्ची पर तब तक हस्ताक्षर नहीं करेगा जबतक कि वह सिगनलों एवं काँटों की जाँच नहीं कर लेता है और इस तथ्य से सन्तुष्ट नहीं हो जाता कि वे अच्छी कार्यचालन स्थिति में हैं।

तत्पश्चात्, वह सतर्कता आदेश में की गई प्रविष्टि को रद्द कर गाड़ी सिगनलिंग रजिस्टर और स्टेशन डायरी में इसके बाबत प्रविष्टि कर देगा। तत्पश्चात् स्टेशन मास्टर (जहां दोनों छोरों पर केबिनों का प्रावधान हो, वहां) स्वीचमैन/केबिनमैन को ब्लॉक स्टेशन, पीछे वाले नोटिस स्टेशन को प्राइवेट नम्बर के अन्तर्गत एक संदेश के माध्यम से, कार्य समाप्त हो जाने की सूचना देंगे। कार्य पूरा होने के बाद एस एण्ड टी/सिविल इंजी. विभाग के प्रभारी पुनर्योजन नोटिस/लिखित मेमो देंगे और विशेष रूप से इस प्रयोजन के लिए रखे गए रजिस्टर में इस बाबत प्रविष्टि करेंगे।

स. नि. 3.51.05— केबिन के अन्दर अन्तर्पाशित गियरों की सफाई और तेल डालने के लिये सिगनल एवं दूर-संचार अनुरक्षकों को चाभी देते समय स्टेशन मास्टर/स्विचमैन एक रजिस्टर में उसका हस्ताक्षर प्राप्त कर लेगा जो कि स्टेशन अथवा केबिन में रखा जायेगा । सिगनल अनुरक्षक, गाड़ी को सिगनल दे देने पर अपेक्षित होने पर भी किसी प्रकार की जाँच नहीं करेगा, जबतक कि गाड़ी सिगनल न पार कर जाये और इसके बाद स्टेशन मास्टर अथवा केबिनमैन की राय से करेगा।

स. नि. 3.51.06

- (क) जब कोई चालू लाइन, स्थिर भार (स्टेबुल्ड लोड) मालडिब्बा, सवारी यान या किसी गाड़ी से, जिसे पार करनी है, या जिसे किसी गाड़ी से प्राथमिकता देनी है या किसी गाड़ी के, स्टेशन पर तुरन्त पहुँचने के बाद, आदि के कारण अवरुद्ध है, तो दोहरी लाइन वाले खण्ड में पीछे और इकहरी लाइन वाले खण्ड में दोनों ओर उक्त अवरुद्ध लाइन के लिए काँटे लगा दिये जायेंगे, सिवाय उस स्थिति के जब उस लाइन पर शंटिंग या कोई अन्य संचलन (मूवमेंट) करने की जरूरत हो।
- (ख) यदि किसी स्टेशन पर सभी लाइनें अवरुद्ध हो, और जब लाइन-क्लियर किसी गाड़ी को दे दिया गया हो, तो उस लाइन के लिए जिसपर स्थिर भार (स्टेबुल्ड लोड) हो या जिसपर कोई मालगाड़ी खड़ी हो, काँटे इस क्रम में लगाये जायेंगे ताकि दुर्घटना होने पर हताहतों की संख्या न्यूनतम हो। यदि सभी लाइनों पर सवारी गाड़ियाँ खड़ी हों तो लूप लाइन के लिये काँटे आनेवाली गाड़ियों के गति को नियंत्रण करने के लिये लगाये जायेंगे ताकि दुष्परिणाम/हताहत न्यूनतम हो। ऐसा करते समय, उस लूप के लिये जिसपर यदि कोई गाड़ी खड़ी हो ओर जिसके इंजन को मुँह आनेवाली गाड़ी की दिशा में हो, काँटे (प्वायन्ट्स) लगाये जायेंगे बनिस्पत, उस लूप के लिये, जिसपर खड़ी किसी गाड़ी के सवारी डिब्बे को टक्कर लगने की स्थिति में आघात लगेगा।
- (ग) पूर्वोपायों (प्रिकाशन) स.नि. 5.04.01 तथा 5.23.01 में निहित पूर्वोपायों के अतिरिक्त भी किया जायेगा।

ड. हाथ सिगनल

3.52. हाथ सिगनलों का प्रदर्शन :-

- (1) हरे और लाल स्लाइड हाथ सिगनल पकड़ने वाला बर्दी में होना आवश्यक है। सभी हाथ सिगनल इन नियमों में निर्धारित रूप में, दिन के समय झंडी या हाथ दिखाकर और रात के समय बत्ती दिखाकर दिए जाएंगे।
- (2) सामान्यतः दिन में हाथ सिगनल के रूप में झंडी या झंडियों का प्रयोग किया जाएगा। हाथों का प्रयोग केवल आपात स्थिति में ही, जबकि झंडियाँ उपलब्ध नहीं हैं, किया जाएगा।
- (3) सामान्यतः रात में हाथ सिगनल लाल अथवा हरी बत्ती दिखाकर ही दिया जाएगा। लाल, बत्ती उपलब्ध न होने पर ही सफेद बत्ती को तेजी से हिलाकर उसका प्रयोग रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में किया जायेगा।
- (4) उप नियम (3) में उल्लिखित लाल अथवा हरी बत्ती या तो स्थिर अथवा फ्लैशिंग टाइप की हो सकती है।

स.नि. 3.52.01— झण्डी, डण्डों के सिरे पर, लाल और हरे, अलग-अलग लगे रहेंगे।

स.नि. 3.52.02— हाथ सिगनल बत्तियों में लाल और हरे स्लाइड की व्यवस्था एक ही प्रकार की होगी।

- (i) बत्ती को सामने रख कर पकड़े रहने के समय हरे स्लाइड को बायीं ओर लाल स्लाइड को दायीं ओर रहना चाहिए। बत्ती का इस्तेमाल करने वाला सेवक यह अवश्य देखेगा कि स्लाइड अपनी सही स्थिति में हैं।
- (ii) स्लाइडों, बर्नरों बत्तियों और रिफ्लेक्टरों के प्रभावी ढंग से काम करने के उद्देश्य से हाथ सिगनल बत्तियों को रोज साफ किया जाना चाहिये।

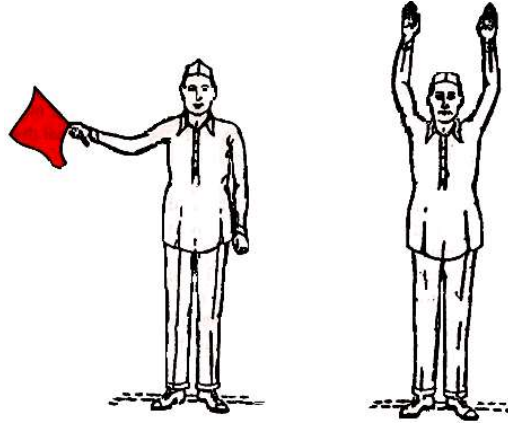
3.53. रोक (स्टाप) हाथ सिगनल :-

संकेत :

“ एकदम रूक जाओ ”

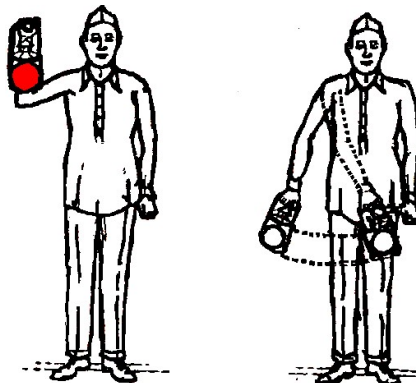
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिये गये रूप में, लाल झंडी दिखाना या दोनों भुजाओं को सिर के ऊपर उठाना —



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



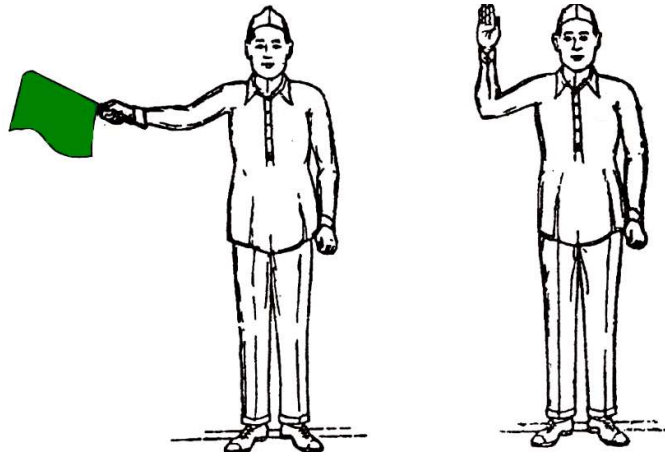
3.54. 'आगे बढ़ो' हाथ सिगनल :-

संकेत :

आगे बढ़ो

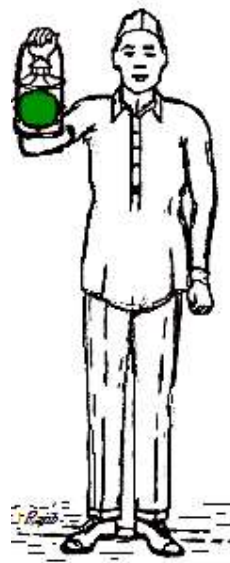
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी झंडी को हाथ में स्थिर पकड़ना या अपनी एक भुजा को स्थिर रखना —



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में हरी बत्ती को हाथ में स्थिर रखना —

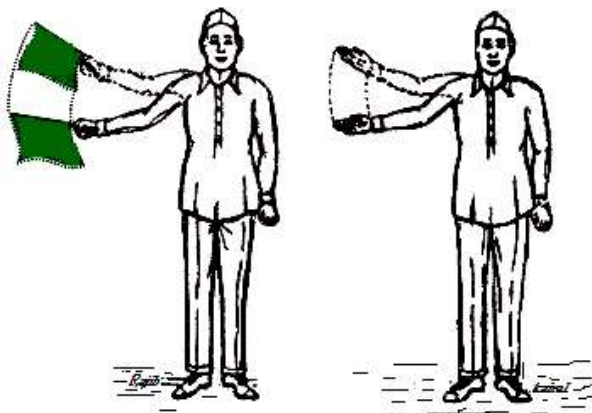


3.55. सतर्कता से “आगे बढ़ो” हाथ सिगनल :-

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

दिन में प्रदर्शन विधि :

चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी झंडी को ऊपर नीचे हिलाना या उसी प्रकार एक भुजा को हिलाना —



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए 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) हाथ सिगनल दिखाया जाएगा।

3.56. शंटिंग के लिए हाथ सिगनल —

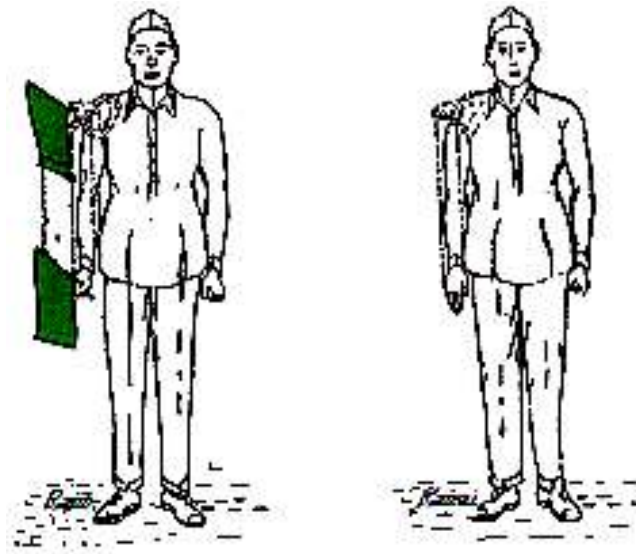
रोक (स्टॉप) हाथ सिगनल के अतिरिक्त, शंटिंग कार्य के लिए निम्नलिखित हाथ सिगनलों का प्रयोग किया जाएगा, अर्थात् —

(क) संकेत :

‘सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ’

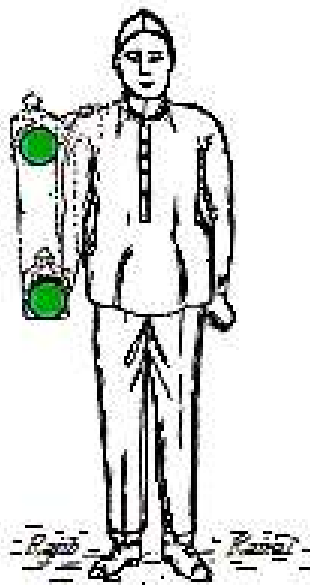
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में हरी झंडी या भुजा को धीरे-धीरे ऊपर नीचे हिलाना :



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में हरी बत्ती को धीरे-धीरे ऊपर-नीचे हिलाना :

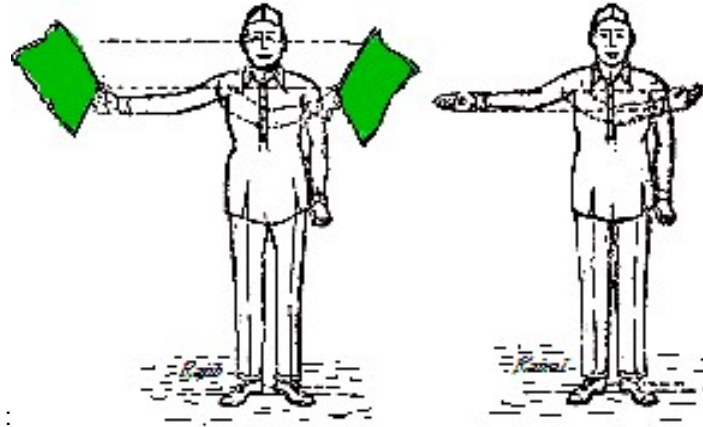


(ख) संकेत :

‘सिग्नल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो’

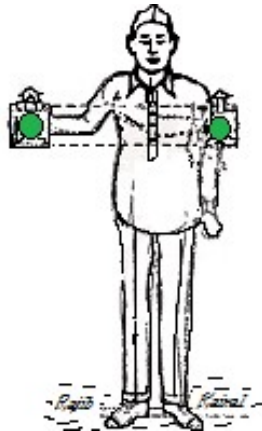
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में हरी झण्डी या भुजा को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना —

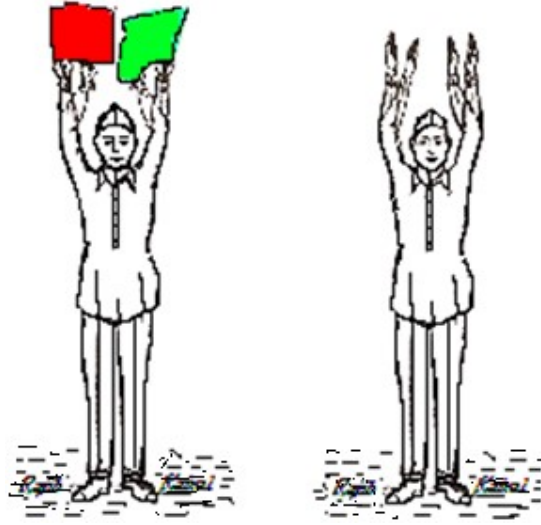


नोट : 'सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ' और 'सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो' के लिए हाथ सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिखाए जाएंगे जब तक कि, यदि रोकना है तो 'रोक' (स्टाप) हाथ सिगनल नहीं दे दिया जाता है।

(ग) संकेत : 'गाड़ी जोड़ने (कपलिंग) के लिए धीरे बढ़ो'

दिन में प्रदर्शन विधि :

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी बत्ती को सिर से ऊपर उठाना और कलाई को मोड़ते हुए हिलाना :



स.नि. 3.56.01— शंटिंग सिगनल स्टेसन मास्टर, गाड़ी के गार्ड/सहायक गार्ड, शंटिंग जमादार अथवा प्वाइंट्समैन अथवा किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा दिया जायेगा। विरोधी सिगनलों को परिहार्य करने के लिये एक समय में केवल एक ही ऐसा व्यक्ति लोको पायलट को स्पष्ट देखने वाले सिगनल प्रदर्शन में किसी गाड़ी अथवा इंजन की शंटिंग को नियंत्रित करेगा।

स.नि. 3.56.02 — किसी भी व्यक्ति द्वारा लाल अथवा “स्टॉप” हाथ सिगनल दिये जाने पर इससे अन्य समस्त सिगनलों का अधिलंघन हो जाता है और इस खतरे के निशान से परे किसी प्रकार के चालन में रुकावट हो जाती है।

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

3.58. हाथ सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना —

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

च. पटाखा सिगनल

3.59. पटाखा सिगनलों का वर्णन :— पटाखा सिगनल जिन्हें पटाखा या कुहासा सिगनल भी कहते हैं, वे साधन हैं जो रेल की पटरियों पर लगाए जाते हैं और जब इंजन या कोई अन्य वाहन उन पर से गुजरता है तो ये जोर के धमाके के साथ फटकर लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करते हैं।

3.60. पटाखों के प्रयोग की विधि :—

- (1) पटाखे का प्रयोग करने के लिए उसे पटरी पर इस प्रकार रखा जाएगा कि उसका लेबल या छाप ऊपर की ओर रहे और उसकी बत्तियाँ रेल की पटरी के शीर्ष भाग में लपेट कर उसे जमा दिया जाएगा।
- (2) मिश्रित गेज पर पटाखे उस पटरी पर, जो दोनों गेजों में प्रयोग होती है या प्रत्येक गेज की एक-एक पटरी पर रखे जाएंगे।

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

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

स.नि. 3.61.01— कुहासे के समय ट्रेन संचालन कुहासे के समय — सावधानियाँ (सं.पर्वी.सं.109 जोड़ा गया)

- 1) कुहासे से बचने हेतु उपकरण का प्रावधान — कुहासे के मौसम में अगर उपलब्ध हो तो कुहासा प्रभावित क्षेत्र से गुजरने वाली हर इंजन में कुहासे से बचने के लिए उपकरण प्रदान की जानी चाहिए। पैरा 5(i) में निर्धारित शर्तों के अनुसार जिन स्थानों पर वितरित किया जाता है जहाँ कुहासा से बचने हेतु विश्वसनीय उपकरण उपलब्ध हो और चालू अवस्था में हो वहां पटाखा नहीं रखा जाएगा।
- 2) स्वचालित सिगनलिंग प्रणाली में संशोधन :- संशोधित स्वचालित सिगनलिंग प्रणाली प्रारंभ करने के लिए जी आर 9.01 (3) और (4) और जी आर 9.03 (3) और (4) और जी आर 5.18 का सख्ती से पालन किया जाना चाहिए।
- 3) एस टी सी / जेड आर टी आई आदि में जो 15 दिसम्बर से 31 जनवरी के बीच में किया जाना अपेक्षित है उनका पी एम ई / रिफ्रेशर ट्रेनिंग और लोको पायलटों/सहायक लोको पायलटों और गार्डों के अन्य सुरक्षा/प्रचार कोर्स को 15 दिसम्बर तक पूरा कर लेना होगा। विशेष रूप से कुहासे के समय स्थायी ड्यूटी पर तैनात सभी कर्मिंदल (लोको पायलटों, सहायक लोको पायलटों एवं गार्डों) को ट्रेन वर्किंग के लिए उपयोग किया जाएगा। साथ ही साथ कुहासे के समय लोको/कर्मिंदल/रेल लिंक्स की समीक्षा की जानी चाहिए।
- 4) दृश्यता जाँच वस्तु (वीटीओ):-
 - (i) वीटीओ के माध्यम से एसएम/एसएम को दिशा दिखाने के लिए दृश्यता की पर्याप्तता की जांच की जाती है ताकि वह निश्चित कर सके कि डेंटोनेटर्स कब लगाना है ताकि आने वाले स्टॉप सिगनल के स्थान की चेतावनी देने के लिए वह लोको पायलट को बता सके कि पटाखा कहाँ लगाना है।
 - (ii) सेमाफोर सिगनलिंग और दो सीएलएस संकेतों के लिए वीटीओ :-

जी आर 3.61/(2)(वी) में परिभाषित वीटीओ स्टार्टर सिगनल (जहाँ उपस्थित रहती है) की लाई (अथवा दिन में हाथ भी हो सकता है) अथवा होम सिगनल की बैक लाइट भी हो सकती है । ऐसी स्थिति में, साधारण तौर पर वीटीओ को स्थान के 300–350 मीटर पर लगाया जाता है जहाँ से इसे स्टेशन मास्टर द्वारा देखा जा सके । कुहासे या घने मौसम के दौरान जब वीटीओ को स्टेशन मास्टर देख न पाए तो समझना चाहिए कि कुहासा छा चुका है ।

नोट :- पटाखा को रखने के लिए स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम में परिभाषित दृश्यगत जॉच वस्तु, से निर्णय लिया जाता है कि स्टेशन के प्रत्येक छोर पर किस प्रकार के पटाखे लगाए जाएंगे।(जंक्शन स्टेशनों के लिए दो से ज्यादा वीटीओ भी हो सकते हैं ।)

(iii) विभिन्न पहलू के कलर लाइट सिगनलिंग के लिए निर्धारित वीटीओ :-

(क) जिन स्टेशनों पर एम ए सी एल एस है, जहां पर स्टेशन मास्टर निर्धारित वीटीओ देखने के लिए खड़ा होगा । वहां नामित छोर से 180 मीटर की दूरी पर निर्धारित वीटीओ रखा जाएगा ।

(ख) जब निर्धारित वीटीओ घना कुहासा के दौरान 180 मीटर या उससे अधिक दूरी तक स्टेशन मास्टर को न दिखे, तो जी आर 3.61(2)(ए)के अनुसार वह अपना विवेक इस्तेमाल नहीं करेगा, बल्कि वह लोको पायलट को चेतावनी देने के लिए विस्फोटक लगवाने की व्यवस्था करेगा यदि इन अनुदेशों में अन्यथा निर्दिष्ट न हो तो ।

नोट :- जहाँ से स्टेशन मास्टर खड़े होकर साधारण तौर पर निर्धारित वीटीओ को देख सकेंगे उस स्थान से 180 मीटर दूरी पर एमएसीएलएस क्षेत्र(जिन स्टेशनों पर पटाखों को रखने की अनुमति है) में एक दृश्यगत जॉच वस्तु होनी चाहिए ।

(iv) लिखित शर्तों के अनुसार जब वीटीओ (अथवा निर्धारित वीटीओ) स्टेशन मास्टर को नहीं दिख रही है, तो वह निम्नानुसार कार्रवाई करेगा :-

(क) सुनिश्चित करेगा कि सिगनल रात और दिन में भी सिमाफोर सिगनलिंग सेक्शन में प्रकाशित होते रहे जब कुहासे में दृश्यतः क्षीण हो और वीटीओ भी प्रकाशित हो रहा हो ।

(ख) ट्रेन को लाइन क्लियर देने से पहले वीटीओ को देखें ।

(ग) अगर किसी स्थिति में निर्धारित वीटीओ नजर न आए तो निम्नीलिखित कार्रवाई की जाए :-

पैरा 5(i)के अन्तर्गत निर्धारित पहली स्टॉप सिगनल से 270–280 मीटर की दूरी पर पटाखे सहित फौग सिगनल मैन को पटाखे रखने के लिए नियुक्त किया जाए ताकि वह पहले से ही आती हुई ट्रेन के लोको पायलट को इस स्थान के सिगनल के बारे में सूचित कर सके ।

* इंजीनियरिंग विभाग फौग सिगनलमैन उपलब्ध कराने की पूरी कोशिश करेंगे ।

* आती हुई ट्रेन के लिए लाइन क्लियर देने के बाद गैर-पृथक लाइन से कोई शंटिंग नहीं की जा सकती है ।

(घ) जीआर 5.18 के तहत प्रावधान को सख्ती से पालन किया जाए और जिन स्टेशनों पर इस क्षेत्र में ट्रैक सर्किटिंग नहीं है, उन स्टेशनों पर एडवांस स्टार्टर तक, जहाँ ये मौजूद है, स्टार्टर से आगे अथवा मध्यवर्ती स्टार्टर सिगनल से आगे कोई ट्रेन नहीं होनी चाहिए ।

(5) पटाखों को रखने की जरूरत :-

- (i) जहाँ पटाखों को रखने की जरूरत है :- निम्नलिखित वर्णनासुर पटाखों को प्रथम स्टॉप सिगनल से 270 मीटर दूर पर रखा जाए :-
- (क) "ए" श्रेणी के स्टेशनों पर जहाँ वार्नर उपलब्ध है - पटाखों को होम सिगनल के नजदीक लगाया जाए, वार्नर के पास नहीं ।
- (ख) "बी" श्रेणी के स्टेशनों पर जहाँ लोअर क्वाड्रेंट सिगनल है - आउटर सिगनल के नजदीक पटाखों को रखा जाए ।
- (ग) मल्टीपल एसपेक्ट सिगनलिंग जहाँ सिंगल डिस्टेंट सिगनल उपलब्ध हो - पटाखों को होम सिगनल के नजदीक रखा जाए ।

नोट :- उन्हीं स्टेशनों में फौग सिगनल पोस्ट को उपलब्ध कराना चाहिए जहाँ पटाखोंको लगानेकी जरूरत हो ।उपरोक्त स्थिति (यों) को देखते हुए ऐसे पदों को उपयुक्त स्थान पर शिफ्ट किया जा सकता है ।

- (ii) कहाँ पटाखों को लगाने की आवश्यकता नहीं है :-

निम्नलिखित परिस्थितियों में लोको पायलट को 'स्टॉप सिगनल का लोकेशन' इंगित करने के लिए पटाखा लगाना आवश्यक नहीं है ।

- (क) उन खण्डों पर जहाँ इंजनों को विश्वसनीय कुहासा सुरक्षा उपकरण उपलब्ध कराया गया हो ।
- (ख) जहाँ पर्याप्त मात्रा में पूर्व चेतावनी उपलब्ध हो, अर्थात् वे स्टेशन जहाँ डबल डिस्टेंट सिगनल की व्यवस्था दी गई हो ।
- (ग) जिस स्टेशन सेक्शन में अधिकतम गति सीमा 15 किमी. प्रति घण्टा की अनुमति हो, उन स्टेशनों पर भी जहाँ पूर्व चेतावनी सिगनल उपलब्ध नहीं हो परन्तु चेतावनी बोर्ड मौजूद हों ।
- (घ) जिस सेक्शन में गति सीमा 50 किमी प्रति घंटा से कम हो (लेकिन 15 किमी प्रति घण्टा से अधिक हो और स्टेशन का प्रथम सिगनल स्टॉप सिगनल नहीं हों,
- (ङ.) स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में
- (च) गेट सिगनल पर ।
- (छ) प्रस्थान सिगनल पर ।
- (ज) ऐसे स्थानों पर जहाँ ट्रैंक/ओएचर्ड/सिगनल के अनुरक्षण के कारण अस्थायी रूप से गति प्रतिबंध लागू किया गया हो ।

- (6) लोको पायलट द्वारा ली गई सावधानियां :- अनुसार कुहासे के दौरान लोको पायलट ट्रेन की गति के सम्बन्ध में निम्नलिखित कार्रवाई करेगा -

- (i) कुहासे के दौरान अगर लोको पायलट को लगता है कि कुहासे के कारण सामने की दृश्यता में रुकावट आ रही है, तो वह ट्रेन को उसी गति में चलाएगा जिसे वह नियंत्रित कर सके और तैयार रहे कि गाड़ी को आगे आने वाली किसी बाधा से दूर गाड़ी को रोक सके , और किसी भी स्थिति में यह गति 60 किमी प्रति घण्टा से ज्यादा नहीं होनी चाहिए । हालांकि कुहासे/घनघोर मौसम में ट्रेनों की गति को 75 किमी प्रति घण्टा बढ़ाया जा सकता है बशर्ते कि लोको में कुहासा नियंत्रण उपकरण उपलब्ध हो और लोको पायलट के निर्णय पर निर्भर करता है ।
- (ii) लेबल क्रॉसिंगों पर आने वाली गाड़ी के बारे में गेटमैन (जहाँ उपलब्ध हो) और रोड उपभोक्ता को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट को निरन्तर सीटी बजाती रहनी चाहिए ।
- (iii) स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में उपरोक्त विषय (i) में उल्लिखित गति लोको पायलट के विवेक पर निर्भर करेगा और निम्नलिखित के अनुसार इससे ज्यादा नहीं बढ़ेगा :-

(क) "हरे रंग" पर स्वाचालित स्टॉप सिगनल को पास करने के बाद, गति 75/60 किमी प्रति घण्टे से ज्यादा नहीं होनी चाहिए ।

(ख) "डबल पीले रंग" पर स्वाचालित स्टॉप सिगनल को पास करने के बाद, गति 30 किमी प्रति घण्टे से ज्यादा नहीं होनी चाहिए ।

(ग) "पीले रंग" पर स्वाचालित स्टॉप सिगनल को पास करने के बाद, लोको पायलट नियंत्रित गति से गाड़ी को ले जाएगा ताकि अगले स्टॉप सिगनल पर वह गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहे ।

(उपरोक्त स.नि. 3.78.04 को बदल दिया गया है पर्ची सं. 03)

उपरोक्ते संशोधन में 102 में मद सं. 6 बदल गया है शेष वही है ।

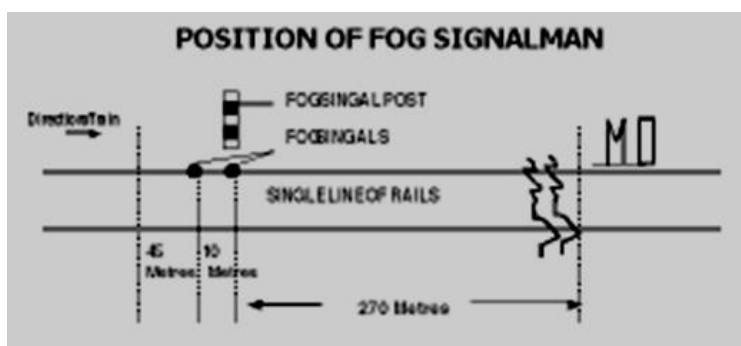
(7)(क) जी आर 4.16 (1)(बी) के अन्तर्गत दी हुई कुहासे के मौसम में, दिन हो या रात अंतिम वाहन जॉच उपकरण को इंगित करने के लिए चमकती लाल बत्ती को प्रदर्शित करने वाली अनुमोदित डिजाइन वाला रेड टेल लैम्प प्रदान किया जाना चाहिए और अंतिम वाहन में लगाना चाहिए ।

(ख) वर्किंग टाइम टेबल या कार्ड को आसानी से ले जाने के लिए प्रत्येक स्टेशन के पहले स्टॉप सिगनल लोकेशन किमी चार्ट को लोको पायलट को प्रदान किया जाना चाहिए ।

(ग) 'साइन ऑन' के दौरान लॉबी में उपस्थित कर्मी दल और गार्ड को मौजूदा कोहरे की स्थिति बता देनी चाहिए ।

(घ) फॉगी या घनघोर मौसम में या धूल की आंधी में जब स्टेशन सिगनल दिख नहीं रहा हो, ऐसी स्थिति में ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन सिगनल प्रकाशित हैं, और तब वह दो प्रशिक्षित व्यक्तियों को फॉग सिगनल मैन के रूप में कार्य करने के लिए, प्रत्येक दिशा में एक-एक को फॉग सिगनल पोस्ट के पास भेजेगा जो प्रत्येक स्टेशन से प्रथम स्टॉप सिगनल से 270 मीटर पीछे (अर्थात् बाहरी) स्थापित किए गए हैं ।

(ङ) इनमें से प्रत्येक व्यक्ति के पास 24 पटाखा सिगनल उपलब्ध कराया जाएगा या विशेष अनुदेशों के अंतर्गत निर्धारित कम संख्या हो सकती है। फॉग सिगनल मैन जब सिगनल पोस्ट के पास पहुंचे हों, रेल पर 10 मीटर अलग दो फॉग सिगनल रखेगा ताकि इंजन के पहिया के नीचे पटाखा फटेगा जो लोको पायलट को आगाह करेगा कि स्टेशन के आउटर अथवा होम सिगनल के निकटता को आगाह करेगा जैसा भी मामला हो। फॉग सिगनल पोस्ट, फॉग सिगनल और फॉग सिगनल पोस्ट आरेख में दिखाया गया है –



(च) रेल्स के उपर बैठाए गए डेटोनेटिंग (फॉग) सिगनल के उपर से प्रत्येक ट्रेन के गुजरने के बाद फॉग सिगनलमैन तत्काल ही नया डेटोनेटर लगाएगा और उपयोग में आए सेल्स को संग्रह कर लेगा।

(छ) प्रत्येक प्रशिक्षित व्यक्ति जिन्हें फॉग सिगनल के साथ बाहर भेजा गया हो, वे जलता हुआ हैंड सिगनल बत्ती साथ में लिए रहेंगे। फॉग सिगनलमैन लाइन पर किसी भी प्रकार के व्यवधान से सतर्क रहेंगे, व्यवधान होने पर नियम 3.53 के अनुसार जिस दिशा से गाड़ी आ रही हो या आने की उम्मीद हो, स्टॉप हैंड सिगनल

दिखाएगा। सिगल/डबल लाइन खंड पर स्टेशन छोड़ रही ट्रेन के लिए पटाखे को रखने वाले निर्धारित फॉग सिगनलमैन लोको पायलट को सफेद लाइट दिखाएगा।

(ज) ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर के लिए तत्काल यह आवश्यक होगा कि वह एसआर 3.61(घ) के अनुसार कार्रवाई करते हुए तत्काल ऑफ ड्यूटी वाले दो चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों को बुलाए। ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर बुलाए गए दो ऑफ ड्यूटी कर्मचारी को या ड्यूटी पर पहले से मौजूद कर्मचारी को यह देखने के लिए कि सिगनल प्रकाशमान है या नहीं तथा फॉग सिगनल में प्रशिक्षित दो व्यक्तियों को स्टेशन सीमा के दोनों छोर पर भेजे या वह इनसे कार्य ले सकता है, उपलब्ध गैंगमैन जिसे एसएसई/एसई/जेई रेल पथ के बारे में बताया गया हो, परंतु किसी भी घटना में प्रशिक्षित फाग सिगनल स्टाफ को फॉग सिगनल पोस्ट पर भेजा जाता है, वह रेलवे का नियमित कर्मचारी हो और “एवजी” या “नैमित्तिक” मजदूर न हो।

(झ) उप नियम (ज) में निहित प्रक्रिया में यह उल्लेख है कि आपातकाल में ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर द्वारा कार्रवाई की जाएगी।

मंडल रेल प्रबंधक उन स्टेशनों के नाम नोटिफाई करेंगे जहां लगातार फॉग होता है, ऐसे (या अगर यह संख्या उपलब्ध न हो) प्रति स्टेशन पर एक या दो गैंगमैन एसएसई/एसई/जेई (रेलपथ) द्वारा नियुक्त किए जाएंगे और फॉग सिगनलमैन के रूप में कार्य करने के लिए इन्हें जानकारी दी जाएगी। ये सभी चार कर्मचारी (चतुर्थ श्रेणी) पूर्ण रूप से फॉग सिगनलमैन के रूप में कार्य करने के लिए प्रशिक्षित होंगे तथा ये रेलवे के नियमित कर्मचारी होंगे तथा एवजी एवं नैमित्तिक मजदूर नहीं होंगे। ये चार कर्मचारी अंतरायिक (इन्टरमिटेंट) रूप से ड्यूटी पर रहेंगे, एक स्टेशन के प्रत्येक छोर पर ड्यूटी पर रहेगा और दो स्टेशन पर रेस्ट में रहेंगे। प्रत्येक तीन घंटे ड्यूटी पर तथा तीन घंटे ऑफ ड्यूटी रहेंगे। चार कर्मचारी जो फॉग सिगनलमैन के रूप में प्रशिक्षित हैं, इन्हें दो या इससे अधिक स्टेशन के चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के द्वारा स्टेशन पर बदले जाएंगे और इंजीनियरिंग गैंग से एक या दो अस्थायी व्यक्ति, जो नियमित (स्थायी) होंगे, उन्हें वापस ले लिया जाएगा।

(i) दोहरी लाइन स्टेशन पर अगर माह में सात दिन कुहासा रहता है, इसे लगातार कुहासा वाला समझा जाएगा और अलग से फॉग सिगनलमैन की नियुक्ति की जाएगी। अगर कुहासा माह में सात दिन से कम होता है, स्टेशन मास्टर उप नियम (एच) के अनुसार कार्य करेगा। इस उद्देश्य के लिए कार्य में लिए गए ऑफ ड्यूटी कर्मचारियों को ओवर टाइम दिया जाएगा।

(ii) इकहरी लाइन स्टेशनों पर जहां स्टेशन पोर्टरों को टोकन भी सुपुर्द करना पड़ता है, मंडल संरक्षा अधिकारी फॉग और महीना के दिनों की जांच करेंगे जिससे समस्त कार्यों पर विचार करने पर यह मालूम होगा कि अलग से फॉग सिगनलमैन की आवश्यकता होगी या नहीं। अगर सप्ताह में एक या दो दिन या इससे कम अवधि में कुहासा दिखता है, अलग से फॉग उप नियम (ज) में वर्णित प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

(ट) शाखा लाइन पर या ऐसे खंड जहां यातायात हल्का हो, जिसके बनिस्पत प्रत्येक फॉग सिगनल पर फाग सिगनलमैन लगातार ड्यूटी पर रहता हो, एक फॉग सिगनलमैन को प्रत्येक ट्रेन के लिए पटाखा लगाने हेतु भेजा जा सकता है। यह प्रक्रिया सिर्फ विशेष अनुदेशों के तहत अपनाई जा सकती है। ऐसे मामले में किसी ट्रेन के लिए विलयर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि ट्रेन स्टेशन से छूटने के 30 मिनट पहले ही फॉग सिगनलमैन को भेज न दिया जाए।

(के) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि उपयोग में लाए गए फॉग सिगनलों के बदले नए फॉग सिगनलों की आपूर्ति बंद की जाए।

(ठ) प्रत्येक स्टेशन पर एक स्टेशन डेटोनेटर रजिस्टर, इन फार्म ओपी/टीआई 124 (जैसा निर्धारित है) का अनुरक्षण किया जाए जिसमें फाग सिगनलमैन ऑन ड्यूटी का नाम, ड्यूटी की अवधि, पटाखों का स्टॉक,

प्रत्येक के साथ बाहर भेजे गए पटाखों की संख्या का विवरण लिखा जाए। फॉग सिगनलमैन प्रत्येक ट्रेनों की संख्या जिनके नीचे डेटोनेटर का विस्फोट हुआ, काम में आए पटाखों की संख्या और उपयोग किए गए डेटोनेटरों के कसेज (उनकी संख्या भी जो फटे नहीं) प्रत्येक बार ड्यूटी से लौट कर ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को सौंपे।

(ड) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर सभी लोगों को जो स्टेशन पर नियुक्त और/या पदस्थापित हैं, उनको डेटोनेटर लगाने की प्रक्रिया व्याख्या करके बताएंगे और स्वीकृति के रूप में कि उन्होंने प्रक्रिया समझ लिया है, उनके हस्ताक्षर या अंगूठा का छाप स्टेशन डेटोनेटर रजिस्टर में प्राप्त कर लें ताकि यह स्पष्ट हो जाए कि ट्रेनों के फॉग सिगनलिंग से संबंधित नियम समझे गए हैं।

फॉग सिगनलिंग से संबंधित अनुदेश एसआर 3.64.7 में निहित है।

(ढ) गति प्रतिबंध के ऐसे मामलों में जैसे कि लाइन की मरम्मत हो रही है या कोई इंजीनियरिंग का कार्य हो रहा है, अगर घना कुहरा या तूफानी मौसम हो रहा हो जिससे कॉशन इंडिकेटर की दृश्यता की दूरी 180 मीटर से कम हो गई हो। चाहे दिन हो या रात हो, एसएसई/एसई/जेई/(रेलपथ) या संबंधित गैंग मेट रेल लाइन पर दो डेटोनेटर लगवाने के लिए तत्काल प्रभाव से नियमित गैंगमेन की व्यवस्था करेंगे, 270 मीटर की दूरी में 10 मीटर पहले कॉशन इंडिकेटर के पीछे, प्रत्येक दिशा में और जब तक प्रत्येक ट्रेन के पास होने पर इसे फिर से लगाया जाए जब तक दृश्यता साफ न हो जाए।

3.62. अवरोध होने पर पटाखे लगाना :-

- (1) जब कभी लाइन पर किसी अवरोध के कारण, किसी रेल सेवक के लिए आती हुई गाड़ियों को रोकना आवश्यक है, तो वह साफ तौर पर अपना रोक (स्टाप) हाथ सिगनल दिखाते हुए अवरोध के स्थान से 400 मीटर आगे जाएगा और वहां लाइन पर एक पटाखा रखेगा। इसके बाद वह अवरोध की जगह से 800 मीटर आगे जाएगा और वहां लाइन पर लगभग 10-10 मीटर के अन्तर से तीन पटाखे रखेगा।

परन्तु बड़ी लाइन (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 दस मीटर दूर होंगे, रखे जाएंगे।

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

3.63. लाइन पर पटाखों का पुनः रखा जाना :- लाइन पर पटाखे रखने वाला हर एक रेल सेवक इस बात का ध्यान रखेगा कि पटाखों पर से किसी गाड़ी के निकल जाने के बाद तुरन्त, यदि आवश्यक है, उनकी जगह पर पटाखे रख दिए जाएं।

3.64. पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना :-

- (1) (क) सभी स्टेशन मास्टर, गार्ड, लोको पायलट, गैंग मेट, फाटकवाले और अन्य रेल सेवक, जिन्हें रेल प्रशासन ने यह कार्य सौंपा है, अपने पास पटाखों का स्टाक रखेंगे।
(ख) रेल प्रशासन ऐसे पटाखों के प्रदाय (सप्लाय), नवीनीकरण, कालिक आवधिक (पिरिओडिकल) परीक्षा तथा निरापद अभिरक्षा (सेफ कस्टडी) के लिए और साथ ही यह सुनिश्चित करने के लिए भी जिम्मेदार होगा कि इन पटाखों का प्रयोग ठीक प्रकार से समझ लिया गया है।
- (2) पटाखों के प्रयोग से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को उनके प्रयोग का सही ज्ञान होना चाहिए और वह उन्हें तुरन्त प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

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

स.नि.3.64.01.

- (क) पटाखों का स्टॉक :- ड्यूटी के समय प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट, रेलपथ गैंग मेट, फाटक वाला, गश्तीवाला स्थिर चौकीदार, कर्षण विभाग का लाइनमैन, सिगनल/ब्लॉक अभिरक्षक के उपस्करों में 10 पटाखे वाली एक बॉक्स भी शामिल रहेगा। प्रत्येक ठेला ट्राली, मोटर ट्राली, मोटर लारी टावर वैगन 10 पटाखों वाले बॉक्स से उपस्कृत रहेंगे। प्रत्येक चाबी-मैन को 8 पटाखें दिये जायेंगे।
- (ख) मंडल रेल प्रबंधक स्टेशनों, प्रत्येक एसएसई/एसई/जेई (रेलपथ) निरीक्षकों के कार्यालयों और रनिंग-शेडों, सिरोपरि उपस्कर डिपों, ब्लॉक सिगनल निरीक्षक के कार्यालय के स्टॉक में रखे जानेवाले पटाखों की संख्या और स्टॉक की न्यूनतम संख्या, जिसे कम संख्या अनुमेय न हो, निर्धारित करेगा।
- (ग) स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड, एसएसई (लोको/कर्षण/सिरोपरि उपस्कर), एसएसई/एसई/जेई (स्थायीपथ), एसएसई/एसई/जेई (सिगनल एवं दूरसंचार) के कार्यभारी पर्यवेक्षक यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि पटाखों का स्टॉक कभी न्यूनतम संख्या से कम न होने पाये।

स.नि.3.64.02. पटाखों की आपूर्ति :-

- (क) स्टेशन मास्टर अपने मुख्यालय स्टेशन में तैनात गार्डों को, तथा नियंत्रण में काम करने वाले फाटक वालों को पटाखों की आपूर्ति करेंगे।
- (ख) एसएसई/एसई/जेई (रेलपथ) गैंग मेट, चाबी वालों, इंजीनियरी समपार फाटक वालों, पुल चौकीदारों, स्थिर चौकीदारों और गश्तीवालों को पटाखें आपूर्ति करेंगे।
- (ग) मुख्य क्रू कंट्रोलर/क्रू कंट्रोलर/एसएसई/एसई/जेई (लोको/शेड,कर्षण), (आरएस) सभी लोको पायलट को पटाखें, देंगे।
- (घ) एसएसई/एसई/जेई (सिरोपरि उपस्कर), लाइन मैन, टावर वैगन के चालक तथा अन्य अधीनस्थ कर्मचारी को पटाखों की आपूर्ति करेंगे।
- (ङ) एसएसई/एसई/जेई (सिगनल एवं दूरसंचार), अपने अधीनस्थ कार्यरत सिगनल/ब्लॉक अनुरक्षकों को पटाखों की आपूर्ति करेंगे।
- (च) ठेला-ट्राली, मोटर-ट्राली, लॉरी आदि के इस्तेमाल करने वाले अपने मण्डल रेल प्रबंधक या स्टेशन मास्टरों, एसएसई/एसई/जेई (स्थायीपथ, लोको, आरएस, उपरी उपस्कर, सिगनल एवं दूरसंचार), या मुख्यालय स्टेशन के क्रू कंट्रोलर से पटाखों की आपूर्ति प्राप्त करने की व्यवस्था करेंगे जैसा कि मण्डल रेल प्रबंधक ने निर्धारित किया हो।

स.नि.3.64.03— पटाखों की भण्डारण :-

- (क) पटाखें सावधानी पूर्वक रखें जायेंगे क्योंकि यदि इन्हें ठीक तरह से नहीं रखा गया तो इनके विस्फोट होने की सम्भावना है।
- (ख) पटाखें टिन के डिब्बों में रखें जायेंगे जिनमें इनकी आपूर्ति की जाती है। सूखी जगहों में इनका भण्डारण किया जायेगा और ईंटों की दीवारों, गीली लकड़ियों और चूना पत्थर तथा अन्य संक्रमणकारी के सम्पर्क में इन्हें नहीं रखा जायेगा और न ही इन्हें तभी अथवा वाष्प अथवा अन्य उष्णता के सामने रखा जायेगा। जिन खण्डों पर जलवायु नमी है, वहां इन बक्सों में "सिलिकाजेल" की पोटलियों की कुछ समय उपरान्त गर्म कर देना चाहिये।

- (ग) रेल लाइन पर इस्तेमाल करने के अलावे, धूप में सिगनल नहीं रखे जायेंगे, क्योंकि ऐसा करना खतरनाक हो सकता है।
- (घ) प्रत्येक टिन डिब्बे के बाहरी लेबल पर और प्रत्येक पटाखों पर स्टाम्प सहित इसके निर्माण का महीना एवं वर्ष छपा रहता है। उनपर स्टाम्प की गई तारीख के क्रम से इन पटाखों का इस्तेमाल किया जायेगा, जिनमें सबसे पुरानी तारीखों के पटाखे सबसे पहले उपयोग में लाया जाएगा। उनका भण्डारण इस क्रम में किया जायेगा ताकि सही क्रम में उन्हें तत्काल निकालने की सुविधा रहे। गैंगमैट, चाभी वाले, गैंगमैनों और गश्तीवाले जैसे इस्तेमाल करने वालों के पास पृथक टिन बक्सों में रखे गये पटाखों की व्यवस्था में भी यही नियम लागू रहेगा जहां किसी भी समय दिये गये टिन बॉक्स में निर्माण के विभिन्न तारीख वाले पटाखें हो सकते हैं।

स.नि. 3.64.04— पटाखों का उपयोग :—

- (क) उपयोग के लिए पटाखों को रेल की पटरी की शीर्ष के बीचोबीच लेबल अथवा ब्रांड वाला अंश ऊपर रख कर उसमें लगे क्लैम्पों को मोड़ कर रेल-पटरी में रेल-शीर्ष चारों ओर मजबूती से बांध देना चाहिए।
- (ख) रेल पटरी पर एक अथवा दो पटाखें रख देने के बाद रेल सेवक आने वाले इंजन अथवा गाड़ी द्वारा पटाखे अथवा पटाखों के विस्फोट होने से पहले 45 मीटर के सुरक्षा घेरे से दूर हट जायेगा। परिस्थिति की अनुमेयता के अनुसार जहाँ तक होगा, वह आसपास खड़े किसी भी व्यक्ति को सुरक्षा घेरे के बाहर खड़े होने के लिये चेतावनी देने के लिये जिम्मेदार होगा।

45 मीटर के सुरक्षा घेरे के पालन में कर्मचारी, जहाँ तक हो सके, पटाखों के ऊपर से गुजरने वाले लोकोमोटिव, गाड़ी अथवा वैगनों के पीछे रहेंगे।

- (ग) स्टेशन मास्टर, एसएसई/एसई/जेई (स्थायीपथ, शेड, लोको, कर्षण, सिगनल एवं दूरसंचार), यातायात निरीक्षक यह सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होंगे कि नियंत्रणाधीन कर्मचारी के अधिकार में पटाखों की जाँच, सहायक नियम 3.64.05 के अनुसार नियमित होती है और कर्मचारी भली प्रकार जानता है कि इनका उपयोग कब और कैसे होता है। ऐसे समस्त कर्मचारियों की जाँच, जिससे पटाखों के इस्तेमाल की आशा है, उनके वरिष्ठ अधीनस्थ नियंत्रकों अथवा जाँच अधिकारियों द्वारा तीन महीने में एक बार, पटाखों के इस्तेमाल से संबंधित ज्ञान के सिलसिले में, की जायेगी।
- (घ) प्रत्येक स्टेशन मास्टर, एसएसई/एसई/जेई (रेलपथ निरीक्षक, शेड, लोको, कर्षण, सिगनल एवं दूरसंचार) उनको आपूर्ति पटाखों की जाँच, उपयोग और प्राप्ति से संबंधित एक रजिस्टर रखेंगे।
- (ङ) 2010 और उसके बाद निर्मित पटाखों का साधारण शेल्फ लाइफ उसके निर्माण वर्ष से 5 साल तक माना जाएगा किंतु इसे और 3 साल के लिए बढ़ाया जा सकता है, बशर्ते जो पटाखे 5 साल से ज्यादा पुराने हैं, वह प्रभावी हो। इस उद्देश्य के लिए प्रत्येक बैच/लॉट से दो पटाखों, का परीक्षण 5 वर्ष के अंतराल पर किया जाएगा और अगर इन परीक्षणों का परिणाम संतोषजनक रहा तो उसी बैच के पटाखों का जीवन 1 वर्ष और बढ़ा दिया जाए, जिसकी समाप्ति होने पर यही परीक्षण प्रति वर्ष कराए जाएंगे और उसी बैच /लॉट के पटाखों का जीवन निर्मित वर्ष से अधिकतम 8 साल तक बढ़ाया जा सकेगा। तथापि उपयोग में पहले लॉट के पटाखों की जीवन अवधि निर्मिति वर्ष से 7 साल तक ही कार्यकारी रहेगी। वर्ष 2009 तक निर्मित की गई लॉट के लिए संशोधन पर्ची सं. 83 जोड़ा गया) !
- (च) जिन रेलवे कर्मचारियों के पास पटाखे होंगे, वह जिम्मेदार होकर सुनिश्चित करेंगे कि इनका गलत उपयोग न हो।

स.नि. 3.64.05. पटाखों का जाँच –

- (क) स्टेशन मास्टर, एसएसई/एसई/जेई (रेल पथ, लोको/शेड, कर्षण, तथा सिगनल एवं दूरसंचार) तथा अन्य अधिकारी, जिनके पास उनके नियंत्रणाधीन कर्मचारियों के साथ-साथ उनके अपने इस्तेमाल के लिये आपूर्ति पटाखों के स्टॉक हैं, प्राप्त पटाखों में से प्रत्येक डब्बे में से कम से कम दो लक्ष्यहीन निकाले गये पटाखों की जाँच, बारह महीनों में एक बार, करने के लिये जिम्मेदार होंगे। कर्मचारियों को जो पटाखे जारी किये गये हैं, उनमें से पुराने अप्रयुक्त पटाखों की जाँच बिना चूके की जाती है—यह सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरती जायेगी।
- (ख) 8 से 12 कि० मी० प्रति घंटे की प्रतिबन्धित गति वाले किसी इंजन द्वारा खींचे गये / खाली माल डिब्बों के पहियों के नीचे पटाखों की जाँच की जायेगी। जाँच ऐसे अधिकारी के सीधे पर्यवेक्षण में की जायेगी जो यातायात निरीक्षक, एसएसई/एसई/जेई (रेल पथ, लोको/शेड, कर्षण, तथा सिगनल एवं दूरसंचार) से नीचे दर्जे का न हो। गाड़ी के मुख्यालय स्टेशनों के स्टेशन मास्टर अपने प्रभार के गार्डों की उनके द्वारा जारी किये जाने वाले पटाखे, सहित पटाखों की जाँच के लिये प्राधिकृत है।
- (ग) इंजन के कर्मिंदल को छोड़कर, जो अपनी कैब के भीतर भलीभांति रहेंगे, पटाखों की जाँच के दौरान, किसी भी व्यक्ति को जाँचस्थल के 45 मीटर के घेरे में अन्दर जाने की अनुमति नहीं है। जाँच शुरू होने के पहले जाँच प्रभारी अधिकारी, जाँच के खत्म होने तक, यह सुनिश्चित करने के लिये कि कोई व्यक्ति निर्धारित संरक्षा घेरे का उल्लंघन न कर जाये, यथेष्ट आदमी तैनात करेगा। इस काम के लिये तैनात व्यक्ति भी, निर्धारित संरक्षा घेरे का पालन करेंगे और जहाँ तक सम्भव होगा, उड़ने वाले किरियों से अपनी अधिकतम संरक्षा के लिये, जाँच हेतु प्रयुक्त मालडिब्बों के पीछे रहेंगे।
- (घ) जाँच पूरा हो जाने के बाद जाँच कर्ता अधिकारी इसका परिणाम पटाखा जारी करने वाले अधिकारी को सूचित करेगा।
- (ङ) इस काम के लिये प्रयुक्त विशेष रजिस्टर में जाँच किये गये पटाखों की संख्या रिकार्ड की जायेगी।
- (च) कर्मचारी को जारी किये गए पटाखों में से किसी पटाखों में से जाँच के उद्देश्य के परिणाम स्वरूप पटाखों की कमी की पूर्ति ऐसे थोक के पटाखों से की जायेगी जिनका जाँच की जा चुकी हो और वे प्रभावी पाये गए हों।
- (छ) यदि जाँच किये गए पटाखों में से किसी पटाखे का विस्फोट नहीं होता तो उसका समूचा थोक वापस ले लिया जायेगा और उसकी पूर्ति नए स्टॉक से कर दी जायेगी।
- (ज) पटाखों की सतह पर जंग के निशान अथवा किसी भी रूप में उनकी असन्तोषजनक पाये जाने पर और वास्तविक प्रयोग के समय विस्फोट में असफल रहने के कारण उन्हें शीघ्र ही जारीकर्ता, अधिकारी के पास, बदलने के लिए, वापस कर दिया जायेगा।

स.नि.3.64.06—समयावसान (टाइम एक्सपायर्ड) पटाखों/कुहासा सिगनल का निपटान/नष्ट करना :-

समयावसान पटाखे निम्नलिखित पद्धति से नष्ट किये जायेंगे :-

- (क) हल्के खनिज तेल में 48 घंटे तक डुबाकर और उन्हें एहतियात से एक-एक कर आग में फेंक कर,
- (ख) इन्सिनरेटर (भस्मित्र) में जला कर,
- (ग) शंटिंग करते समय मालडिब्बों के बीच फोड़कर,

(घ) गहरे समुद्र में फेंक कर।

समयावसान पटाखों को नष्ट करने का प्रबन्ध किसी रेल सेवक, विशेषकर किसी राजपत्रित अधिकारी की उपस्थिति में, जो किसी भी हालत में वरिष्ठ अधीनस्थ कर्मचारी के जो नीचे न हो, किया जायेगा। वह यह सुनिश्चित करेगा कि किरचों के टुकड़े जीवन अथवा सम्पत्ति का नुकसान नहीं करते।

सावधानीपूर्वक यह नोट किया जाना चाहिये कि ये पटाखे ऐसी जगहों में पानी में फेंके अथवा जमीन में गाड़े नहीं जायेंगे जहाँ आदमी इन्हें निकाल लें।

स.नि. 3.64.07— आपूर्ति के अनुदेश और आ रही गाड़ियों के लोको पायलट को स्टेशनों पर सिगनल—स्थल सूचित करने के लिये कुहासा सिगनलों का प्रयोग :—

- (क) भर्ती :— स्टेशनों पर ड्यूटी करने के लिये कुहासा सिगनलमैन आंशिक रूप से स्टेशन यातायात कर्मचारियों में से और इंजीनियरिंग गैंगमैनों में से भर्ती किये जायेंगे और वे “प्रतिनियुक्ति” अथवा “दैनिक श्रमिक” न होकर रेलवे के नियमित कर्मचारी होंगे।
- (ख) सहायता :— जिन क्षेत्रों के स्टेशन पर कुहासा छाया रहता है वहाँ के कुहासा सिगनलमैन को कार्यभारमुक्त करने के लिये मण्डल परिचालन प्रबंधक सहायता दल के प्रबन्ध करेंगे, जब ऐसे लोग बीमारी अथवा अनाधिकृत छुट्टी के कारण अनुपस्थित रहते हैं।
- (ग) आपूर्ति एवं प्रयोग विधि :— (i) कुहासा सिगनल खम्भे के पास भेजते समय प्रत्येक कुहासा सिगनलमैन 24 अथवा उससे कम, जैसा कि विषेश अनुदेशों के अधीन निर्धारित हो, विस्फोटक पटाखे दिये जायेंगे। स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि, जरूरत पड़ने पर, इन व्यक्तियों को प्रयुक्त कुहासा सिगनलों के बदले नयी आपूर्ति की जाती है।
 - (ii) सभी स्टेशनों के वाह्यतम सिगनल के पीछे (अर्थात् बाहर) बने कुहासा सिगनल खम्भों में से प्रत्येक के पास एक-एक कुहासा सिगनलमैन भेजा जायेगा।
 - (iii) कुहासा सिगनल खम्भे के पास पहुँचने पर प्रत्येक कुहासा सिगनलमैन रेल लाइन पर तुरंत, एक दूसरे से 10 मीटर दूर, दो कुहासे सिगनल (पटाखा) जिसमें एक कुहासा सिगनल खम्भे की विपरीत रेल लाइन पर होगा और दूसरा इससे दूर उस दिशा में रहेगा जिधर से प्रवेश करने वाली गाड़ी आयेगी।
 - (iv) तत्पश्चात्, वह कुहासा सिगनल खम्भे से 45 मीटर दूर पीछे खड़ा हो जायेगा।
 - (v) कुहासा सिगनलमैन, केबिनमैन अथवा स्टेशन मास्टर के पास रिपोर्ट करने की स्थिति को छोड़कर, अपने खम्भों को छोड़कर तबतक नहीं हटेगा जबतक उसे अन्य प्रशिक्षित कुहासा सिगनलमैन पदभार मुक्त नहीं कर देते।
 - (vi) कुहासा सिगनल खम्भे पर तैनात कुहासा सिगनलमैन ड्यूटी पर कभी नहीं सोयेगा उसे समझाना चाहिए कि उसकी सतर्कता और कर्तव्यनिष्ठा पर ही असंख्य व्यक्तियों का जीवन निर्भर है।
 - (vii) किसी कुहासा सिगनल खम्भे पर किसी कुहासा सिगनलमैन को पदभारमुक्त करते समय यदि कोई गाड़ी आ रही हो, तो दोनों व्यक्ति गाड़ी को गुजर जाने और रेल लाइन पर पहले से ही सुदृढ़ बाँधे गए कुहासा पटाखों को फट जाने देंगे। जैसे ही गाड़ी गुजर जाये अथवा यदि कोई गाड़ी नहीं आ रही हो तो पदभारमुक्त होने वाला कुहासा सिगनलमैन अंतिम लगाये गये दोनों कुहासा पटाखों को निकाल लेगा। जिसे उसने लाइन पर रखा था, और उन्हें स्टेशन पर लौटते समय किसी अनफुटे

पटाखों अथवा फुटे खोलियों सहित वापस लेता आयेगा। ड्यूटी पर आने वाला कुहासा सिगनलमैन दो नये पटाखे लाइनों पर लगा देगा।

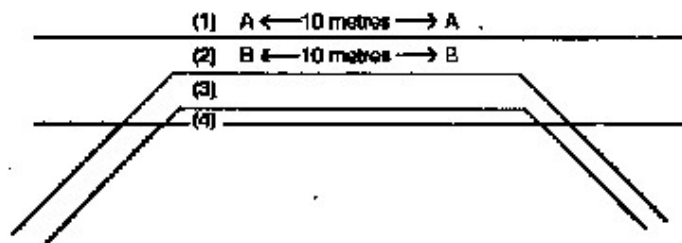
- (घ) शाखा लाइनों के लिये अपवाद :- जिन शाखा लाइनों अथवा खण्डों पर यातायात हल्का है, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, विशेषअनुदेशों के अधीन, प्रत्येक पृथक-पृथक गाड़ी के आगमन पर किसी कुहासा सिगनलमैन को कुहासा सिगनल खम्भे पर भेज सकता है। यह पद्धति केवल तभी अनुमेय है जब स्टेशन संचालन नियमों में इसका प्रावधान हो।
- (ङ) सुदृढ़ बाँधने की विधि :- रेल लाइन पर लगे कुहासा पटाखों का लेबल अथवा ब्राण्ड ऊपर रहेगा और ये रेल लाइन के शीर्ष के चारों ओर क्लैम्प को मोड़कर सुदृढ़ बाँधे जायेंगे।
- (च) मिश्रित गेज पर कुहासा पटाखों को लगाना :- जहाँ मिश्रित गेज पर कुहासा पटाखों का प्रयोग करना, इन नियमों के अधीन जरूरी है, पटाखें सिगनल प्रत्येक गेज की एक-एक लाइन पर अथवा दोनों रेलों में से जो उभयनिष्ठ हो, उसपर लगाये जायेंगे।
- (i) जहाँ दोनों गेजों में एक लाइन उभयनिष्ठ हो :-

उदाहरण:

- (1) (1) - (1) A ← 10 मीटर → A
- (2) (2) - (2) -----
- (3) (3) - (3) -----

- (1) बड़ी लाइन और मीटर लाइन में उभयनिष्ठ लाइन।
 (2) मीटर गेज लाइन।
 (3) दूसरी बड़ी गेज लाइन।

- (ii) जहाँ दोनों गेजों में कोई उभयनिष्ठ न हो :-



1 और 4 बड़ी गेज लाइन

2 और 3 मीटर गेज लाइन

- (iii) (1) के मामले में कुहासा पटाखा ए.....ए पर लगाया जायेगा।

टिप्पणी :- बिना इस बात का ख्याल किये कि यह कुहासा सिगनल खम्भे के निकटतम है अथवा नहीं, कुहासा पटाखे दोनों गेजों में से उभयनिष्ठ रेल लाइन पर लगाये जायेंगे।

- (iv) (ii) के मामले में फटने वाले कुहासा पटाखे ए.....ए और बी.....
....बी पर लगाए जायेंगे।
- (v) लोको पायलट के सूचना के लिए और कुहासे के मौसम के दौरान, स्टेशनों के प्रथम स्टॉप सिगनल की स्थिति जानने के लिए कार्यकारी समय सारणी में प्रत्येक स्टेशन का पहला स्टॉप सिगनल कितने कि.मी. पर है इसकी पूरी सूचना निहित रहेगी।
- (छ) फटने वाले (कुहासे) पटाखों/सिगनलों का नवीकरण :- दोनों दोहरी लाइनों पर प्रत्येक गाड़ी के लिये लाइनों पर फटने वाले (कुहासा) पटाखे लगाये जायेंगे और हर बार गाड़ी के उनके ऊपर से गुजर जाने के बाद इनका नवीकरण किया जायेगा।
- (ज) हाथ सिगनल :- (i) तूफानी मौसम अथवा धूल-आँधी में अथवा कुहासा होने पर कुहासा सिगनलमैन हमेशा एक जलती हाथबत्ती सिगनल ले जायेगा।
- (ii) यदि कुहासा सिगनलमैन को लाइन पर किसी अवरोध का आभास होता है तो वह आने वाली गाड़ी को " स्टॉप " हाथ सिगनल दिखायेगा। आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को कुहासा सिगनलमैन किसी भी अन्य परिस्थिति में हाथ सिगनल नहीं दिखायेगा, किन्तु इकहरी लाइन खण्डों पर, कुहासा सिगनलमैन स्टेशन छोड़ने वाली गाड़ी के लोको पायलट को "प्रस्थान" (हरी) हाथ बत्ती दिखायेगा।
- (झ) नियमों की अभिस्वीकृति : स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन के प्रत्येक सिगनलमैन को कुहासा सिगनलिंग से संबंधित उसकी ड्यूटी बयान करेगा और प्रत्येक कलेण्डर वर्ष के अक्टूबर माह में उसका आश्वासन कुहासा सिगनल रजिस्टर में प्राप्त कर लेगा।
- (ञ) कुहासा पटाखों और विस्फोटित-खोलियों का अभिलेख :-
- (i) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होगा कि कुहासा सिगनल खम्भों के पास ड्यूटी पर जाने के पहले कुहासा सिगनलमैन उनको जारी किये गए कुहासा पटाखों की गिनती कर लेते हैं। यह स्टेशन संख्या पटाखा "रजिस्टर के भाग (iii) में प्रविष्टि करेगा और स्टेशन मास्टर तथा कुहासा सिगनलमैन संयुक्त रूप से इस प्रविष्टि पर हस्ताक्षर करेंगे।
- (ii) प्रत्येक गाड़ी के लिये लगाये गये कुहासा पटाखों के ऊपर से जैसे ही गाड़ी गुजर जाती है, कुहासा सिगनलमैन विस्फोटित खोलियों को (जो पटाखे विस्फोट होने में असफल रहे हैं, उनकी खोलियों को भी नहीं छोड़ा जायेगा) इकट्ठा कर लेगा और जब उसकी ड्यूटी समाप्त हो जाती है अथवा मौसम के साफ होने पर उसे बुला लिया जाता है, तो वह अपने साथ वे समस्त प्रयुक्त तथा अप्रयुक्त कुहासे पटाखे लेता आयेगा और उन्हें ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर देगा। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रयुक्त तथा अप्रयुक्त कुहासा पटाखों की संख्या "स्टेशन पटाखा रजिस्टर " में उसकी प्रविष्टि कर देगा और स्टेशन मास्टर तथा कुहासा सिगनलमैन दोनों ही इस प्रविष्टि में प्रतिहस्ताक्षर कर देंगे। यदि कुहासा सिगनलमैन अनपढ़ है तो स्टेशन मास्टर उसके अंगूठे का निशान ले लेगा।

स्टेशन पटाखा रजिस्टर

अनुदेश पर

अनुदेश :-

1. इस रजिस्टर में निम्नलिखित भाग है :

भाग I — समय-समय पर स्टेशन पर तैनात किये गये कुहासा सिगनलमैनों के विवरण।

- भाग II – स्टेशन पर प्राप्त विस्फोटक (कुहासा) पटाखों का स्टॉक का विवरण। पटाखों की प्राप्ति और विस्फोट जब-जब होते हैं, सभी यहां भरा जायेगा।
- भाग III– कुहासा की अवधि, ड्यूटी पर कुहासा सिगनलमैन और प्रयुक्त पटाखों का विवरण।
- भाग IV– डिपो लोकोशेड स्टेशन आदि पर जारी किये गए तथा जाँच किये गये कुहासा पटाखों का विवरण।
- जैसे ही किसी व्यक्ति को कुहासा सिगनल मैन के रूप में ड्यूटी पर अथवा इस प्रयोजन के लिये किसी स्टेशन पर तैनात किया जाता है, स्टेशन मास्टर अपने आपको इससे अवश्य सन्तुष्ट कर लेगा कि वह व्यक्ति घने अथवा कुहासा मौसम के दौरान स्टेशन पर विस्फोटक (कुहासा) पटाखें लगाने के संयंत्र नियमों से भली भांति परिचित है जैसे ही उससे आश्वासन मिलता है तो वह रजिस्टर के निर्धारित भाग। के कॉलम में ऐसे व्यक्तियों के हस्ताक्षर अथवा अंगूठे का निशान ले लेगा।
 - स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि इस रजिस्टर में अनुरक्षित समस्त सूचनायें अद्यतन रखी जाती है हर हालत में सही रखी है।
 - यातायात निरीक्षक जब कभी भी किसी स्टेशन का निरीक्षण करने जाये प्रत्येक बार वे रजिस्टर की जाँच के साथ-साथ हाथ में विस्फोटकों के स्टॉक की जाँच करेंगे और ऐसी जाँच करने के निर्देश स्वरूप तारीख सहित अपना हस्ताक्षर करेंगे।

दक्षिण पूर्व रेलवे

भाग— ।

ओ. पी./टी. – 124

स्टेशन पर पदास्थापित सिगनल मैन							
स्टेशन पर काम करने की समयवधि	फॉग सिगनल मैन का नाम	फॉग सिगनल मैन का कुल पद	फॉग सिगनल मैन का आश्वासन	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर द्वारा फॉग सिगनल मैन की ड्यूटी की परीक्षण की तारीख	फॉग सिगनल मैन का हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

दक्षिण पूर्व रेलवे

भाग- II

पटाखों का स्टॉक

तारीख	कुहासा सिगनलों का अथशेष	उस तारीख में प्राप्त स्टॉक	प्राप्ति का विवरण	दिन में प्रयुक्त स्टॉक	हस्तस्थ पटाखों का इतिशेष	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

ओ. पी./टी. 124

दक्षिण पूर्व रेलवे

भाग- III

..... स्टेशन

तारीख	कुहासा की अवधि		ड्यूटी पर तैनात कुहासा सिगनल मैन का नाम	कुहासा सिगनल मैन को बाहर भेजने का समय	जारी किये गये विस्फोट (कुहासा) पटाखों की संख्या		कुहासा सिगनल मैन का हस्ताक्षर/ अंगूठे का निशान	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर	जिस गाड़ी के लिये प्रयोग किया गया
	शुरु होने का समय और कण्ट्रोल को परामर्श	शेष होने का समय और कण्ट्रोल को परामर्श			कुहासा सिगनल मैन को	नवीकरण के लिये बाहर भेजे गये			
	घं. मि.	घं. मि.		घं. मि.		सं. समय			
						घं. मि.			

स्टेशन पर कुहासा सिगनलमैन की वापसी	ड्यूटी पर तैनात स्टेसन मास्टर को वापस किये गये पटाखों की संख्या				हस्ताक्षर	अभ्युक्ति
	उपयुक्त पटाखों की संख्या	फटने में असफल पटाखों, फटे पटाखों की खोलियां	पटाखों के शेष जो लेखों में नहीं लिये गये	लेखे में न लिये गये पटाखों का स्पष्टीकरण	कुहासा सिगनलमैन का अथवा अंगूठे का निशान	ड्यूटी पर तैनात स्टेसन मास्टर

ओ. टी. पी. 124

दक्षिण पूर्व रेलवे

भाग— iv

..... स्टेशन/शेड/कार्यालय

क्रम सं.	नाम	पदनाम	टिकट संख्या और भविष्यनिधि संख्या	जारी करने की तारीख	जारी किये गये पटाखों की संख्या	पटाखों के निर्माण का महीना और वर्ष	प्रयुक्त संख्या	प्रयुक्त तारीख	प्रतिपूर्ति पटाखों का निर्माण का महीना और वर्ष	जांच की तारीख	पटाखों की जांच का महीना और वर्ष

.छह सिगनल जो आ रही गाड़ी को आगे के खतरे से सचेत करते हैं।

3.65 आने वाली गाड़ी को अवरोध की सूचना देने के लिए सामान्यतः रात में लाल फ्लैशिंग हाथ सिगनल बत्ती अथवा दिन में लाल झंडी का उपयोग किया जाएगा।

3.66 चेतावनी (वार्निंग) सिगनलों का प्रयोग :- यदि किसी ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध की संरक्षित करने की आवश्यकता है और रेल सेवक, पटाखा रखने के लिए जा रहा है तो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति से नियम 3.65 के तहत चेतावनी सिगनल का प्रयोग किया जा सकता है।

3.67. चेतावनी सिगनलों की जानकारी और उनको पास रखना :-

- (क) सभी संबंधित रेल सेवक जिन्हें रेल प्रशासन द्वारा यह काम सौंपा गया है, ऐसे सिगनलों का स्टॉक अपने पास रखेंगे जैसा कि सा.नि. 3.65 के अन्तर्गत निर्देशित किया गया है।
- (ख) रेल प्रशासन ऐसे सिगनलों के प्रदाय, नवीनीकरण, कालिक परीक्षा तथा उनकी निरापद अभिरक्षा के लिए और साथ ही नियम 3.65 में दिए गए अनुसार यह सुनिश्चित करने के लिये भी जिम्मेदार होगा कि इन सिगनलों का प्रयोग ठीक प्रकार से समझ लिया गया है।

- (ग) नियम सं. 3.65 में विशेष रूप से निर्देशित अनुसार, रेल प्रशासन प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट, पेट्रोलमैनो तथा गेटमैनो को जो दोहरी या बहुलाइनो पर, घाट, उपनगरीय या स्वचालित ब्लाक क्षेत्रो पर कार्य कर रहे हो को ऐसे सिगनल की आपूर्ति करेगें।
2. इन सिगनलो के प्रयोग से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को, इनके प्रयोग का सही ज्ञान होना चाहिए और नियम 3.65 में दिये गये निदेशानुसार 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 सिगनलो के प्रयोग से संबंधित हैं, उनका सही प्रयोग करना जानते हैं जैसा कि नियम 3.65 के अधीन विशेष निर्देश के तहत निर्धारित किया गया है।

ज. खराब हुए स्थावर सिगनल और कांटे

3.68. सिगनल में खराबी हो जाने पर साधारणतः स्टेशन मास्टर के कर्तव्य :-

- (1) जैसे ही स्टेशन मास्टर को पता चले कि कोई सिगनल खराब हो गया है या ठीक से काम नहीं कर रहा है, वैसे ही वह—
 - (क) सिगनल को, यदि वह पहले से ही 'ऑन' स्थिति में नहीं है तो, तत्काल 'ऑन' स्थिति में करने की व्यवस्था करेगा।
 - (ख) सक्षम रेल सेवको को अपेक्षित हाथ सिगनल और पटाखों के साथ खराब सिगनल के नीचे तब तक सिगनल देते रहने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता कि खराब सिगनल पूर्ण रूप से ठीक हो गया है।
 - (ग) खराब सिगनलो से होकर गुजरने वाली गाड़ियों के संचालन के लिए अपेक्षित रूप में नियम 3.69 और 3.70 के अनुसार कार्रवाई करेगा, तथा
 - (घ) इस घटना की सूचना, सिगनलो 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 सूचना देगा।
- (3) यदि केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) क्षेत्रों में स्थित स्टेशनों पर सिगनल खराब हो जाते हैं तो ऐसी खराबी का पता लगने पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल आपरेटर), विशेष अनुदेशों के अनुसार, कार्रवाई करेगा।

स. नि. 3.68.01—

- (क) सामान्य नियम 3.68.02 (क) में दिये गये उपबंधों को छोड़, सिगनलिंग और अन्तर्पार्शन उपस्करों के साथ स्टेशन मास्टरों अथवा उसके स्टेशन कर्मचारियों द्वारा हस्तक्षेप करना सख्त मना है।
- (ख) किसी भी हालत में निर्धारित तरीके को छोड़, अथवा किसी भी परिस्थिति में हाथ से तार खींच कर सिगनल 'आफ' नहीं किया जाना चाहिये।
- (ग) 'ऑफ' स्थिति में सिगनल इसका अन्तिम संकेत है कि कांटे उस पथ के लिये सही रूप में सेट हो गए हैं, जिस पर यह लागू है और यदि सिगनल को 'ऑफ' करना असम्भव हो जाता है तो, सिगनलों को खराब घोषित करने के पूर्व, इस बात का ख्याल किये बिना कि स्विचों और पथ-लीवरों, काँटा-लीवरों अथवा ताला-लीवर की स्थिति से क्या संकेत मिलता है, स्टेशन मास्टर/स्विचमैन केबिन मैन द्वारा उस पथ के काँटों का निरीक्षण किया जायेगा, जिस पर यह लागू है।
- (घ) निरीक्षण करने पर यदि यह पाया जाता है कि गिट्टी अथवा किसी अवरोध की उपस्थिति से खराबी है, जिससे काँटों के बीच स्थान रिक्त रहता है तो उस अवरोध को हटा कर सिगनल 'ऑफ' कर दिया जायेगा और सामान्य काम शुरू कर दिया जायेगा।
- (ङ) जिस लाइन पर सिगनल लागू है उसके ट्रैक-सर्किट के काम न करने की स्थिति में उपरोक्त रेल सेवक, इस बात को सुनिश्चित करने के लिये कि पथ सभी अवरोधों से साफ है, समस्त रेल पथ का भी निरीक्षण करेगा।
- (च) संगत पथ के लिये सिगनल 'ऑफ' करते समय यदि कोई सिगनल, जो कि उस संचालन के संबंधित न हो, 'ऑफ' हो जाता है, तो ये दोनों ही सिगनल खराब समझे जायेंगे।

स. नि. 3.68.02— स्टेशन मास्टर को जैसे ही मालूम होता है कि किसी सिगनल ने ठीक से काम करना बन्द कर दिया है अथवा खराब हो गया है, वह निम्नलिखित कार्यविधि का अनुसरण करेगा :—

- (क) स्टेशन मास्टर या तो तार काटकर अथवा अन्य साधनों द्वारा सिगनल को 'आन' स्थिति में रखने का उपाय करेगा, यदि वह पहले से ही उस स्थिति में नहीं है,
- (ख) यदि इस सिगनल को 'आन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो वर्दी में किसी सक्षम रेल सेवक को खराब सिगनल खम्भे की जड़ के पास एक रोक हाथ सिगनल दिखाने तथा इसको बाहर 90 मीटर दूर एक पटाखा रखने के लिये, बशर्ते कि वह स्टॉप सिगनल हो, तैनात किया जायेगा। उपर्युक्त रेल सेवक, जब-जब पटाखे पर से गाड़ी गुजरेगी, उसे बदल देगा। वह उस समय तक अपनी जगह नहीं छोड़ेगा, जब तक उसे कोई सक्षम रेल सेवक पदभारमुक्त नहीं करता। ऐसे मामलों में प्रत्येक चार घंटों पर रिलीफ की व्यवस्था की जायेगी। यदि रात में अथवा अंधेरा होने के बाद यही हालत रहती है तो, यह सुनिश्चित करने के लिये कि लोको पायलट को अपनी गाड़ी के लिए सिगनल के झुकाए जाने का भ्रम न हो, संबंधित सिगनल भुजा का हरा शीशा इस ढंग से तोड़ दिया जायेगा ताकि हरी रोशनी न दिखे। यदि यह रूटिंग (निकट नहीं), प्रस्थान अथवा अग्रिम प्रस्थान सिगनल है तो पटाखों के इस्तेमाल की जरूरत नहीं है। यदि चेतावनी/दूर सिगनल है, तो सामान्य नियम 3.71 का अनुपालन किया जायेगा।

स. नि. 3.68.03— यदि कोई खराब सिगनल 'आन' स्थिति में है तो वर्दी में एक रेल सेवक तैनात किया जायेगा यदि सहायक नियम 3.69.02 में निर्धारित उपबंधों के अनुसार गाड़ियों के आगमन के लिये कार्रवाई प्रारम्भ करना है।

स. नि. 3.68.04

- (क) स्टेशन मास्टर को जैसे ही यह मालूम होता है कि उसके स्टेशन पर गाड़ियों के संचालन से संबंधित कोई सिगनल खराब हो गया है, वह तुरन्त इस खराबी की रिपोर्ट, सम्पूर्ण विवरण सहित, या तो लिखित रूप में अथवा तार द्वारा संबंधित सिगनल अनुरक्षक, ब्लॉक सिगनल निरीक्षक, सहायक सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर (जहाँ हों) को देगा। सिगनल/सिगनलों की खराबी की रिपोर्ट की प्रतिलिपि मण्डल के परिचालन प्रबंधक, मण्डल संरक्षा अधिकारी, मण्डल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर, प्रधान नियंत्रक, मंडल यातायात निरीक्षक, पिछले समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर एवं संबंधित नोटिस स्टेशनों को पृष्ठांकित की जाएगी। नियंत्रित खण्ड पर खण्ड नियंत्रक को भी फोन द्वारा सूचना दी जायेगी।
- (ख) सिगनल खराबी रजिस्टर, गाड़ी सिगनल रजिस्टर, डायरी और चेतावनी आदेश रजिस्टर में वह आवश्यक प्रविष्टियाँ करेगा।
- (ग) स्टेशन मास्टर से लिखित अथवा तार अथवा टेलीफोन पर रिपोर्ट प्राप्त होने पर, सिगनल एवं दूर संचार के संबंधित कर्मचारी रिपोर्ट की गई खराबी को देखेंगे और, जहाँ जरूरत हो, फार्म एस एण्ड टी/डी एन (टी-351) पर सम्बन्ध विच्छेद (डिसकनेक्शन) की नोटिस जारी कर स्टेशन मास्टर से उनकी अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेने के बाद काम को शुरू कर देंगे।
- (घ) खराबी सुधार होने पर सिगनल विभाग का अधिकारी फार्म एस एण्ड टी/डी एन (टी-351) के संगत अंश पर स्टेशन मास्टर को खराबी में सुधार दूर करने प्रमाण पत्र स्वरूप पुनः चालू हो जाने का मेमो जारी करेगा और उसका हस्ताक्षर प्राप्त कर लेगा। इस प्रकार की अभिस्वीकृति के पूर्व स्टेशन मास्टर सिगनल की जाँच कर सन्तुष्ट हो लेगा, कि सिगनल उचित ढंग से काम कर रहा है।
- (ङ) तत्पश्चात, स्टेशन मास्टर सिगनल खराबी रजिस्टर, गाड़ी सिगनल रजिस्टर, डायरी, और चेतावनी आदेश में आवश्यक प्रविष्टियाँ कर लेगा।
- (च) स्टेशन मास्टर और सिगनल विभाग का अधिकारी, जिसने खराबी दूर की है, पैरा (क) में उल्लिखित अधिकारियों को खराबी दूर (चालू हालत में) का संदेश भेजेंगे।

स. नि. 3.68.05— जहाँ रंगीन बत्ती संकेत दिए गए हैं वहाँ सिगनल की बत्तियों के खराब होने पर :

- (क) उन स्टेशनों में जहाँ रंगीन बत्तियों वाले सिगनलों की व्यवस्था है वहाँ यदि बिजली चले जाने के कारण अथवा अन्य चालू व्यवस्थाओं में दोष आने के कारण यदि बत्तियाँ नहीं जल रही हो तो स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह तुरंत अपने दोनों ओर के स्टेशनों तथा खंड नियंत्रक को इसके संबंध में सूचित करे जो कि वरिष्ठ मं० वि० इं०/व० सं० बि० इं० और मं० दू० सं० इं०/मं० दू० सं० इंजीनियर को सूचित करेंगे।
- (ख) इस प्रकार के स्टेशन में गाड़ी भेजने से पहले पिछली स्टेशन का स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट को एक टी/409 (चेतावनी आदेश) जारी करेगा, जिसमें यह सुझाव होगा कि अगले स्टेशन पर सिगनलों में कोई बत्ती नहीं है, अतः अच्छी तरह बत्ती नहीं है और प्रथम स्टाप सिगनल पोस्ट के फूट पर ही रुक जाएं जहाँ कि बत्तियाँ खराब हैं।
- (ग) जिस स्टेशन पर बत्तियाँ खराब हो गई हैं उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर उस गाड़ी के लोको पायलट को प्रथम रोक सिगनल के फूट पर रहने के दौरान टी-369(3बी) (खराब आगमन सिगनल को पार करने के प्राधिकार स्वरूप) जारी करेगा और स्टार्टर सिगनल के फूट पर (उस खराब प्रेषण सिगनल पार करने के प्राधिकार स्वरूप) जारी करेगा।

पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा खराब सिगनल पार करने के प्राधिकार के लिए टी-369(1) जारी करने की व्यवस्था सामान्य नियम 3.69(1) के अंतर्गत दिया गया है और ऐसे मामलों में अंतिम नामित स्टेशन प्रयोज्य नहीं होगा।

यहाँ यह कहने की कोई आवश्यकता नहीं है कि जब बिजली की आपूर्ति पुनः प्रारम्भ हो जाएगी तब उपर्युक्त (क) में दिए गए सुझाव स्वतः रद्द हो जाएंगे तथा गाड़ी का लोको पायलट सिगनल के संकेतों द्वारा मार्ग दर्शन प्राप्त करेगा।

3.69. आगमन रोक (अप्रोच स्टाप) 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 (कालिंग-आन) लगे हुए हैं, बाहरी (आउटर) निकट (होम) या पथ (राउटिंग) सिगनल के खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन तथा पिछले नामांकित स्टेशन को सूचना देगा, जिससे कि आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को खराब हुए सिगनलों के बारे में चेतावनी दी जा सके और खराब सिगनल के नीचे 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल मिलने पर उन्हें उस सिगनल को पार करने के लिए लिखित प्राधिकार दिया जा सके।
- (2) खराब हुए सिगनल की सूचना मिलने पर उपनियम (1) में उल्लिखित पीछे का स्टेशन मास्टर, तुरन्त उसकी प्राप्ति की स्वीकृति देगा और जिस स्टेशन पर सिगनल खराब हुआ है उसके स्टेशन मास्टर को उस गाड़ी का नम्बर बताएगा, जिसे सर्वप्रथम खराब सिगनल की अधिसूचना दी जाएगी और बाद में उस सिगनल के ठीक हो जाने की सूचना मिलने पर, ऐसी अधिसूचित अन्तिम गाड़ी का नम्बर बताएगा।
- (3) खराब हुए सिगनल के स्टेशन का स्टेशन मास्टर उस सिगनल से गाड़ी को 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 पद्धति से, 'आन' स्थिति में खराब हुए सिगनल को पार करने का प्राधिकार देगा, अर्थात्—

(क) यदि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर दे दी गई है — आती हुई गाड़ी को खराब सिगनल के नीचे से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल देने के लिए, नियम 3.68 के उप नियम (1) (ख) के आधीन स्टेशन मास्टर किसी सक्षम वर्दी धारी रेल सेवक को, प्रतिनियुक्त करेगा। ऐसी दशा में, स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को तब तक लाइन क्लियर नहीं देगा जब तक कि खराब हुए सिगनल को 'आफ' करने की शर्तें पूरी नहीं हो 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 पार करने का एक लिखित प्राधिकार दिलाएगा, या

(ग) जहाँ बुलावा सिगनल (कालिंग आन) लगा है वहाँ उसे 'आफ' कराएगा, या

(घ) यदि सिगनल पोस्ट टेलीफोन लगा है तो, विशेष अनुदेशों के अनुसार, टेलीफोन पर लोको पायलट को, खराब सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत करेगा।

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

स.नि.3.69.01— यदि किसी अन्तर्पाशन स्टेशन पर, किसी पथ के लिये निकट सिगनल खराब है और 'ऑन' स्थिति में रहते हुए किसी अन्य पथ के अन्तर्पाशन को प्रभावित नहीं करता है तो, अन्य संगत निकट सिगनल और (उससे सम्बद्ध) बाहरी सिगनल, जहाँ लगे हुए हैं, को "ऑफ" करके सीधे स्टेशन में गाड़ियों को अन्य लाइनों पर लेना अनुमेय है।

स.नि.3.69.02—

- (क) (i) जिस स्टेशन का बाहरी या निकट अथवा पथ सिगनल खराब हो गया है, उसका स्टेशन मास्टर अपने पिछले स्टेशन और मेल, एक्सप्रेस और सवारी गाड़ियों के ठहराने वाले अन्तिम स्टेशन को, ऐसे स्टेशनों को छोड़कर, जहाँ खराब सिगनल पोस्ट टेलिफोन अथवा बुलावा सिगनल लगे हुए हैं, परामर्श देगा ताकि आगमन गाड़ियों के समस्त लोको पायलटों को फार्म टी.369 (I) लिखित प्राधिकार दिये जा सकें। इस प्रकार का संदेश पाने वाले स्टेशन प्राइवेट संख्या के अन्तर्गत इसे प्राप्त करेंगे और पहली गाड़ी के बारे में सूचना भी देंगे जिसके लिये टी.369 (I) जारी किया जा रहा है।
- (ii) प्रभावी स्टेशन का पिछला स्टेशन यदि ब्लाक-हट है, तो ऐसे ब्लाक-हट अथवा ब्लाक-हटों के पिछले स्टेशन को टी.369 (I) जारी करने के लिये परामर्श भेज दिया जायेगा।
- (iii) माल गाड़ियों के मामले में, जिस स्टेशन का सिगनल खराब हुआ है, उसके पहले पड़ने वाले स्टेशन पर टी.369 (I) जारी कर लोको पायलटों के सुपुर्द कर दिया जायेगा। इस काम के लिये, नियम से हट कर, ऐसी गाड़ियों को रोका जायेगा।
- (iv) पिछले स्टेशन को परामर्श देने के बाद स्टेशन मास्टर, हाथ सिगनल के साथ वर्दी में किसी जमादार/प्याण्ट्समैन/टोकन पोर्टर को खराब सिगनल की जड़ के पास, प्रतिनियुक्त करेगा।
- (v) यदि बाहरी सिगनल खराब है तो उप नियम (iv) में उल्लिखित रेल-सेवक निकट सिगनल के संकेतानुसार हाथ सिगनल दिखायेगा अर्थात् निकट सिगनल “ऑफ” हालत में है तब वह आगमन गाड़ी को प्रस्थान हाथ सिगनल दिखायेगा।
- (vi) यदि बाहरी और निकट सिगनल दोनों ही खराब है अथवा निकट सिगनल स्वयं खराब हो तो उक्त रेल सेवक बाहरी सिगनल की जड़ से रोक हाथ सिगनल तब तक दिखाता रहेगा जब तक कि सम्मुख छोर केबिन अथवा स्टेशन प्लेटफार्म से, जहाँ छोर केबिन की व्यवस्था नहीं है, प्रस्थान हाथ सिगनल का दिखाया जाना तब तक जारी रहेगा जब तक कि गाड़ी उस सिगनल दिखाने वाले ऐसी जगह को पार नहीं कर जाती है।
- लोको पायलट के लिये, खराब स्थिति में ऐसे सिगनलों को पार करने के लिये रेल कर्मचारी द्वारा प्रथम रोक सिगनल की जड़ के पास से प्रस्थान सिगनल दिखाना और टी.369 (I) का अपने पास रखना, प्राधिकर माना जायेगा।
- (vii) जब पिछले स्टेशन अथवा रुकने वाले अन्तिम स्टेशन को टी.369 (I) जारी करने के लिये परामर्श दिया गया है, तो स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के लिये पिछले स्टेशन को तब तक “लाइन क्लियर” नहीं देगा जबतक कि नामांकित पथ के लिये, जो साधारण नियम 3.69.03 एवं 3.69.04 में जो भी लागू हो में निर्धारित अनुसार सभी काँटे मोटर चालित कांटे के मामले में ट्रलिंग कांटे भी ठीक से सेट नहीं कर दिये गए हैं और सम्मुख कांटों को क्लैम्प कर उस पर ताले नहीं लगा दिये गये हैं।
- (ख) स्वयंचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत काम करने वाले स्टेशनों पर अथवा जब सिगनल “ऑफ” स्थिति में खराब हो जाता है तब उप नियम (क) में वर्णित कार्यविधि लागू नहीं होगी ऐसी हालत में गाड़ियां सहायक नियम 3.69.03 और 3.69.04 वर्णित कार्यविधि के अनुसार काम करेंगी।

स.नि.3.69.03— ऐसे स्टेशन पर जहाँ बाहरी/निकट/पथ सिगनल खराब है, और पिछले स्टेशन को सा. नि. 3.69. 02 के अनुसार आगमन गाड़ी को टी/369 (1) जारी करने का परामर्श नहीं दिया गया है, तो गाड़ी के आगमन के लिये पैनल इंटरलॉकिंग, रूट रिले इंटरलॉकिंग और सालिड स्टेट इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की जाएगी जिसमें 3. 69.04 का अनुसरण किया जाएगा। निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जायेगी :

- (क) शंटिंग परिचानल को छोड़कर, जब किसी गाड़ी को स्थावर सिगनल/सिगनलों के आगे, जो खराब है, प्रवेश करना आवश्यक है, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर किसी जमादार/प्यायंट्समैन/टोकन पोर्टर को फार्म टी/369 (3बी) पर लिखित प्राधिकार देकर गाड़ी को पायलट करने के लिये प्रतिनियुक्त करेगा। पायलटमैन को लिखित प्राधिकार देने के पूर्व स्टेशन मास्टर नामित लाइनों पर काँटों को सेट कर, क्लैम्प पर ताले लगा देगा और ताले की चाभी अपने कब्जे में कर लेगा। प्रतिनियुक्त सेवक लोको पायलट को लिखित प्राधिकार तब तक नहीं देगा तब तक कि गाड़ी पहले रोक सिगनल के बाहर खड़ी नहीं की गई हो। तत्पश्चात्, लोको पायलट प्रस्थान करेगा, बशर्ते कि टी/369 (3बी) उसके प्राधिकार में हो और पायलटमैन इंजन गाड़ी में सवार हो गया है और खराब स्थिति में खराब सिगनल/सिगनलों को पार करने के लिये प्रस्थान हाथ सिगनल दिखाता है।
- (ख) ऐसे स्टेशन पर, जहाँ किसी एक छोर पर केबिन की व्यवस्था है, पायलटमैन को लिखित प्राधिकार देने के पूर्व निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जायेगी :
 - (i) जब पार्श्ववर्ती लाइन पर कोई सवारी गाड़ी खड़ी है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सम्मुख काँटों की सही सेटिंग क्लैम्पिंग और उनपर ताले लगाने तथा किसी सवारी गाड़ी अथवा मालगाड़ी को प्रवेश करने के लिये नामित पथ की सफाई का निरीक्षण स्वयं करेगा।
 - (ii) किसी मालगाड़ी को प्रवेश के लिये नामित पथ की सफाई, सही सेटिंग, ताला लगाने (जहाँ सम्भव हो, लॉक-वार से), क्लैम्पिंग और ताला बन्द करने के लिये स्विचमैन/केबिनमैन जिम्मेदार होगा। उपर्युक्त कार्यविधि के अनुपालन के पश्चात् स्विचमैन/केबिनमैन/ स्टेशन मास्टर को ऐसा करने के आश्वासन स्वरूप प्राइवेट नम्बर देगा। तत्पश्चात्, स्टेशन मास्टर पायलटमैन को गाड़ी पायलट करने के लिये लिखित प्राधिकार टी/369 (3बी) देगा।
- (ग) ऐसे स्टेशन, जहाँ छोर केबिन की व्यवस्था नहीं है और जहाँ लाइन लेबल और बैज पद्धति लागू की गई है, समस्त गाड़ियों के नामित पथ के सम्मुख काँटों की सही सेटिंग, क्लैम्पिंग और ताले लगाने का काम स्टेशन मास्टर को सौंपा रहेगा, जिस मामले में स.नि. 3.69.02 के अनुसार कार्यपद्धति लागू रहेगी।
- (घ) उप नियम (क), (ख), (ग) में वर्णित कार्यविधि बिना सिगनल वाली लाइनों पर भी किसी गाड़ी को लेने के लिये भी लागू होगी।

स.नि.3.69.04 — पैनल इंटरलॉकिंग वाली सुविधा वाले स्टेशन पर एप्रोचिंग स्टॉप सिगनल की विफलता के दौरान रूट रिले इंटरलॉकिंग या सालिडस्टेट इंटरलॉकिंग की व्यवस्था में निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

- (क) अगर रूट सेटिंग ठीक ढंग से करने के बाद भी सिगनल टेक आफ नहीं होता है, ऑपरेटर सेट किया हुआ रूट रद्द कर देगा और रूट को फिर से सेट करने का प्रयास करेगा। अगर फिर भी सिगनल टेक आफ नहीं होता है तो यह कोई दूसरा मार्ग हो तो उसे अपनाया जाएगा, यह ध्यान में रखते हुए कि यह मार्ग परिवर्तन ट्रेन के लिए सुगम होगा। अगर तब भी उस मार्ग पर सिगनल टेक आफ नहीं होता है तब, एसएम ऑन ड्यूटी कॉलिंग ऑन सिगनल द्वारा संचलन करने की व्यवस्था करेगा, यदि यह व्यवस्था वहां हो। अगर

कॉलिंग ऑन सिगनल उपलब्ध नहीं है या यह टेक आफ करने में विफल हो जाता है, तब एसएम वांछित मार्ग को पुनः सेट करेगा और निम्नलिखित कार्रवाई करेगा :-

(i) स्टेशन पर जहां प्वाइंट लॉक इंडिकेशन विशेष कर पैनल पर उपलब्ध है, वह व्यक्तिगत रूपसे पैनल में प्रदर्शित हो रहे इंडिकेशन को सुनिश्चित करेगा कि मार्ग क्लियर है, प्वाइंट ठीक से सेट है और प्वाइंट इंडिकेशन फ्लैश नहीं कर रहे हैं, प्वाइंट लॉक इंडिकेशन प्रकाशित हो रहे हैं और स्थिर है तथा इकहरी मार्ग का कैंसिलेशन जो उपर्युक्त प्वाइंट लॉकिंग का कारण बने हैं वे इनिशिएटेड नहीं हैं । एसएम टीएसआर में लाल स्याही से यह नोट करेगा कि पैनल पर प्वाइंट लॉक इंडिकेशन प्रकाशित है और फ्लैश बटन कॉल सिगनल बटन पर है। उसके बाद वह टी/369(3बी) लिखित प्राधिकार के साथ एक सक्षम रेल सेवक प्रतिनियुक्त करेगा, लोको पायलट के लिए संबंधित सिगनल को खतरे को पार करेगा।

(ii) स्टेशन पर जहां पैनल पर विनिर्दिष्ट रूप से प्वाइंट लॉक इंडिकेशन की सुविधा नहीं है, एसएम ऑन ड्यूटी नामित मार्ग का क्लियरेंस, कैंक हैंडल ऑपरेशन द्वारा प्वाइंटों की सही सेटिंग तथा मार्ग के सभी फेसिंग और ट्रेलिंग प्वाइंट्स, पैड लॉकिंग सुनिश्चित करेगा। इसके अतिरिक्त, मार्ग में जहां कहीं भी क्रॉस ओवर मौजूद है, क्रॉस ओवर का अन्य छोर यदि ट्रेन के मार्ग में नहीं आता हो तब भी खराब सिगनल को पार करने के लिए लोको पायलट को टी/369(3बी) जारी करने के पहले क्लैम्पड और पैडलॉकड किया जाएगा।

ऐसे स्टेशनों पर जहां एंड पैनल उपलब्ध है, एसआर टी/369(बी) में निहित प्रक्रिया का अतिरिक्त में पालन किया जाएगा तथा मार्ग में जहां कहीं भी क्रॉस ओवर है, क्रॉस ओवर का अन्य छोर, यदि यह ट्रेन के मार्ग में नहीं पड़ता हो, तो भी क्लैम्पड और पैडलॉकड किया जाएगा।

स.नि.3.69.05 — प्रथम रोक सिगनल, जिसके नीचे जहाँ टेलिफोन की व्यवस्था है, के खराब हो जाने पर, ऐसे सिगनल के बाहर गाड़ी रोक दी जायेगी और लोको पायलट टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर सम्पर्क स्थापित करेगा, जो सा. नियम 3.69.03 (ख), (ग) में दी गई कार्यविधियों के अनुपालन के पश्चात लोको पायलट को एक प्राइवेट नम्बर देगा और केबिन अथवा स्टेशन प्लेटफार्म से आगे बढ़ो हाथ सिगनल दिखाए का प्रबन्ध तब तक करेगा जब तक गाड़ी सम्पूर्ण रूप से पहुँच नहीं जाती। उपरिलिखित प्राइवेट नम्बर पाने पर और आगे बढ़ो हाथ सिगनल देखने पर लोको पायलट सा.नि. 3.80(2) के अनुसार खराब सिगनल को पार करेगा।

स.नि.3.69.06—

- (क) जब निकट अथवा अन्तरनिकट सिगनल खराब हो जाये तो बाहरी भी खराब समझा जायेगा।
- (ख) बाहरी सिगनल के खराब होने पर (लिखित प्राधिकार अग्रिम जारी करने के लिये पिछले स्टेशन को किसी प्रकार का परामर्श न भेजने की हालत में) स्टेशन मास्टर वर्दी में किसी जमादार/प्यान्ट्समैन/टोकनपोर्टर को टी-369(3बी) पर लिखित प्राधिकार देकर गाड़ी को अन्दर पायलट करने के लिये प्रतिनियुक्त करेगा। गाड़ी जैसे ही बाहरी सिगनल पर आकर खड़ी हो जाये, पायलटमैन स्विचमैन/केबिनमैन को आगे बढ़ो, हाथ सिगनल दिखायेगा जो बदले में निकट सिगनल को “ऑफ” कर देगा। बाहरी सिगनल पर गाड़ी के रुक जाने के बाद और निकट सिगनल को “ऑफ” स्थिति में देखने के बाद पायलटमैन फार्म टी-369(3बी) पर लिखित प्राधिकार लोको पायलट को आगे के लिये सुपुर्द कर देगा और आगे बढ़ो हाथ सिगनल दिखायेगा।
- (ग) स्टेशन मास्टर ने यदि पिछले स्टेशन को लिखित प्राधिकार अग्रिम जारी करने का परामर्श दे दिया है और उसकी अभिस्विकृति प्राप्त कर ली गई है तो बाहरी सिगनल पर जमादार अथवा प्यान्ट्समैन

अथवा टोकनपोर्टर प्रतिनियुक्त किया जायेगा। निकट सिगनल को “ऑफ” स्थिति में देखने के पश्चात ही पायलटमैन बाहरी सिगनल की जड़ से आ रही गाड़ी को आगे बढ़ो हाथ सिगनल दिखायेगा। निकट सिगनल यदि “ऑन” स्थिति में हो तो जमादार अथवा प्वायंट्समैन अथवा टोकनपोर्टर गाड़ी को रोकने के लिये तब तक रोक हाथ सिगनल दिखाता रहेगा जबतक कि निकट सिगनल “ऑफ” न हो जाये।

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 पार करने की अनुमति दे सकता है, यह प्राधिकार लोको पायलट को उस स्टेशन पर दिया जायेगा जहाँ खराब हुआ सिगनल स्थित है और इसके साथ ही स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार, एक सक्षम रेल सेवक प्रस्थान करने वाली गाड़ी को हैंड सिगनल दिखायेगा अथवा यदि नियम 3.13 के उपनियम (2) के अधीन बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल की व्यवस्था है तो खराब हुए सिगनल पर गाड़ी खड़ी हो जाने के बाद बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल को ‘ऑफ’ करेगा।
- (2) यदि अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल खराब हो जाता है तो हैंड सिगनलों से काम नहीं लिया जायेगा और स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार द्वारा लोको पायलट को ऐसे सिगनल को पार करने की अनुमति दे सकता है। यह प्राधिकार लोको पायलट को उस स्टेशन पर दिया जायेगा जहाँ खराब हुआ सिगनल स्थित है।

परन्तु असाधारण परिस्थितियों में, यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन कोई अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल किन्हीं काँटों 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 को पार करने के लिए लिखित प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि उस सिगनल को ‘ऑफ’ करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती।
- (4) जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन कोई बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल किसी ऐसे प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल जो कि अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल नहीं है, के नीचे लगाया गया है तो उस बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल को तब तक ‘ऑफ’ नहीं किया जायेगा जब तक कि उसके ऊपर से प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल को ‘ऑफ’ करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती है।

स.नि.3.70.01- किसी स्टेशन पर जब प्रस्थान सिगनल खराब हो गया है तो स्टेशन मास्टर ड्राइवर को टी-369. (3 बी स्वचल सेक्शन में टीए 912) पर खराब प्रस्थान सिगनल पार करने के लिए लिखित प्राधिकार देगा और उसके अतिरिक्त किसी जमादार / प्वाइंट्समैन / टोकन पोर्टर की ऐसे सिगनल की जड़ के पास ड्राइवर को आगे बढ़ो खास सिगनल दिखाने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। ड्राइवर को लिखित प्राधिकारी सुपुर्द करने के पहले स.नि. 3.69.01 (बी) (I)(II) और (ग) में वर्णित कार्यविधि का अनुपालन किया जाएगा। बशर्ते कि पीआई/आरआर आई. एसएसआई स. नि. 370.02 का अनुपालन किया जाए।

स.नि.3.70.02- आरआरआई/पीआई/एसएसआई वाले स्टेशनों के मामले में निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाए:

स.नि.3.70.03 – यदि एडवांस स्टार्टर सिगनल खराब हो जाए तो ऐसे सिगनलों को पार करने के लिए फार्म टी-369(3बी) पर लिखित प्राधिकार सहित हैंड सिगनल भी दिखाया जाएगा। ऐसा केवल उन्ही मामलों में किया जाएगा जब अग्रिम स्टार्टर किसी कांटे की सुरक्षा नहीं करता।

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

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

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 जाएगा तब तक कि खराब रोक (स्टॉप) सिगनल ठीक नहीं हो जाता है।

3.73. गेट 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 (स्टॉप) 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 बढ़ाकर समपार (लेवल क्रॉसिंग) से पहले उसे रोक लेगा।

(ख) इसके बाद उसे फाटक पार करने के लिए यदि फाटक वाला उपलब्ध है और है तो, वह हाथ सिगनल दिखा रहा है तो वह सावधानीपूर्वक फाटक पार करेगा 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 या वह हाथ सिगनल दिखाएगा और यदि नहीं है तो गाड़ी का इंजन चालक दल का कोई सदस्य यह निश्चित कर लेने के पश्चात कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद हो गया है, हाथ सिगनल दिखाएगा।
- (3) यदि लोको पायलट सिगनल पर रुकने के बाद '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, जहां साधारणतया स्थावर सिगनल रहता है, कोई स्थावर सिगनल नहीं है, अथवा
- (ख) यदि किसी सिगनल की बत्ती नहीं जल रही है, जब कि 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 आने वाली 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 की दिन की स्थिति साफ-साफ दिखाई देती है और उसका इस सम्बन्ध में समाधान हो जाता है कि सिगनल 'ऑफ' स्थिति में है, तो वह सतर्कतापूर्वक प्रतिबंधित गति से उस सिगनल को पास करेगा और अपने से संबंधित सभी मध्यवर्ती रोक (स्टॉप) सिगनलों का, 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' चिन्ह (मार्कर) वाले रंगीन बत्ती सिगनल लगे हैं, वहां यदि सिगनल में कोई प्रकाश नहीं है या अपूर्ण संकेत मिलता है तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को खड़ी कर देगा। किन्तु यदि उसका इस बाबत समाधान हो जाता है कि सिगनल पर 'पी' चिन्ह (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.3.74.01— परस्पर विरोधी सिगनल :-

(क) परस्पर विरोधी सिगनल खराब माने जायेंगे और इस प्रकार खतरा सिगनलों के समकक्ष होंगे उदाहरणस्वरूप, यदि चेतावनी सिगनल "ऑफ" है जबकि बाहरी अथवा मेन निकट सिगनल "ऑन" है अथवा जब चेतावनी सिगनल लूप लाइन निकट सिगनल के संसर्ग में "ऑफ" कर दिया जाता है तो सिगनल खराब माना जायेगा। इसी प्रकार, रंगीन प्रकाश सिगनल के मामले में, दूर-सिगनल "आगे बढ़ो" हरा संकेत दिखाता है, जबकि निकट सिगनल पथ-संकेत सहित "पीला" दिखाता है या एक या अधिक लूनर इंडिकेशन स्टॉप "लाल" या आगे बढ़ो "हरा" या सावधान "दोहरा पीला" सहित चमकता हुआ संकेत दिखाता या एक या अधिक मार्ग/लूनर इंडिकेशन सावधाना/पीला संकेत सहित चमकता है या सिगनल एक साथ कई संकेत देता है, तो ऐसे सिगनल भी खराब माने जायेंगे। गाड़ी का लोको पायलट ऐसे परस्पर विरोधी सिगनलों को देखते ही अपनी गाड़ी तुरंत खड़ी कर देगा।

इसके बाद वर्तमान नियमानुसार सभी कांटों/मार्ग आदि का सावधानीपूर्वक जांच करने के बाद ही गाड़ी चलाया जाएगा।

स.नि.3.74.02 — रंगीन लाइट सिगनल का लगातार झिलमिलाना और जलना-बूझना :

रंगीन प्रकाश सिगनल (कलर लाइट सिगनल) के मामले में, यदि सिगनल झिलमिलाता (फ्लिकरिंग)/हिलता-डुलता (वेविंग) दिखाई पड़ता हो तो ड्राइवर को यह समझना चाहिए कि वह सिगनल अत्यंत प्रतिबंधात्मक संकेत दे रहा है और ड्राइवर अपनी गाड़ी उस सिगनल के ठीक आगे रोक देगा। ड्राइवर सिगनल के उस संकेत को केवल तभी मानेगा यदि वह संकेत स्थिर बना रहे और जो कम-से-कम 60 सेकंड से कम तक स्थिर नहीं रहे। लेकिन स्वचालित रोक सिगनल का छोड़, यदि

कोई सिगनल लगातार एक से अधिक संकेत देता है, और यदि वह सिगनल लगातार झिलमिलाता या जलता बुझता ही रहता है तो उसे सिगनल समझा जायेगा।

उस स्थान पर यथा स्वचालित स्टाप सिगनल, परमिसिव सिगनल आईबी स्टाप सिगनल और गेट स्टाप सिगनल, जहां पायलटिंग छोड़ दिया गया है (डिस्पेंसड विथ) लोको पायलट ट्रेन को आगे बढ़ायेगा यदि सिगनल अपना अधिकतम प्रतिबंधित सस्पेक्ट दिखा रहा है, ट्रेन को पास करने के लिए लागू नियमों के अनुसार "ऑन" सिगनल पर गाड़ी पास करेगा।

3.75. मध्यवर्ती (इन्टरमीडिएट) 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 खंभे पर टेलीफोन लगा हुआ है तो उसके द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन मास्टर से 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 पार करने के लिए प्राधिकृत करेगा।
- (3) यदि टेलीफोन नहीं लगा है या खराब है तो लोको पायलट सिगनल पर 5 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद उसे 'ऑन' स्थिति में पास करेगा तथा यदि उसे सामने की लाइन भली प्रकार दिखाई पड़ रही है तो वह अधिक से अधिक 15 किलोमीटर प्रति घंटे अन्यथा अधिक से अधिक 8 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा और उस खराबी की रिपोर्ट अगले ब्लॉक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर को करेगा।
- (4) मध्यवर्ती ब्लॉक रोक 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 पद्धति के अनुसार, खराब हुए मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को, 'ऑन' स्थिति में, सिगनल पर बिना रुके, पार करने के लिए लिखित प्राधिकार देगा।

स.नि. 3.75.01.

- (i) जब मध्यवर्ती (इन्टरमीडिएट) ब्लॉक रोक सिगनल "ऑन" है, लोको पायलट सिगनल पर रुक जायेगा और गार्ड को लगातार लम्बी सीटी बजाकर वास्तविकता से परिचित करायेगा और इसके बाद पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से सिगनल पोस्ट पर उपलब्ध टेलिफोन द्वारा संपर्क स्थापित करेगा।
- (ii) टेलीफोन पर लोको द्वारा सम्पर्क स्थापित होने पर यदि स्टेशन मास्टर सिगनल को खराब पाता है तो वह अगले स्टेशन से गाड़ी के लिए "लाइन क्लियर" प्राप्त होने पर, टेलिफोन पर लोको पायलट को "ऑन" पर मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल पास करने का और आगे के ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करने का प्राधिकार देगा। वह लोको पायलट प्राइवेट और पहचान नंबर देगा जिसके अन्तर्गत उसने अग्रिम स्टेशन से गाड़ी के लिए "लाइन क्लियर" प्राप्त किया है।

इसके बाद लोको पायलट एक छोटी, एक लम्बी और फिर छोटी सीटी बजायेगा। और गार्ड से सिगनल मिलने पर आगे बढ़ेगा उसके साथ सिगनलों का आदान-प्रदान करता हुआ आगे बढ़ेगा।

- (iii) सिगनल खम्भे के टेलिफोन पर लोको पायलट द्वारा सम्पर्क स्थापित करने पर स्टेशन मास्टर के मार्फत गार्ड को बुलावायेगा, यदि, संचार में पूरी तरह विघ्न होने के कारण, वह गाड़ी के लिये "लाइन क्लियर" लेने में असमर्थ हो गया है, और गार्ड से सम्पर्क होने पर परिस्थितियों के बारे में परामर्श देगा और अगले ब्लॉक स्टेशन तक प्रस्थान करने के लिये एक प्राइवेट नम्बर गाड़ी के लिये देगा।

स्टेशन मास्टर से प्राप्त प्राइवेट नम्बर देते हुए गार्ड एक मेमो दो प्रतियों में तैयार कर लोको पायलट को प्रस्थान करने के लिये प्राधिकृत करेगा। ऐसे मामले में सामान्य नियम 3.75(3) के अन्तर्गत निर्धारित गतिसीमा के भीतर गाड़ी की गति प्रतिबन्धित रहेगा।

स.नि.3.75.02—साधारण नियम 3.75(3) के अधीन अनुदेशों को अनुपालन करते हुए जब लोको पायलट को आई बी एस सिगनल “ऑन” स्थिति में सिगनल पर 5 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद पास किया जाता है, यदि सामने की लाइन अच्छी तरह दिखाई पड़ रही है तो अधिक से अधिक 15 कि.मी. प्रति घंटे अन्यथा अधिक से अधिक 8 कि.मी. प्रति घंटे की गति से सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा। यदि सामने मोड़, अवरोध, वर्षा, कुहासा या अन्य कारण से लाइन साफ नहीं है वह पैदल दूसरे रुकावट सिगनल तक जायेगी यद्यपि सिगनल “ऑन” स्थिति में रहे ड्राइवर लगातार किसी भी संभावित नजदीकी अवरोध को देखते रहेगा एवं पहुंचने के बाद इसके संकेतक को चालू करेगा। शुरू करने के पहले ड्राइवर एक लंबी सीटी बजायेगा और जरूरत पड़ने पर उसे बार बार बजायेगा और गार्ड से सिगनल मिलने पर अपनी गाड़ी चलायेगा तत्पश्चात वह गार्ड से सिगनलों का आदान प्रदान करेगा।

स.नि.3.75.03— एसआर 3.75.03 जीआर 3.75 (4) में निर्धारित लिखित प्राधिकरण टी-369 (3बी) में प्रपत्र के अनुसार होगा जिस पर “लाइन क्लियर” के सहयोग के लिए पहले से स्टेशन से ली हुई निजी नंबर और पहचार नंबर को दर्ज कराया जाए। खराब मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल के जड़ के पास “प्रस्थान” हाथ सिगनल दिखाया जाएगा।

एसआर 3.75.03 ऐसी स्थिति में, लोको पायलट अन्य गति प्रतिबंधों के अधीन साधारण गति से “ऑन” पर आईबीएस सिगनल को पास करेगा।

नोट : इस उद्देश्य के लिए जारी करने से पहले “आईबीएस सिगनल” और प्रपत्र टी/369/3 बी में “15 किमी प्रति घंटा के गति से ज्यादा नहीं” शब्दों को हटा दिया जाए।

टी/369/3 बी में आईडी नंबर और निजी नंबर को लिखते समय “लागू सामान्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए साधारण गति पर आईबीएस सिगनल को पास करना भी लिखना होगा।

स.नि.3.75.04— मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को पार करने पर लाइन के उस हिस्से में गाड़ी को पीछे करना :

(क) मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को साफ (क्लियर) करने के बाद जब किसी गाड़ी के लोको पायलट को अपरिहार्य दशा में, उस लाइन के हिस्से पर, जो एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट युक्त हो, अपनी गाड़ी को आवश्यक रूप से पीछे करनी हो, तब चार छोटी सीटियों को बजाकर गार्ड का ध्यान आकर्षित किये बिना वह ऐसा नहीं करेगा। इसके उपरान्त गार्ड इसकी जाँच करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड/पिछली बत्ती (लैम्प) ठीक-ठीक दिखाई पड़ रहे हैं या नहीं और तब सा. नि. 6.03 में यथा निर्धारित रीति के अनुसार, गाड़ी की रक्षा करने के लिए जायेगा।

(ख) तत्पश्चात् गार्ड गाड़ी की स्थानीयता की जाँच करेगा और लोको पायलट से पता लगायेगा कि उसे किस दूरी तक पीछे करना अपेक्षित है और यह सुनिश्चित करेगा कि उस दूरी से उस कर्षण खंड के जिसपर एक्सल काउन्टर /कर्षण सर्किट लगे हुए हैं, उल्लंघन की सम्भावना तो नहीं है। कर्षण-खण्ड की सीमा को साफ दिखाने के लिये एक बोर्ड पर यह लिखकर “इस सीमा के आगे गाड़ी पीछे करने की अनुमति नहीं है।” इसे कर्षण खण्ड के परे एक पर्याप्त दूरी पर गाड़ दिया जायेगा।

- (ग) यदि गाड़ी पीछे करने से एक्सल काउन्टर/कर्षण—सर्किट खण्ड के उल्लंघन होने की सम्भावना नहीं है तो वह लोको पायलट को गाड़ी पीछे करने के लिए सम्भावित दूरी का संकेत देते हुए और गाड़ी को , उस सीमा के सन्दर्भ में, जितनी दूरी तक गाड़ी पीछे करना है, बचाते हुए, एक लिखित प्राधिकार देगा।
- (घ) यदि गाड़ी को, जो कि एक्सल काउन्टर/कर्षण—सर्किट द्वारा नियंत्रित लाइन के हिस्से को पार कर गई है, पीछे करना है और ऐसा करने में लाइन के उपर्युक्त खंड के उल्लंघन की सम्भावना है, तो ऐसी अनुमति देने से पहले गार्ड मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल खम्भे में लगे टेलिफोन के पास जायेगा और फोन पर पिछले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित करेगा और स्टेशन मास्टर से प्राप्त प्राइवेट नम्बर के अधीन, उस समय तक जबतक कि गार्ड स्टेशन मास्टर को यह सूचित नहीं करता कि उसकी गाड़ी के खंड को साफ कर दिया है, यह पुष्टि करेगा कि पिछले स्टेशन से उसकी गाड़ी के बाद किसी गाड़ी को अनुमति नहीं दी गई है और न ऐसी अनुमति दी जायेगी।
- (ङ) लोको पायलट को जारी किये जाने वाले मेमो पर इस प्रकार प्राप्त प्राइवेट नम्बर अभिलिखित रहेगा।

3.76. खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना :- खराब सिगनल के ठीक होते ही स्टेशन मास्टर इस बात की सूचना उन अधिकारियों को देगा जिन्हें इसके खराब होने की सूचना दी गई थी।

3.77. खराब या नुकसानग्रस्त काँटे (प्वाइन्ट) इत्यादि :-

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

स.नि.3.77.01—

(क) साधारण नियम 3.77 का अनुसरण करते हुए (क्रासिंग अथवा गार्ड पटरियों अथवा कांटों के नुकसान अथवा उनमें खराबी की हालत में), स्टेशन मास्टर, वरिष्ठ सिगनल इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर स्थायी—पथ निरीक्षक, उस खंड के सहायक इंजीनियर और मंडल इंजीनियर, सिगनल अनुरक्षक, वरिष्ठ सिगनल इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर "सिगनल एवं दूरसंचार और मंडल सिगनल और दूर संचार इंजीनियर, मंडल परिवहन निरीक्षक तथा मंडल परिचालन प्रबंधन को सूचित करेगा। खराबी अथवा नुकसान को दूर किये जाने के बाद ये सभी अधिकारी स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित किये जाएंगे।

(ख) यदि अंतर्पाशित कांटे खराब हो जाते हैं अथवा काम नहीं करते हैं, तो उस समय तक और उस सीमा तक जो संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त हो, किसी गाड़ी अथवा यान को उन कांटों से होकर गुजरने की अनुमति नहीं दी जायेगी, किसी गाड़ी के लिए उन पर गुजरने के लिए सिगनल "ऑफ"

नहीं किया जायेगा और न ही किसी गाड़ी को ऐसे कांटों के पास आने देने को अनुमति दी जायेगी जब तक उनका निरीक्षण नहीं हो जाता, तथा :

- (i) खराबी दूर कर दी जाती है, अथवा,
- (ii) कांटों को क्लैंप अथवा थ्रू बोल्ट द्वारा बांध दिया गया है और उनमें ताले लगा दिए गए हैं। खराब कांटों पर 15 किमी/घंटे की प्रतिबंधित गति होगी और पिछले स्टेशन अथवा नोटिस स्टेशन द्वारा गाड़ियों के लिए उस समय तक सर्तकता आदेश जारी किया जाएगा जब तक सिगनल विभाग को प्राधिकृत कर्मचारी द्वारा खराबी दूर न कर दी गई हो।
- (iii) मरम्मत का काम ज्योंही पूरा हो जाएगा और कांटों को जांच के बाद काम करने लायक पाया जाएगा, तार द्वारा सर्व संबंधित को सूचना दे दी जाएगी।

स.नि. 3.77.02— यदि मोटर चालित कोई काँटा खराब हो जाये, परिचालन मैनुअल में उल्लिखित विधि के अनुसार गाड़ियों को सिगनल पर लिया जा सकता है अथवा भेजा जा सकता है।

स.नि. 3.77.03— किसी काँटे के पूरी तरह कट जाने की अवस्था में, लोको पायलट अपनी गाड़ी को तुरन्त रोक देगा और तब तक आगे नहीं बढ़ेगा जबतक कि स्टेशन मास्टर ऐसा करने का आदेश न दें। जरूरत होने पर स्टेशन मास्टर कांटों को साफ करने के लिये गाड़ी चलाने का आदेश देगा और सम्मुख दिशा में किसी प्रकार की गति के लिये तबतक अनुमति नहीं देगा जब तक कि काँटे सही ढंग से सेट नहीं कर दिये जाएं और क्लैम्प अथवा थ्रू-बोल्ट अथवा ताले से बाँध न दिये गये हो।

3.78. सिगनलों के बारे में इंजन चालक—दल के कर्तव्य —

- (1) (क) लोको पायलट प्रत्येक सिगनल पर चाहे उसे उस सिगनल के दिखाए जाने का कारण ज्ञात है या नहीं फौरन ध्यान देगा और उसका पालन करेगा।

(ख) साथ ही वह सिगनलों पर ही पूरा विश्वास नहीं करेगा, बल्कि सदा चौकस और सतर्क रहेगा।

- (2) (क) यदि लोको पायलट के उसके इंजन से कोई पटाखा फटता है तो वह तुरंत सीटी बजाएगा तथा हर संभव सावधानी बरतेगा तथा आवश्यकतानुसार गति कम करेगा, वह अत्यंत सतर्कतापूर्वक ऐसी गति से आगे बढ़ेगा कि वह किसी भी अवरोध के पहले रुक सके।

- (ख) जिस स्थान पर उसके इंजन से पटाखे फटे थे, वहाँ से 1.5 कि.मी. आगे चलने के बाद यदि उसके इंजन से और कोई पटाखा नहीं फटता है, तब लोको पायलट पुनः प्राधिकृत गति पर आगे बढ़ सकता है, और —

- (ग) लोको पायलट इस बात की रिपोर्ट अगले स्टेशन या केबिन को देगा।

- (3) यदि धुंध या आँधी या किसी अन्य कारणवश सिगनल दिखने में कठिनाई होती है तो लोको पायलट गाड़ी को पूरी तरह नियंत्रित रखने के लिए सभी संभव सावधानियाँ बरतेगा।

- (4) पटाखों के अलावा जब लोको पायलट को किसी अवरोध के लिए चेतावनी सिगनल दिखाई दे तब वह अपनी गाड़ी को तुरंत रोकेंगा और चेतावनी सिगनल प्रदर्शित करने वाले की सूचना पर अथवा स्वयं द्वारा देखे गए अवरोध के आधार पर कार्रवाई करेगा।
- (5) यदि चेतावनी सिगनल प्रदर्शित किए जाने के बारे में और ब्यौरा जानकारी में नहीं आता है तब स्थान और/अथवा चेतावनी का कारण सुनिश्चित करने के लिए दिन के समय एक मिनट और रात के समय दो मिनट रुकने के बाद सतर्क निगाह रखते हुए अगले ब्लॉक स्टेशन तक जाएगा।
- (6) लोको पायलट को रेल के जिस सेक्शन या सेक्शनों पर काम करना है वहां की संचालन पद्धति, सिगनलों की स्थिति और गाड़ियों के परिचालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितियों से अपने आप को पूरी तरह परिचित रखना होगा। यदि वह रेल के किसी भाग से जिस पर उसे काम करना है, परिचित नहीं है तो वह किसी ऐसे अनुभवी रेल सेवक की सहायता लेगा जो ऐसे भाग से परिचित हो।

स.नि. 3.78(6) (क) : रोड आउट सीखने के लिये प्रत्येक लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/मोटर मैन को 3 यात्रायें (ऊपर और नीचे की दिशाओं में अलग-अलग करने होंगे) जिनमें से प्रत्येक को जिस अनुभाग में वह ड्यूटी के लिए रोस्टरड है स्वयं को परिचित करवाना होगा । घाट खंड और स्वचालित भूखंडों में दोनों दिशाओं में कम से कम 6 रोड लार्निंग यात्राओं की व्यवस्था की जानी होगी । यदि एक अनुभाग में एक से अधिक लाईन की सुविधा हो तो प्रत्येक लाईन में कम से कम एक रोड लार्निंग ट्रिप की व्यवस्था की जायेगी ।“जो पहले से ही एक ही अनुभाग में रोड लार्निंग सीख चुके हैं,उन लोको पायलटों/ए एल पी स को फिर अलग से सीखने की आवश्यकता नहीं है, इस स्थिति में मौजूदा प्रणाली को सेकेंड/थर्ड/फोर्थ लाईन के साथ जोड़ा जायेगा और सिगनल प्रणाली को स्वचालित रूप में उन्नयन किया जायेगा तो भी अनुभाग में नये सिगनल स्थितियों, अनुभागीय ढालों और नयी संरचना के साथ केवल स्वयं को पहली ट्रिप से परिचित कराने के लिए रनिंग स्टाफ ऐसे अनुभाग में दिन/रात्रि के समय 40/15 कि.मी./घं. की बाधित रफ्तार से चल सकते हैं ।

विभाग द्वारा दल बुकिंग ऑफिसों में नये सिगनलों और विभागीय ढालों के स्थिति के प्रदर्शन को सुनिश्चित किया जायेगा जिससे रनिंग स्टाफ को अनुभागों में संवर्धित अनुभागों के साथ जैसे कि सेकेंड/थर्ड/फोर्थ लाईन और छोटे हिस्सों में स्वचालित अनुभागों में नये संस्थानों के बारे में पहले से सूचना प्राप्त कर पायेंगा। गार्ड दल को एक तैयार संदर्भ में नये सेकेंड/थर्ड/फोर्थ लाईन या अनुभाग के लिए एक सिगनल स्थान सरणी की व्यवस्था की जाएगी ताकि इंजन दल का मार्गदर्शन और सिगनल स्थान सरणी को गार्ड किया जा सके ।

- (ख) स.नि. 3.78(6) (क) में निर्धारित एल पी (गुड्स) रोड लर्निंग पर पदोन्नति या स्थानापन्न के लिए लोको पायलट को गाड़ी की गति को समझाने की व्यवस्था करनी पड़ेगी ।
- (ग) यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट अनुभाग पर 3 महीनों से अधिक संचालन में नहीं है तो वह नीचे दिये हुए अनुसूची के अनुसार लाईन पर यात्रा करेगा :

अनुपस्थिति की अवधि	यात्री की संख्या	घाट अनुभागों और स्वचालित भू-खंडों पर यात्राओं की संख्या
1) 3 से 6 महीने	एक यात्रा	तीन यात्रायें
2) 6 महीनों से 2 सालों	दो यात्रायें	तीन यात्रायें
3) 2 सालों से अधिक	तीन यात्रायें	छह यात्रायें

- (घ) किसी भी आवश्यक यात्राओं के लिए विभाग के नियंत्रण शाखा अधिकारियों की सहमति व्यवस्था होनी चाहिए ।
- (ङ.) उपरोक्त व्यवस्थित यात्राओं के स्तर सभी कार्यप्रणाली में लागू होंगे ।
- (च) क्रु बुकिंग प्वाइंट पर एक रजिस्टर का रखरखाव करना होगा । एक लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को 15 दिन पहले से रजिस्टर में रिकार्ड करना पड़ेगा कि वह एक अनुभाग में रोड लर्निंग के लिए अनुपस्थित है । प्रत्येक अनुभागों पर एक लोको पायलट/सहायक लोको पायलट द्वारा दी गई यात्रा की तिथि का रिकार्ड बस डिपो भी रखेंगे और इसे पहले महीने में अद्यतन किया जायेगा । इस रिकार्ड के आधार पर, प्रभावी डिपो एक अनुभाग पर रोड लर्निंग के लिए जहां इनकी आवश्यकता हो, लोको पायलट /सहायक लोको पायलट को बुक किया जायेगा ।
- (छ) प्रबंधन प्रणाली दल में भी रोड लर्निंग रिकार्ड को रखना होगा ।

स.नि. 3.78.01—

- (क) (i) मार्ग अध्ययन के तौर पर लोको इंस्पेक्टर या लोको पायलट द्वारा सेक्शन के मार्गदर्शन हेतु ट्रिप भी किया जा सकता है। यदि वे सुयोग्य पाये जाते हैं, तो मण्डल यांत्रिक इंजीनियर/मण्डल विद्युत इंजीनियर (ओ पी) द्वारा नामित किसी सक्षम रेल अधिकारी द्वारा उन्हें सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किये जायेंगे। एस एस ई /एस ई (लोको/शेड) द्वारा, इन श्रेणियों के कर्मचारियों को जारी किये जानेवाले सभी सक्षमता प्रमाण पत्रों में से उन प्रमाण पत्रों का अभिलेख (रिकार्ड) रखा जायेगा जो डीजल लोकोमोटिव विभाग के कर्मचारियों के हैं और मुख्य क्रू कंट्रोलर द्वारा विद्युत कर्षण विभाग के कर्मचारियों का अभिलेख रखा जायेगा।

यदि किसी कर्मचारी ने किसी सेक्शन पर तीन महीनों से अधिक तक काम नहीं किया हो तो उस सेक्शन पर फिर से काम करने के लिए उसे अनुमति देने के पहले, उस लाइन (रोड) की जानकारी (पुनः प्राप्त) करने के लिये उसे नीचे दिये गये अनुसूची के अनुसार एक बार फिर यात्रा करने के लिए बुक किया जायेगा :

6 महीने से अधिक

.....

एक बार

- (ii) किसी साइडिंग के अनुसार इंजन क्रू के लिए सीखने वाली रोड निम्न रूप से होगी — छः महीने एवं उससे अधिक ————— एक ट्रिप।

एक इंजन क्रू को इस प्रकार के सीखने वाली ट्रिप के रोड पर काम करने की अनुमति दी जाती है यदि वे एक प्राधिकृत शंटिंग पर्यवेक्षक द्वारा निदेशित हो, जैसा कि सा.नि. 5.13.03 में उल्लेखित है। इस प्रकार के क्रू जो प्राधिकृत शंटिंग पर्यवेक्षक द्वारा निदेशित हों, वे सा.नि. 3.78.01 के अनुसार क्रू के लिए रोड पर सीखने वाले क्रू के रूप में गठित होगी।

- (ख) किसी गाड़ी के लिए लोको पायलट अथवा मोटरमैन को बुक करने के पहले एस एस ई /एस ई (लोको/शेड) / क्रू कंट्रोलर स्वयं आश्वस्त हो जाएगा कि लोको पायलट अथवा मोटरमैन उस खण्ड से परिचित है जिस खण्ड पर उसे काम करना अपेक्षित है।

स. नि. 3.78.02—

सभी लोको पायलट, मोटरमैन/सहा० लोको पायलट जिन्हें स्वचालित ब्लॉक पद्धति वाले खंडों में काम करना है, को प्रत्येक छः महीने में एक बार संबंधित नियमों के विषय में एक दिन का गहन पाठ्यक्रम करवाना चाहिए। इसके बाद इनकी परीक्षा ली जानी चाहिए, यदि वे उसमें उत्तीर्ण पाए जाएं तब रेलवे के सक्षम अधिकारी जिसका नामन मंडल यांत्रिक अभियंता/मंडल विद्युत अभियंता (परिचालन) द्वारा किया जाएगा जिसके द्वारा प्रत्येक लोको पायलट /मोटरमैन/सहा० लोको पायलट को एक सक्षमता प्रमाण पत्र दिया जाना चाहिए। इस प्रकार के प्रमाण-पत्र उनके ज्ञान तथा नियमों की जानकारी के संकेत स्वरूप माने जाएंगे तथा मंडल यांत्रिक इंजीनियर मंडल बिजली इंजीनियर/मंडल बिजली इंजीनियर (परिचालन) के द्वारा अनुरक्षित किए जाएंगे। ऐसे खंडों में कोई भी लोको पायलट /मोटरमैन इस प्रकार के सक्षमता प्रमाण-पत्र के बगैर ड्यूटी पर नहीं रखा जाएगा।

स. नि. 3.78.03 — घने कुहरे अथवा तूफानी मौसम में जब दृश्यता बहुत कम हो और सिगनल देखने में बाधा आ रही हो, लोको पायलट को स० नि: 4.50.01 का मद सं -9 (क) के अनुसार लगातार सीटी बजाना चाहिए और चेतावनी के लिए सभी सम्भव उपाय किए जाएं जिसमें गाड़ी की रफतार कम करना भी शामिल है, ताकि गाड़ी नियंत्रण में रहे और गाड़ी के मार्ग में आनेवाली किसी भी बाधा से काफी कम दूरी होने पर भी तुरंत रोकी जा सके। स.नि. 78.04 संशोधन पर्ची सं. 7 पर्ची सं. 113 का प्वाइंट सं. 6 निम्नवत है :

स. नि. 3.78.04 — लोको पायलट, कोहरे के मौसम के दौरान, गाड़ी की गति के संबंध में निम्न प्रकार की कार्यवाई करेंगे।

- (i) कोहरे के दौरान, जब कभी लोको पायलट को लगे कि कोहरे के कारण सिगनल देखने में मुश्किल हो और बाधा आने की स्थिति में तुरंत गाड़ी रोकनी पड़े तो गति इतनी धीमी ही रखी जाएगी कि गाड़ी तुरंत रुक सके और गाड़ी की गति किसी भी स्थिति में 60 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक नहीं हो। तथापि यदि इंजन में कोहरे से बचने के लिए उपकरण लगा हुआ हो तो वह 75 कि.मी. प्रति घंटे तक रफ्तार को बढ़ा सकता है।
- (ii) गेटमैन (जहां प्रावधान हो) और समपारों पर सड़क उपभोग कर्ताओं को आती हुई गाड़ी के संबंध में चेतावनी देने के लिए लोको पायलट लगातार सीटी मारते हुए आगे बढ़ेंगे।
- (iii) स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में गाड़ी की गति उपर दिए गए मद (i) के अनुसार लोको पायलट के निर्णय के अनुसार चलेगी, किन्तु हर हाल गति में निम्नलिखित से अधिक नहीं होगी—
- (क) स्वचालित स्टॉप सिगनल की हरी बत्ती पार करने के बाद गति 75/60 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।
- (ख) स्वचालित सिगनल पर दोनो पीली बत्तियों को पार करने के पश्चात गति 30 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक न हो।
- (ग) पीले रंग की स्वचालित स्टॉप सिगनल पार करने के बाद लोको पायलट गाड़ी को इतनी धीमी गति पर चलाएंगे कि अगले स्टॉप सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहे।

3.79. बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य — जहां रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल लगा है, वहां हर एक 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 है तो वह गाड़ी को रोक देने के बाद सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ाएगा और किसी भी अवरोध के पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

3.80. आगमन रोक (एप्रोच 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 खराब होने पर तब तक पार नहीं करेगा, जब तक कि :-
 - (क) उसने पहले किसी स्टेशन पर लिखित रूप में सिगनल के खराब होने की सूचना प्राप्त नहीं कर ली है और उसे सिगनल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल सेवक से "आगे बढ़ो" हैंड सिगनल नहीं मिल गया है, अथवा
 - (ख) गाड़ी रोकने के बाद, उसे या तो स्टेशन मास्टर से ऐसे सिगनल से आगे बढ़ने के लिए लिखित प्राधिकार नहीं मिल गया है या 'ऑफ' स्थिति में बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल द्वारा प्राधिकृत नहीं कर दिया है या विशेष अनुदेशों के अनुसार सिगनल पोस्ट पर लगे टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर से अधिकार प्राप्त नहीं हो गया है।
- (2) गाड़ी का लोको पायलट बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (रूटिंग) सिगनल को '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.3.80.01— स्वचालित रोक सिगनल, मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल और "जी" निशान वाले फाटक, सिगनल को छोड़, लोको पायलट उस समय तक किसी "ऑन" स्थिति में रोक सिगनल अथवा खराब सिगनल को नहीं पास करेगा जबतक कि साधारण नियम 3.69 और/अथवा सा. नि. 3.70 और सहायक नियमों के अधीन प्राधिकृत न किया गया है।

स.नि.3.80.02 — इकहरी लाइन पर किसी गैर-अन्तर्पाशित स्टेशन पर यदि गाड़ी ने स्टेशन छोड़ दिया है किन्तु उसके बाह्य सिगनल को पार करने के पहले किसी खतरे की सूचना मिलने पर गाड़ी को राके देना जरूरी है तो विपरीत दिशा के बाह्य सिगनल को, गाड़ी कर्मी का ध्यान आकर्षित करने के लिये, जहाँ सम्भव है, ऊपर-नीचे किया जायेगा। लोको पायलट और गार्ड इसके प्रति सतर्क रहेंगे।

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 पार नहीं करेगा, जब तक कि उसकी गाड़ी उस स्टेशन पर, जहाँ खराब सिगनल स्थित है, आकर रुक नहीं जाती और उसे पार करने के लिए निम्नलिखित रूप में प्राधिकृत नहीं कर दिया जाता, अर्थात्

(क) स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति मिलने के अतिरिक्त प्रस्थान सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर वह उसे तब तक पार नहीं करेगा जब तक कि उसे सिगनल पर तैनात किसी यथा विधि प्राधिकृत स्टेशन कर्मचारी से आगे बढ़ो हाथ सिगनल नहीं मिल जाता।

(ख) यदि नियम 3.13 के उपनियम (2) के अनुसार अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल की व्यवस्था है, तो उसे 'ऑफ' करके;

(2) अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर, वह उसे तब तक पार नहीं करेगा तब तक कि संचालन पद्धति के अधीन उसके पास समुचित प्रस्थान प्राधिकार न हो।

स.नि.3.81.01— खराब प्रस्थान सिगनल को पार करने के लिये लिखित प्राधिकार निर्धारित प्रारूप टी-369 (3बी) पर होगी।

3.82. परिचालित (रनिंग) लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पहले अनुमति :-

लोको पायलट अपने इंजन को किसी परिचालित लाइन पर या उसके पार तब तक नहीं ले जायेगा जब तक कि उसे स्टेशन मास्टर की अनुमति नहीं मिल जाती और वह इस सम्बन्ध में आश्वस्त नहीं हो जाता कि सभी सही सिगनल प्रदर्शित कर दिए गए हैं।

स.नि.3.82.01— रनिंग लाइन पर प्रवेश करने अथवा उसे पार करने के लिये प्राधिकार :-

जबतक यातायात पायलटमैन साथ न हो और उसके आदेश न हो तब तक कोई भी इंजन, यातायात लाइन के लिये अथवा इसके विपरीत, लोकोमोटिव यार्ड नहीं छोड़ेगा। जब स्थावर सिगनलों द्वारा इस प्रकार की गतिविधियों का नियंत्रण होता है तो पायलटमैन की जरूरत नहीं पड़ सकती है।

3.83. सिगनलों के बारे में इंजन चालक दल की सहायता —

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

स.नि.3.83.01— (क) जहाँ दो अथवा इससे अधिक लाइनें निकलती हैं तो सिगनल द्वारा संकेतित ऐसे पथ “मेन होम”, “लूप होम”, “मेन स्टार्टर”, “लूप स्टार्टर” आदि जैसे नामों से पुकारे जायेंगे और उसकी पुनरावृत्ति की जाएगी।

(ख) लोको पायलट और सहायक लोको पायलट इंजीनियरिंग सतर्कता संकेत और गति-संकेत बोर्ड पर संकेतित गतिसीमा मांगेगा और दुहरायेगा।

(ग) गाड़ी से संबंधित इंजीनियरिंग संकेतकों और प्रत्येक सिगनल को पहचानने के समय सहायक लोको पायलट उसके द्वारा देखे गये संकेतों को लोको पायलट को बोलता जायेगा, जो स्वयं उन संकेतों की जाँच करेगा और उसकी पुनरावृत्ति करेगा।

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

स.नि.3.84.01 — जब किसी गाड़ी में दो इंजन जोड़े जाते हैं, तो गाड़ी के अगले इंजन का लोको पायलट गाड़ी का प्रभारी होगा और उसे ही “लाइन क्लियर टोकन” या प्रस्थान आदेश प्राप्त होगा। दूसरा लोको पायलट अपने आपको इससे आश्वस्त कर लेगा कि सभी चीजें अपनी सही स्थिति में हैं तथा सिगनल आदि सही दिये गये हैं।

स.नि.3.84.02 — जब किसी गाड़ी के पीछे अथवा गाड़ी इंजन के आगे कोई अतिरिक्त इंजन जोड़ा जाता है और जब चलने के लिये तैयार रहती है, एक छोटी सीटी देगी और जिस की अभिस्वीकृति पीछे के इंजन का लोको पायलट देगा। तत्पश्चात्, पीछे का इंजन एक लम्बी और एक छोटी सीटी देकर प्रस्थान करेगा। आगे वाले इंजन का लोको पायलट गाड़ी को तब तक स्टार्ट नहीं करेगा जब तक पीछे का इंजन गाड़ी का पूरा भार अनुभव नहीं करता उसके बाद आगे वाले इंजन का लोको पायलट एक लम्बी और एक छोटी सीटी देकर इंजन को गतिमान करेगा।

स.नि.3.84.03— (क) विद्युतीकृत खंडों (सेक्शनों) अतिरिक्त बिजली का इंजन, डबल हेडिंग (आगे दो इंजन) या वैकिंग (पीछे से सहायता करने वाला इंजन) के लिए, इंजन के साथ जोड़ा जा सकता है। इन हालतों में लीडिंग (आगे वाला) ड्राइवर जो गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) है, तब तक नौच (खौंच) अप करेगा जबतक कि गाड़ी आगे नहीं बढ़ती, यथावश्यक, रियर (पिछला) ड्राइवर सहायता करेगा। जहाँ तक संभव हो, लीडिंग ड्राइवर यह सुनिश्चित करने के लिए कि फिल्ड टैप नौच (खौंच) साथ-साथ प्रवेश नहीं कर जाता, सेकंड (दूसरे) ड्राइवर मुख्यतः वैकुअम-गेज को देखेगा और यदि सुई पीछे की ओर घूमती हो तो वह पावर को स्विच आफ करने के लिए तैयार रहेगा (यदि इसे उस समय काम में लाया जाता है)।

(ख) किंतु यदि दोनों इंजन बहु-एकक जैसा काम करते हैं तो उसे एक ही ड्राइवर एक ही नियंत्रक द्वारा चलायेगा और एक इंजन का सामान्य नियम लागू होगा।

स.नि.3.84.04— बिजली और डीजल इंजनों द्वारा दोहरी ताकत अथवा बैकिंग :- जब विशेष परिस्थितियों में ऐसा करना संभव न हो तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाए :

(क) डबल हेडेड इलेक्ट्रिक डीजल इंजनों के मामले में इलेक्ट्रिक इंजन को आगे रखा जाएगा।

(ख) रेयर इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के बैकिंग के मामले में ट्रेन से कपल्ड कर दिया जाएगा।

(ग) दोनों मामले में एसिस्टिंग इंजन का लोको पायलट भी बिजली कर्षण से संबंधित सिगनल को लीडिंग लोको पायलट की तरह ऑवर्जर्व करेगा।

.नि.3.84.05 — पेन्टोग्राफ को ऊपर उठाने और नीचे करने में ताल-मेल बैठाने के लिये आगे पीछे वाले लोको पायलट के बीच संचार की परम्परागत संहिता निम्नलिखित तरीके से सीटी बजाना है :—

पेन्टोग्राफ को नीचे झुकाने के लिय लम्बी, एक छोटी और एक लम्बी सीटी (— 0 —) जिसे दूसरे इंजन द्वारा अभिस्वीकृत करना है पेन्टोग्राफ को उठाने के लिये दो लम्बी सीटियाँ (— 0 —) जिसे दूसरे इंजन द्वारा अभिस्वीकृत करना है।

स.नि.3.84.06 — बिजलीकृत खण्ड पर डीजल लोकोमोटिव की गति मैनुअल एसी टीएम एवं परिचालन के नियम 0901—0908 में उल्लेखित अनुदेशों के अनुसार प्रचालित होगी।

3.85. सिगनलों की खराबी की रिपोर्ट करना :—

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

स.नि.3.85.01 — यह देखने पर की सिगनल अपने संकेत को ठीक ढंग से नहीं दिखा रहा है, अथवा सिगनल में किसी प्रकार की खराबी है, लोको पायलट, संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट (टी 34 एच.एफ) में तथा लोको शेड में इस प्रयोजनार्थ रखी गई पंजिका में इसकी रिपोर्ट करेगा। एसएसई/एसई (लोको /कर्षण) इस वास्तविकता (तथ्य) की सूचना सम्बन्धित स्टेशन मास्टर, एसएसई/एसई (सिगनल/पथ) एवं संबंधित मंडल साख्य अधिकार्यों को देगा।

अध्याय – IV

साधारणतया गाड़ियों का संचालन

क. गाड़ियों की समय पाबन्दी तथा उनका परिचालन

4.01. मानक समय :- स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन भारत सरकार द्वारा निर्धारित मानक समय के अनुसार किया जायेगा, जिसकी सूचना निर्धारित रीति से, रेल के सभी प्रमुख स्टेशनों को प्रतिदिन 16.00 बजे भेजी जाएगी।

स.नि.4.01.01— खण्ड नियंत्रक के द्वारा समय की जाँच :-

(क) मुख्य नियंत्रक यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि भारतीय मानक समय के अनुसार नियंत्रण कार्यालय में उपलब्ध करायी गई घड़ी में सही समय रखा जाता है।

(ख) मंडल कार्यालय में प्रत्येक सेक्शन नियंत्रण बोर्ड के नियंत्रक जांच करेंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि उनके कक्ष की घड़ी का समय नियंत्रण कार्यालय में उपलब्ध घड़ी के समय से मेल खाता हो।

(ग) प्रत्येक क्षेत्र नियंत्रण कार्यालय, स्टेशन, कर्मिंदल और गार्ड लॉबी, केबिन, गेट लॉज के प्रभारी भी अपने कार्यालय में उपलब्ध घड़ी में सेक्शन नियंत्रक या स्टेशन मास्टर के साथ जैसा भी मामला हो समय-समय पर समय का प्रति-परीक्षण (क्रॉस-चेक) करते हुए सही मानक समय बनाए रखने के लिए जिम्मेदार होंगे।

स.नि.4.01.01 (संशोधन एवं शुद्धिपर्वी 135 जोड़ा गया)

4.02. विज्ञापित समय की पाबंदी :- कोई भी सवारी या मिली-जुली गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।

स.नि.4.02.01. गाड़ियों की समय बद्धता :-

लोको पायलट /मोटरमैन इस बात के लिये हमेशा सतर्क एवं प्रस्तुत रहेगा कि जैसे ही गार्ड से उसे सिगनल प्राप्त होता है और जैसे ही वह इस बात से संतुष्ट हो जाता है कि सही प्रस्थान सिगनल, यदि कोई वहाँ है, उसे दे दिया गया है और उसे ठीक-ठीक “प्रस्थान प्राधिकार” भी दे दिया गया है तो वह अपनी गाड़ी तुरन्त चला देगा लेकिन किसी भी यात्री वाली गाड़ी का सार्वजनिक समय सारणी में उल्लिखित प्रस्थान समय से पूर्व खुलने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

4.03. घड़ी मिलाना :- गाड़ी के अंतिम (टर्मिनल) स्टेशनों से या चालक दल बदली स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, गार्ड अपनी घड़ी को स्टेशन या ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करने के लिए प्राधिकृत स्थान की घड़ी से मिलाएगा और लोको पायलट को भी उस समय की सूचना देगा जिससे कि तदनुसार वह भी अपनी घड़ी को मिला ले।

4.04. गाड़ी के चालक दल के लिए उपस्थिति का समय :- प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट, या सहायक लोको पायलट विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित स्थान और समय पर ड्यूटी के लिए उपस्थित होगा।

स.नि.4.04.01 — प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट, सहायक गार्ड, सहायक लोको पायलट, मंडल रेल प्रबंधक या उनकी ओर से किसी पदाधिकारी के आदेश पर उस स्थान में कर्तव्यपालनार्थ उपस्थित होगा जहाँ उसे उपस्थित होने के लिये उनके द्वारा आदेश दिया जायेगा।

स.नि.4.04.02 —

(क) प्रत्येक सवारी गाड़ी के गार्ड/सहायक गार्ड गाड़ी के अनुसूचित प्रस्थान के समय से 30 मिनट पूर्व तथा आगमन से 30 मिनट पश्चात अपनी ड्यूटी में उपस्थित रहेगा।

(ख) सवारी गाड़ियों को छोड़कर अन्य गाड़ियों का गार्ड/सहायक गार्ड , मंडल रेल प्रबंधक द्वारा जारी किये गये निर्देशों के अनुसार अपनी ड्यूटी में उपस्थित रहेगा।

स.नि.4.04.03— इंजनों की उपस्थिति :—

(क) लोको पायलट और सहायक लोको पायलट अपनी गाड़ियों के छूटने से पहले उस समय पर “साइन ऑन” करेंगे जो मंडल रेल प्रबंधक द्वारा निश्चित किए गए हों। अपेक्षित समय की गणना में, निम्नलिखित के लिये अनुमति दी जायेगी:—

(i) ड्यूटी में उपस्थित होकर साइन ऑन करने के बाद शेड से बहु एकक (मल्टीपुल) विद्युत इंजन के लिये 45 मिनट और 30 मिनट डीजल, एकक (सिंगल यूनिट) विद्युत इंजन, ईएमयू, एमईएमयू की जाँच तथा उसका प्रभार लेने के लिये ।

(ii) अपेक्षित समय जो शेड/लॉबी और गाड़ी के प्रस्थान—स्थल के बीच की यात्रा में लगेगा ।

शेड/लॉबी में पहुँचने पर, वे अपने इंजनों के साथ उनकी जाँच तथा मरम्मत दर्ज करने (बुक करने) आदि के लिये निम्नलिखित समय तक रहेंगे:—

डीजल इंजन, एकक (सिंगल यूनिट) विद्युत इंजन, ईएमयू, एमईएमयू के लिये 15 मिनट

मल्टीपुल यूनिट विद्युत इंजन के लिये 30 मिनट ।

(ख) मल्टीपुल यूनिट/सिंगल यूनिट/यार्ड पुलिंग गाड़ियों या यार्ड पुलिंग इंजनों के होने की स्थिति में लोको पायलट, और सहायक लोको पायलट अपनी गाड़ियों के अनुसूचित प्रस्थान समय के उतने समय पूर्व “साइन ऑन” करेंगे जितने समय पूर्व करने के लिये मंडल रेल प्रबंधक नियत करेंगे।

4.05. सही परिचालित लाइन :— लोको पायलट अपनी गाड़ी सही परिचालित लाइन पर ही ले जाएगा।

4.06. परिचालन की दिशा :—

(1) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया हो, दोहरी लाइन पर प्रत्येक गाड़ी अपनी बाईं तरफ वाली लाइन पर ही चलेगी।

(2) यदि दो या दो से अधिक समानान्तर लाइनें हैं तो किस लाइन पर किस दिशा में गाड़ियां चलें, यह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जायेगा।

स.नि.4.06.01 —

(क) यदि दो या दो से अधिक समानान्तर लाइनें (दो इकहरी लाइनें या तीन लाइनें) दो स्टेशनों के बीच हों तो किस दिशा में प्रत्येक लाइन पर गाड़ियों को दौड़ाना है—इसका निर्देश स्टेशन संचालन नियमावली में दिया रहेगा।

(ख) दो लाइन वाले खंड पर यदि दुर्घटना या किसी अन्य बाधा के कारण एक लाइन पर गाड़ी का चलना अवरुद्ध हो जाता है तो सहायक नियमावलियों 6.02.01 तथा 6.02.06 में उल्लिखित अनुदेशों के अनुसार गाड़ियाँ चल सकती हैं।

4.07. कार्य संचालन सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) तथा मानक आयामों की अनुसूची देना :—

(1) तत्समय प्रवृत्त कार्य चालन सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) की एक—एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, गार्ड, लोको पायलट, रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और ऐसे किसी भी अन्य रेल सेवक को दी जाएगी जिसे अपनी ड्यूटी के दौरान उसके प्रयोग की आवश्यकता है।

- (2) कार्य चालन सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) प्रकाशित हो जाने पर, उसकी एक प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को भी दी जायेगी।
- (3) तत्समय प्रवृत्त मानक आयामों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और गाड़ी परीक्षक को दी जायेगी।

स.नि.4.07.01 — कार्य संचालन नियम समय सारणी तथा उसके परिशिष्ट की एक-एक प्रति, यदि कोई हो, तो प्रत्येक एसएसई/एसई/जेई (केरेज एवं वैगन, कर्षण, सिगनल एवं दूरसंचार), लोको एवं ड्राइविंग निरीक्षक तथा मंडल परिवहन निरीक्षक को भी दी जाएगी।

(ख) गाड़ियों की गति

4.08.साधारण गति सीमाएं :—

- (1) (क) रेल के हर सेक्शन में प्रत्येक गाड़ी का संचालन गति की उन सीमाओं के भीतर ही होगा जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा उस सेक्शन के लिए मंजूर की गई है।
- (ख) हर सेक्शन के लिए मंजूर की गई गति और स्थायी गति प्रतिबंध, संबंधित कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) में दिखाये जाएंगे।
- (ग) लोको पायलट यह देख कर सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी उस सेक्शन के लिए अनुमत गति पर चल रही है। केवल ऐसे मामले में, जहाँ बिजली इंजन का एक स्पीडोमीटर दोषपूर्ण हो, तथा अन्य इंजनों के मामले में दोनों स्पीडोमीटर दोषपूर्ण हो, तो गाड़ियों को अधिकतम अनुमत गति और कोचिंग गाड़ियों की बुकड गति, दोनों की अनुमत गति से दस प्रतिशत कम की गति से चलाया जाएगा।

(2) लोको पायलट:—

- (क) गाड़ी के परिचालन का विनियमन और नियंत्रण कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) के अनुसार करेगा, जिससे कि न तो उसकी गति तेज हो और न समय की ही हानि हो, तथा
- (ख) दो स्टेशनों के बीच उसे अधिक समय की पूर्ति नहीं करेगा जो कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) में, इसके लिए अनुमत है और सभी गति प्रतिबंधों का पालन करेगा।
- (3) यदि लोको पायलट को सूचना देना आवश्यक है कि कहाँ पर गाड़ियाँ प्रतिबंधित गति से चलानी है अथवा किस स्थान पर रेल लाइन की मरम्मत या किसी अन्य अवरोध के कारण गाड़ियों को रोकना है, तो नियम 15.09 में विनिर्दिष्ट नियमों के अनुसार कार्रवाई की जायेगी।

स.नि.4.08.01 — स्पीडोमीटर में कोई कमी या खराबी होने पर इंजन शेड से बाहर नहीं निकाली जाएगी। यदि इंजन का स्पीडोमीटर रास्ते में खराब हो जाता है, तब लोको पायलट गति का आकलन अपनी घड़ी से मिलान करके, कार्यचालन समय सारणी में स्वीकृत गति से 10 प्रतिशत कम गति से कि.मी., पोस्ट और अन्तर्स्टेशनों को पार करेगा।

4.09. सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) :—

- (1) जब कभी, लाइन की मरम्मत हो रही है या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता है तो लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) दिया जायेगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किन किलोमीटरों में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलायी जायेगी। यह सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी रुकने से ठीक पहले स्टेशन पर, या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसी रीति से दिया जायेगा जैसा कि विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

- (2) उपनियम (1) वहाँ लागू नहीं होगा जहाँ लगातार अधिक समय से मरम्मत चल रही है और स्थावर सिगनल ऐसे स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगा दिये गए हैं और संबंधित चल कर्मचारी (रनिंग स्टाफ) को इस बारे में अधिसूचित कर दिया गया है।
- (3) उपनियम (1) में उल्लिखित सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) को सफेद कागज पर काले या नीले फॉन्ट में या टंकित रूप में या कम्प्यूटर से तैयार किया जाएगा और ध्यानकर्षण हेतु फार्म के ऊपर उपयुक्त फॉन्ट साइज बोल्ड अक्षरों में "सतर्कता आदेश" स्पष्ट रूप से लिखा जाएगा और उस पर पूर्ण हस्ताक्षर किया जाएगा।

स.नि.4.09.01 — जिन परिस्थितियों में सतर्कता आदेश गाड़ी के लोको पायलट को दिये जाने हैं उन्हें नीचे सूचीबद्ध किया जा रहा है, यद्यपि यह सूची परिपूर्ण नहीं है :-

परिस्थितियाँ

- (1) जब लाइन की मरम्मत की जा रही हो या किसी अन्य कारण से विशेष सतर्कता आवश्यक हो ।
- (2) जब कोई बहु विलम्बित गाड़ी की खबर लेनी हो ।
- (3) जब किसी गाड़ी को अवरुद्ध लाइन में लेना हो ।
- (4) जब अन्तर्पाशित काँटे, पटरी उतारक यंत्र (डीरेल्स) आदि खराब हो जाएं या किसी भी अन्य रूप से त्रुटिपूर्ण हो रही हो ।
- (5) जब कभी अन्तर्पाशित काँटों, सिगनलों या किसी अन्तर्पाशित गियर में परिवर्तन किया जा रहा हो या उनकी मरम्मत की जा रही हो ।
- (6) जब गाड़ी, ब्लॉक टिकट पर चलती हो ।
- (7) जब कोई मेटेरियल गाड़ी दो स्टेशनों के बीच ब्लॉक खंडों में काम करती हो ।
- (8) अब कोई मेटेरियल ट्रॉली ब्लॉक खंड में बिना ब्लॉक रक्षा (प्रोटेक्शन) के काम कर रही हो ।
- (9) जब गाड़ी, संचार के पूर्णतः भंग हो जाने पर, चल रही हो ।
- (10) जब दोहरे लाइनवाले खंड पर एक लाइन के अवरुद्ध हो जाने के कारण इकहरी लाइन कार्य संचालन (सिंगल लाइन वार्किंग) पद्धति को चालू कर गाड़ी चलायी जा रही हो ।
- (11) दोहरी बहु लाइन खंड पर जब लोको पायलट को समीप के किसी लाइन से सम्भाव्य अवरोध / अतिलंघन को तीव्र दृष्टि से देखते रहने का परामर्श देना आवश्यक हो ।
- (12) जब दो लाइन वाले खंड पर कोई गाड़ी बिना किसी पिछले बोर्ड (टेल-बोर्ड) या पिछली बत्ती (टेल-लैम्प) के चलती पायी जाए और यह विश्वास करने का कारण हो कि गाड़ी अपूर्ण पहुँची है ।
- (13) इकहरी लाइन वाले खंड पर जब टोकन खो गया हो ।
- (14) जब नन-सिगनल्ड लाइन पर गाड़ी को लेना आवश्यक हो ।
- (15) जब खंड के बीच में पायलट या वर्क ट्रेन चलाना हो ।
- (16) जब समपार फाटक क्षतिग्रस्त हो गया हो ।

- (17) जब टेलीफोन सेवा से युक्त मिड-सेक्शन के समपार फाटक वाले गेटमैन के साथ टेलीफोन पर बातचीत न की जा सके और जो गेट सिगनल से संरक्षित न हो (शुद्धिपर्ची 90 जोड़ा गया है)।
- (18) जब विद्युत इंजन या मोटर कोच के पैंटोग्राफ को झुकाने की सलाह दी जानेवाली है।
- (19) जब स्वचालित सिगनलों के देर तक खराब रहने की स्थिति में गाड़ी चलानी हो ।
- (20) जब वाष्प या डीजल गाड़ी को खंड पर पावर ब्लॉक के अन्तर्गत चलने की अनुमति दी, जाती हो ।
- (21) गलत सवारी (बैड राइडिंग) की रिपोर्ट मिलने की हालत में।
- (22) वृहदाकार परेषण (ओ डी सी) के संचालन के लिए जब उसमें गति प्रतिबंध या विशेष सतर्कता निहित हो ।
- (23) समीप की लाइन पर टावर वैगन चलाना हो।
- (24) जब क्रेन गाड़ी के साथ जुड़ा हुआ हो ।
- (25) जब लोको पायलट ऐसे स्टेशन से गुजर रहा हो जहाँ एक चालू लाइन क्रेन के काम करने की, वजह से अवरुद्ध हो या दोहरी लाइन पर बीच खंड में क्रेन के काम करने की वजह से जब समीप की लाइन अवरुद्ध हो ।
- (26) ऐसे ब्लॉक खंड में गाड़ी को अनुमति देने के लिये जहाँ गश्त लगायी जा रही हो, ऐसी स्थिति में जब कि निर्धारित समय के भीतर गश्त लगानेवाला नहीं आया हो ।
- (27) जब लाश रेलपथ पर या उनके निकट पायी जाए।
- (28) जब कोई असन्तुलित पूर्णतः खराब इंजन भेजा जाए।
- (29) “जब कोई नया सिगनल लगाया जाता है या उनके स्थान में और / या उसके प्रकार में परिवर्तन किया जाता है, इन स्थितियों में सिगनल के लगाने या उसके स्थान के परिवर्तन करने की तिथि से 3 महीने की अवधि के लिये सतर्कता आदेश जारी किये जायेंगे।(शुद्धिपर्ची 101 जोड़ा गया)
- (30) जब किसी रेलपथ अनुरक्षण/रिलेइंग मशीन को समीप की लाइन पर काम करने की अनुमति दी जाती है।

स. नि. 4.09.02

- (क) स. नि. 4.09.01— में सूचीबद्ध किसी भी परिस्थिति में स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी या ब्लॉक रक्षा के अन्तर्गत चल रहे किसी वाहन को स्टेशन की ओर से या दूसरी दिशा से प्रभावित खंड में प्रवेश करने की अनुमति नहीं देगा, जबतक कि
 - (i) दूसरी दिशा के स्टेशन मास्टर को परिस्थितियों की सूचना न दे दी गयी हो और उन्होंने ऐसी सूचना की प्राप्ति की अभिस्वीकृति न दे दी हो।
 - (ii) उन्होंने गार्ड और लोको पायलट को आसन्न खतरे तथा उसके स्थान के सम्बन्ध में स. नि. 4.09.04 के अनुसार तैयार किये गये सतर्कता आदेश के द्वारा चेतावनी दे दी हो, सिवाय स्थायी गति प्रतिबन्धों के जो कार्य संचालन समय सारणी में अधिसूचित किये गये हों।

- (iii) उन्होंने सुनिश्चित कर लिया है कि संबंधित नोटिस स्टेशन के द्वारा सतर्कता आदेश जारी कर दिया गया है ।
- (iv) उन्होंने सामान्य कार्य प्रणाली की पुनर्स्थापना की अनुवर्ती सूचना पा ली है।
- (ख) प्रभावित ब्लॉक खंड की दूसरी दिशा के स्टेशन मास्टर उपर्युक्त उपनियम (क) खंड (ii) से (iv) तक के अनुसार कार्रवाई करेगा।

स. नि. 4.09.03 – सतर्कता आदेश जारी करने की प्रक्रिया :-

(क) संबंधित ब्लॉक खंड की किसी भी दिशा के स्टेशन मास्टर के द्वारा :-

- (i) स्टेशन मास्टर जैसे ही ऐसी किसी भी स्थिति की सूचना पायेगा जिसमें सतर्कता आदेश जारी करना आवश्यक हो, वैसे ही वह तुरन्त संबंधित ब्लॉक खंड के स्टेशन मास्टर, नियंत्रक, इंजनों के नियंत्रक, बिजली इंजन के नियंत्रक, एसएसई/एसई/जेई (लोको)/ लोको फोरमैन, अन्य संबंधित रेल कर्मचारी, नोटिस स्टेशन या स्टेशनों (जिनका उल्लेख कार्य संचालन समय सारणी में हो) को निजी अंक (प्राइवेट नम्बर) का बिनिमय कर ऐसी स्थिति की सूचना दे देगा। नियंत्रक/बिजली इंजन नियंत्रक/वाष्प इंजन नियंत्रक बदले में यह सुनिश्चित करेगा कि उसने संबंधित सभी स्टेशन मास्टरों और एसएसई/एसई/जेई (लोको/कर्षण) और लोको निरीक्षकों, चालक निरीक्षकों को इस स्थिति की सूचना दे दी है।
- (ii) बिना रुके स्टेशन से सीधे गुजरने वाली गाड़ियों (थ्रू-गाड़ियों) को, उनके नियमित रूप से चलने के क्रम में व्यवधान डालते हुए, तबतक रोक रखा जाएगा जब तक कि यह सुनिश्चित न हो जाए कि संबंधित नोटिस स्टेशन के द्वारा सतर्कता आदेश जारी कर दिया गया है।

नोट :- सतर्कता आदेश जारी करने के लिये सभी कार्य गाड़ियों (वर्क ट्रेनों), विभागीय गाड़ियों और अकेले इंजनों को अनुसूचित रुकनेवाला गाड़ी (शिड्यूल्ड स्टॉपिंग ट्रेन) माना जायेगा।

(ख) नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के द्वारा :-

- (i) स. नि. 4.09.03 (क) (i) उपबन्ध के अनुसार सूचना मिलने पर, नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर उसकी अभिस्वीकृति देगा और किसी भी गाड़ी को जिसे प्रभावित ब्लॉक खंड से गुजरना है, तबतक अपने स्टेशन को छोड़ने की अनुमति नहीं देगा जबतक गार्ड और लोको पायलट को खतरे तथा उसके स्थान की चेतावनी सतर्कता आदेश के द्वारा न दे दी गई हो। वह, जिस स्थान पर प्रतिबन्ध लगाया गया है, उस स्थान के पीछे के स्टेशन मास्टर को भी पहली गाड़ी के विवरण से अवगत करायेगा जिसे सतर्कता आदेश दिया गया है।
- (ii) नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से छूटने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलट और गार्डों को (निल) शून्य सतर्कता आदेश जारी करेगा यदि उसने गाड़ी के चलने की दिशा में अपने और ठीक दूसरे नोटिस स्टेशन के बीच विशेष सतर्कता पालन करने की कोई सूचना न पायी हो।

नोट :- नोटिस स्टेशन से लोको पायलट गाड़ी तबतक नहीं खोलेगा और गार्ड गाड़ी खोलने के लिये तबतक सिगनल नहीं देगा जबतक उन्हें सतर्कता आदेश न मिल जाए।

(ग) नोटिस स्टेशन के अतिरिक्त अन्य स्टेशन से गाड़ी के खुलने की स्थिति में :

यदि गाड़ी ऐसे स्टेशन से खुलती है जो नोटिस स्टेशन नहीं है तो स्टेशन मास्टर, नियंत्रक ट्रेक्शन पावर नियंत्रक या पीछे के नोटिस स्टेशन या आगे की नोटिस स्टेशन (सिर्फ एक लाइन वाले खंड में) से परामर्श करेगा और आगे के नोटिस स्टेशन तक सतर्कता आदेश जारी करेगा। फिर भी यदि ऐसी सूचना स्टेशन से, नियंत्रक या पीछे के नोटिस स्टेशन या आगे के नोटिस स्टेशन (सिर्फ एक लाइन वाले खंड में) से संचार के भंग हो जाने के कारण सूचना एकत्र नहीं की जा सकती है और यदि यह

नितान्त आवश्यक है कि गाड़ी स्टेशन से खोली जाए तो प्रतिबन्ध, यदि कोई हो तो उसके पालनार्थ सतर्कता आदेश जारी करके गाड़ी खोली जा सकती है या 'निल' सतर्कता आदेश आगे के ब्लॉक स्टेशन तक लोको पायलट को लिखित आदेश देते हुए कि वह आगे के ब्लॉक स्टेशन पर रुके और वहाँ जो हिदायतें दी जाएँ उनके अनुसार काम करे। इस प्रक्रिया का तबतक पालन किया जायेगा जबतक ऐसे स्टेशन पर न पहुँच जाया जाए जो आगे के नोटिस स्टेशन तक लगाये गये सभी प्रतिबन्धों का विवरण प्राप्त कर सके।

संचार के भंग होने के समय : संचार के भंग होने के दौरान प्रभावित ब्लॉक स्टेशन के ठीक पीछे के स्टेशन का स्टेशन मास्टर बिना इसकी परवाह किये कि यह इकहरा लाइन-खंड है या दोहरी लाइन-खंड और कौन सी पद्धति उस खंड पर चालू है-सभी प्रकार की गाड़ियों को सतर्कता आदेश देगा।

- (घ) उपनगरीय खंडों में गाड़ियों के चलने की स्थिति में कार्य संचालन समय सारणी में सिर्फ संकेतित और विशेषीकृत स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के द्वारा ही सतर्कता आदेश लोको पायलट और गार्ड को जारी किये जायेंगे, सिवाय ऐसी आपात स्थिति के जब गति पर प्रतिबन्ध लगाना आवश्यक हो। इन गाड़ियों के संबंध में यथापेक्षित सतर्कता आदेश, टाइप, साइक्लोस्टाइल या मुद्रित किये रहेंगे जो उस पूरे सेक्शन के लिये होंगे जिस पर गाड़ी चलाना है और यह सिर्फ एक बार जारी किया जायेगा जबतक कि गति प्रतिबन्ध को रद्द करने की आवश्यकता न हो या कोई नया गति प्रतिबंध लगाने की आवश्यकता हो।
- (ङ) उस स्टेशन की स्थिति में जहाँ गाड़ी का रुकना नियम नहीं है :
 - (i) सामान्यतः सतर्कता आदेश को जारी करना आवश्यक नहीं होगा, सिवाय स्थिति के जिसमें गति पर अचानक प्रतिबन्ध लगाना आवश्यक हो, और
 - (ii) यदि ऐसी स्टेशन के स्टेशन मास्टर के द्वारा कोई सूचना मिलती हो जिसके अनुसार सतर्कता आदेश जारी करना आवश्यक हो तो तुरन्त ही पास के ब्लॉक स्टेशनों को सतर्कता आदेश जारी करने का परामर्श देगा और इस सम्बन्ध में अपने "निजी अंकों" का विनिमय कर उनमें अभिस्वीकृति प्राप्त करने के बाद ही उस संदेश की अभिस्वीकृति देगा जिसमें गति पर प्रतिबंध लगाने की आवश्यकता बताया गया है।
 - (iii) पास के स्टेशन के स्टेशन मास्टर जिन्हें प्रथम सूचना मिलती है वे इस प्रकार कार्रवाई करेंगे-मानों उन्होंने स्वयं ही प्रतिबंध लगाने का संदेश प्राप्त किया है।

स. नि. 4.09.04 – सतर्कता आदेश का विवरण एवं प्रस्तुतीकरण :

- (क) सतर्कता आदेश निर्धारित प्रपत्र पर, सादे कागज पर नीले या काले अक्षर में तैयार किया जायेगा। सभी प्रपत्र क्रमवार अंकित किये जायेंगे और इसे जारी करने वाले स्टेशनों के नाम प्रत्येक पन्ने पर मुहर द्वारा अंकित किये रहेंगे। सामान्य रूप से सतर्कता आदेश तीन प्रतियों में कार्बन प्रोसेस या कंप्यूटर द्वारा तैयार किया जायेगा जिसमें से एक-एक प्रति लोको पायलट, गार्ड और स्टेशन अभिलेख के लिये होगा। लेकिन ऐसी गाड़ियों की स्थिति में जिनमें लोको पायलट के अतिरिक्त सह-लोको पायलट हो तो या ऐसी गाड़ियों की स्थिति में जिनमें बैकिंग इंजन लगी हो या एक से अधिक लीडिंग इंजनों में जिनमें पृथक् लोको पायलट हो तब अतिरिक्त लोको पायलट के लिये चौथी प्रति सादे कागज पर तैयार की जायेगी।
- (ख) कम से कम तीन प्रतिबंधों को लिखने के लिये सतर्कता आदेश पर काफी जगह छोड़ी रहेंगी। इसकी पीठ पर कोई प्रविष्टि नहीं की जायेगी। यदि एक से अधिक सतर्कता आदेश प्रपत्र का प्रयोग किया जाता है तो अनुवर्ती पन्नों पर अंक क्रमवार ढंग से लिखे जायेंगे।

- (ग) इसमें किलोमीटर, स्टेशन और स्टेशनों के नाम जिनके बीच सतर्कता आदेश का पालन करना है, कारण और गति जिसपर गाड़ी प्रभावित क्षेत्र से गुजरेगी लिखा जायेगा। स्टेशनों के नाम पूरे लिखे जायेंगे।
- (घ) जब कभी गति प्रतिबंधों को दो या दो से अधिक स्थलों पर पालन करना हो तो ऐसे सभी स्टेशनों के किलोमीटर भौगोलिक क्रम में संचालन की दिशा के सम्बन्ध में संकेतित किये जायेंगे। इस पर हमेशा दिनांक लिखे जायेंगे और पूर्ण हस्ताक्षर किए जाएंगे।
- (ङ) सतर्कता आदेश प्रत्येक गाड़ी के लिये अलग-अलग जारी किया जायेगा, सिवाय ऐसे स्टेशनों पर एवं ऐसी गाड़ियों के लिये जिनका विशेष रूप से उल्लेख किया गया हो। उदाहरणस्वरूप—गीतांजली एक्सप्रेस, लम्बी दूरी तक सीधी चलने वाली (थ्रू) मालगाड़ियाँ, स्थानीय/उपनगरीय गाड़ियाँ, इत्यादि। इस स्थिति में इसे टाइप, साइकलोस्टाइल या मुद्रित किया जायेगा। देने के समय यह सुनिश्चित कर लेने के लिये कि उन सभी स्थलों को जहाँ सतर्कता आदेश का पालन करना है, उसमें शामिल कर लिया गया है, इसकी जाँच दुबारा कर ली जायेगी। इस सम्बन्ध में कार्य संचालन समय सारणी में आवश्यक प्रावधान, विशेष स्टेशनों और गाड़ियों का उल्लेख करते हुए जिनपर यह उप नियम लागू होता है, किया जायेगा।
- (च) यदि सतर्कता आदेश में किसी प्रकार की भूल का सुधार करना हो तो उसे साफ-साफ स्याही में किया जायेगा तथा उसे जारी करने वाले स्टेशन मास्टर के द्वारा विधिवत साक्षात्कृत किया जायेगा। लिखे हुए के ऊपर लिखा नहीं जायेगा।
- (छ) अनुस्मारक सतर्कता आदेश प्रभावित ब्लॉक खंड के ठीक पीछे के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के द्वारा भी सभी अनुसूचित रुकने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों और उन लोको पायलटों को जिनकी गाड़ियों को अनियमित रूप से रोका जा सकता है, जारी किया जायेगा। यदि गाड़ी पुसिंग इंजन के द्वारा चलायी जा रही हो तो लीडिंग-डिब्बे में यात्रा कर रहे गार्ड को भी अनुस्मारक सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा।

इकहरी लॉइन खंड पर जहाँ प्रस्थान करने का मूर्त (टेंजिबुल) प्रस्थान अधिकार दिया जाता है वहाँ सीधी दौड़ने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को भी प्रस्थान अधिकार के साथ अनुस्मारक सतर्कता आदेश, स्टेशन से सीधे गुजरने के समय, दिया जाना चाहिए। उपनगरीय खंड में विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत अनुस्मारक सतर्कता आदेश जारी नहीं किये जा सकते हैं।

स. नि. 4.09.05 — सतर्कता आदेश का दिया जाना :—

- (क) स्टेशन मास्टर के द्वारा या तो स्वयं या उसके द्वारा नियुक्त किसी सक्षम रेलवे कर्मचारी के द्वारा सतर्कता आदेश गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को दिया जायेगा तथा प्राप्त कर लेने और समझ लेने के प्रमाणस्वरूप अभिलेख के पन्ने पर हस्ताक्षर करा लिया जायेगा। जब एक से अधिक पन्ने दिये जाते हैं तब प्रत्येक अधपन्ने पर लोको पायलट / गार्ड से हस्ताक्षर करा लिया जायेगा।
- (ख) सतर्कता आदेश में लिखी बातों को समझने में असमर्थ होने की स्थिति में लोको पायलट स्टेशन मास्टर को उसे समझाने के लिये बुलायेगा। विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत बड़े यार्डों में लोको पायलट को सतर्कता आदेश में लिखी बातों को समझाने का उत्तरदायित्व उस गाड़ी के गार्ड को दिया जा सकता है।
- (ग) गाड़ी के कर्मियों को रास्ते में बदलना : गाड़ी के कर्मियों को रास्ते में बदलने की स्थिति में गार्ड/लोको पायलट गाड़ी का प्रभार लेने के समय उस गाड़ी से सम्बन्धित सभी सतर्कता आदेश भी लेंगे ताकि लाइन की हालत से वे परिचित हो सकें तथा भारमुक्त होने वाले गार्ड/लोको पायलट को समुचित अभिस्वीकृति भी देंगे।
- (घ) रास्ते में असिस्टिंग/बैंकिंग इंजन के जोड़े जाने पर :

रास्ते में किसी स्टेशन पर गाड़ी में असिस्टिंग/बैकिंग इंजन के जोड़े जाने की स्थिति में ऐसी इंजन के लोको पायलट के ऊपर यह उत्तरदायित्व होगा कि वह लगाये गये प्रतिबंधों के विषय में अपने को परिचित करा सके। इसके लिये वह उस गाड़ी के लोको पायलट या गार्ड से, जैसी भी स्थिति हो, सम्पर्क करेगा और आवश्यक सूचना प्राप्त करेगा।

स. नि. 4.09.06— (क) विशेष पूर्व सतर्कताओं को अधिसूचित/रद्द करने के तरीके :—

- (i) जब कोई सक्षम रेल कर्मचारी गति पर प्रतिबन्ध लगाना या लाइन के किसी भाग में जिसमें ऊपरी उपस्कर (ओ एच ई) भी सम्मिलित है, विशेष पूर्व सतर्कता, मरम्मत या काम या किसी अन्य वजह से आरोपित करना आवश्यक पाता है तब वह अपने निकटतम ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को (अधिमान्यतः उस ब्लॉक स्टेशन को जो प्रभावित खंड में प्रवेश को नियंत्रित करता है) लिखित रूप में सूचित करेगा कि ठीक-ठीक किस किलोमीटर में और किस स्टेशन पर या किन स्टेशनों के बीच में प्रतिबंध या विशेष सतर्कता का पालन करना है, उसकी प्रकृति और उसकी सम्भाव्य अवधि क्या है, प्रतिबंध वाले स्थल की रक्षा करने के तरीके क्या हैं और वहाँ इंजीनियरिंग विभाग के संकेतक क्या-क्या लगाने वाले हैं—आदि। वह स. नि. 4.09.03 (क) (i) के अनुसार अन्य संबंधित कर्मचारियों को जिन्हें इस सम्बन्ध में अधिसूचित करना आवश्यक है उन्हें तथा मंडल परिवहन निरीक्षक, मुख्य नियंत्रक, मंडल इंजीनियर, मंडल परिचालन प्रबंधक, मंडल विद्युत इंजीनियर (आर.एस.) को भी सूचित करेगा और
- (ii) वह उस स्थान में तबतक कोई काम नहीं करेगा जबतक कि उसे स्टेशन मास्टर से लिखित अनुमति नहीं, मिल जाती।
- (ख) स्टेशन मास्टर सूचना मिलने पर उसकी अभिस्वीकृति तबतक नहीं देगा जबतक कि उसने प्रभावित होनेवाले खंड के दूसरे छोर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को उसकी सूचना नहीं दे दी हो और उससे अभिस्वीकृति नहीं ले ली हो।
- (ग) जब ऐसे प्रतिबंध लगाने या विशेष सतर्कता के पालन करने का कारण समाप्त हो गया हो, तब संबंधित सक्षम रेल कर्मचारी निजी अंकों का विनिमय करके निकटतम ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर तथा उन सभी संबंधित रेल कर्मचारियों को भी जिन्हें पहले प्रतिबंध लगाने की सूचना दी गयी थी इस तथ्य की सूचना देगा।

स. नि. 4.09.07— नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर से अभिस्वीकृति प्राप्त करने के तरीके :—

- (क) जब नोटिस स्टेशन उसी नियंत्रण खंड में अवस्थित हो :—
 - (i) ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर जो उस खंड में गाड़ियों के प्रवेश को नियंत्रित करता है जहाँ विशेष सतर्कता का पालन/रद्द/आशोधित करना है, संबंधित नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को बतायेगा और उसे विशेष सतर्कता के विषय में सूचित/रद्द /आशोधित करने का संदेश देगा। निजी अंक का विनिमय कर नोटिस स्टेशन इसकी अभिस्वीकृति देगा। वर्तमान प्रतिबन्ध के अतिरिक्त नये प्रतिबन्ध लगाने या आशोधित करने की हालत में वे पहली गाड़ी की संख्या एवं उसका विवरण भी देंगे जिसे सतर्कता आदेश/आशोधित सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा।
 - (ii) खंड नियंत्रक तब नियंत्रण आदेश प्रभावित खंड के ठीक पीछे के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा जिसमें वह उन सभी गाड़ियों की संख्या एवं उनके विवरण देंगे जो नोटिस स्टेशन और ऐसे ब्लॉक स्टेशन के बीच दौड़ रही हैं और जिन्हें स. नि. 4.09.03 के अनुरूप (क) के खंड (ii) के अनुसार सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा।
- (ख) जब नोटिस स्टेशन भिन्न नियंत्रण खंड पर अवस्थित हो—

ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर जो उस खंड में जहाँ विशेष पूर्व सतर्कता पालन/रद्द/आशोधित करना है, गाड़ियों के प्रवेश को नियंत्रित करता है उप मुख्य नियंत्रक से सम्पर्क करेगा और उसके द्वारा नामित व्यक्ति को सन्देश देगा।

- (i) जब नोटिस स्टेशन उसी मंडल में अवस्थित हो : नामित कर्मचारी संदेश प्राप्त करने पर उसे पुनः नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को भेजेगा जो निजी अंक का विनिमय कर उसकी अभिस्वीकृति, प्रथम गाड़ी की संख्या तथा उसका विवरण देते हुए, जिसे सतर्कता आदेश/आशोधित सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा, देगा।

नामित व्यक्ति जो संदेश प्राप्त करेगा वह नोटिस स्टेशन और ऐसे ब्लॉक स्टेशन के बीच दौड़ती गाड़ियों की स्थिति के विषय में सुनिश्चित करेगा और तब स. नि. 4.09.03 के उपनियम (क) के खंड (ii) के अनुसार नियंत्रण आदेश ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जो प्रभावित खंड में गाड़ियों के प्रवेश को नियंत्रित करता है, देगा जिसमें उस गाड़ी की संख्या और उसके विवरण दिये रहेंगे जिसपर सतर्कता आदेश लागू होंगे। वह नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राप्त निजी अंकों को भी दुहरायेगा।

- (ii) जब नोटिस स्टेशन किसी भिन्न मंडल पर अवस्थित हो : ऐसे संदेश प्राप्त करने पर नामित कर्मचारी संबंधित मंडल के नामित कर्मचारी से सम्पर्क करेगा और उसे संदेश देगा। उक्त कर्मचारी और नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर उपरोक्त खंड (i) में विस्तार से वर्णित प्रक्रिया का अनुगमन करेंगे सिवाय इसके कि उपरोक्त कर्मचारी आदेश संख्या जारी करेंगे। जिसमें खंड में दौड़ती गाड़ी का विवरण तथा प्रथम गाड़ी को जिसे सतर्कता आदेश दिया जायेगा, की संख्या एवं उसका विवरण देगा और वह नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राप्त निजी अंक की अभिस्वीकृति देगा।

उक्त कर्मचारी, जिसके मंडल पर ऐसा प्रतिबन्ध लगाया गया है, तब प्रभावित खंड के ठीक पीछे के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को आदेश संख्या देगा। जिसमें खंड में दौड़ती गाड़ी की संख्या, प्रथम गाड़ी की संख्या एवं उसका विवरण जिसपर सतर्कता आदेश जारी किया गया है, नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया निजी अंक और संबंधित मंडल के नामित कर्मचारी के द्वारा दी गयी नियंत्रण आदेश संख्या, विस्तार पूर्वक देगा।

नोट :- (i) नामित कर्मचारी, संबंधित स्टेशन मास्टर तथा संबंधित मंडल के नामित कर्मचारी से सत्यापित करने के बाद दैनिक प्रवृत्त अन्तर्मंडलीय प्रतिबन्धों का मिलान करेगा।

(ii) नामित कर्मचारी, प्रत्येक नियंत्रित खंड के लिये, पृथक सतर्कता आदेश रजिस्टर रखेगा। प्रत्येक खंड के लिये पृथक क्रम संख्या प्रयुक्त होगा। इसमें नोटिस स्टेशन तथा प्रभावित खंड के ठीक पीछे के ब्लॉक स्टेशन के सतर्कता आदेश रजिस्टर की क्रम संख्या का संदर्भ दिया रहेगा।

स. नि. 4.09.08 – प्रतिबन्ध रद्द कर दिये जाने के बाद स्टेशन मास्टर के द्वारा कार्रवाई :

- (क) स्टेशन मास्टर प्रतिबंध के रद्द कर दिये जाने के सम्बन्ध में सूचना पाने पर संबंधित ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर, नोटिस स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों और अन्य रेल कर्मचारियों को जिन्हें इसके विषय में पहले सूचित किया गया था इस तथ्य की सूचना देगा। सतर्कता रद्द किये जाने की सूचना देने के बाद स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश जारी करना बन्द कर सकता है।
- (ख) यदि स्टेशन पर किसी गाड़ी को रूकना नियत न हो तो समीप के ब्लॉक स्टेशनों में से किसी एक को प्रतिबन्ध के हटाये जाने की सूचना दी जायेगी जो उपरोक्त उप नियम (क) के अनुसार कार्रवाई करेगा।

स. नि. 4.09.09 – सतर्कता आदेशों का रिकार्ड :

- (क) सभी स्टेशनों पर जहाँ सतर्कता आदेश जारी किये जाते हैं वहाँ स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश रजिस्टर में जिसे निम्नलिखित ढंग से अनुरक्षित किया जायेगा, लगाये गये सभी प्रतिबन्धों, उनके लागू करने तथा रद्द करने की तिथियों, प्राधिकार, प्रकृति, आदि के अद्यतन अभिलेख रखेगा :

(i) सतर्कता आदेश रजिस्टर निम्नलिखित प्रपत्र में होगा :-

क प्रतिबन्ध आरोपित या आशोधित				ख हटाये गये प्रतिबन्ध			
क्रम संख्या	जिस व्यक्ति से	विवरण/ ज्ञापन या संदेश आदि की प्रति	आशोधन के संबंध में अभ्युक्ति आदि क्र.सं. लिखा जाना चाहिए	क्रम संख्या	जिस व्यक्ति से	विवरण या संदेश आदि की प्रति	अभ्युक्ति
स्टेशन मास्टरों के हस्ताक्षर				स्टेशन मास्टरों के हस्ताक्षर			
1.				1.			
2.				2.			
3.				3.			

(ii) सतर्कता आदेश रजिस्टर में सभी प्रविष्टियाँ ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के द्वारा स्वयं अपनी लिखावट में की जायेगी। सिवाय स्टेशन कोड के, किसी अन्य कोड (कूट भाषा) का प्रयोग सतर्कता आदेश रजिस्टर में जो हमेशा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के साथ रहेगा, नहीं किया जायेगा। प्रविष्टियों को क्रमिक रूप से अंकित किया जायेगा। जब कभी स्टेशन मास्टर को, ड्यूटी में परिवर्तन के ख्याल से भारमुक्त किया जायेगा तब वह इस बात को सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी होगा कि रजिस्टर में प्रत्येक आदेश पर भारमुक्त करने वाले स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर कर दिए गए हैं। एक स्टेशन मास्टर जब ड्यूटी में जायेगा तब वह स्टेशन दैनन्दिन पुस्तिका (स्टेशन डायरी बुक) में उस समय प्रवृत्त सभी सतर्कता आदेशों का क्रमांक लिखेगा। इस प्रविष्टि की भी भारमुक्त होने वाले स्टेशन मास्टर के द्वारा सही होने के प्रमाणस्वरूप जाँच की जायेगी और उसे प्रतिहस्ताक्षरित किया जाएगा।

(iii) सतर्कता आदेश रजिस्टर के दोनों खंडों (क) और (ख) में क्रम संख्याओं के सिर्फ एक ही सेट का पहली जनवरी से प्रारम्भ होनेवाले पूरे वर्ष में प्रयोग किया जायेगा।

(iv) प्रत्येक सोमवार को प्रभारी स्टेशन मास्टर रजिस्टर को ध्यानपूर्वक पढ़ेगा और नया पृष्ठ लेकर लाल-स्याही से जो प्रतिबंध अभी भी लगे हुए हैं उन्हें निम्नलिखित ढंग से लिखेगा : क्रम संख्याएँ, रजिस्टर का पृष्ठ, सन्दर्भ, संदेश की संख्या एवं तारीख, किलोमीटर, स्थान (स्टेशनों के बीच या स्टेशनों पर) गति प्रतिबंध और संक्षिप्त कारण, तारीख स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

प्रत्येक शिफ्ट के सभी एसएम/एएसएम सतर्कता आदेश के सोमवार के सारांश को पढ़ कर हस्ताक्षर करेंगे। इसकी पुष्टि प्रभारी स्टेशन मास्टर द्वारा की जाएगी। (शुद्धि पर्ची 93)

(v) प्रत्येक रजिस्टर में उसके पूरे खत्म होने पर अब तक प्रवृत्त क्रम संख्याओं का सारांश लिखा जायेगा जिसे नये रजिस्टर में उसके प्रयोग के पूर्व लिख दिया जायेगा। पुराने रजिस्टर के शेष सारांश और नये रजिस्टर के प्रारम्भिक सारांश को प्रभारी स्टेशन मास्टर के द्वारा विधिवत रूप से हस्ताक्षरित किया जायेगा। उन्हें प्रविष्टिकरण (पोस्टिंग) के लिये दूसरा क्रमांक भी लिखना चाहिए।

(ख) इसी तरह के अभिलेख अन्य स्थानों पर भी जैसे नियंत्रण कार्यालयों, लोको शेडों इत्यादि में भी जहाँ इस सम्बन्ध में सूचनाएं प्राप्त की जाती हैं, रखे जाने चाहिए।

इस उद्देश्य के लिये प्रत्येक खंड के हेतु पृथक रूप से एक रजिस्टर रखा जायेगा और लगाये गये प्रतिबन्धों को किलोमीटर के अनुसार समुचित क्रम में लिखा जायेगा। वहिर्गामी गाड़ियों के लोको पायलट लोकोशेड में रखे जानेवाले समुचित रजिस्टर में हस्ताक्षर करेंगे और पारी-प्रभारी (शिफ्ट-इन-चार्ज) इसके प्रमाणस्वरूप हस्ताक्षर करेगा कि लोको पायलट ने प्रतिबन्ध के विवरणों को नोट कर लिया है। लोको पायलट के अशिक्षित या अर्द्धशिक्षित होने की स्थिति में पारी-प्रभारी ऐसे लोको पायलटों के सामने विवरणों को व्याख्या कर उन्हें बतला देगा और उनके अंगूठे के निशान/हस्ताक्षर रजिस्टर पर ले लेगा।

- (ग) जब कभी स्टेशन की सीमाओं के भीतर प्रतिबन्ध का पालन करना हो, तब स्टेशन के सिगनलों के सम्बन्ध में प्रतिबन्ध के स्थान का विशेष रूप से उल्लेख किया जायेगा। इस सूचना का, प्रत्येक हालत में कार्य के प्रभारी इंजीनियरिंग कर्मचारियों को जारी किये गये संदेश से तथा स्टेशन मास्टर के द्वारा जारी किये गये प्रतिबन्ध से संबंधित सतर्कता आदेश में समाहित किया जायेगा।
- (घ) लोको पायलट और गार्ड क्रमशः जेई/एसई/एसएसई (लोको कर्षण) (आर० एस) और स्टेशन मास्टर को अपनी यात्रा के अन्त में गाड़ी के अन्य कागजातों के साथ सतर्कता आदेश सुपुर्द करेंगे।

स.नि. 4.09.10 – सतर्कता आदेश का परीक्षण सतर्कता आदेश के अभिलेख पन्ने निर्गम की तारीख से बारह महीनों तक परिरक्षित किये जायेंगे।

4.10. सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गति सीमा :-

- (1) अन्तर्पाषित रहित (नॉन इन्टरलॉक्ड) सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गाड़ियों की गति किसी भी दशा में 30 किलो मीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी और टर्न आउट तथा क्रॉस ओवर पर भी गति 30 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारण करके इससे अधिक गति अनुमत नहीं कर दी जाती।
- (2) उपनियम (1) उपबन्धों के अधीन रहते हुए, कोई गाड़ी अन्तर्पाषित (इन्टरलॉक्ड) सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर उतनी ही गति से चलेगी, जितनी अन्तर्पाशन मानक (स्टैण्डर्ड ऑफ इंटरलॉकिंग) द्वारा अनुमत है।

(पुराना एसआर 4.10.01 एसआर 4.10.02। सी/स्लिप 125 के माध्यम से हटाया गया)

4.11. स्टेशनों पर बिना रुके जाने वाली गाड़ियों की गति सीमा : –

- (1) अन्तर्पाषित (इंटरलॉक्ड) स्टेशन पर कोई भी गाड़ी 50 किलोमीटर प्रति घंटे या उससे कम ऐसी गति से जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गई है, से अधिक तेज नहीं चलेगी, जब तक कि उस लाइन को जिस लाइन पर से गाड़ी को पार होना है, कांटों द्वारा या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा दूसरी सभी लाइनों से पृथक नहीं कर दिया जाता और अन्तर्पाशन (इंटरलॉक्ड) द्वारा सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि यह स्थिति गाड़ी के पार 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 नियम 5.23 के अनुसार ठीक तरह सुरक्षित नहीं कर दिया गया है, ऐसी सम्बद्ध लाइन पर नहीं रखा जाएगा जो थ्रू लाइन से पृथक नहीं की गई है।

स.नि.4.11.01.— अन्तर्पाषित सम्मुख कांटों पर गाड़ियों की गति निम्नलिखित से अधिक नहीं होगी :-

- (क) जब स्टैण्डर्ड I से अन्तर्पाषित – प्रति घण्टा 50 किलोमीटर हो
- (ख) जब स्टैण्डर्ड II से अन्तर्पाषित – प्रति घण्टा 75 किलोमीटर

हो

(ग) जब स्टैण्डर्ड III से अन्तर्पाषित — कार्य संचालन समय सारणी में खंड के लिये अधिकतम अनुमेय गति जो उल्लिखित हो।

4.12. इंजन द्वारा ढकेलना :-

- (1) विशेष अनुदेशों के सिवाय कोई इंजन या स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन किसी गाड़ी को स्टेशन सीमा के बाहर नहीं ढकेलेगा और ऐसा करते समय उसकी गति 25 कि.मी. प्रति घन्टे से अधिक नहीं होगी।

परन्तु यह उपनियम ऐसी गाड़ी के लिये लागू नहीं होगा जिसका सब से आगे वाला वाहन चालन उपकरणों से सुसज्जित है और जिसे अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन परिचालित किया जा सकता है।

परन्तु किसी गाड़ी के पीछे सहायक इंजन को गाड़ी के साथ जोड़े बगैर अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन चलाने की अनुमति दी गई है तो उस पर यह उपनियम लागू नहीं होगा। परन्तु आपात स्थिति को छोड़कर कोई भी गाड़ी जिसमें निरंतर निर्वात/ऐयर ब्रेक (बैक्यूम ब्रेक) नहीं लगे हैं, स्टेशन सीमा के बाहर नहीं धकेली जायेगी।

- (2) परन्तु यह भी और कि गश्ती गाड़ी (पेट्रोल) या खोज गाड़ी (सर्च लाइट स्पेशल) को जिसमें एक या अधिक वाहन इंजन के आगे लगे हैं, अधिक से अधिक 40 कि.मी. प्र.घं. की गति से चलने की अनुमति दी जा सकती है।
- (3) यदि रात्रि में अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, या जहां विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित किया गया है, कोई गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर किसी इंजन द्वारा ढकेली जाती है तो ऐसी गाड़ी के आपात स्थिति को छोड़कर सबसे आगे वाले वाहन में निर्धारित सम्मुख बत्ती (हैड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां लगाई जाएंगी।
- (4) जब गाड़ियां उपनियम (1) और (2) में वर्णित रूप में चलाई जाती हैं तो यदि धकेलने वाला इंजन सबसे पीछे है तो उसमें अथवा सबसे पीछे के वाहन में, यदि कोई है, पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) लगेगी।

स. नि. 4.12.01—

- (क) जब कभी अपरिहार्य कारणों से, उस गाड़ी के अतिरिक्त जिसे आगे काम करने और पुशिंग इंजन के साथ उसी लाइन पर, उस स्टेशन को लौट आने की अनुमति दी गयी हो जिससे वह छूटी थी, यह अनिवार्य हो जाता है तो गार्ड एक लिखित ज्ञापन देकर लोको पायलट को ऐसा करने के लिये प्राधिकृत कर सकता है, वशर्ते—
- (i) उसने जिस ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी छूटी है उसके स्टेशन मास्टर से यह अश्वासन प्राप्त कर लिया है या (क) वहनीय टेलीफोन (पोर्टेबल टेलीफोन) के द्वारा यदि प्राप्त हो या (ख) सहायक गार्ड या सहायक लोको पायलट या किसी अन्य रेल कर्मचारी को, जो वहाँ उपलब्ध हो, सबसे नजदीक के स्टेशन मास्टर के पास लिखित अनुमति प्राप्त करने के लिये भेजकर प्राप्त कर लिया हो या (ग) पास की लाइन से गुजरती किसी गाड़ी के गार्ड/ लोको पायलट के द्वारा सानुग्रह यह सूचना भेजकर कि वे स्टेशन के किसी कर्मचारी के द्वारा लिखित अनुमति भेजवा दें।
- (ii) गार्ड या लोको पायलट सा. नि. 4.12 के उपनियम (2) और (3) के प्रवधानों का पालन करेंगे।

- (iii) पीछे चलाकर आने की अनुमति प्राप्त करने के बाद रात में या जब आगे का दृश्य स्पष्ट न दिखता हो तब सहायक गार्ड या सहायक लोको पायलट या किसी अन्य सक्षम रेल कर्मचारी हाथवाला सिगनल देकर भेजा जायेगा जो लीडिंग वेहिकल से पर्याप्त दूरी पर आगे-आगे चलकर गाड़ी को पाइलट करेगा, और
- (iv) गार्ड लीडिंग ब्रेकवान में सतर्कता की सुनिश्चित करते हुए यात्रा करेगा और यदि परिस्थिति आयी तो ब्रेक लगाने के लिये प्रस्तुत रहेगा। बशर्ते कि यदि लीडिंग वेहिकल ब्रेकवैन न हो तो गार्ड लीडिंग वेहिकल में या उससे निकटतम वेहिकल में जिसमें गाड़ी को रोकने के साधन लगे हों यात्रा करेगा।
- (ख) ड्राइवर पैदल चलने की गति से गाड़ी को पीछे ला सकता है और इकहरे लाइन वाले खंड में प्रथम रोक सिगनल के सामने या दोहरे लाइन वाले खंड में करेक्ट लाइन के प्रथम रोक सिगनल/रांग लाइन के अन्तिम रोक सिगनल के सामने जिस किसी के सामने लीडिंग वेहिकल पहले आता हो, इसे रोकेंगा।
जब गाड़ी उपरोक्त उप नियम (क) के परिच्छेद (iii) के अनुसार पाइलट की जाती हो तब पाइलट मैन उपरोक्त सिगनल से कुछ दूर खड़े होकर रोक हाथ सिगनल दिखलाकर लोको पायलट की सहायता करेगा।
- (ग) पाइलटमैन को निम्नलिखित के आगे रोक हाथ सिगनल अवश्य दिखलाना चाहिए :-
 - (i) इकहरी लाइन खंड पर प्रथम रोक सिगनल, या
 - (ii) करेक्ट लाइन के प्रथम रोक सिगनल/ रांग लाइन के अन्तिम रोक सिगनल, दोहरे लाइन खंड पर जिस किसी भी के आगे लीडिंग वेहिकल पहले पड़ जाए ताकि लोको पायलट गाड़ी को रोकने के योग्य हो सके।
गाड़ी के रोकने के बाद लोको पायलट इंजन की सीटी इस प्रकार बजायेगा “ —— ”

स्टेशन मास्टर गाड़ी को ठीक उसी रीति से ले सकते हैं जिस रीति से सामान्यतः लेने के लिये नियम बने हों लेकिन दोहरे लाइन खंड में जब गाड़ी रांग लाइन पर पीछे की ओर चलकर आती हो तब गाड़ी को ठीक उसी रीति से लेनी चाहिए जिस रीति से दोहरे लाइन खंड पर उसे इकहरी लाइन खंड में बदलने के बाद गाड़ी ली जाती हैं।

स. नि. 4.12.02 — सहायक नियम 4.12 (2) के संदर्भाधीन पेट्रोल या सर्फ लाइट स्पेशल इंजन सहित या एक लाइट इंजन/पायलट ट्रेन के रूप में कार्यरत मालगाड़ी (अर्थात विशिष्ट रूप से यात्री वाही ट्रेन के एडवांस में, सुरक्षात्मक मामलों आदि के संबंध में) सभी अनुदेशों का पालन करते हुए इसे अपनी अधिकतम अनुमत गति में चलाने के लिए बुक किया जा सकता है, यदि हो, पूरे खंड में या ऐसी निम्नतम गति में जो विशेष रूप से निर्धारित किए गए हैं। ऐसी स्थिति के लिए जो उसके पहले स्थान पर अनिवार्य किया गया है।

4.13. टेंडर आगे होने पर इंजन की गति सीमा :-

- (1) (क) कोई सवारी या मिली जुली गाड़ी भाप इंजन द्वारा, टेंडर आगे होने पर, स्टेशन सीमा के बाहर निम्नलिखित दशाओं के सिवाय नहीं खींची जाएगी, अर्थात :-
 - (i) जब प्राधिकृत अधिकारी ने इसके लिए लिखित आदेश दिया है, या
 - (ii) ऐसी अपरिहार्य परिस्थिति जिसमें लोको पायलट ऐसा करना अनिवार्य रूप से आवश्यक समझे।
- (ख) जब गाड़ी इस प्रकार ले जायी जाती है तो उसकी गति 25 कि.मी. प्र.घं. से अधिक नहीं होगी या 40 कि. प्रति घंटा तक की ऐसी कोई उच्चतर गति होगी जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन प्राधिकृत की जाती है।

- (2) अपरिहार्य आवश्यकता होने पर, भाप (स्टीम) इंजन लगी मालगाड़ियां, टेंडर आगे होने पर 25 कि.मी. प्र.घं. से अधिक गति से नहीं चल सकेंगी या ऐसी कोई उच्चतर गति से चल सकेंगी जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाय। किन्तु ऐसी गति किसी भी दशा में 40 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।
- (3) यदि उपनियम (1) के खण्ड (क) के उपखण्ड (i) और उपनियम (2) के अधीन जब भाप (स्टीम) इंजन वाली गाड़ियों का टेंडर आगे करके नियमित रूप से चलाना है तो नियम 4.14 में निर्धारित रूप में प्रमुख बत्ती (हेडलाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां टेंडर पर लगाई जायेंगी।

ग. गाड़ियां और उनके चालक दल के साज-समान

4.14 सम्मुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ और स्पीडोमीटर –

- (1) रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या लंबी सुरंगों में गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि इंजन पर अनुमोदित डिजाइन की बिजली की सम्मुख बत्ती (हेड लाइट) और उसके अतिरिक्त तेल या बिजली की दो सफेद चिन्ह (मार्कर बत्तियाँ) नहीं लगी हैं।
- (2) स्टेशन पर और यार्डों में केवल शंटिंग कार्य पर लगे इंजनों में, रात्रि के समय अथवा धुंध कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की गई सम्मुख बत्ती (हेड लाइट) और आगे तथा पीछे दो लाल चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ जलायी जायेंगी।
- (3) इंजन पर लगी बिजली की सम्मुख बत्ती (हेड लाइट) का प्रकाश धीमा करने के लिए उसमें स्विच लगा रहेगा और यह नीचे लिखी स्थिति में धीमी की जायेगी, अर्थात् :
 - (क) जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी है,
 - (ख) जब गाड़ी उसी गेज या भिन्न गेज के दोहरी (डबल) अथवा नई लाइन वाले रेलपथ पर सामने से आती हुई किसी अन्य गाड़ी के पास पहुँच रही है, तथा
 - (ग) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किसी अवसर पर
- (4) यदि इंजन की बिजली वाली सम्मुख बत्ती (हेड लाइट) खराब हो जाती है अथवा इंजन को टेंडर आगे करके आपातस्थिति में चलाना आवश्यक है, तो उपनियम (1) के अनुसार इंजन पर तेल की या बिजली की दो सफेदी चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ जलाई जाएंगी जो संचालन की दिशा की ओर संकेत देंगी और गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार, निर्धारित गति से चलेगी।
- (5) इंजन की हेड लाइट के खराब होने पर उन खण्डों में जहां चमकदार परावर्तक प्रकार के फिक्सड इंजिनियरिंग सिग्नल लगे हैं वहां रात में, कोहरे अथवा धुंध में या जब दृश्यता साफ न हो वहां बड़ी लाइन और मीटर गेज लाइन पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सतर्कता पूर्वक उस गति से जो अस्थायी रूप से उस खण्ड में लगाई गई है या 40 कि.मी. प्रति घंटे की गति से जो भी कम गति हो, का पालन करेगा।
- (6) खराब गति मापक रिकार्डर वाले यात्री गाड़ी के इंजनों को शेड से नहीं निकालना चाहिए यदि चलती गाड़ी में गति मापी रिकार्डर रास्ते में खराब हो जाये तो विशेष आदेशों के तहत दी गई गति से इंजन को चलाया जायेगा।

स.नि.4.14.01 —

- (क) यातायात और लोको सीमाओं में काम करने के समय इंजनों की सामान्य शीर्षस्थ (हेड) एवं चिन्हित (मार्कर) बत्तियाँ इस प्रकार होंगी :-

इंजन का विवरण	इंजन के सामने की बत्तियाँ	इंजन के पीछे की चिन्हित बत्तियाँ
(i) दोहरी / इकहरी / बहु लाइनों पर सभी गाड़ियों में	(स.) (स.)	— (स.)—
(ii) शंटिंग इंजन या शंटिंग करने में लगे—इंजन	(स.) (ला.) (ला.)	(ला.) (ला.)
(iii) शीर्षस्थ बत्ती (हेड लाइट) के खराब रहने पर	(स.) (स.)	—
(iv) अकेले इंजन / दो जुड़े इंजन	(स.) (स.)	—
(v) इंजन जब लोको-यार्ड में चल रहा हो	(स.) (ला.) (ला.)	(ला.) (ला.)

नोट :- स०—सफेद, ला०—लाल

- (ख) कोई भी गाड़ी त्रुटिपूर्ण शीर्षस्थ या चिन्हित बत्ती के साथ इंजन / कर्मचारी बदलने वाले स्टेशन पर या उसके बाहर नहीं चलायी जायगी।

स.नि.4.14.01

- (ग) (i) इंजन कर्मचारी बदलने वाले स्टेशन से छूटने के बाद इंजन की शीर्षस्थ बत्ती (हेड लाइट) के खराब होने की स्थिति में लोको पायलट रात में, या घने, कुहरे या तूफानी मौसम में या लम्बी गुफा में समुचित चिन्हित बत्तियों के साथ ब्रोडगेज पर 20 किलोमीटर प्रति घंटा की गति से अधिक नहीं, प्रथम उपलब्ध उस मंजिल तक जायेगा जहाँ आवश्यक मरम्मत करने की सुविधाएँ उपलब्ध हो। वह इंजन की सीटी निरन्तर बजायेगा।

- (ii) लोको पायलट ठीक प्रथम उस स्टेशन स्टेसन मास्टर को लिखित ज्ञापन शीर्षस्थ बत्ती की मरम्मत करने के लिये देगा जहाँ मरम्मत करने की आवश्यक सुविधाएँ उपलब्ध हों।

स.नि.4.14.02 — लोको पायलट निम्नलिखित हालतों में भी अपने इंजनों की विद्युत शीर्षस्थ बत्तियों को मंद (डिम) करेगा :-

- (क) जब चकाचौंध पशु / मनुष्य को कुचलने से बचाना आवश्यक हो।
(ख) जब किसी सिगनल को प्रकाश संकेत दिखलाना हो।
(ग) जब शंटिंग करने या लोको यार्ड में काम करने के लिये नियुक्त हो।

स.नि. 4.14.03 — जब विद्युत शीर्षस्थ बत्ती स.नि. 4.14 (3) (ख) के अनुसार मंद की गयी हो जब उसे फिर जला दिया जायेगा जब इंजन अगल-बगल में आ जाएं।

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

परन्तु मालगाड़ियों एवं विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू) गाड़ियों पर बगल (साइड) बत्तियों का प्रावधान जो है के बगैर भी चलाया 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) यदि कोई कोयला पायलट, अर्थात् ऐसी गाड़ी, जो कोयला साइडिंगों में वाहनो को एकत्रित या वितरित करने के लिये प्रयोग की जाती है, जब किसी ब्लॉक सेक्शन में अथवा ब्लॉक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंग में काम करती है तो उस पर लाल पिछली (टेल) बत्ती की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लॉक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लॉक स्टेशन में प्रवेश करती है या वहां से निकलती है। परन्तु यह तब, जब इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिए गए हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लॉक सेक्शन में जहां वह कार्य कर रहा था, अवरोध डालने वाला कोई वाहन वहां नहीं छोड़ा है।
- (3) जब समानान्तर लाइनों पर एक ही दिशा में गाड़ियाँ चलती हैं तो उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित बगल वाली (साइड) बत्ती का प्रबन्ध विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जा सकता है।
- (4) जब किसी गाड़ी को, अनुगामी गाड़ी पार करने के लिए शंट किया जाता है तो उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित पिछली (टेल) और बगल वाली (साइड) बत्तियों का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।
- (5) स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा साइडिंगों में शंटिंग में कार्यरत इंजन पर विशेष आदेशों के अनुसार पिछली (टेल) बत्तियाँ लगी होंगी।

स.नि.4.15.01 –

सामान्यतः कार्य संचालन की स्थिति में, किसी खंड में कोई रेलपथ के होने पर जब दो गाड़ियों को एक ही दिशा में और एक ही समय चलने की अनुमति दी जाती है तब एक गाड़ी के ब्रेकवैन की पार्श्ववत्ती जो दूसरी लाइन के सन्निकट हो वह आगे सफेद और पीछे लाल जलेगी।

स.नि.4.15.02 – जब किसी गाड़ी की, किसी स्टेशन पर शंटिंग की जाती है या उसे रोक रखी जाती है ताकि उसकी अनुगामिनी गाड़ी को उसके आगे चले जाने की अनुमति दे दी जाए तब पहली गाड़ी का गार्ड, जैसे ही गाड़ी चालू लाइन से गुजर गयी हो अपने ब्रेकवैन की पार्श्व बत्ती को दूसरी तरफ की निकटस्थ लाइन की ओर जिसपर से अनुगामिनी गाड़ी को गुजरना है, उठकर इस प्रकार लगा देगा कि पीछे सफेद और अपनी गाड़ी के इंजन की तरफ लाल दिखे। जैसे ही अनुगामिनी गाड़ी पूरी तरह गुजर जाती है वैसे गार्ड पार्श्व बत्तियों को सामान्य परिस्थिति में इस प्रकार परिवर्तित करे कि पीछे की ओर लाल दिखे और गाड़ी के इंजन की ओर सफेद दिखे।

स.नि.4.15.03 – विशेष अनुदेश, जो नियम 4.15 के उपनियम (2) के अन्तर्गत अपेक्षित हैं ब्लॉक कार्य संचालन नियमावली (ब्लॉक वर्किंग मैनुअल) में दिये गये हैं।

4.16. पिछली (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 को पहचानने के लिए उसके पीछे निम्नलिखित का लगाया जाना आवश्यक है, अर्थात् –
- (क) दिन में, अनुमोदित डिजाइन का पिछला (टेल) बोर्ड या अनुमोदित डिजाइन की लाल रंग वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो प्रकाशित न हो, अथवा,

(ख) रात में और धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब दिन में स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, अनुमोदित डिजाइन की लाल रोशनी वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो लास्ट विहकल चेक डिवाइस दर्शाने के लिए प्रकाशित होगी, 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, जहाँ 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 ब्लाक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लाक स्टेशन में प्रवेश करती है या वहाँ से निकलती है। परन्तु यह तब, जब इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिए गए हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लाक सेक्शन में, 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 झंडी का प्रयोग केवल आपात स्थिति में हर बार विशेष अनुदेशों के अधीन ही, किया जा सकता है।

स.नि.4.16.01—

(क) कर्मचारियों को यह बतलाने के लिये कि गाड़ी पूरी है, अलग पहचान हेतु पिछले यान के पीछे निम्नलिखित चीजें लगायी जायेंगी :—

(i) दिन में, अनुमोदित अभिकल्प का पिछला बोर्ड या

(ii) रात में, साथ ही साथ खराब, कुहासे या तूफानी मौसम में जब ठीक दिखाई न पड़ता हो या दिन में गुफा के अन्दर, एक अनुमोदित अभिकल्प की पिछली बत्ती जलायी जायेगी।

(ख) दिन में, इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट गाड़ी (ई. एम. यू.) के पिछले यान के पीछे दाँयीं ओर के निचले कोने पर सादी जमीन पर लाल क्रॉस प्रदर्शित किया रहेगा। रात में, साथ ही साथ खराब, कुहासे तूफानी मौसम में जब ठीक से दिखाई न पड़ता हो तब पिछले छोर (टेल एंड) पर लाल क्रॉस के अतिरिक्त लाल बत्ती प्रदर्शित की जायेगी। इस लाल बत्ती को दिखा अथवा प्रदीप्त किया जा सकता है।

(ग) गार्ड यह सुनिश्चित करेंगे कि पिछले यान के संकेत (इंडीकेशन) जो सा. नि. 4.16 के उपनियम (क) और (ख) तथा स. नि. 4.16.05 के उपनियम (क) में उल्लिखित है, गाड़ी के किसी अन्य भाग में, सिवाय पिछले यान के पिछले छोर (टेल एंड) के, नहीं लगाया गया है।

स. नि. 4.16.02— लाल बत्ती जो निरीक्षण यानों (इंस्पेक्शन कैरेज)/कोई अन्य वाहन जो एस एल आर के पीछे लगी हो उसे बुझा दी जानी चाहिए जब उसे, स. नि. 4.24.01 के अन्तर्गत किसी एस एल आर से जोड़ दी जाए, गार्ड यह सुनिश्चित करेंगे कि ऐसा कर दिया गया है।

स. नि. 4.16.03— गार्ड जब दोहरी/बहु लाइन पर काम कर रहे हों तब गुजरने वाली गाड़ियों के पिछले यानों के संकेत का प्रेक्षण करेंगे और यदि वह दिखाई नहीं पड़ता हो तो अगले स्टेशन पर रिपोर्ट करेंगे।

स. नि. 4.16.04—

- (क) पिछले बत्ती (टेल बोर्ड) या बुझी पिछली बत्ती (टेल लैम्प) के बदले में लाल झंडे का प्रयोग सिर्फ आपवादिक परिस्थितियों में उचित प्राधिकार मिलने पर किया जाना चाहिए। यदि कोई ऐसी आकस्मिकता उपस्थित होती हो तो खंड-नियंत्रक उस खंड पर के सभी स्टेशन मास्टरों को नियंत्रण आदेश द्वारा सूचित करेगा।
- (ख) ऐसे प्राधिकार की अनुपस्थिति में स्टेशन मास्टर, गाड़ी पूरी पहुंची है या नहीं की पुष्टि करने के लिये गाड़ी को रोक देगा और झंडे के प्रयोग के कारणों की गार्ड से लिखवाकर ले लेगा। तब स्टेशन मास्टर इस तथ्य की सूचना खंड नियंत्रक को देगा जो गाड़ी के चलने की दिशा में अन्य स्टेशनों को नियंत्रण आदेश जारी करेगा।
- (ग) अन्तर्मण्डलीय गाड़ियों के लिये जब कभी उपरोक्त उपनियम (क) या उपरोक्त उपनियम (ख) की स्थिति में अनुमति दी जाती है तब खंड नियंत्रक संबंधित मंडल नियंत्रण (डिविजनल कंट्रोल) को सूचित करेगा ताकि पिछला उपरोक्त उपनियम (क) के अन्तर्गत कार्रवाई करने में सक्षम हो सके।
- (घ) गैर-नियंत्रित खंड (नॉन-कंट्रोल्ड सेक्शन) में या उच्च अधिकारियों के साथ बातचीत करने के संचार के साधनों की अनुपस्थिति में या नियंत्रण परिपथ (कंट्रोल सर्किट) के निलम्बन की अवधि में स्टेशन मास्टर गार्ड से लाल झंडे के प्रयोग के कारणों को लिखाकर ले लेगा और इस तथ्य को लाइन-क्लियर संदेशों और स्वचालित ब्लॉक सिस्टम पर गाड़ियों के चलाने के निमित्त रिपोर्ट के माध्यम प्रसारित (रिले) करेगा।
- (ङ) उपरोक्त उपनियम (ख) और (घ) की स्थिति में स्टेशन मास्टर मंडल मुख्यालय को विशेष रिपोर्ट भी भेजेगा।
- (च) पिछले बोर्ड या बुझे पिछली बत्ती के बदले में लाल झंडे का प्रयोग सामान्यतः संबंधित डी ओ एम या डी एस ओ के पूर्व अनुमोदन प्राप्त करने के उपरान्त ही करना चाहिए।

4.17. स्टेशन मास्टर का, पास होने वाली गाड़ियों के पिछले (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) से संबंधित जिम्मेदारी :-

- (1) स्टेशन मास्टर की यह देखना होगा कि उसके स्टेशन से पास होने वाली प्रत्येक गाड़ी के अन्तिम वाहन पर नियम 4.16 के अनुसार पिछला (टेल)बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या अन्य उपकरण लगा है।
- (2) यदि स्टेशन से कोई ऐसी गाड़ी पास होती है जिस पर गाड़ी की सम्पूर्णता का ऐसा चिन्ह नहीं लगा है, तो स्टेशन मास्टर –
 - (क) तत्काल अगले स्टेशन को सूचित करेगा कि गाड़ी को रोक कर कमी की पूर्ति कर दी जाए और यह सूचना दी जाए की गाड़ी पूर्ण है या नहीं ;
 - (ख) इस बीच यह सुनिश्चित करने के लिए कि पिछले स्टेशन से किसी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने नहीं दिया जाए, ब्लॉक सेक्शन को बंद करने का कार्य रोक देगा, और
 - (ग) जब तक अगले स्टेशन से यह सूचना नहीं मिल जाती कि गाड़ी पूर्ण है, तब तक वह न तो पिछले ब्लॉक सेक्शन को खाली समझेगा और न ही उसे बंद करेगा।
- 3. जहाँ सेक्शन में ब्लॉक परीक्षण एक्सल काउन्टर या गाड़ी को प्रवेश देने वाले स्टेशन के गैर चालित (नन रनिंग) लाइनों को छोड़कर स्टेशन सेक्शन के ब्लॉक स्टेशनों और पूर्ण ट्रैक सर्किटिंग के बीच लगातार ट्रैक सर्किटिंग स्थापित किया गया हो और कार्य कर रहा हो और ब्लॉक सेक्शन के क्लियरेंस से स्पष्ट पहचान के साथ ही दिए गए संकेत के अनुसार गाड़ी का पूर्ण आगमन हो, यदि

कोई गाड़ी उपर्युक्त उप खंड (1) के प्रावधानों के अनुसरण के बिना पास करती है, फिर भी स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन को यह देखने के लिए सूचित करेगा कि गाड़ी रोक कर देखे कि खराबी दूर कर लिया गया है और ऐसे मामलों में वह निर्धारित उप नियम (2) के (बी) और (सी) के अनुसार ब्लॉक सेक्शन को बंद रखने की आवश्यकता नहीं है।

स. नि. 4.17.01

- (क) सीधी दौड़ने वाली गाड़ी (रन थ्रू ट्रेन) और/या ऐसी गाड़ियाँ जो ऐसे स्थान में आकर रुक जाती हैं जहाँ स्टेशन मास्टर स्वयं व्यक्तिगत रूप से उनके पिछले यान के संकेत का प्रेक्षण कर सकते हैं, सम्पूर्ण रूप से पहुंची है या नहीं—यह सुनिश्चित करने का कर्तव्य स्टेशन मास्टर के ऊपर होगा। एस एम/स्विचमैन/अन्य केबिनों के प्रभारी केबिनमैन भी अपने केबिनों से गुजरनेवाली सभी गाड़ियों के पिछले यान के संकेतकों को देखने के लिये उत्तरदायी होंगे। वे, जैसा कि निर्धारित है, नियम सा० नि० 4.16 के उपनियम (1) के खंड (क) और (ख) स. नि. 4.16.01 के उपनियम (क) और (ख) या स. नि. 4.16.05 के अनुसार तुरंत स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करेंगे यदि पिछले यान के संकेत दिखाई न पड़े।
- (ख) ब्लॉक खंड को बन्द करने के पहले यह सुनिश्चित किया जायेगा कि गाड़ी पूरी पहुंची है या नहीं।
- (ग) जैसे ही गाड़ी एक ऐसे स्टेशन पर रुकती है जहाँ स्टेशन मास्टर के कार्यालय में ब्लॉक उपकरण लगे हुए हैं वैसे ही केबिन का प्रभारी रेल कर्मचारी जो उस स्थान के निकटतम हैं जहाँ अंतिम यान रुकता है, यह सुनिश्चित करेगा कि अन्तिम यान में सा. नि. 4.16 के उपनियम (1) के खंड (क) और (ख) या स. नि. 4.16.01 या 4.16.05 के उपनियम (क) और (ख) के अन्तर्गत निर्धारित नियमों के अनुसार संकेतक लगे हुए हैं और ब्लॉक खंड को बन्द करने के लिये सा. नि. 4.10 में दी गयी शर्त पूरी कर ली गई है। तब वह निजी अंक (प्राइवेट नम्बर) का विनिमय कर गाड़ी के पूरी पहुंचने की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को टेलीफोन से देगा। जबतक कि निजी अंक प्राप्त नहीं किया जाता है तबतक स्टेशन मास्टर ब्लॉक खंड को बन्द नहीं करेगा।
- (घ) उन स्टेशनों पर जो ऐसे केबिनों से युक्त हो जिन्हें लाइन-क्लीयर देने के लिये प्राधिकृत किया गया है, उन केबिनों के प्रभारी रेल कर्मचारी ब्लॉक खंड को तबतक बन्द नहीं करेंगे जबतक गाड़ी सा. नि. 4.16 के उपनियम (1) के खंड (क) और (ख) या स. नि. 4.16.01 या 4.16.05 के उपनियम (क) और (ख) के अन्तर्गत निर्धारित पिछले यान के संकेतकों से युक्त न हों तथा सा. नि. 4.10 में दी गयी शर्त पूरी न हो गयी हों।
- (ङ) (i) गार्ड से पूर्ण आगमन प्रमाण-पत्र प्राप्त करने के उद्देश्य से निर्धारित प्रपत्र टी- 1410 पर पूर्ण आगमन रजिस्टर अनुरक्षित किया जाता है।

(ii) अपनी गाड़ी के आगमन के समय की अभिलिखित (रिकार्ड) करने के बाद गार्ड उस पर तब तक हस्ताक्षर नहीं करेगा जबतक कि वह इस बात से संतुष्ट न हो जाए कि सा. नि. 4.16 के उपनियम (1) के खंड (क) और (ख) या स. नि. 4.16.01 या 4.16.05 में निर्धारित नियमों के अनुसार गाड़ी के अंतिम यान में लगे संकेतक अपनी समुचित स्थिति में हैं और पास की लाइन (लाइनों) के उल्लंघन चिन्ह (चिन्हों)/पटरी उतारक/(डिरेलिंग स्विच) या क्लीयरेंस लॉक/फाउलिंगबार जहाँ जो लगा हो से उनकी गाड़ी स्पष्टतः अलग खड़ी है।

(iii) ऐसे स्टेशनों पर जिनके किन्हीं भी छोर पर कोई केबिन न हो और जहाँ स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से रुकनेवाली गाड़ियों के अंतिम यानों के संकेतकों का प्रेक्षण नहीं कर सकता या गाड़ी बिना “पिछले बोर्ड या पिछली बत्ती” के गुजरी है का सिगनल प्राप्त करने पर या छोर के कैबिन के प्रभारी रेल कर्मचारी से यह रिपोर्ट प्राप्त करने पर गाड़ी बिना समुचित अंतिम यान बिना संकेत के पहुंची है, स्टेशन मास्टर अपने किसी कर्मचारी के माध्यम से सभी स्तम्भों को समुचित रूप से भरने के उपरांत रजिस्टर को गार्ड के पास भेजेगा। उपरोक्त खंड (ii) के अनुबंधों का पालन करने के उपरांत गार्ड और वह रेल कर्मचारी जो रजिस्टर को ले जाता है, ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर हाथवाली हरी झंडी देखने पर कि गाड़ी पूर्णतः पहुंच गई है, स्टेशन मास्टर ब्लॉक खंड को बंद कर दे सकता है। लेकिन वह लाइन क्लीयर नहीं देगा, या किसी भी छोर से उस ब्लॉक खंड में किसी गाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति नहीं देगा जबतक वह रजिस्टर वापस प्राप्त न कर लेगा और अपने आप संतुष्ट न कर लेगा, कि गार्ड ने गाड़ी के पूर्ण आगमन को प्रमाणित कर दिया है।

(iv) उक्त स्टेशनों में जहाँ दोनों छोरों में केबिन नहीं है तथा जहाँ यार्ड के छोर पर और मानव युक्त समपार फाटक पर टेलीफोन की सुविधा है वहा टी.पी.एम/ टी.जी.एम के फाउलिंग मार्क यह सुनिश्चित करने के लिए रखे गए हैं कि गाड़ी का पूर्ण रूप से आगमन और इसको पार करके रुकी है तथा ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर देने के लिए प्राधिकृत किए गए हैं। जहाँ स्टेशन भवन अथवा केबिन की अवस्थिति के कारण स्टेशन मास्टर के लिए यह संभव नहीं है कि वह अंतिम यान संकेतक (Last Vehicle indication) को देख सके और इसके (प्राइवेट नम्बर) के आधार पर वह खंड को बंद करने या ब्लॉक खंड ए में किसी गाड़ी को प्रवेश करने देना निश्चित कर सकता है। इस संबंध में स्टेशन संचालन नियम में एक विस्तृत विवरण होता है।

यातायात के मामले में गेटमैन को यह जिम्मेदारी सौंपी गई है। किसी भी गेटमैन को समपार फाटक विशेष पर स्वतंत्र कार्य करने से पहले इसका प्रशिक्षण देना चाहिए तथा यातायात निरीक्षक के द्वारा एक सक्षमता प्रमाण पत्र दिया जाना चाहिए।

स. नि. 4.17.02— बिना अंतिम यान संकेतक के गाड़ी का स्टेशन से गुजरने की स्थिति में :—

(क) स्टेशन मास्टर तुरन्त आगे के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर के साथ ही साथ नियंत्रित खंड के ड्यूटी पर के खंड नियंत्रक को सूचित करेगा ताकि वे गाड़ी को रोक कर देखने में सक्षम हो सके कि गाड़ी पूरी है या नहीं।

(ख) ऐसे स्टेशनों पर जहाँ केबिन में ड्यूटी पर के उस कर्मचारी से जो ब्लॉक यंत्र को परिचालित करने के लिये उत्तरदायी है, स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बरों का विनिमय कर यह आश्वासन भी प्राप्त कर लेगा कि ब्लॉक खंड को बन्द करना रोक दिया गया है और ब्लॉक खंड को तबतक बन्द नहीं किया जायेगा जबतक स्टेशन मास्टर के द्वारा प्राइवेट नम्बर का विनिमय कर ऐसा करने के लिये परामर्श न दिया गया हो।

(ग) (i) उपरोक्त उपनियम (क) में संकेतिक सूचना प्राप्त करने पर स्टेशन मास्टर गाड़ी को तुरन्त रोक देने की कार्रवाई करेगा और वह गाड़ी के प्रभारी गार्ड से पूर्ण आगमन रजिस्टर में प्रमाण पत्र उल्लिखित करवा लेगा। गार्ड तुरन्त, गाड़ी के पूरी होने की स्थिति में, पिछले यान में संकेतकों को लगाने के लिये (तुरन्त) कार्रवाई करेगा।

(ii) जिस स्टेशन से गाड़ी अभी पहुँची है उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को स्टेशन मास्टर सूचित करेगा कि गाड़ी पूरी है इसका समर्थन प्राइवेट नम्बर के द्वारा अवश्य किया जाना चाहिए।

(घ) उपरोक्त परिच्छेद (ग) के उपनियम (ii) में संकेतित सूचना प्राप्त करने पर स्टेशन मास्टर ब्लॉक खंड को बंद कर देने की कार्रवाई करेगा।

स. नि. 4.17.03— दोहरी लाइन, तीन लाइन या समानांतर एकल लाइन खंड में ब्लॉक स्टेशन/केबिन के ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर गाड़ी को टेल बोर्ड/लैम्प के बिना पास करा सकता है। स्टेशन मास्टर को स्थावर सिगनल को "ऑन" की स्थिति में रखने की व्यवस्था करनी ही चाहिए ताकि विपरीत दिशा से कोई गाड़ी न आ जाएँ तथा पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जहाँ से गाड़ी आयी है, को भी सूचित करेगा तथा उसी दिशा में कोई गाड़ी पार्श्व के तीन लाइनों वाले या समानांतर एकल लाइन खंड में न आ जाए तथा इस स्थिति में गार्ड और लोको पायलट को चेतावनी आदेश देने की सलाह देगा ताकि गाड़ी सावधानी से आगे बढ़े और किसी प्रकार बाधा आने पर तुरंत रुके।

4.18. संचार साधन :—

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

स. नि. 4.18.01—

- (क) निर्वात—मापी (वैकुअम गेज) में दबाव का गिरना देखकर लोको पायलट यथा सम्भव पुल या गुफा से अलग हटकर गाड़ी को रोकने की तुरंत कार्रवाई करेगा। लोको पायलट, गार्ड को निर्धारित इंजन की सीटियों के द्वारा सिगनल भी देगा। इंजन की कूट सी टी (कोड हिवसल) लोको पायलट के द्वारा बार-बार तबतक दोहरायी जाती रहेगी जबतक गार्ड उसकी अभिस्वीकृति हाथवाले लाल झंडे को हिलाकर न दे दे। यदि गार्ड निर्वातमापी में दबाव के गिरने के पहले देखता है तो, वह बहुत सतर्कतापूर्वक निर्वात रोक (वैकुअम ब्रेक) का प्रयोग करेगा ताकि गाड़ी कहीं बीच से टूटकर अलग न हो जाए।

नोट : खतरे की सीटी सुनने पर ई. एम. यू./एम.ई.एम.यू./डी.एम.यू. ट्रेन होने की स्थिति में, उसके मोटरमैन और गार्ड उपरोक्त उपनियम (क) में उल्लिखित नियम के अनुसार कार्रवाई करेंगे।

- (ख) जैसे ही गाड़ी रोकੀ जाती है वैसे ही गाड़ी में ड्यूटी पर तैनात गार्ड, सहायक गार्ड, सहायक लोको पायलट, और टिकट परीक्षण कर्मचारी आवश्यक सहायता प्रदान करने हेतु तुरंत उस यान की ओर चल पड़ेंगे जिसमें से खतरे की जंजीर खींची गयी है।
- (ग) यदि गार्ड के यान के वाल्व हैंडल की गार्ड द्वारा परिचालित करने के उपरान्त गाड़ी शीघ्र न रुकती हो या किसी यात्री के द्वारा यह शिकायत किये जाने पर कि अंतर संचार यंत्र ठीक से काम नहीं करता है तो गार्ड उस प्रथम स्टेशन के स्टेशन मास्टर के द्वारा जहाँ गाड़ी इसके बाद पहले रुकनेवाली हो और जहाँ जेई/एसई/एसएसई (सी-डब्ल्यू) उपलब्ध हो इस घटना की रिपोर्ट गाड़ी परीक्षक को देगा ताकि वह गाड़ी की जाँच कर सके मंडल परिचालन प्रबंधक को भी इसकी रिपोर्ट दी जानी चाहिए।

स. नि. 4.18.02— जब किसी भी सवारी गाड़ी के यानों के अन्तर संचार यंत्र (इंटर कम्यूनिकेशन एपरेट्स) सा. नि. 4.18 के उपनियम (3) के अनुसार एक दूसरे से अलग कर दिये जाते हैं तब गाड़ी परीक्षक महिला यात्रियों और रेलवे डाक सेवाओं की सुरक्षा के हित में उन सवारी यानों या डिब्बों के अन्तर संचार यंत्रों को जो महिलाओं, रेलवे डाक सेवाओं के लिये आरक्षित हैं और उन साधारण डिब्बों के अन्तरसंचार यंत्रों को जो अंशतः/पूर्णतः डाक को ढोने के लिये प्रयुक्त होते हैं, से अलग (डिस्कनेक्ट) करने से बाज आर्येंगे। गार्ड और लोको पायलट को गाड़ी संचालन में अधिक सतर्कता के लिए स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश जारी करेगा।

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 उप भागों की एक प्रति जो नियम 2.01 के अधीन उसे दिए हैं।
- (ख) रेल के जिस सेक्शन में गाड़ी चलनी है, उसके लिए प्रवृत्त (लागू) कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा सभी शुद्धि पत्रों और परिशिष्टों की, यदि कोई है, एक प्रति,
- (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 संबंधित नियमों के पालन के लिए पर्याप्त है,
- (छ) प्राथमिक उपचार पेटी (फर्स्ट एड बाक्स) (केवल सवारी गाड़ियों के गार्डों के लिए), तथा
- (ज) ऐसी अन्य वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस संबंध 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।

टिप्पणी — प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट को, उपनियम (1) में निर्धारित साज-सामान के अतिरिक्त अपने पास एक घड़ी भी रखनी होगी।

स.नि.4.19.01— प्रत्येक गार्ड को (उनके/उनकी या गार्ड वैन में) और लोको पायलट को (उनके/उनकी या लोको में) जब वो ड्यूटी पर हों उनके/उनकी गाड़ी में, इन नियमों और उनके संगत अंशों को, (हार्ड प्रति के रूप में या इलैक्ट्रॉनिक रूप में) रखना होगा जैसा कि नियम 2.01 के अन्तर्गत उन्हें दिया जाता है और एक प्रति वर्किंग टाइम टेबल का तथा समस्त शुद्धि पर्ची एवं परिशिष्टों को जो संबंधित रेलवे के उस सेक्शन पर जिस पर गाड़ी चलाई जानी है लागू हों, यदि कोई हो तो रखना होगा। (शुद्धि/पर्ची 131 जोड़ा गया)

स.नि.4.19.01— (क) प्रत्येक गार्ड गाड़ी पर ड्यूटी के समय अपने साथ निम्नलिखित उपस्कर रखेगा :-

(i) मेल/एक्सप्रेस/ सवारी गाड़ी संचालित करते समय गार्डों के निजी उपस्कर :

क्रम सं.	मद का नाम
1	टॉर्च सह फ्लैशिंग हैंड सिगनल लैंप –एक
2	डंडे में लिपटी हुई 2 लाल झण्डी और 1 हरी झण्डी
3	एक डिब्बे में 10 पटाखे
4	गार्ड और लोको पायलट के लिए हैंडबुक मुद्रित या डिजिटल रूप में (टेबलेट में) – एक प्रति(शुद्धि पर्ची 122)
5	जिस सेक्शन पर गाड़ी चलानी हो उसके लिए लागू समस्त शुद्धि पर्ची एवं परिशिष्टों सहित कार्य संचालन समय-सारणी, यदि कोई हो मुद्रित या डिजिटल रूप में (टेबलेट में) (अद्यतन) –एक प्रति
6	सीटी-एक
7	फ्लैशिंग पिछली बत्ती (टेल लैम्प) – एक
8	रफ जरनल –एक
9	गार्ड की प्रमाण पुस्तिका (सर्टिफिकेट बुक) – एक
10	गार्ड की ज्ञापन पुस्तिका (मेमों बुक) – एक
11	पैडलॉक (3नग – 02 बड़ा और 01 छोटा)
12	कैरेज चाबी – एक
13	ए.सी.पी. रीसेटिंग चाबी – एक
14	शिकायत/सुझाव पुस्तिका – एक
15	ब्रीफकेस को सुरक्षित रखने के लिये उपयुक्त ताले सहित चेन –
16	एक
17	पिछला बोर्ड(टेल बोर्ड)(शुद्धि पर्ची 121)
18	हथौड़ा
19	छेनी
	‘एच’ टाइप सी बी सी खोलने की चाबी (एल एच बी कोचों के सी बी सी के ऑपरेटिंग हैंडल को खोलने के साथ-साथ एल एच बी कोचों के ए सी पी अलार्म को फिर से सेट करने के लिए इसकी आवश्यकता पड़ सकती है)
20	स.नि. 4.19.01 (क) (i) के अन्तर्गत निम्नलिखित मदों को मद सं. 19 (एच चाबी) के बाद जोड़ा जाए :- शुद्धि पर्ची 135 जोड़ा गया
21	प्रथमोपचार – पेटिका – एक (केवल यात्री गाड़ियों के गार्ड के लिए) (शुद्धि/पर्ची 134 जोड़ा गया)

एक वॉकी-टॉकी (गार्डों के निजी उपस्कर सभी प्रकार की गाड़ियों के संचालन के लिए)

नोट करें :- जब प्रथमोपचार पेटिका ब्रेक वैन उपस्कर के रूप में उपलब्ध कराया जाता है, तो इसे गार्ड के निजी उपस्कर के रूप में प्रदान किया जाए।

(ii) मालगाड़ी संचालित करते समय गार्डों के व्यक्तिगत उपस्कर :

क्रम सं.	मद का नाम
1.	टॉर्च सह फ्लैशिंग हाथ सिगनल बत्ती – एक
2.	डंडे में लिपटी हुई 2 लाल झण्डी और 1 हरी झण्डी
3.	पटाखे— एक डिब्बे में 10
4.	गार्ड और लोको पायलट के लिए हैंडबुक मुद्रित या डिजिटल रूप में (टेबलेट में) –एक प्रति
5.	जिस सेक्शन पर गाड़ी चलानी हो उसके लिए लागू समस्त शुद्धि पर्ची एवं परिशिष्टों सहित कार्य संचालन समय—सारणी, यदि कोई हो तो मुद्रित या डिजिटल रूप में (टेबलेट में) (अद्यतन) – एक प्रति
6.	सीटी – एक
7.	फ्लैशिंग पिछली बत्ती (टेल लैम्प) –एक
8.	रफ जरनल – एक
9.	गार्ड की प्रमाण पत्र पुस्तिका (सर्टिफिकेट बुक) – एक
10.	पैडलॉक (3नग 02 बड़ा और 01 छोटा)
11.	क्विक कप्लर सहित एयर प्रेशर गेज
12.	ब्रीफकेस को सुरक्षित करने के लिये उपयुक्त ताला सहित चैन – एक
13.	पिछला बोर्ड (रेल बोर्ड)
14.	हथौड़ा
15.	छेनी
16.	एक वॉकी-टॉकी— (शुद्धि/पर्ची 135 जोड़ा गया)

(शुद्धि/पर्ची 122 तालिका में जोड़ा गया)

स.नि. 4.19.01 (क) – (i) और (ii) : मद 4 गार्ड और लोको पायलट के लिए हैंड बुक मुद्रित या डिजिटल रूप में (टेबलेट में) तथा (क) (i) और (ii):- मद 5 को निम्नानुसार प्रतिस्थापित किया जाए –

“ जिस सेक्शन पर गाड़ी चलानी हो उसके लिए लागू समस्त शुद्धि पर्ची एवं परिशिष्टों सहित कार्य संचालन समय—सारणी यदि कोई हो तो मुद्रित या डिजिटल रूप में (टेबलेट में) (अद्यतन) ”

स.नि. 4.19.01 (क) – (iii) – (शुद्धि/पर्ची 132 अगले पृष्ठ पर है)

गार्ड द्वारा ये मदें लोकल पैसेंजर गाड़ियों के गार्ड के एस एल आर में जो इस क्षेत्रीय रेलवे या मंडलों के भीतर चलती हैं में ट्रॉली बैग में लेकर जाना होगा और ई एम यू/एम ई एम यू/डी ई एम यू कैब/परंपरागत अनिवार्य उपस्करों को अंदर बने हुए (इन शिफ्ट) आलमारी/बक्स में उपलब्ध कराया जाए जो निम्नानुसार हैं –

गार्ड द्वारा उपनगरीय/लोकल गाड़ियों में ट्रॉली बैग में ले जाए जानेवाले उपस्कर	उपनगरीय/लोकल गाड़ियों के इनबिल्ट आलमारी/बक्से में रखे जाने वाली मदें जिनका उपयोग गार्ड और लोको पायलट द्वारा किया जा सके (ई एम यू/एम ई एम यू/डीईएमयू-कैब/लोकल पैसेंजर गाड़ियों के गार्ड के एस एल आर/ब्रेक वैन में (केवल गार्ड के लिए)
1. टॉर्च सह फ्लैशिंग हाथ सिगनल बत्ती-1/तीन-रंगों वाला बैटरी परिचालित हाथ सिगनल बत्ती-XX (दो लाल और एक हरी हाथ सिगनल झण्डी अल्युमिनियम टेलिस्कोपिक पाइप फ्लैग स्टिक कैप सहित - 2*) XX (पटाखे- एक डिब्बे में 10)* 2. शिकायत/सुझाव पुस्तिका - 1 3. कैरेज चाबी -1(जहां आवश्यक हो) 4. गार्ड की ज्ञापन पुस्तिका -1 XX (गार्ड और लोको पायलट के लिए हैंडबुक-1* जिस सेक्शन पर गाड़ी चलानी हो उसके लिए लागू समस्त शुद्धि पर्ची एवं परिशिष्टों सहित कार्य संचालन समय-सारणी,यदि कोई हो *-01 प्रति)* 5. ब्रीफकेस, को सुरक्षित रखने के लिए उपर्युक्त ताला सहित चेन-1 (जहां आवश्यक हो) 6. गार्ड की प्रमाण-पत्र पुस्तिका - 1 (जहां आवश्यक हो) 7. वॉकी-टॉकी स्टेशन मास्टर के साथ संचार व्यवस्था के लिए (ड्यूटी 'साइन इन' करने से पहले ईएमयू/एमईएमयू/डीईएमयू गाड़ी के गार्ड वॉकी-टॉकी को प्राप्त कर लेंगे और 'साइन-ऑन' रजिस्टर में इसकी घोषणा करेंगे) 8. रफ जरनल पुस्तिका और अन्य फार्म फॉर्म टी/609 सहित (जहां आवश्यक हो) 9. कलाई की घड़ी और दो जोड़ी चश्मे (यदि उन्हें चिकित्सा सुझाव के अंतर्गत इन्हें पहनने की आवश्यकता हो, जहां आवश्यक हो) 10. सीटी (जहां आवश्यक हो) 11. इन बिल्ट/अलमारी या बक्सा (जहां इसे उपलब्ध कराया गया हो) की मास्टर चाबी 12. ए सी पी रिसेटिंग चाबी (परंपरागत पैसेंजर गाड़ी) XX - चिह्नांकित अंडरलाइन किए गए मद ट्रॉली बैग से शिफ्ट कर दिए गए हैं/हटा दिए गए हैं और ई एम यू/एम ई एम यू/डीईएमयू कैब और परंपरागत पैसेंजर में ब्रेक वैन/एस एल आर में आलमारी/बाक्स में रखा जाए ।	* दो लाल और एक हरी हाथ सिगनल झण्डी दो फ्लैग स्टिक सहित * पटाखे(एक डिब्बेत में 10) * "गार्ड और लोको पायलट के लिए हैंड बुक मुद्रित या डिजिटल रूप में (टेबलेट में)" "जिस सेक्शन पर गाड़ी चलानी हो उसके लिए लागू समस्त शुद्धि पर्ची एवं परिशिष्टों सहित कार्य संचालन समय-सारणी,यदि कोई हो मुद्रित या डिजिटल रूप में (टेबलेट में) (अद्यतन) * सभी पूरकों सहित प्रथमोपचार बक्स एस एल आर (ब्रेक वैन) में रखा जाए/उनके इनबिल्ट बक्से में हो

स.नि. 4.19.01 (क) – (iii) – (उपर्युक्त पाइंट 12 से जारी शेष अंश)

13. पिछला बोर्ड (रेल बोर्ड)
14. हथौड़ा
15. छेनी

“नोट करें” गार्ड द्वारा स्वयं ही गार्ड के उपर्युक्त मानक निजी उपस्करों को ट्रॉली बैग में ले जाना होगा ।”

(पुराना स.नि. 4.19.01 :- पैरा iv (2011 की पुस्तक में) को पूरी तरह से हटा दिया गया है । नोट करें :i) और ii) इस शीर्ष के अंतर्गत पूरी तरह से हटा दिया गया है ।)

स.नि. 4.19.01 (ख) प्रत्येक लोको पायलट ड्यूटी पर रहते समय अपने इंजन/गाड़ी में अपने साथ निम्नलिखित उपस्कर रखेगा :-

- (i) * गार्ड और लोको पायलट के लिए हैंड बुक मुद्रित या डिजिटल रूप में “(टेबलेट में)”
- (ii) जिस सेक्शन में गाड़ी चलानी हो उसके लिए लागू समस्त शुद्धिपत्रों एवं परिशिष्टों सहित कार्य संचालन समय-सारणी यदि कोई हो, मुद्रित या डिजिटल रूप में (टेबलेट में) (अद्यतन)
- (iii) टॉर्च सह फ्लैशिंग हाथ सिगनल बत्ती – एक
- (iv) डंडे में लिपटी हुई 2 लाल झण्डी और एक हरी झण्डी – एक
- (v) पटाखे एक डिब्बे में 10
- (vi) लोको पायलट की नोटबुक – एक
- (vii) इंजन के औजार जैसा कि निर्धारित किए गए हैं
- (viii) कर्षण (ट्रैक्शन) परिचालन मैनुअल भाग-I और II(केवल विद्युत लोको पायलट हेतु)–एक
- (ix) ‘एच’ टाइप सी बी सी बोलने की चाबी (एल एच बी कोचों के सी बी सी के ऑपरेटिंग हैंडल को खोलने के साथ-साथ एल एच बी कोचों के ए सी पी अलार्म को फिर से सेट करने के लिए इसकी आवश्यकता पड़ सकती है) (शुद्धिपत्र 134 जोड़ा गया)

(ग) प्रत्येक मोटरमैन ड्यूटी पर रहते समय अपने गाड़ी में, अपने साथ निम्नलिखित उपस्कर रखेंगे :-

- (i) स्क्रू ड्राइवर – एक
- (ii) कटिंग प्लायर्स – एक
- (iii) हरी हाथ सिगनल झण्डीर – एक
- (iv) लाल हाथ सिगनल झण्डीर – 2
- (v) ट्रबल शूटिंग डायरेक्टरी – एक
- (vi) ‘गार्ड और लोको के लिए हैंड बुक मुद्रित रूप में या डिजिटल रूप में (टेबलेट में)
- (vii) कर्षण (ट्रैक्शन) परिचालन मैनुअल (भाग-I और II) – एक
- (viii) वुडेन प्लग – 2
- (ix) निजी लॉग पुस्तिका – एक
- (x) टॉर्च सह फ्लैशिंग हाथ सिगनल बत्ती – एक
- (xi) पटाखे-एक डिब्बे में 10
- (xii) ई एम यू की चाबियां –4 नग
- (xiii) “ जिस सेक्शन पर गाड़ी चलानी हो उसके लिए लागू समस्त शुद्धिपत्रों एवं परिशिष्टों सहित कार्य संचालन समय-सारणी यदि कोई हो मुद्रित या डिजिटल रूप में (टेबलेट में) (अद्यतन)

(घ) (i) यदि चिकित्सक की सलाह के अनुसार चश्मे का प्रयोग अपेक्षित हो, तो प्रत्येक गार्ड/सहायक गार्ड/लोको पायलट/सहायक लोको पायलट ड्यूटी में रहने के समय निर्धारित एक जोड़ा चश्मा अपने पास हमेशा अतिरिक्त रूप से रखेंगे। यदि निकट एवं दूर की दृष्टियों के लिये अलग-अलग चश्मों को पहनने की उन्हें अनुमति दी गयी हो तो उन्हें ऐसे प्रत्येक चश्मे के अलग-अलग जोड़ों को अतिरिक्त रूप से रखना चाहिए।

(ii) ड्यूटी रिपोर्ट करने की जगह पर आगमन रजिस्टर (ऐपियरेंस रजिस्टर) में हस्ताक्षर करने के समय वे अंकित (रिकार्ड) करेंगे कि एक जोड़ा चश्मा अतिरिक्त अपने साथ लिये जा रहे हैं। पर्यवेक्षक कर्मचारी को उसके द्वारा आगमन (ऐपियरेंस) रजिस्टर में प्रति हस्ताक्षर करने से पहले संबंधित विवरण को सत्यापित करना चाहिए।

(शुद्धिपर्ची 114 नीचे जोड़ा गया) :-

यू एस आर 4.19.01 (ड.) :- सहायक लोको पायलटों के लिए उपस्करों की सूची -

सहायक लोको पायलट ड्यूटी पर रहते समय अपने साथ निम्नलिखित उपस्करों को लेते जायेंगे जिन्हें एक हैंडी बैग में उन्हें सप्लाई किया जायेगा :-

- 1) तीन रंगों वाला टॉर्च
- 2) लाल और हरी झण्डी
- 3) कार्य संचालन समय-सारणी
- 4) 'एच' टाइप सी बी सी खोलने की चाबी (एल एच बी कोचों के सी बी सी के ऑपरेटिंग हैंडल को खोलने के साथ-साथ एल एच बी कोचों के ए सी पी अलार्म को फिर से सेट करने के लिए इसकी आवश्यकता पड़ रही है) (शुद्धिपर्ची 134 जोड़ा गया)

स.नि.4.19.02- सभी यात्री वहन करने वाली गाड़ियों के ब्रेकबैनों में निम्नलिखित उपस्कर रखे जायेंगे :

- (i) ऐंबुलेंस स्ट्रेचर - एक
- (ii) निर्धारित टाइप का वहनीय टेलिफोन - एक
- (iii) अग्निशामक यंत्र - आगे और पीछे के प्रत्येक ब्रेकबैन में दो-दो
- (iv) आपात प्रकाश उपस्कर - एक सेट सामने एवं पीछे के प्रत्येक ब्रेकबैन में
- (v) दो वेज (ब्रोड गेज पर) या दो स्कॉच ब्लॉक्स (नैरो गेज पर)
- (vi) प्राथमिक उपचार बॉक्स

टिप्पणी:- (i) उप उपस्करों को स. नि. 4.19.02 के खंड (i), (ii), (iv), (v) में उल्लेखित है, हावड़ा-खड़गपुर खंड में चलने वाली ई. एम. यू गाड़ियों के गार्डों के डिब्बों में रखे जाने की आवश्यकता नहीं है।

(ii) ब्रेकबैन के सभी उपस्करों की आपूर्ति प्रारम्भिक स्टेशन पर की जायेगी और जब तक कि अन्यथा निर्धारित न हो उन्हें इस रेलवे पर गंतव्य स्टेशन या अन्य रेलों के साथ के अनतर्पणवर्तनयी जंक्शन स्टेशन तक ढोकर ले जाया जायेगा। निर्गमित (इस्युड) उपस्करों को, गार्ड के द्वारा, ट्रेन रिपोर्ट (टी 34 एच. एफ) में दर्ज किया जायेगा।

(iii) गाड़ी प्रारम्भ होनेवाले स्टेशन में एक रजिस्टर रखा जायेगा जिसमें उन सभी यात्री वाहक गाड़ियों को तथा ऐसी प्रत्येक गाड़ी के ब्रेकबैन में आपूर्ति उपस्करों को दर्ज किया जायेगा और गार्ड की अभिस्वीकृति प्राप्त

कर ली जायेगी। यदि किसी मद की आपूर्ति नहीं की जाती है तो उसके कारणों को बतलाते हुए उपयुक्त अभ्युक्ति रजिस्टर में अभिलिखित कर ली जायेगी ऐसे गाड़ी प्रारम्भ होनेवाले स्टेशन में कार्य प्रभारी अधिकारी बराबर इस रजिस्टर का इस ख्याल से निरीक्षण करेगा कि ऊपर वर्णित उपस्करों की आपूर्ति कर दी गयी है।

स.नि.4.19.03— प्रत्येक बिजली के लोकोमोटिव में निम्नलिखित चीजें रखी जायेंगी :

- (क) एक फिल्ड टेलीफोन
- (ख) यूनिवर्सल प्लायर
- (ग) एडजस्टेबुल रिच
- (घ) स्कू ड्राइवर

4.20. इंजन चलाने की जिम्मेदारी —

- (1) विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा उपबंधित के सिवाय, किसी इंजन को किसी भी परिचालित लाइन पर तब तक चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक उस पर लोको पायलट और साथ ही सहायक लोको पायलट भी न हो।
- (2) उपनियम (3) के उपबंधों के अधीन रहते हुए, किसी भी परिस्थिति में लोको पायलट या यथाविधि सभी दृष्टि से योग्यताप्राप्त रेल सेवक के अतिरिक्त कोई भी व्यक्ति किसी भी परिचालित लाइन पर इंजन नहीं चलाएगा।
- (3) यदि इंजन गतिमान है और लोको पायलट असमर्थ हो जाता है तो सहायक लोको पायलट, यदि वह 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.4.20.01—

- (क) जब सा. नि. 4.20 के उपनियम (3) के प्रावधानों के अनुसार गाड़ी चल रही हो तो उसकी गति प्रतिघंटें 25 किलोमीटर से अधिक नहीं होगी और दूसरे स्टेशन पर पहुँचने के बाद तथ्य की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को दी जायेगी।
- (ख) यदि प्रभावित गाड़ी अधिक महत्वपूर्ण हो तो स्टेशन मास्टर खंड नियंत्रक से परामर्श कर प्रथम उपलब्ध मालगाड़ी/ लाइट इंजन के लोको पायलट से काम लेने की व्यवस्था करेगा, अन्यथा प्रभावित गाड़ी को शंट करके उपर्युक्त लाइन में ले जाया जायेगा और जबतक सहायता (रिलिफ) नहीं पहुँच जाती वह गाड़ी सहायक लोको पायलट के प्रभार में रहेगी।

4.21. विद्युत गाड़ी चलाना — ये नियम दोहरे कैब वाले डीजल इंजन द्वारा गाड़ियों के संचालन पर भी लागू होंगे।

- (1) इन नियमों में अन्यथा निर्धारित के सिवाय, जब विद्युत गाड़ी गतिमान है अथवा जब वह किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर खड़ी है तब लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा।
- (2) (क) यदि एक अथवा बहुयूनिट वाली गाड़ी के सबसे अगले चालन कक्ष के चालन यंत्र खराब हो जाते हैं, तो गाड़ी निकटतम सेवा योग्य चालन कक्ष में सतर्कतापूर्वक चलाई जाएगी। ऐसी स्थिति में गार्ड सबसे अगले चालन कक्ष में यात्रा करेगा और लोको पायलट को आवश्यक संकेत देता रहेगा। गार्ड आवश्यकतानुसार हार्न या सीटी भी बजाता रहेगा और आपात स्थिति में ब्रेक लगाएगा और गाड़ी को सिगनलों, स्टेशनों और अवरोधों पर सही रूप से रोकने के लिए जिम्मेदार होगा।

(ख) यदि विद्युत इंजन का सबसे अगला चालन कक्ष खराब हो जाता है तो, गाड़ी पिछले चालन कक्ष से सहायक लोको पायलट चलायेगा किंतु यह तब, जब वह चलाने के लिए यथाविधि योग्यता प्राप्त है। लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा और गाड़ी के सही संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

स.नि. 4.21.01—

- (क) जब बिजली इंजन या डीजल इंजन (दोहरे कैब वाला) आगे के ड्राइविंग कम्पार्टमेंट से चलाया जा सकता या ई. एम. यू गाड़ी होने की हालत में यदि आगे के ड्राइविंग कम्पार्टमेंट का हॉकने वाला यंत्र (ड्राइविंग एपरेट्स) खराब हो जाता तब लोको पायलट/मोटरमैन ट्रेक्शन लोको / निरीक्षक/डीजल लोको निरीक्षक / नियंत्रक और उप मुख्य नियंत्रक को तथ्य की सूचना देने की व्यवस्था करेगा।
- (ख) (i) सा. नि. 4.21 के उपनियम 2 (ख) के अनुसार जब कोई गाड़ी या बिजली इंजन/डीजल इंजन (दोहरे कैब वाला) चलाया जा रहा हो तब बिजली इंजन (दोहरे कैब वाला)/गाड़ी की गति 40 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ii) उपरोक्त उप नियम (i) में निर्धारित रीति के अनुसार गाड़ी तबतक चलायी जायेंगी जबतक कि सहायता इंजन (रिलिफ इंजन) की व्यवस्था उप मुख्य नियंत्रक के परामर्श से ट्रेक्शन लोको/निरीक्षक/डीजल निरीक्षक/नियंत्रक के द्वारा नहीं कर दी जाती है।
- (ग) एक (सिंगल) या बहु एकक (मल्टीपल यूनिट) गाड़ियों की स्थिति में मोटरमैन टिकियापाड़ा कार शेड को भी सूचित करेगा। सा. नि. 4.21(2) (क) में निर्धारित रीति के अनुसार गाड़ी प्रति घंटे 40 किलोमीटर से अधिक की गति से नहीं चलायी जायेगी। गंतव्य या किसी अन्य स्टेशन पर यात्रियों को उतारने के बाद, जैसे अनुदेश मिले हों उसके अनुसार, गाड़ी को जाँच के लिये निकटतम साइडिंग में ले जाया जायेगा।
- (घ) इंजन के (बिजली इंजन/डीजल इंजन (टिवन कैब) ड्राइविंग कैब के हार्न/सीटी के खराब होने के मामलों में लोको पायलट को चाहिए कि वे खंड (सेक्शन) में गाड़ी को दिन के समय 40 कि.मी. प्रति घंटा की रफ्तार से चलाते हुए गंतव्य तक जाएँ अथवा जब तक दोष ठीक न हो तब तक तथा रात के समय वे केवल खंड पर ही 40 कि.मी. प्रति घंटा की रफ्तार से आगे बढ़ेंगे। गाड़ी के चलने के दौरान केवल पिछली कैब के सहायक लोको पायलट के द्वारा स.नि. 4.50.01 में दिए गए नियमानुसार सीटी/ हार्न दिया जाएगा। (शुद्धि पर्ची 96 जोड़ा गया)

4.22. इंजन या टेंडर पर चलना :-

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

स.नि. 4.22.01 — इंजन कर्मचारियों के अतिरिक्त निम्नलिखित व्यक्ति इंजन या स्टीम लोको मोटिव के टेंडर या ई.एम.यू गाड़ियों के ड्राइविंग डिब्बों या बिजली या डीजल लोकोमोटिव में चढ़कर यात्रा कर सकते हैं:-

- (क) धातु पास रखनेवाला अधिकारी,

- (ख) अधिकारी या निरीक्षक जिसके पास पर विशेष रूप से ऐसी यात्रा करने निमित्त मुख्य विद्युत अभियंता/मुख्य यांत्रिक अभियंता/मंडल रेल प्रबंधक के द्वारा लिखा हुआ हो।
- (ग) आपात काल में गार्ड
- (घ) यातायात कर्मचारी जब वे शंटिंग कर रहे हों या पायलट कर रहे हो।
- (ङ) कर्मचारी जब वे किसी रेल दुर्घटना के अवसर पर काम करने आ रहे हों।
- (च) इंजन/गाड़ी क्रू को छोड़कर सामान्यतः 3 व्यक्ति से अधिक को कैब में यात्रा करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

स.नि. 4.22.02 –

- (क) यदि लोको पायलट ने बिजली इंजन या सिंगल/मल्टीपुल यूनिट गाड़ी छः महीनों तक नहीं चलायी है तो पुनश्चर्या पाठ्यक्रम समाप्त करने के बाद उसकी पुनः जाँच की जायेगी और फिर से गाड़ी चलाने की अनुमति दिये जाने से पूर्व उसकी सक्षमता के प्रमाण पत्र को पृष्ठांकित किया जायेगा।
- (ख) मंडल विद्युत इंजीनियर (चल स्टॉक) के द्वारा जब किसी प्रशिक्षणार्थी को विद्युत इंजन/सिंगल या मल्टीपुल यूनिट गाड़ी को चलाने के लिये विशेषरूप से प्राधिकृत किया जाता है तब विधिवत योग्य अनुदेशक या लोको पायलट के पर्यवेक्षण में या इस उद्देश्य से विद्युत चल स्टॉक के किसी अधिकारी द्वारा विशेषरूप से नामित किया गया हो ड्राइविंग यंत्रों का परिचालन कर सकता है। पर्यवेक्षणकर्ता अनुदेशक या नामित लोको पायलट ड्राइवर प्रशिक्षणार्थी पर निरन्तर नजर रखने के लिए उत्तरदायी होगा और आपात् स्थिति में जब जैसी आवश्यकता हो गाड़ी नियंत्रित करने के लिये अपने को प्रस्तुत रखेगा।
- (ग) लोको शेड की सीमाओं और स्टेब्लिंग साइडिंगों में भी किसी व्यक्ति को विद्युत के चल स्टॉक को चलाने की अनुमति नहीं दी जायेगी. जबतक कि संबंधित शेड के मंडल विद्युत इंजीनियर या सहायक विद्युत इंजीनियर (चल स्टॉक) के द्वारा ऐसा करने के लिये उसे सक्षम प्रमाणित नहीं कर दिया गया हो।

4.23. ब्रेकयान :-

- (1) आपातस्थिति 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 हैंडब्रेक वाहन नहीं लगे हैं।
- (2) यह नियम रेल कार, केवल अकेले इंजन या आपस में जुड़े ऐसे इंजनों को लागू नहीं होगा।

स. नि. 4.23.01— एक निरीक्षण सवारी यान या कर्मिंदल विश्राम डिब्बा जो किसी इंजन के पीछे जुड़ा हो उसे किसी स्टेशन में उसके पीछे बिना ब्रेकवैन लगाये भेजा जा सकता है, बशर्ते कि ऐसे यान सक्रिय निर्वात (वैकुअम) रोक (ब्रेक) यंत्रों से युक्त हों और बशर्ते कि सा. नि. 4.16 तथा उसके सहायक नियमों में यथा निर्धारित प्रावधानों के अनुसार पिछले यान संकेतक सबसे पीछे के यान के अंतिम छोर पर लगे हों।

स. नि. 4.23.02— आपात स्थिति में या प्रत्येक स्थिति में जब विशेष अनुदेश दिये गये हों तब यदि किसी गाड़ी को बिना ब्रेकवैन के चलाना आवश्यक हो तो यह सुनिश्चित कर लिया जायेगा कि इंजन से लेकर गाड़ी के सबसे पिछले यान तक गाड़ी में निरन्तर एवं कार्यकारी बैकुअम (निर्वात) है।

एस एस ई /एस ई/जेई/(कैरज एवं वैगन) सबसे पिछले यान की संख्या एवं उसका विवरण वैकुअम ब्रेक प्रमाणपत्र (मेक/V 5) में लिखेगा जिसे इस गाड़ी के लिये जारी किया गया है। इसके अतिरिक्त निम्नलिखित क्रियाविधि का पालन किया जायेगा :—(शुद्धि पर्ची 110 – “ वैक्यूम/वैक्यूम लेबल या प्रेशर और वैक्यूम ब्रेक

प्रमाण-पत्र शब्द जहां भी आते हैं उन्हें 'एयर प्रेशर लेवल और एयर प्रेशर और ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र के रूप में पढ़ा जाए)

- (क) गाड़ी का गार्ड सबसे पिछले यान की संख्या गाड़ी के प्रारम्भ के स्टेशन से टेलीफोन पर खंड नियंत्रक को और लिखित रूप से प्रारम्भिक स्टेशन मास्टर को बतलायेगा ।
- (ख) जैसा कि स. नि. 4.16.01 के उपनियम (क) में बतलाया गया है, गार्ड के द्वारा अन्तिम यान का संकेतक सबसे पिछले यान के अन्तिम छोर में लगाया जायेगा ।
- (ग) ऐसी गाड़ी के अन्तिम यान की संख्या लाइन क्लीयर संबंधी पूछताछ तथा उत्तर के संदेशों में बार-बार दुहरायी जायेगी।
- (घ) ड्यूटी पर के स्टेशन मास्टर साथ ही साथ जहाँ केबिन है वहाँ उसके प्रभारी कर्मचारी ब्लॉक खंड को बन्द करने तथा आगे के, ब्लॉक स्टेशन के "गाड़ी प्रवेश ब्लॉक खंड" की सिगनल देने के पहले स.नि. 4.23.02 के उप नियम (ख) के अनुसार सुनिश्चित करेंगे कि अंतिम यान संकेतक लगा है।
- (ङ) जब कोई गाड़ी पीछे बिना ब्रेक वैन के चल रही हो लेकिन सबसे पिछले वाहन के पिछले छोर में एलवी संकेतक लगे हो, गाड़ी रात, घने कोहरा या तूफानी मौसम में स्टेशन से पास करेगी बशर्त वाहन संकेतक स्पष्ट दिखाई पड़े। यदि अंतिम वाहन संकेतक नहीं दिखाई दे, तो नीचे (च) में दिए गए अनुसार कार्रवाई की जाए।
- (च) दिन में यदि स्टेशन मास्टर किसी थू गाड़ी के पिछले यान की संख्या को पढ़ने में सक्षम न हो तो वह तुरन्त आगे के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को गाड़ी को रोककर जाँच करने के लिये सूचित करेगा। जबतक कि "गाड़ी खंड से बाहर है" की रिपोर्ट ऐसे आगे के ब्लॉक स्टेशन से न मिल जाती हो तबतक उस ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर जिससे गाड़ी थू गुजरी है अपने पीछे के ब्लॉक स्टेशन को "गाड़ी खंड से बाहर है" का सिगनल नहीं देगा।
- (छ) पिछले यानों की संख्या को स्टेशन मास्टर के द्वारा खंड नियंत्रक को आगमन/प्रस्थान का विवरण देते समय यह सुनिश्चित किया जाएगा कि गाड़ी के पीछे अंतिम वाहन संकेतक लगा है।
- (ज) खंड नियंत्रक अपने गाड़ी-नियंत्रण-चार्ट में ऐसी गाड़ियों के अन्तिम यान की संख्या का रेकार्ड (अभिलेख) रखेंगे। सहा. नि. 4.23.02 (क) के अनुसार प्रारम्भिक स्टेशन से गार्ड /स्टेशन मास्टर द्वारा बताई गई बिना ब्रेक यान की गाड़ी और अंतिम वाहन संकेतक लगे गाड़ी की संख्या को सेक्शन नियंत्रक अपने गाड़ी नियंत्रक चार्ट में रिकार्ड कर रखेगा। यदि पिछले स्टेशन से प्राप्त अंतिम यान की संख्या वास्तव में नहीं मिलती हो, तो खंड नियंत्रक ऐसे स्टेशन के ठीक पीछे के स्टेशन मास्टर को तुरन्त परामर्श देगा कि किसी भी गाड़ी को उस ब्लॉक खंड से गुजरने के लिये लाइन क्लीयर न दे और न ले तथा निकटस्थ लाइन/लाइनों पर गाड़ियों का चलना तब तक रोक रखने की कार्रवाई करे जबतक कि ठीक आगे के ब्लॉक खंड के जो प्राइवेट स्टेशन मास्टर के द्वारा पिछले यान की सही संख्या नहीं दुहरायी जाती। वह तुरन्त ऐसे स्टेशन, जिसपर भूल पकड़ी गयी है, के ठीक आगे के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को गाड़ी को रोकने और अन्तिम यान की संख्या की शुद्धता की परीक्षा करने का परामर्श देगा।
- (झ) गार्ड इंजन में यात्रा करेगा। वे सभी नियम जो प्रयोज्य हो सकते हैं वे उसपर प्रयोज्य होंगे सिवाय सा. नि. 4.46, 4.47 और उपनियमों सहित 6.08(1) (ख) तथा सा. नि. 4.42.01 (क) के।

टिप्पणी : स्वचालित ब्लॉक पद्धति में या अन्तर्वर्ती ब्लॉक सिगनलिंग की स्थिति में दूसरी गाड़ी को उस ब्लॉक स्टेशन को छोड़ने की अनुमति तबतक नहीं दी जायेगी जबतक पहली वह गाड़ी जिसे बिना ब्रेकवैन के जाने की अनुमति दी गयी है दूसरे ब्लॉक स्टेशन पर सम्पूर्ण रूप से सिवाय दुर्घटना या गाड़ी के खराब हो जाने की स्थिति में पूरी पहुँच नहीं जाती।

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. 4.24.01— आवश्यकता पड़ने पर गाड़ी के ब्रेकवैन के पीछे निम्नलिखित अनुदेशों के अनुसार वाहन जोड़े जा सकते हैं:—

गाड़ी	ब्रेकवैन के पीछे जोड़े जाने वाले डिब्बों की अधिकतम संख्या	निरीक्षण डिब्बों को जोड़ने के नियम	विद्युत संयंत्र वाले डिब्बों को जोड़ने के नियम	अन्य वाहनों को जोड़ने के नियम
1	2	3	4	5
(क) सवारी गाड़ी पूरे वैकुअम ब्रेक के साथ	डिब्बे या उनके समान डिब्बे (4चक्के वाले) वशर्त के वे अच्छी दशा में वैकुअम ब्रेक से युक्त हों।	एक निरीक्षण या अधिकारी का डिब्बा (बोगी या चार चक्के वाला डिब्बा) कॉलम 2 में निर्धारित संख्या के अतिरिक्त जोड़ा जा सकता है वशर्त उसका अपना हैंड ब्रेक हो।	अनुमति नहीं है।	अनुमति नहीं है।
(ख) पूरे वैकुअम ब्रेक के बिना	अनुमति नहीं है।	सिर्फ एक निरीक्षण या अधिकारी का डिब्बा (बोगी या कुछ और) अच्छी दशा के हैंडब्रेक से युक्त जिसे चलने के समय सवार व्यक्ति द्वारा परिचालित किया जा सकता है।	अनुमति नहीं है।	अनुमति नहीं है।

1	2	3	4	5
मिश्रित (क) पूरे वैकुअम ब्रेक के साथ	दो बोगियाँ या उनके समान बोगियाँ (चार चक्के वाले) वशर्त के वे अच्छी दशा में वैकुअम ब्रेक से युक्त हों।	एक निरीक्षण या अधिकारी का डिब्बा (बोगी या चार चक्के वाला) अतिरिक्त रूप से जोड़ा जा सकते हैं वशर्त उसका अपना हैंड ब्रेक हो।	कॉलम 2 में लिखित दो बोगियाँ या (चार चक्के वाल) डिब्बों के बदले में दो विद्युत संयंत्र वाले डिब्बे जोड़े जा सकते हैं वशर्त कि ज्वलनशील वस्तुओं के वहन के संबंध में शर्तें पूरी होती हों।	अनुमति नहीं है।

(ख) पूरे वैकुअम ब्रेक के बिना	अनुमति नहीं है।	सिर्फ एक निरीक्षण या अधिकारी का डिब्बा (बोगी या कुछ और) जोड़ा जा सकता है बशर्ते वह अच्छी दशा के हैंडब्रेक से युक्त जिसे गाड़ी के चलने के समय उस पर सवार व्यक्ति द्वारा परिचालित किया जा सकता है।	अनुमति नहीं है।	अनुमति नहीं है।
मालगाड़ी (क) पूरे वैकुअम ब्रेक के साथ	दो बोगियाँ या उनके समान बोगियाँ (चार चक्के वाले) वशर्ते के वे अच्छी दशा में वैकुअम ब्रेक से युक्त हों।	निरीक्षण या अधिकारी के डिब्बे (बोगी या चार चक्के वाले डिब्बे) कॉलम 2 में उल्लिखित संख्या वाले माल डिब्बों के बदले में जोड़े जा सकते हैं वशर्ते कि वे अच्छी दशा वाले वैकुअम ब्रेक से युक्त हों।	दो विद्युत संयंत्र वाली बोगियाँ दो बोगियाँ या चार चक्के वाले डिब्बों जो कॉलम 2 में उल्लिखित हैं के बदले में जोड़ी जा सकती हैं बशर्ते वे ज्वलनशील वस्तुओं के वहन के संबंध में शर्त पूरी करती हों।	क्षतिग्रस्त डिब्बा जिसे सक्षम रेलवे सेवक द्वारा प्रमाणित किया गया है विशेष अनुदेशों के अधीन दिन के समय कॉलम 2 में उल्लिखित दो बोगियों या उनके समान बोगियों के बदले में जोड़ा जा सकता है।
(ख) बिना पूरे वैकुअम ब्रेक के साथ सिर्फ ब्रेक	अनुमति नहीं है।	सिर्फ एक निरीक्षण या अधिकारी का डिब्बा (चार चक्कों वाली बोगी) जोड़ा जा सकता है वशर्ते वह अच्छी दशा के हैंडब्रेक से युक्त जिसे गाड़ी के चलने के समय उस पर सवार व्यक्ति द्वारा परिचालित किया जा सकता है।	अनुमति नहीं है।	अनुमति नहीं है।

टिप्पणी :- (i) वह यान जिसपर अन्तिम यान संकेतक नहीं लगाये जा सकते उसे गाड़ी के अन्तिम यान के रूप में प्रयोग में लाने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

(ii) सा. नि. 3.84 तथा उसके सहायक नियमों के अनुसार गाड़ी के पीछे इंजन जोड़े जायेंगे।

4.25. गार्ड :-

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

स. नि. 4.25.01- यदि स. नि. 4.23.02 के अनुसार गाड़ी को चलना हो तो गार्ड इंजन में सवार होकर यात्रा करेगा।

स.नि. 4.25.02 – (1) शुद्धि पर्वी 110 जोड़ा गया

आपातकाल में या प्रत्येक स्थिति में जारी किए गए विशेष अनुदेशों के अंतर्गत यदि गाड़ी को बिना गार्ड के चलाना आवश्यक हो, तो यह सुनिश्चित कर लिया जाए कि गाड़ी में इंजन से लेकर गाड़ी के सबसे पिछले डिब्बे, तक, जो एक ब्रेक वैन भी हो सकता है निरन्तर और कारगर वायु-दाब उपलब्ध कराया गया है। यदि प्रारंभिक स्टेशन पर गाड़ी में गार्ड नहीं उपलब्ध कराया जाता है, तो एस एस ई/एस ई/जेई (सी एण्ड डब्ल्यू) ऐसी गाड़ी के लिए जारी किए गए ब्रेक पॉवर प्रमाण-पत्र (मैक/बी 5) में सबसे पिछले डिब्बे की संख्या और उसके प्रकार (टाइप) का उल्लेख करेगा। किन्तु यदि किसी मध्यवर्ती स्थान जैसे कि चालकदल परिवर्तन वाले स्टेशन पर गार्ड नहीं दिया जाता है तो लोको पायलट को स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित किए जाने पर, लोको पायलट गाड़ी के ब्रेक पॉवर की जांच करेंगे और यह भी सुनिश्चित करेंगे कि सबसे पिछले 3 (तीन) पिस्टन (ब्रेक वैन सहित अंतिम तीन एयर ब्रेक डिब्बे) कार्य करने की समुचित अवस्था है। उपर्युक्त नियमों के पालन के अलावा स.नि. 4.23.02 के (घ), (ड.), (च), (छ) और (ज) भी लागू होंगे। इनके अतिरिक्त निम्नलिखित नियमों का भी पालन किया जाये।

टिप्पणी (i) स्वचालित ब्लॉक प्रणाली में या मध्यवर्ती ब्लॉकि सिग्नलिंग के मामले में, किसी दूसरी गाड़ी को उसी ब्लॉक स्टेशन को छोड़ने की अनुमति तब तक नहीं दी जाये तब तक कि पिछली गाड़ी जिसे बिना गार्ड के छोड़ने की अनुमति दी गयी थी अगले ब्लॉक स्टेशन में पूरी तरह से पहुँच नहीं जाती, किसी दुर्घटना या गाड़ी के खराब होने की स्थिति को छोड़कर।

(ii) चूंकि इस जोन पर वैक्यूम स्टॉक परिचालन में नहीं हैं, अतः – ‘वैक्यूम लेवल/प्रेशर’ और ‘वैक्यूम ब्रेक प्रमाण-पत्र जहां कहीं नियम पुस्तिकाओं में, अर्थात् साधारण एवं सहायक नियम, परिचालन मैनुअल, दुर्घटना मैनुअल, लोको पायलट एवं गार्ड के लिए हैंडबुक में ये शब्द आते हैं, उन्हें क्रमशः “एयर प्रेशर लेबल/एयर प्रेशर एवं ब्रेक पॉवर प्रमाण-पत्र के रूप में पढ़ा जाये।

स. नि. 4.25.02(1)

- (क) लोको पायलट के द्वारा पिछले यान का संकेतक जैसा कि स. नि. 4.16.01 के उपनियम (क) में उल्लिखित हैं के अनुसार सबसे पिछले यान के पीछे अनिवार्य रूप से लगाया जायेगा।

- (ख) एक सतर्कता आदेश लोको पायलट को दिया जायेगा जिसमें बिना गार्ड के गाड़ी चलाने के सम्बन्ध में आवश्यक रूप से लिखा रहेगा और उसमें पिछले यान की संख्या भी लिखी रहेगी।
- (ग) (i) प्रत्येक लाइन क्लीयर और उत्तर के संदेशों में या स्वचालित लॉक पद्धति पर गाड़ी के चलने के समय, उसके प्रस्थान रिपोर्ट में, गाड़ी के बिना गार्ड के चलने का तथ्य तथा पिछले यान की संख्या लिखी रहेंगी।
- (ii) प्रारम्भिक स्टेशन अथवा मार्ग के स्टेशन के ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर के द्वारा यदि गाड़ी में ड्यूटी हेतु गार्ड न दिया जा रहा हो तो इस प्रकार की सूचना को वे स्टेशन की डायरी में दर्ज करते हुए खंड नियंत्रक को प्रसारित करेंगे। खंड नियंत्रक अपने गाड़ी –नियंत्रक सूची में इसका रिकार्ड रखेंगे तथा अगले स्टेशन जहाँ से गार्ड बदला जाना था, को सूचित करेंगे अथवा मंडल के अंतर्गत पड़ने वाले अगले गंतव्य स्टेशन को सूचित करेंगे।
- (घ) लोको पायलट गाड़ी के ऐसे डिब्बे को ले चलने के लिये उत्तरदायी होगा। सा. नि. 4.44, 6.03 और 9.10 के अन्तर्गत जो उत्तरदायित्व गार्ड पर गाड़ी की रक्षा करने का है वह उत्तरदायित्व लोको पायलट पर आ जायेगा।

टिप्पणी :-(i) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में या इंटरमीडियट ब्लॉक सिग्नलिंग में दूसरी गाड़ी को उस ब्लॉक स्टेशन को छोड़ने की अनुमति तबतक नहीं दी जायेगी जबतक कि पहली गाड़ी को जिसे बिना गार्ड के आगे जाने की अनुमति दी गयी है दूसरे ब्लॉक स्टेशन पर सम्पूर्ण रूप से सिवाय दुर्घटना या गाड़ी के खराब होने की स्थिति के पहुँच नहीं जाती है।

(ii) चूंकि इस जोन पर वैक्यूम स्टॉक परिचालन में नहीं हैं, अतः – ‘वैक्यूम लेवल/प्रेशर’ और ‘वैक्यूम ब्रेक प्रमाण-पत्र जहां कहीं नियम पुस्तिकाओं में, अर्थात् साधारण एवं सहायक नियम, परिचालन मैनुअल, दुर्घटना मैनुअल, लोको पायलट एवं गार्ड के लिए हैंडबुक में ये शब्द आते हैं, उन्हें क्रमशः “एयर प्रेशर लेबल/एयर प्रेशर एवं ब्रेक पॉवर प्रमाण-पत्र के रूप में पढ़ा जाये।

स. नि. 4.25.03 –पुश एवं पुल माल गाड़ी परिचालन:- **(शुद्धि पृष्ठी 108 जोड़ा गया)** पुश एवं पुल माल गाड़ी परिचालन एक ऐसी व्यवस्था का प्रारूप है या गाड़ी परिचालन की प्रणाली है जहां गाड़ी के दानों छोरों पर इंजनों को जोड़ा जाता है। इस प्रकार के गाड़ी संयोजन में ब्रेकवैन को हटा दिया जाता है। यातायात की दिशा के आधार पर गाड़ी को दोनों छोरों से चलाया जा सकता है।

पुश एवं पुल गाड़ी में सामने और पीछे के कर्मियों की ड्यूटी

1. यह गाड़ी अगले और पिछले इंजनों में कार्य संचालन कर्मियों के साथ और बिना गार्ड के चलेगी ।
2. पिछले इंजन में तैनात लोको पायलट गार्ड की ड्यूटी निष्पादित करेंगे । यातायात की दिशा के अनुसार गार्ड की जिम्मेदारियां पिछले इंजन के लोको पायलट के जिम्मे होगी ।
3. गाड़ी को शुरू करने/रोकने/नियंत्रित करने से पहले, अगला कर्मियान पिछले लोको पायलट/सहायक लोको पायलट के साथ "ऑल राइट सिग्नल" की अदला-बदली के बाद गाड़ी को चलाना शुरू करेंगे ।
4. असामान्या परिस्थितियों में, पिछले इंजन के लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को गाड़ी के पिछले भाग को संरक्षित करना होगा जैसा कि साधारण नियम 4.44, 6.03 और 9.10 में निर्धारित किया गया है ।
5. पिछले इंजन के सहायक लोको पायलट को दोनों ही अगले कर्मियान एवं पिछले इंजन के कर्मियान के संपूर्ण विवरणों के साथ टी-34 एच एफ को तैयार करना होगा ।
6. जी डी आर के मामले में, अगले और पिछले दोनों इंजनों के कर्मियों द्वारा, इसे संचालित किया जाएगा ।
7. अन्य सभी संरक्षा एवं गाड़ी संचालन अनुदेशों में कोई परिवर्तन नहीं होगा ।

स. नि. 4.25.04 — किसी भी व्यक्ति को गार्ड के रूप में काम करने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि उसने गार्ड की ड्यूटी की योग्यता नहीं प्राप्त कर ली है। इसके अतिरिक्त उसने उस सेक्शन की जानकारी हासिल कर ली है जिस पर उसे गाड़ी का संचालन करना है। गार्ड के सेक्शन की जानकारी के लिए निम्नलिखित ट्रिप (यात्राएं)की जाएंगी।

- (i) गार्ड (जेड.आर.टी.आई/सीनी में प्रशिक्षण पूरा होने के बाद प्रारंभिक नियुक्त व्यक्ति के लिये) — 3 ट्रिप
- (ii) अन्य सभी गार्ड — एक ट्रिप
- (iii) वे गार्ड जो किसी सेक्शन में छः माह से अधिक के लिए परिचालन कार्य नहीं किया हो — एक ट्रिप

तथापि आपात स्थिति में, किसी गार्ड को इस प्रकार की मार्ग जानकारी यात्रा (रोड लर्निंग ट्रिप) के बिना भी सेक्शन में कार्य करने की अनुमति दी जा सकती है बशर्ते कि सहा. नि. 4.25.04 में निर्धारित किए गए अनुसार यदि इस प्रकार से बुक किए गए गार्ड को ऑटोमेटिक ब्लॉक टेरिटरी में कार्य करना पड़ेगा, उसे ऐसे क्षेत्र में समक्ष कार्य प्रमाणित किया जाना चाहिए। जब किसी गार्ड को बिना लर्निंग के किसी सेक्शन में कार्य करने की अनुमति दी जाती है, वे जब कभी अपेक्षित हो लोको पायलट की सहायता प्राप्त करेंगे। गार्ड के ऐसे ट्रिप को भी इस सहायक नियम में यथा निर्धारित रोड लर्निंग ट्रिपमाना जायेगा।

स. नि. 4.25.05 — उन सभी गार्ड जिनका स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों में गाड़ी संचालन करना आवश्यक हो, उन्हें प्रत्येक छः महीने में एक बार इस पद्धति से संबंधित नियमों के विषय में एक दिन का गहन पाठ्यक्रम (इन्टेंसिव कोर्स) प्रदान किया जायेगा। उसके बाद उनकी परीक्षा ली जाएगी और यदि वे योग्य पाये गये तो उन्हें मुख्य मंडल परिवहन निरीक्षक/ सहायक परिचालन प्रबंधक द्वारा प्रत्येक गार्ड को एक योग्यता प्रमाण-पत्रों का रिकार्ड मुख्य मंडल परिवहन निरीक्षक/ सहायक परिचालन प्रबंधक द्वारा बनाये रखा जाएगा।

उसके बाद गार्ड को जारी सक्षमता प्रमाण-पत्र को प्रत्येक छः महीनों के बाद मुख्य मंडल परिवहन निरीक्षक/ सहायक परिचानल प्रबंधक द्वारा नवीकृत किया जाएगा, यदि गार्ड को ड्यूटी पर रहते हुए मौखिक जाँच परीक्षा में भी अर्हक पाया जाता है। इस प्रकार जारी /नवीकृत सक्षमता प्रमाणपत्र का रिकार्ड मुख्य मंडल परिवहन निरीक्षक/ सहायक परिचानल प्रबंधक द्वारा अनुरक्षित रखा जाएगा।

किसी गार्ड को ऐसे सेक्शन में तबतक ड्यूटी पर नहीं लगाया जाएगा जब तक कि ऐसा प्रमाण पत्र उसके पास न हो।

4.26. युग्मक (कपलिंग) :-

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

स. नि. 4.26.01 -

(क) कै. व बै. /गाड़ी परीक्षक/ यार्ड कर्मचारी तथा गार्ड स्वयं विशेषरूप से ध्यान देकर देखेंगे कि गाड़ी के डिब्बों के अव्यवहृत कपलिंग (युग्मक) हुक में जो इस के लिये बने हैं लगा दिये गये हैं और नीचे लटकने के लिये छोड़ नहीं दिये गये हैं।

स. नि. 4.26.02 - स्टेशन मास्टर, गार्ड और यार्ड कर्मचारी जब किसी डिब्बे को गाड़ी से जोड़ रहे हों तब वे इसे सुनिश्चित कर लेंगे कि स्कू कपलिंग कसकर जोड़ दिये गये हैं।

स. नि. 4.26.03 - रुकी हुई गाड़ियों/ रैकों के साथ, इंजनो को कोचों के साथ या कोचों के वगैर या मालडिब्बों के साथ जोड़ने के लिये उत्तरदायी कर्मचारी उसे गाड़ी/ रैक के कुछ आगे के लिये अवश्य रोक लेगा और कपलिंग को जोड़ने के लिए "धीमा" हाथ संकेत पर लोको पायलट इंजन को गाड़ियों/रैकों के साथ जाड़ने के समय बम्प (टक्कर) को बचाने के लिये काफी सतर्कता बरतेगा।

घ. वाहन और क्रेन

4.27. क्रेन :-

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

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

स. नि. 4.27.01 - क्रेन संचालन के संबंधित विस्तृत अनुदेश के लिये ऑपरेटिंग मैनुअल तथा सा. नि. 17.04 के सहायक नियमों के संगत प्रावधानों को देखा जायेगा।

स. नि. 4.27.02 - जब मुख्य (मेन) लाइन पर क्रेन को चलाना हो तब नियमतः उसको गाड़ी के इंजन के चार डिब्बों के बाद जोड़ा जायेगा लेकिन तब किसी ब्रेक डाउन के लिये जा रहा हो तब इस नियम में ढील दी जा सकती है।

स. नि. 4.27.03 - जब क्रेन को गाड़ी से जोड़ा जाता है, चाहे उसकी जिब आगे या पीछे तब सिवाय इसके कि अन्यथा अधिसूचित किया गया हो, लोको पायलट 40 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति नहीं बढ़ायेगा और टर्न-आउटों से गुजरने के समय इस बात का विशेषरूप से ख्याल रखेगा कि गति प्रति घंटे 15 कि. मी. से अधिक न बढ़े।

स. नि. 4.27.04 — परिचालन नियमावली के अनुच्छेद 22.28 में 120 टन और 140 टन डीजन क्रेनों के जोड़ने, वेग, तथा परिचालन से संबंधित अनुदेशों को सम्मिलित किया गया है।

4.28. यानों का लदान :—

- (1) किसी माल डिब्बे या ट्रक पर, अधिनियम की धारा 53 की उपधारा (3) में नियम धुरी (एक्सिल) पर अधिकतम सकल बोझ से या रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित उससे कम किसी बोझ से या यदि कोई बोझ निर्धारित किया गया है, अधिक माल नहीं लादा जाएगा।
- (2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के आधीन के सिवाय, कोई वाहन इस प्रकार नहीं लादा जाएगा कि उसका आयाम रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित अधिकतम चल आयाम (मैक्सिमम मूविंग डाइमेंशन्स) से अधिक हो जाए।
- (3) यदि किसी ट्रक में लदा हुआ माल ट्रक की सीमा से असुरक्षित रूप में आगे निकला हुआ है तो उस ट्रक के साथ एक अतिरिक्त ट्रक डमी के रूप में, लगा दिया जाएगा।
- (4) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा यह काम किसी अन्य रेल सेवक को नहीं सौंपा जाता, गाड़ी का गार्ड उस गाड़ी में जुड़े खुले ट्रक पर लदे माल की सावधानीपूर्वक जांच करेगा और यदि कोई माल अपनी जगह से खिसक गया है या उसे ठीक प्रकार से व्यवस्थित करने की आवश्यकता है तो वह या तो माल को सुरक्षित रूप से बंधवा देगा या उस ट्रक को गाड़ी से अलग करवा देगा।

स. नि. 4.28.01 — (क) मानक संचालन (मूविंग) आयाम (डायमेंसन) —

जब खुले माल डिब्बे में सड़क-यान, मशीन और अन्य बड़ी चीजें लादी जाएं तब निम्नलिखित सीमाओं का पालन किया जायेगा और उन्हें सुरक्षित रूप से लादे जाने के लिये विशेषरूप से ध्यान दिया जायेगा ताकि रास्ते में गाड़ी के चलने के समय वे हिले-डुले नहीं।

खुले माल डिब्बों के लिये लदान-आयाम (लोडिंग डाइमेंसन) :

	ब्रोड गेज पर		नैरो गेज पर	
	सिर्फ वस्तुओं का (क)	रेल से लदान का (ख)	सिर्फ वस्तुओं का (ग)	रेल से लदान का (घ)
	मीटर	मीटर	मीटर	मीटर
केन्द्र पर अधिकतम ऊंचाई	2.8	4.1	2.5	3.2
पार्श्व (साइड्स) पर अधिकतम ऊंचाई	2.2	3.5	2.2	2.9
अधिकतम चौड़ाई जब ऐसे माल डिब्बे पर लादा गया हो जिसका फर्श रेल स्तर से 1.22 मीटर कम हो	3.0	—	2.3	—
अधिकतम चौड़ाई जब ऐसे माल डिब्बे में लाद दिया गया हो जिसका फर्श स्तर से 1.22 मीटर हो और जो रेल स्तर से ऊपर हो	3.2	—	2.3	—
फर्श स्तर से नीचे की चौड़ाई	3.0	—	2.3	—

- (ख) कॉलम (क) और (ग) सिर्फ वस्तुओं के डायमेंशनों को ही दर्शाते हैं। ब्रॉडगेज होने पर 1.27 मीटर और नैरो गेज होने पर 0.73 मीटर जो आधे माल डिब्बों के फर्श स्तर की रेल स्तर से मानक ऊँचाइयाँ हैं जोड़कर कॉलम (ख) और (घ) में दिये अंक प्राप्त किये गये हैं।
- (ग) कुछ परिस्थितियों में और लाइन के कुछ खंडों से गुजरने की स्थिति में उपरोक्त दर्शित आयामों से बड़े मालों को रेल से भेजा जा सकता है। ऐसे मामलों पर निर्णय मंडल रेल प्रबंधक के द्वारा किया जायेगा। खैर, स्टेशन मास्टर उपरोक्त आयामों से अधिकतम आयाम के माल स्वीकृत नहीं करेगा जबतक कि विशेष मामलों में मंडल रेल प्रबंधक के द्वारा विशेष रूप से मंजूरी नहीं दी जाती है। ऐसी मंजूरी तभी दी जायेगी जब कैरेज एण्ड वैगन ऐसी मंजूरी ओपरेटिंग मैनुअल के संगत प्रावधानों के अनुसार वहन की अनुमति दे देता है और गार्डनरीच के मुख्य परिचालन प्रबंधक से मंजूरी प्राप्त कर ली जाती है।

स. नि. 4.28.02— जब लिये जाने वाला टिम्बर (लकड़ी) या अन्य माल जिसकी लम्बाई ट्रक की लम्बाई से अधिक हो तो उसके लिये तीन ट्रकों का प्रयोग किया जायेगा। ऐसा माल इस प्रकार लाया जायेगा कि उसका पूरा भाग बीच के ट्रक पर और बाकी भाग दोनों छोरों के ट्रकों पर लगभग समान रूप से पड़े। बीच के ट्रक के दोनों छोरों के ट्रक डम्पी ट्रक के रूप में माल के निकले भागों को ढोने के लिये प्रयुक्त होंगे। वे कोई भार वहन नहीं करेंगे। इसे विशेष रूप से सुनिश्चित किया जायेगा कि टिम्बर, बाँस आदि से लदे वैगन मानक संचलन आयाम (स्टैण्डर्ड मुविंग डायमेंसन) का बीच या बगल में अतिलंघन नहीं करते हैं।

स. नि. 4.28.03—

- (क) खुले वैगनों में सुरक्षित लदान के लिये स्टेशन मास्टर और गार्ड उत्तरदायी होंगे लेकिन यह (एसएसई/एसई/जेई/सीएंडडब्ल्यू) गाड़ी-परीक्षकों, जिनके स्टेशन से गाड़ी गुजरेगी, ऐसे माल के लदान पर ध्यान देने का भी कर्तव्य होगा। वे निरीक्षण करेंगे और लदान की त्रुटियों के विषय में बतलायेंगे। यदि आवश्यकता पड़ी तो वे निम्नलिखित प्रपत्र (फार्म) में प्रमाणपत्र देकर बोझ (लोड) से लदे यानों को पास करेंगे।

“मैंने गाड़ी के खुले वैगनों की संख्याओं.....के बोझ (लोड) का आज दिनांक.....की जाँच की और यह प्रमाणित करतें हैं कि वे सुरक्षित हैं और वहन करने के योग्य हैं।” (ख) यदि किसी अन्तर्वर्ती स्टेशन पर स्टेशन मास्टर बोझ (लोड) को समायोजित करना चाहते हैं तो वह निकटतम स्टेशन से गाड़ी परीक्षक को आवश्यक सहायता प्रदान करने के लिये बुलायेगा।

- (ग) गाड़ी की परीक्षा किये जाने वाले स्टेशन पर यदि यह पाया गया कि माल ठीक ढंग से नहीं रखा या समायोजित किया गया है तो उसकी रिपोर्ट मंडल यांत्रिक इंजीनियर (सवारी एवं मालडिब्बा) को दी जायेगी और समुचित कार्रवाई की जायेगी।

स. नि. 4.28.04—

- (क) खाली मालडिब्बों की लैसिंग चेन के छोरों को योंही ढीले ढंग से झूलने तथा मालडिब्बों प्लेटफार्मों की ओर इस तरह झुलने से रोकने के लिये, यह आवश्यक है कि उन्हें मालडिब्बों की फर्शों से बाँध दिये जाएं। इसके लिये छोटे छोरों (शोर्ट एंडेड चेन्स) की जंजीरों से जुड़े स्क्रू कपलिंग के हुक में मालडिब्बे को विपरीत दिशा की जंजीर को समुचित रूप से लगा देना चाहिए और स्क्रू कपलिंग को कसकर बाँध देना चाहिए।
- (ख) खाली मालडिब्बों को गाड़ियों से जोड़ने वाले स्टेशन मास्टर और यार्ड के कर्मचारी यह सुनिश्चित करेंगे कि लैसिंग जंजीरों को ऊपर बतलाये गये ढंग से अच्छी तरह बाँध दिया गया है। गाड़ियों के गार्ड इस बात से संतुष्ट हो लेंगे कि यह काम कर दिया गया है। गाड़ी परीक्षण स्टेशनों के कैरेज एण्ड वैगन कर्मचारी, गाड़ियों की परीक्षा करते समय यह सुनिश्चित करेंगे कि ढीले ढाले ढंग से झुलती जंजीरे समुचित रूप से बाँध दी गयी है।

4.29. नुकसान ग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन :-

- (1) यदि कोई वाहन पटरी से उतर जाता है तो उसे स्टेशनों के बीच तब, तक नहीं चलाया जायेगा, जब तक कि सक्षम वरि.से.इंजी./से.इंजी./जु. इंजी. (कैरज एवं वैगन) उसकी जाँच करके उसे पास नहीं कर देता।

परन्तु यदि कोई वाहन स्टेशनों के बीच पटरी से उतर जाता है किन्तु उसे फिर से पटरी पर चढ़ा दिया जाता है तो लोको पायलट यदि सुरक्षित समझता है तो, उस वाहन को धीमी गति से अगले स्टेशन तक ले जाएगा।

- (2) यदि गार्ड या स्टेशन मास्टर को गाड़ी के किसी भी वाहन की दशा में वरि.से.इंजी./से.इंजी./जु. इंजी. (कैरज एवं वैगन) द्वारा उसकी जाँच की जाने से पहले ही, किसी संकट की आशंका है तो वे लोको पायलट से परामर्श करेंगे और यदि वह आवश्यक समझता है तो उस वाहन को गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा।

स० नि० 4.29.01— चलती हुई गाड़ी के किसी डिब्बे की वियारिंग गर्म हो या यदि उससे तेल के जलने की गंध आती हो या जिसमें धुँआ निकलता हो या सीटी की आवाज आती हो या जो लाल गर्म दशा में दिखता हो या उसमें आग लगी हो तो वह खतरनाक डिब्बा है। ड्यूटी पर के कर्मचारी (स्टेशन मास्टर, कैबिनमैन, प्वायंट्समैन, गेटमैन, टोकेनपोर्टर इत्यादि ऐसे डिब्बे का पता लगाने के लिए सावधान रहेंगे और पता लगने पर गाड़ी को रोकने की तुरन्त कार्रवाई करेंगे। यदि गाड़ी उसी स्टेशन पर रोकी नहीं जा सकती है तो उसे रोकने के लिये, एक संदेश ठीक आगे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर और खंड नियंत्रक को दिया जायेगा। विद्युतीकृत खंडों में कर्षण शक्तिनियंत्रक (ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर) से परामर्श करके बिजली के करंट को काट देने का लाभ उठाया जा सकता है।

स. नि. 4.29.02— यदि धुरी बक्शा (एक्सल बॉक्स) गर्म हालत में ऐसे स्टेशनों के बीच या किसी ऐसे स्टेशन पर से गुजर रहा है जहाँ साइडिंग की सुविधा नहीं है तो लोको पायलट तुरन्त इसकी दशा की जाँच करेगा। वह यदि सम्भव हुआ ढक्कन को हटा देगा, पैकिंग की जाँच करेगा और नया वेस्ट लगा देगा और वह गाड़ी को अपनी समझ के अनुसार सुरक्षित प्रतिबंधित गति से निकटतम स्टेशन पर ले आयेगा, जहाँ साइडिंग की सुविधा उपलब्ध है।

स. नि. 4.29.03—

- (क) गाड़ी के किसी धुरे (एक्सल) के गर्म होने की सूचना मिलने पर, जहाँ सम्भव हो, वहाँ स्टेशन मास्टर, गाड़ी को मुख्य (मेन) लाइन में लेगा। यदि वह ऐसा करने में असमर्थ है तो वह इसे लुप लाइन में लेने के पहले जिसपर लेना है प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के आगे रोक देगा।
- (ख) जब स्टेशन मास्टर गाड़ी के किसी ऐसे डिब्बे के सम्बन्ध में जो पटरी से उतर गया है या जिसका चालू (रनिंग) गीयर किसी भी रूप में खरतनाक समझा जाने लगे तो वह सिगनल के आगे गाड़ी को रोक देगा क्योंकि ऐसे डिब्बे का आगे चलना विशेष कर स्टेशन यार्ड में तथा प्वायंट्सों से गुजरने के समय, किसी भीषण दुर्घटना को कारण बन सकता है। डिब्बे की अच्छी तरह जाँच की जायेगी और पटरी से उतरे चक्के को, यदि ऐसा कोई हो, उसे गाड़ी को स्टेशन यार्ड में लेने के पहले फिर से पटरी पर चढ़ा दिया जायेगा।

स. नि. 4.29.04— किसी भी सवारी डिब्बे, मालडिब्बे या किसी अन्य प्रकार के डिब्बे को यदि कैरज और वैगन विभाग के द्वारा विधिवत प्राधिकृत कर्मचारी के द्वारा गाड़ी में लगकर चलना अनुरक्षित घोषित कर दिया हो तो उसे किसी भी कीमत पर गाड़ी में लगकर आगे चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी। यदि कोई अनाधिकृत व्यक्ति उस डिब्बे पर लगे “क्षतिग्रस्त” लेवल को हटाता है तो उसपर मुकदमा चलाया जायेगा।

ड गाड़ी चलाने से पूर्व सावधानी

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

स. नि. 4.30.01— ड्यूटी प्रारम्भ करने से पहले लोको पायलट/गार्ड हाजिरी पुस्तिका (अपीयरेंस बुक) में शेड/बुकिंग कार्यालय में अपने आगमन के समय का उल्लेख करते हुए हस्ताक्षर करेगा। लोको पायलट/गार्ड उन सभी सूचनाओं (गति प्रतिबन्ध सूचनाओं के समेत) को सावधानीपूर्वक पढ़ेगा जो उनकी गाड़ियों के चलने से संबंधित हैं और जो नाटिस-बोर्ड पर दिखलायी गयी हैं तथा जो लोको पायलट/गार्ड की आदेश पुस्तिका में लिखी गयी है। इसके बाद वह उसमें अपना हस्ताक्षर इसके प्रमाण स्वरूप करेगा कि उसने उसमें उल्लिखित सूचनाओं को पढ़कर समझ लिया है।

स. नि. 4.30.02— लोको पायलट के अशिक्षित होने की स्थिति में, एस.एस.ई./एस. ई./जे.ई. (लोको, ट्रेक्शन/शेड), मुख्य क्रू नियंत्रक, क्रू नियंत्रक स. नि. 4.30.01 के अन्तर्गत दी गयी सूचनाओं सहित गाड़ी आदेश संदेश (ट्रेन ओडरिंग मेसेज) में उल्लिखित बातों की व्याख्या करके लोको पायलट को समझाने के लिये तथा उपस्थिति पुस्तिका में उसके बाये अंगूठे की छाप लेने के लिये उत्तरदायी होंगे। बाद में प्रारम्भिक या अन्तर्वर्ती स्टेशन पर कार्यक्रम में किसी प्रकार के परिवर्तन होने पर गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में स्टेशन मास्टर ऐसे गाड़ी-संदेश में उल्लिखित बातों को ऐसे अशिक्षित लोको पायलट को समझाने के लिये उत्तरदायी होगा।

4.31. प्रस्थान करने के पूर्व गाड़ियों की जाँच : — जब किसी स्टेशन पर गाड़ी परीक्षक द्वारा गाड़ी की जाँच कर ली जाती है तो स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति नहीं देगा जब तक उसे उस परीक्षक से यह रिपोर्ट नहीं मिल जाती कि गाड़ी जाने योग्य है और उसमें निर्धारित ब्रेक शक्ति है।

स. नि. 4.31.01— व.से.इंजी./से.इंजी./क.इंजी. (कै व बै) की रिपोर्ट मेक/वी 5 (टी/431) (वैकुअम ब्रेक प्रमाणपत्र) के प्रपत्र पर होनी चाहिए।

स. नि. 4.31.02— व.से.इंजी./से.इंजी./क.इंजी. (कै व बै) कर्मचारियों को सुरक्षा प्रदान करने के उद्देश्य से के एक वैनर-प्लैग या लगभग 0.40 X 0.30 मीटर का बोर्ड जो लाल रंग से रंगा होगा और जिसपर सफेद रंग से "रुकिये" लिखा होगा और जो जमीन के स्तर से 1.20 मीटर ऊँचा गड़ा होगा, गाड़ी/डिब्बे पर लदे माल के दोनों ओर व.से.इंजी./से.इंजी./क.इंजी. (कै व बै) के द्वारा प्रदर्शित किया जायेगा।

काम प्रारम्भ करने से पूर्व गाड़ी परीक्षक कर्मचारियों के द्वारा, यदि अन्तर्पाशन अनुमति देता हों तो अन्तर्पाशित काँटों और गैर अन्तर्पाशित काँटों के साथ ऐसी लाइनों के किसी भी छोर के काँटों को सेट कर दिया जायेगा ताकि इस लाइन पर गाड़ी न आ सके और काँटों में कलैम्प और पैडलॉक लगा दिये जायेंगे। पैडलॉक की चाभी व.से.इंजी./से.इंजी./क.इंजी. (कै व बै) की व्यक्तिगत अभिरक्षा में तबतक रखी जायेगी जबतक कि टी/431 भाग सी के प्रपत्र पर उपयुक्तता ज्ञापन (फिट मेंमें) जारी नहीं कर दिया जायेगा।

सूर्यास्त से सूर्योदय के बीच या खराब, कुहासे या तूफानी मौसम में जब ठीक से दिखाई नहीं पड़ता हो तब वैनर-प्लैग/रुकिये (स्टॉप) बोर्ड की जगह पर लाल बत्ती लगायी जानी चाहिए।

स. नि. 4.31.03 — 1. ऐसे स्टेशन/साइडिंग जहाँ कोई गाड़ी परीक्षक कर्मचारी तैनात नहीं किए गए हों, वहाँ से गाड़ी प्रस्थान करते समय, स्थिति जिसके अंतर्गत बी पी सी वैध अथवा अवैध होगा नीचे लिए गए अनुसार है:—

1.1 बी पी सी वैध रहेगा :-

- (क) जब गहन रूप से जाँच की गई रेक स्टेशन/साइडिंग पर लोड की गई हो।
- (ख) जब क्लोज सर्किट (सी सी) खाली रेक स्टेशन/साइडिंग पर लोड किए गए हो बशर्ते कि सी सी रेक की वैधता समाप्त नहीं हुई हो।
- (ग) जब किसी स्टेशन/साइडिंग पर कोई क्लोज सर्किट रेक अनलोड अथवा पुनः लोड किया गया हो बशर्ते क्लोज सर्किट रेक की वैधता समाप्त नहीं हुई हो।
- (घ) जब कोई बी पी सी सहित लोडेड अथवा खाली गाड़ी 96 घंटे से अधिक समय के लिए वे साइड स्टेशन पर नहीं रुकी(स्टेबल) हो।
- (ङ) जब बी पी सी सहित किसी गाड़ी की सत्यता 10 एफ डब्ल्यू यू से अधिक बाधित नहीं हो।

1.2 बी पी सी को अवैध माना जाए –

- (क) जब गहन रूप में परीक्षण की गई गाड़ी किसी स्टेशन/साइडिंग पर अन लोड अथवा पुनः लोड की गई हो।
 - (ख) जब सी सी रेकों की वैधता अवधि समाप्त हो गई हो।
 - (ग) जब कोई बी पी सी सहित लोडेड अथवा खाली गाड़ी 96 घंटे से अधिक समय के लिए वे साइड स्टेशन पर रुकी (स्टेबल) हो।
 - (घ) जब बी पी सी सहित किसी गाड़ी की सत्यता 10 एफ डब्ल्यू यू से अधिक के लिए बाधित हो।
2. उस स्टेशन से जहाँ पर कोई भी गाड़ी परीक्षण कर्मचारी तैनात नहीं हो, वहाँ से लोडिंग/अनलोडिंग/पुनः लोडिंग कार्य के बाद गाड़ी प्रस्थान करते समय गार्ड और लोको पायलट संयुक्त रूप से निम्नलिखित कार्रवाइयों के लिए उत्तरदायी होंगे:-

वैध बी पी सी की स्थिति में –

- (क) लोकोमोटिव (वों) को लगाए जाने के बाद, लोको पायलट इंजन में 46 से.मी. वैक्यूम से कम नहीं अथवा इंजन में 5 कि.ग्रा./से.मी.² का वायु दाब तथा पिछले ब्रेक यान में 38 से.मी. का वैक्यूम अथवा 4.8 कि.ग्रा./से.मी.² वायु दाब की सृष्टि करेगा, जैसी स्थिति हो, वशर्ते कि:
 - (i) 56 वैगनों से अधिक की एयर ब्रेक गाड़ी के मामले में पिछले ब्रेक यान में 4.7 कि.ग्रा./से.मी. से कम का दाब नहीं होगा।
 - (ii) यदि गाड़ी में 40 या उससे अधिक बी सी एक्स / बी ओ एक्स वैगन लगे हों, इंजन और ब्रेक यान में न्यूनतम वैक्यूम लेवल क्रमशः 44 से.मी. और 34 से.मी. से कम नहीं होगा।
- (ख) पिछले ब्रेक यान में वैक्यूम/वायु दाब की अपेक्षित मात्रा देखने के बाद, गार्ड और लोको पायलट एक दूसरे से बात करेंगे और उसके बाद संयुक्त रूप से गाड़ी का निरीक्षण करेंगे ताकि निम्नलिखित बातें सुनिश्चित हो सकें –
 - (i) सभी कपलिंग और वैक्यूम होसेज/ब्रेक पाइप समुचित रूप से जुड़े हैं।
 - (ii) एयर ब्रेक स्टॉक की स्थिति में, सभी एंगल कॉक्स खुली अवस्था में हो और अंतिम एंगल कॉक बंद अवस्था में हो।

- (iii) वैक्यूम स्टॉक के मामले में, अंतिम वाहन के सबसे पिछले अंतिम होस पाइप डम्मी प्लग में रखा जाएगा।
 - (iv) खाली/ लोड डिवाइस हैंडिल समुचित स्थिति में है।
 - (v) कोई भी लूज फिटिंग्स/ लटकते हुए पुर्जे जैसे पुश-पुल रॉड, ब्रेक बीम, सेपिट ब्रैकेट्स, ब्रेक ब्लॉक्स इत्यादि जिससे गाड़ी की सुरक्षित चालन खतरे में पड़े। लोको पायलट गाड़ी की जाँच स्टेशन की ओर से तथा गार्ड इसके दूसरी ओर से करेगा।
 - (vi) सभी हाथ ब्रेक मुक्त (रिलीज्ड) हों।
 - (vii) वैगनों के दरवाजे बंद और लाकड/सुरक्षित हों।
- (ग) उसके बाद गार्ड लोको पायलट के साथ मिलकर निम्न लिखित फार्मेट के सादे शीट पर तीन प्रतियों में एक में तैयार करेगा और प्रत्येक प्रति में अपना हस्ताक्षर करेंगे :
- (i) दिनांक
 - (ii) गाड़ी का विवरण और संख्या
 - (iii) से/ तक
 - (iv) इंजन संख्या
 - (v) जहाँ इंजन लगाया गया
 - (vi) कुल लोड

गार्ड संयुक्त में की इन प्रतियों में से दो पर स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर की पृष्ठांकन प्राप्त करें, इनमें से एक लोको पायलट को सौंप दिया जाए तथा दूसरी प्रति अपने पास रखें वह तीसरी प्रति को स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को सौंप दे।

- (घ) स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी प्रस्थान की अनुमति नहीं देगा तब कि कि वह इस संयुक्त में की एक प्रति प्राप्त नहीं कर लिया हो।

अवैध बी पी सी के मामले में—

- (क) लोको पायलट और गार्ड उपर्युक्त खंड 2.1 में उल्लिखित अनुसार कार्रवाई करने के अतिरिक्त निम्नलिखित परिणामों सहित गार्ड के ब्रेक पावर सुनिश्चित करने के लिए भी उत्तरदायी होगा।

सिलिंडरों की कुल संख्या

काम कर रहे सिलिंडरों की कुल संख्या

ब्रेक पावर का प्रतिशत

इंजन में वैक्यूम/एयर प्रेसर

ब्रेक यान में वैक्यूम/एयर प्रेशर

(ख) ये सूचनाएं खंड 2.1 (ग) में उल्लेख किए गए अनुसार उसी संयुक्त में दर्ज की जाएंगी।

(ग) इस मामले में, गाड़ी के चलने की दिशा में अगले गाड़ी परीक्षण स्थल तक यह मेमो/प्रमाण-पत्र सामान्यतः बी पी सी को स्वतः पुनः वैध करेगा जहाँ इस गाड़ी को परीक्षण के लिये दिया जाएगा, नीचे उल्लिखित पैरा 3 (ख) के मामले को छोड़कर

3. किसी स्टेबल लोड को विलयर करने के लिए वे साइड स्टेशन से गाड़ी को रवाना करते समय, गार्ड और लोको पायलट द्वारा निम्नलिखित जाँच किया जाना चाहिए :-

(क) जब कोई बी पी सी वैध हो और लोड 24 घंटे से अधिक समय के लिए स्टेबल नहीं रहा हो, तो सिर्फ उप-खंड 2.1 (क) में उल्लिखित जाँच अपेक्षित होगा।

(ख) वैध बी पी सी के मामले में, यदि स्टेबलिंग की अवधि 24 घंटे से अधिक लेकिन 96 घंटे से अधिक नहीं हो, तो जाँच उप खंड 2.1 और 2.2 द्वारा नियंत्रित होंगे। तथापि इस मामले में गाड़ी को गन्तव्य स्टेशन तक जाने के लिए जाँच के बाद बी पी सी स्वतः पुनः वैध हो जाएगा।

(ग) स्टेबल जाँचों की अवधि को ध्यान किए बिना अवैध बी पी सी के मामले में उप खंड 2.1 और 2.2 द्वारा नियंत्रित होगा।

स. नि. 4.31.04 :- अनवरत नीचे ढाल की ओर बढ़ने से पहले गाड़ी का लोको पायलट यात्रा प्रारंभ करते समय अपने गाड़ी का ब्रेक पावर निश्चित तौर पर जाँच करेगा।

4.32. लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जांच :- यात्रा प्रारंभ करने से पहले मार्ग में और 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 का युग्मक (कपलिंग) उचित रूप से कस दिया गया है, और

(ग) नियम 4.14 के उपनियम (1) में निर्धारित हैड लाइट और चिन्ह (मार्कर) बलितियां अच्छी हालत में हैं और आवश्यकता के समय वे तेज रोशनी देती हैं।

स.नि.4.32.01—जब कभी आवश्यकता पड़े तब सहायक लोको पायलट इंजन को गाड़ी से कपलिंग (युग्मक) के द्वारा जोड़ने तथा कपलिंग को खोलकर इंजन को गाड़ी से पृथक् करने को काम करेगा। अन्य मामलों में शंटिंग करते समय कपलिंग और अनकपलिंग करने का काम यातायात विभाग के कर्मचारियों के द्वारा किया जायेगा।

4.33. लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु यूनिटों की जांच :- एक या बहु 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 जोड़े जाने के बाद पूरी गाड़ी का कार्यभार सम्भालते समय लोको पायलट इस बाबत स्वयं को संतुष्ट कर लेगा कि सम्पूर्ण गाड़ी के नियंत्रण व शक्ति यंत्र (पावर एपरेटस) और ब्रेक समुचित एवं निर्धारित रूप में काम कर रहे हैं।

4.34. गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करते समय गार्ड के कर्तव्य - गार्ड गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करने के समय, गाड़ी के प्रस्थान करने से पहले इस बाबत स्वयं को संतुष्ट करेगा कि :-

(क) गाड़ी ठीक प्रकार से जोड़ी गई है।

(ख) गाड़ी में निर्धारित ब्रेक शक्ति है।

(ग) गाड़ी में पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) और बगल (साइड) बलितियां लगी हैं तथा आवश्यकतानुसार बलितियां जला दी गई हैं और वे तेज रोशनी दे रही हैं।

- (घ) यदि गार्ड और लोको पायलट के बीच कोई संचार साधन है तो ठीक प्रकार कार्य करते हैं तथा
- (ड.) साधारणतया जहां तक वह सुनिश्चित कर सकता है, गाड़ी यात्रा के लिए पूर्णरूप से सक्षम है।

स. नि. 4.34.01—

- (क) गाड़ी प्रभार (चार्ज) लेने के समय गार्ड अनिवार्य रूप से यह देखेगा कि कार्य संचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) में उल्लिखित या समय समय पर की गयी अधिसूचनाओं के द्वारा इंजन के वर्ग विशेष के लिये निर्दिष्ट भार से गाड़ी का भार अधिक तो नहीं हो जाता।
- (ख) गाड़ी का चार्ज लेने से पूर्व तथा व.से.इंजी./से.इंजी./क.इंजी. (कै व बै) के ब्रेक प्रमाणपत्र पर हस्ताक्षर करने से पहले गार्ड को यह देख लेना चाहिए कि उसी फार्म पर व.से.इंजी./से.इंजी./क.इंजी. (कै व बै) ने इस प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर किया है कि
- (i) सभी सवारी डिब्बों (कैरिज) तथा माल डिब्बों (वैगन) के दरवाजे ठीक अवस्था में हैं तथा वे खोले और बंद किए जा सकते हैं।
- (ii) वेस्टिव्यूल कनेक्शन समुचित रूप से सुरक्षित है और आवश्यक होने पर लॉक और बोल्ट होता है।

स. नि. 4.34.02— गाड़ी चलाने के पहले गार्ड और सहायक गार्ड अपने-अपने हैंड-ब्रेकों की जाँच कर लेंगे। इसे जाँच करने का उचित तरीका यह है कि सहायक गार्ड के हैंड-ब्रेक का प्रयोग जोर से करना चाहिए और तब ब्रेक ब्लॉक की व्हील टायर्स से दूर हटाने का प्रयास पैर से उसे बाहर की ओर दबाते हुए करना चाहिए। जबतक कि वे टायरो को जोर से पकड़े हुए न देखे जाए, तब तक व.से.इंजी./से.इंजी./क.इंजी. (कै व बै) को ब्रेक-गीयर को समुचित रूप से समायोजित (एडजस्ट) करने के लिये कहा जाना चाहिए। इस बात की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को दी जानी चाहिए और एक समुचित अभ्युक्ति टी-34 एच एफ में लिख दी जानी चाहिए।

स. नि. 4.34.03 — उद्गम स्टेशन (ओरिजिनेटिंग स्टेशन) से प्रस्थान करने के पूर्व या शंटिंग करने के बाद स्टेशन से या खड़े डिब्बे के (आफ्टर पिकिंग स्टेबल लोड) भार को खींचने के बाद गाड़ी का गार्ड इस बात से अपने को संतुष्ट कर लेगा कि सभी दरवाजों को समुचित रूप से बंद कर दिया गया है।

स. नि. 4.34.04— प्रत्येक गार्ड जब किसी यात्री वाहक गाड़ी का चार्ज ले रहे हो तब यह सुनिश्चित करें कि स. नि. 4.19.02 में उल्लिखित ब्रेक उपकरण उस गाड़ी में उपलब्ध है।

4.35. गाड़ियों का प्रस्थान :—

- (1) लोको पायलट प्रस्थान प्राधिकार के बिना स्टेशन से अपनी गाड़ी नहीं चलायेगा। गाड़ी के प्रस्थान से पहले, वह इस बाबत स्वायं को संतुष्ट कर लेगा कि सभी सही स्थावर सिगनल और जहां आवश्यक है वहां हाथ सिगनल दे दिए गए हैं और उनके सामने, लाइन पर कोई दृष्टिगोचर होने वाला अवरोध नहीं है और गार्ड ने प्रस्थान सिगनल दे दिया है। गार्ड प्रस्थान सिगनल देने से पहले यह देखेंगे कि गाड़ी को चलाने के लिए सब कुछ सही है।
- (2) स्टेशन मास्टर और गार्ड को संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट रूप में कोई भी भूमिका या ड्यूटी सौंपी जा सकती है।
- (3) गार्ड गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल तब तक नहीं देंगे जब तक कि वह स्वयं इस बात से संतुष्ट नहीं हो जाते कि विशेष अनुदेशों के अधीन के अलावा कोई व्यक्ति किसी ऐसे डिब्बे या वाहन या वाहन की छत पर यात्रा नहीं कर रहा है, जो यात्रियों के उपयोग के लिए नहीं है।
- (4) यदि कोई व्यक्ति उप-नियम (3) का खंडन करते हुए यात्रा कर रहा हो, तो गार्ड, लोको पायलट या सहायक लोको पायलट राजकीय रेलवे पुलिस (जी आर पी), रेलवे सुरक्षा बल और स्टेशन कर्मचारियों की

सहायता लेंगे, ताकि अप्राधिकृत व्यक्ति को उस डिब्बे या वाहन या वाहन के छत से हटाया जा सके। (शुद्धि पृष्ठी 136 साधारण नियम 4.35 के लिए जोड़ा गया जैसा कि प्राधिकृत अधिकारी की अनुमति से गजट जारी किया गया है)

स. नि. 4.35.01— सभी टर्मिनल, जंक्शन, इंजन-परिवर्तन और भोजन की आपूर्ति करने वाले स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी 10 मिनट या उससे अधिक देर तक रुकती हो, वहाँ सवारी गाड़ी को चलाने के पाँच मिनट पहले चेतावनी की सीटी दी जायेगी।

स. नि. 4.35.02— गार्ड को स्टेशन मास्टर के द्वारा गाड़ी के चलाने की अनुमति, जिसका उल्लेख सा. नि. 4.35 के खंड (2) में है, निम्नांकित रीति से दी जायेगी :-

(क) यात्री वाहक गाड़ियों के लिये स्टेशन की घंटी बजाकर, और

(ख) अन्य गाड़ियों के लिये कार्य संचालन पद्धति के अन्तर्गत सही "प्रस्थान प्राधिकार" जारी कर।

उपरोक्त नियम (ख) की स्थिति में कार्य संचालन पद्धति के अन्तर्गत अपेक्षित "प्रस्थान अधिकार" सही रूप से प्राप्त कर लेने पर और अपनी गाड़ी से संबंधित प्रस्थान सिगनल को "ऑफ" स्थिति में देखने पर या सा. नि. 4.35 (1) के अनुसार हाथ संकेत के पाने पर लोको पायलट गार्ड को संकेत देने के लिये निर्धारित सीटी इस प्रकार बजायेगा— "0 0"

स. नि. 4.35.03—

(क) गार्ड के द्वारा लोको पायलट को प्रस्थान करने के लिये सिगनल हाथवाली हरी झंडी को लोको पायलट की ओर सर से ऊपर रखकर पूरी तरह से हिलाते हुए तथा फिर स्थिर रखकर दिया जायेगा।

(ख) यात्री वाहक गाड़ी को प्रस्थान करने के लिए सिगनल देने के पहले गार्ड अपनी सीटी बजायेगा।

(ग) ऐसी गाड़ियों की स्थिति में जिसमें दो गार्ड या एक गार्ड और एक सहायक गार्ड काम करते हों, तो दूसरा गार्ड या सहायक गार्ड, गाड़ी में अपनी और काम के समाप्त हो जाने पर अपने सर से ऊपर रखकर हाथवाली हरी झंडी को क्षैतिजीय रूप से पूरी तरह हिलाकर प्रधान गार्ड को संकेत देगा जो उस संकेत का उत्तर सीटी बजाकर ठीक उसी प्रकार देगा, वरन् सा. नि. 4.35 (2) के प्रावधान के अनुसार स्टेशन मास्टर की अनुमति उसे मिल गयी हो और गाड़ी को चलाने का सभी शर्तें पूरी हो गयी हों। दूसरा गार्ड या सहायक गार्ड तब लोको पायलट को प्रस्थान करने का सिगनल उपरोक्त उपखंड (क) में उल्लिखित रीति के अनुसार देगा।

(घ) ई.एम.यू / एमईएमयू/डीएमयू/डीईएमयू गाड़ियों के मामले में, प्रस्थान करने का सिगनल निर्धारित घण्टी कूट (बेल कोड) अर्थात् दो घंटियाँ बजाकर (रिंग्स) दिया जायेगा। (शुद्धि पृष्ठी 93 जोड़ी गई है।)

स. नि. 4.35.04— महाप्रबन्धक की पूर्व अनुमति के बिना मालगाड़ी (गुड्स स्टॉक) का प्रयोग यात्रियों को ढोने के लिये नहीं किया जायेगा।

स. नि. 4.35.05— सा. नि. 4.35 के उपनियम (5) के लिये संतरागाछी-शालिमार और पाँसकुड़ा - हल्दिया सेक्शनों समेत हावड़ा से खड़गपुर तक का सेक्शन उपनगरीय सेक्शन (खंड) माना जायेगा।

स. नि. 4.35.06— सा.नि. 4.35 के उपनियम (4) में उल्लिखित शब्द "सब ठीक है" में बिना सिगनल वाले लाइन से गाड़ी के प्रस्थान के मामले को छोड़कर संगत प्रस्थान सिगनल को ऑफ की स्थिति में लाना सुनिश्चित करने सहित सा. नि. 5.11 और स. नि. 5.11.01 के अनुपालन की जो भी स्थिति हो, शामिल है। यदि/ जब प्रस्थान सिगनल दोषपूर्ण हो तो "सब ठीक है" शब्द सा.नि. 3.70 और स.नि. 3.70.01 के उपनियम (1) के अनुपालन भी सम्मिलित होते हैं।

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 संबंधित

सभी बातों के लिए गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा। किसी स्वनादित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन, जैसा कि बिना ट्रेलर और बिना गार्ड के मोटर कोच की दशा में गार्ड के कर्तव्यों का पालन लोको पायलट करेगा।

4.37. स्टेशन सीमा में गार्डों की अधीनता – जब गाड़ी स्टेशन सीमा के अंदर है, तो गार्ड स्टेशन मास्टर के आदेशों के अधीन होगा।

4.38. सहायक लोको पायलट, लोको पायलटों की आज्ञा मानेंगे – सब बातों के बारे में सहायक लोको पायलट अपने लोको पायलटों के विधिपूर्ण आदेशों का पालन करेंगे।

4.39. लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन – गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान लोको पायलट निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा, अर्थात :-

- (क) यातायात के उद्देश्य से गाड़ी चलाने, रोकने या परिचालन संबंधी सभी बातों में गार्ड के आदेशों का, तथा
- (ख) स्टेशन मास्टर द्वारा या विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी भी रेल सेवक द्वारा उसे दिए जाने वाले सभी आदेश, जहां तक कि उसके इंजन के सुरक्षित और समुचित रूप से कार्य चालन की दृष्टि से ठीक है।

स.नि. 4.39.01— स.नि. 4.39 (ख) हेतु , यार्ड मास्टर/ सहायक यार्ड मास्टरों के पास स्टेशन मास्टर की ही तरह प्रधिकार होगा।

स.नि. 4.39.02— इंजन बदलने वाले स्टेशन पर गाड़ी के पहुँचने पर लोको पायलट इंजन को गाड़ी से तबतक पृथक नहीं करेगा जबतक उसकी गाड़ी ठीक से लग नहीं गयी हो (प्रोपरली बर्थ्ड) और उसे बढ़ने के लिये आवश्यक सिग्नल प्राप्त नहीं हो गये हो। गाड़ी/ इंजन के आगे बढ़ाने की यदि आवश्यकता हो तो स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर /सहायक यार्ड मास्टर/ यार्ड मास्टर इसके लिये आवश्यक व्यवस्था करेंगे और जिस व्यक्ति को गाड़ी को इस तरह आगे बढ़ाने के काम के लिये प्रति नियुक्त किया गया है वह इस काम को व्यक्तिगत रूप से करेगा और जब काम समाप्त हो जाएगा तब लोको पायलट को सूचित करते हुए उसे आवश्यक आदेश देगा।

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

4.40. लोको पायलट या सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे – जब गाड़ी चल रही है तो प्रत्येक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेगा और प्रत्येक सहायक लोको पायलट भी, जब वह अन्यथा कोई आवश्यक कार्य नहीं कर रहा है, ऐसा ही करेगा।

स.नि.4.40.01 – जब गाड़ी गति में हो, तब लोको पायलट और सहायक लोको पायलट आगे किसी भी प्रकार की आनेवाली बाधा को निरन्तर देखते रहेंगे और किसी भी क्षण तुरन्त ब्रेक लागाने के लिये प्रस्तुत रहेंगे।

4.41. लोको पायलट या सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे – यात्रा के दौरान लोको पायलट या 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।

लोको पायलट या सहायक लोको पायलट लाइन पर काम करते रेलपथ-गैंग या चौकीदार युक्त समपार से होकर गुजरने के बाद यह देखने के लिए विशेषध्यान दें कि उनके द्वारा कोई खतरे का सिगनल प्रदर्शित किया गया है जिसमें लोको पायलट, सहायक लोको पायलट को किसी दुर्घटना की चेतावनी दी गई हो।

4.42. लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच सिगनलों का आदान-प्रदान :-

- (1) गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड एक दूसरे के साथ, ऐसे समयों पर और उस रीति से सिगनलों का आदान प्रदान करेंगे जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।
- (2) जब गाड़ी बिना रुके किसी स्टेशन से सीधी 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 की अभिस्वीकृति करेंगे। यदि गाड़ी सुरक्षित और सही रूप से नहीं चल रही है तो स्टेशन मास्टर या अन्य कर्मचारी रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएंगे, जिसकी प्राप्ति पर गार्ड और लोको पायलट गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कार्यवाही करेंगे।

स. नि. 4.42.01— (क) (i) और (ii) (शुद्धिपर्ची 119 जोड़ा गया है)

स. नि. 4.42.01— (क) (i) :- जब कोई गाड़ी स्टेशनों, यार्ड या स्टेशन की बाहरी सीमा पर रुकने के बाद प्रस्थान के लिए तैयार हो, तो गार्ड यह सुनिश्चित करेंगे कि अपनी गाड़ी के प्रस्थान के लिए सब कुछ 'एकदम सही' हैं, तब वे अपने ब्रेक वैन/एस एल आर से स.नि.4.35.03 के अनुसार सामान्यतया दिया जाने वाला प्रस्थान सिगनल देंगे। लोको पायलट स.नि. 4.50.01(3) (ख) में निर्धारित सीटी कूट द्वारा अभिस्वीकृति सूचित करेंगे और गाड़ी चलाना प्रारंभ करेंगे।

यदि प्रस्थान सिगनल वक्रता, कटाव, पुल या अन्या कारण से दिखाई नहीं देता है, तो गार्ड, लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को स्टेशन का नाम/गाड़ी संख्या सहित वॉकी टॉकी पर सूचना देते समय अपनी पहचान का उल्लेख करते हुए और दूसरे छोर पर बात करने वाले की पहचान की भी पुष्टि करते हुए गाड़ी के प्रस्थान की मौखिक अनुमति देंगे।

(ii) गाड़ी के प्रस्थान के बाद, गार्ड स्वयं अपने आप को संतुष्ट करेंगे कि सब कुछ 'एकदम सही' है और तब यथाशीघ्र संभव ऑल राइट सिगनल का आदान-प्रदान करेंगे तथा संबंधित यार्ड से बाहर निकलने पर, अंतिम वाहन पाइंट्स पर से गुजर जाने के बाद ही सिगनल की अदला-बदली करेंगे। लोको पायलट/सहायक लोको पायलट निर्धारित सीटी कूट द्वारा अभिस्वीकृति सूचित करने के साथ-साथ हाथ सिगनल भी दिखाएंगे।

यदि गार्ड से ऑल राइट सिगनल प्राप्त नहीं होता है, तब लोको पायलट गार्ड की ओर से सिगनल मांगने के लिए सीटी कूट को बजायेंगे या वॉकी-टॉकी पर सम्पर्क करेंगे और इसके बाद भी यदि गार्ड की ओर से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त न हो, तब लोको पायलट तुरंत गाड़ी को रोक देंगे और कारण का पता लगायेंगे बशर्ते कि गाड़ी विलग न हो गयी हो।

नोट करें :- ऐसे स्टेशनों पर जहां गाड़ी के प्रस्थान के बाद गार्ड द्वारा ब्रेक वैन/एस एल आर से दिखाये गये सिगनल को देख पाना संभव न हो, तो जब दोनों एक दूसरे को देख पायें तब सिगनलों का आदान-प्रदान करना पर्याप्त, होगा।

ये सभी गाड़ियों के लिए प्रयोज्य होगा केवल उन गाड़ियों को छोड़कर जो घंटी कूट (बेल कोड) का इस्तेमाल करती हैं।

(iii) जब कोई गाड़ी किसी स्टेशन से गुजरती है, तो यार्ड से बाहर निकलने पर, गाड़ी का अंतिम वाहन पाइंट्स पर से गुजर जाने के तुरंत बाद सिगनलों का आदान-प्रदान किया जाना चाहिए।

(ख) हरे हाथ सिगनल का आदान-प्रदान क्षैतिजीय रूप में लहराते हुए किया जाये । किसी सीधे मार्ग पर इंजन और ब्रेक वैन के बाएं हाथ की तरफ से सिगनल दिया जाये, और किसी वक्रता पर, उस तरफ से जहां से उन्हें सब से अच्छी तरह देखा जा सके ।

(ग) एकल /बहु इकाई विद्युत गाड़ियों के मामले में,गार्ड और मोटरमैन के बीच सिगनलों का आदान-प्रदान कैब में मौजूद घंटियों (बेल्स) का उपयोग करते हुए किया जाये।

(घ) ई एम यू के मामले में (पुश और पुल) /एम ई एम यू/डी एम यू/डी ई एम यू, राजधानी, दूरंतो और शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों और अन्य गाड़ियों जो वातानुकूलित गार्ड डिब्बे वाले एसएलआर सहित संचालित की जाती हैं, उनमें गार्ड और लोको पायलट के बीच ऑल राइट सिगनल (ए आर एस) का आदान-प्रदान स.नि. 4.51.01 (शुद्धि पर्ची 93) में निर्धारित कोड के अनुसार उनके कैब में उपलब्ध घंटी को बजाकर करना ।

राजधानी एक्सप्रेस के लोको पायलट और गार्ड के बीच सिगनलों के आदान-प्रदान की आवश्यकता नहीं होगी जब कोई गाड़ी स्टेशन सीमा के बाहर रुकने के बाद चलती है ।

(ङ.) राजधानी,दूरंतो और शताब्दी के जैसी गाड़ियों के गार्ड अर्थात् गाड़ियों जिनमें वातानुकूलित गार्ड का डिब्बा है, को स्टेशन कर्मचारी द्वारा दिए गए हाथ सिगनल की स्वीकारोक्ति देने की आवश्यकता नहीं है किन्तु यदि कोई खतरे का सिगनल स्टेशन कर्मचारी/गेटमैन द्वारा दिखाया जा रहा हो तो उनके द्वारा गाड़ी को रोक सकने हेतु एक पैनी दृष्टि बनाये रखनी होगी । अन्य गाड़ी के गार्डों को सिगनल दिखाना पड़ेगा और स्टेशन कर्मचारी/गेटमैन द्वारा ऑल राइट सिगनल (ए आर एस) के लिए नजर बनाये रखना होगा । (शुद्धि पर्ची 93)

स. नि. 4.42.02

(क) जब कभी न रुकने या रुकनेवाली गाड़ी केबिन से होकर गुजरती है तब केबिन के प्रभारी कर्मचारी को गाड़ियों के डिब्बों की हालत को देखने का उत्तरदायित्व होगा। वह, अवश्य, खिड़की से बाहर झांकते हुए तबतक हाथवाली हरी झंडी दिखलाता रहेगा जबतक कि उसे गाड़ी के साथ कोई गड़बड़ी दिखाई न पड़े।

(ख) (i) थ्रू गुजरने वाली गाड़ी की हालत को स्टेशन मास्टर भी देखेगा/निगरानी करेगा । इस उद्देश्य से वह सामान्यतः अपने कार्यालय की उस ओर ऐसी स्थिति में खड़ा होगा जहाँ से गाड़ी पूरी तरह दिखलाई पड़ती हो और गार्ड के द्वारा सिगनल स्पष्ट रूप से देखा जा सकता हो । यदि कभी किसी कारण गाड़ी पूरी तरह दिखलाई नहीं पड़ती हो तो गाड़ी को अच्छी तरह से देखने के लिये वह अपने स्टेशन के किसी कर्मचारी को प्रतिनियुक्त करेगा।

(ii) ऐसे स्टेशन पर जहाँ केबिन बना हुआ न हो या जहाँ स्टेशन मास्टर का कार्यालय और कैबिन/कैबिनें एक ओर स्थित हो/हों, वहाँ स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन के किसी कर्मचारी को हाथ सिगनल देकर उस ओर खड़े होने के लिये कहेगा जिस ओर से वह गुजरने वाली गाड़ी को देख सके और स०नि० 4.29.01 और निम्नलिखित उपखण्ड (घ) में उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार वह स्टेशन मास्टर के कर्तव्य पालन में सहायता कर सके।

(iii) दोहरी/बहु लाइन वाले खंड में अवस्थित स्टेशनों पर से जब एक से अधिक गाड़ियाँ एक साथ गुजर रही हों तब सक्षम स्टेशन मास्टर एक गाड़ी को स्वयं देखेगा/निगरानी करेगा और वह किसी एक अन्य सक्षम स्टेशन कर्मचारी को दूसरी सक्षम गाड़ी/गाड़ियों को देखने/निगरानी करने के लिये प्रतिनियुक्त करेगा। प्रतिनियुक्त कर्मचारी स्टेशन यार्ड के प्रत्येक छोर पर सटीक दिखाई देने वाले स्थान पर खड़ा होगा। जहाँ केबिन नहीं स्थित हो अथवा जहाँ स्टेशन मास्टर का कार्यालय और कैबिन/कैबिनें एक ही ओर स्थित हों और चौकीदार युक्त ट्रैफिक गेट लॉज स्टेशन भवन के ऑफ

साइड में स्थित हो, तो गेटमैन चलती गाड़ी की सुरक्षा देखने/निगरानी करने के लिए प्राधिकृत/प्रतिनियुक्त किया जा सकता है और सहा.नि. 4.29.01 तथा नीचे उप खंड (घ) में दिए गए अनुसार कार्यरत स्टेशन मास्टर को सहयोग कर सकता है। विशेषमामलों में, यदि उपलब्ध हो तो दो ट्रैफिक पोर्टर/प्वाइंट्समैन भी प्रतिनियुक्त किए जा सकते हैं।

- (ग) स्टेशन मास्टर या उपयुक्त खंड (ख) के उपखंड (ii) और (iii) के प्रावधान के अन्तर्गत जिस व्यक्ति को प्रतिनियुक्त किया गया है वह हरी झंडी क्षैतिज रूप से (होरीजेन्टल) तब तक हिलायेगा जबतक कि गाड़ी में कोई गड़बड़ी दृष्टिगोचर नहीं हो जाती।
- (घ) यदि धुरा गर्म (हॉट-एक्सल), डिब्बे से धुआँ, मालडिब्बे का दरवाजा खुला हुआ, किसी डिब्बे से माल हटाया हुआ या डिब्बे का कोई पुर्जा जमीन पर आगे या पीछे झूलता हुआ या डिब्बे से माल गिरता दिखलाई पड़ता हो फ्लैट टायर, किसी डिब्बे से असामान्य ध्वनि आ रही हो या कोई ऐसी बात दिखलाई पड़ती हो जिससे गाड़ी की सुरक्षा खतरे में पड़ जा सकती है तब कैंबिन के प्रभारी कर्मचारी/स्टेशन मास्टर/उपर्युक्त खंड (ii) और (iii) के अन्तर्गत प्रतिनियुक्त कर्मचारी तुरंत हाथवाली हरी झंडी को लाल हाथवाली झंडी से बदल डालेंगे, गाड़ी रोक देने की तुरंत कार्रवाई करेंगे और यदि उस स्टेशन पर गाड़ी को रोक नहीं जा सकता, तो दूसरे ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को गाड़ी रोकने के लिये तुरंत सूचित किया जायेगा। नियंत्रित खंडों में खंड नियंत्रक को भी सूचित किया जायेगा। विद्युतीकृत खंडों (इलेक्ट्रिफाइड सेक्शन) में ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर को भी, जहाँ आवश्यक हो, बिजली की लाइन को काट कर गाड़ी को रोक देने लिये सूचित किया जायेगा।

(शुद्धि पर्वी 135 जोड़ा गया है।)

स. नि. 4.42.03 — लोको पायलट और गार्ड स. नि. 4.42.02 के खंड (क), (ग) और (घ) के अन्तर्गत प्रदर्शित किये जाने वाले सिगनलों को देखने की ताक में रहेंगे और स. नि. 4.42.02 के खंड (घ) अन्तर्गत जब तक उन्हें “रुकिये हाथ सिगनल” नहीं दिखलाया जाता तब तक वे आमने-सामने आने पर ऐसी व्यक्तियों को उनके सिगनलों की अभिस्वीकृति अन्तर्गत हरा हाथ सिगनल प्रदर्शित करेंगे। स. नि. 4.42.02 के खंड (घ) के अन्तर्गत रुकिये हाथ सिगनल को, यदि देखते हों तो गाड़ी को रोकने की तुरंत कार्रवाई करेंगे। इसके अतिरिक्त किसी स्टेशन से गाड़ी के सीधे गुजरते समय लोको पायलट लम्बी सीटी लगातार बजायेगा।

टिप्पणी : जब लोकामोटिव से सहायक लोको पायलट जिस ओर खड़े हों उस ओर यदि स्टेशन/कैंबिन आये तो उससे सिगनल के आदान-प्रदान करने की जो ड्यूटी इस नियम में उल्लिखित लोको पायलट की ड्यूटी भी है वह उसके सहायक लोको पायलट की ड्यूटी होगी।

स. नि. 4.42.04—

- (क) जब गाड़ी स्टेशन पर रुकने के बाद खुलती है और यदि गाड़ी में दो गार्ड हों या एक गार्ड और एक सहायक गार्ड हों तो लोको पायलट से सिगनल के आदान-प्रदान करने के पहले प्रधान गार्ड अपने सर से ऊपर रखते हुए क्षैतिजक हरे हाथ वाले सिगनल का दूसरे गार्ड या सहायक गार्ड के साथ जैसी भी स्थिति हो, यह दर्शाने के लिये कि सभी अपनी-अपनी जगह पर है, आदान-प्रदान करेगा।
- (ख) जब ऐसी गाड़ी जो स्टेशन में रुकने वाली या रुकने वाली न हो यार्ड को छोड़ने वाले काँटों (प्वायन्ट्स) से गुजर गयी हो तब गार्ड, लोको पायलट से सिगनल आदान-प्रदान करने के पहले पीछे देखेगा और इस बात से अपने को संतुष्ट कर लेगा कि “रुकिये हाथ सिगनल” या कोई अन्य संकेत स्टेशन के किसी भी कर्मचारी के द्वारा चेतावनी के रूप में तो नहीं दिया जा रहा है कि गाड़ी के साथ कोई गड़बड़ी है या कि इस रूप से तो नहीं है दिया जा रहा कि गाड़ी पूरी नहीं है।

स. नि. 4.42.05— स. नि. 4.42.01 के खंड (क) के उपखंड (i), (ii) और (iii) में उल्लिखित नियमों के अनुसार यदि लोको पायलट, गार्ड से सिगनल प्राप्त नहीं करता है तो वह कूट सीटी जो इस प्रकार है "00" के द्वारा गार्ड का ध्यान अपनी ओर आकृष्ट करेगा। इसके बाद भी यदि गार्ड के द्वारा सिगनल नहीं दिया जाता तब गाड़ी रोक दी जायेगी।

स. नि. 4.42.06 — स्टेशन से सीधे गुजरने के समय यदि लोको पायलट और/या गार्ड स्टेशन के कर्मचारियों के साथ सिगनल आदान-प्रदान करने में चूक जाता हो और लोको पायलट भी इंजन की सीटी बजाने में चूक जाता हो जो उन्हें स. नि. 4.42.03 के अनुसार करना है, तो इसकी रिपोर्ट तुरंत खंड नियंत्रक को और आगे के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दी जायेगी जो गाड़ी को रोकने की व्यवस्था करेगा और चूक करने वाले कर्मचारी को लिखित चेतावनी देगा।

स. नि. 4.42.07— स्टेशन से सीधे गुजरने के समय स. नि. 4.42.02 के उपखंड (क) और (ग) के अनुसार स्टेशन कर्मचारी के द्वारा प्रदर्शित किये जाने वाले सिगनल को यदि लोको पायलट और गार्ड के द्वारा प्राप्त (रिसिव) नहीं किया जाता तो इसे सुनिश्चित करने के लिये कि आगे बढ़ने हेतु गाड़ी में सब ठीक है, वे अतिरिक्त सतर्कता बरतेंगे और इस बात को गार्ड के जरनल में दर्ज कर लिया जायेगा।

4.43. गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा — यात्रा के दौरान और स्टेशनों पर रुकने के समय, प्रत्येक गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा और समय समय पर इस बाबत आश्वस्त होगा कि पिछला (टेल) बोर्ड और ब्रेकयान की बत्तियां अपने स्थान पर हैं और आवश्यकतानुसार, वे सभी तेज रोशनी दे रही हैं और गाड़ी हर प्रकार से पूर्ण है और वह सुरक्षित तथा सही रूप से आगे बढ़ रही है।

नोट :- "ब्रेकयान बत्ती" पद के अन्तर्गत बत्ती (टेल लैम्प) भी शामिल है।

स. नि. 4.43.01— यदि गाड़ी के ब्रेकवैन के पीछे कोई डिब्बा जोड़ा जाता है तो गार्ड उनपर तीव्र निगाह रखेगा और यदि कोई डिब्बा अलग हो जाता हो तो गाड़ी को रोकने के लिये सतर्कता पूर्वक कदम उठायेगा।

स. नि. 4.43.02 —

(क) चलती गाड़ियों के गार्ड पर समीपस्थ लाइन पर दौड़ती गाड़ी पर निगरानी रखने का उत्तरदायित्व होगा और यदि उस गाड़ी पर कोई ऐसी बात दिखाई पड़े जिससे कि उसकी सुरक्षा खतरे में पड़ सकती हो तो उनका यह कर्तव्य होगा कि वे उस गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट का ध्यान "रुकिये हाथ सिगनल" को दिखलाकर आकर्षित करें। यदि गाड़ियाँ विपरीत दिशा में दौड़ रही हों तो दोनों गाड़ियों के गार्ड एक दूसरे की गाड़ी की निगरानी करेंगे लेकिन जब गाड़ियाँ एक ही दिशा में दौड़ रही हों तब वह गार्ड जिसकी गाड़ी दूसरे गार्ड की गाड़ी से आगे निकलेगी (ओवर टेक) दूसरी गाड़ी को देखेगा। उसकी निगरानी करेगा। जब दोनों गाड़ियों के ब्रेकवैन एक दूसरे के सामने आयेंगे तब उनके गार्ड आपस में हरे हाथ सिगनलों का आदान-प्रदान करेंगे। इसी तरह उस गाड़ी के गार्ड जिसकी गाड़ी दूसरे से आगे निकल जाती है वह दूसरी गाड़ी को देखेंगे। उसकी निगरानी करेंगे। और ऐसी गाड़ी के लोको पायलट के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। सभी हालतों में, इस तरह से परीक्षित गाड़ियों की हालत जब ठीक हो तब, हरे हाथ सिगनलों का आदान-प्रदान किया जायेगा।

(ख) यदि चलती हुई गाड़ी के गार्ड/ लोको पायलट, समीपस्थ लाइन पर दौड़ती अन्य गाड़ी के गार्ड/ लोको पायलट के द्वारा दिखलाये जा रहे "रुकिये हाथ सिगनल" को देखे तो वे गाड़ी को रोकने के लिये तुरंत कार्रवाई करेंगे। आगे पुनर्यात्रा प्रारम्भ करने के पहले गाड़ी की पूरी तरह से जाँच की जायेगी और यदि किसी प्रकार की गड़बड़ी पायी जाए तो यथा अपेक्षित कार्रवाई की जायेगी।

(ग) यदि गाड़ी में कोई ऐसी अवस्था दिखलाई पड़े, जो कि उसकी सुरक्षा को खतरे में डालती हो और ऊपर उल्लिखित उप नियम (क) के अनुसार उस गाड़ी के गार्ड/लोको पायलट सिगनल का आदान-प्रदान नहीं करते हों, तो उस गाड़ी का गार्ड जो ऐसी अवस्था को देखता है वह अपनी गाड़ी

को दूसरे स्टेशन पर रोक देगा और लिखित रूप से स्टेशन मास्टर को इस बात की रिपोर्ट करेगा । स्टेशन मास्टर तब संबंधित गाड़ी को रोक देगा और दूसरे स्टेशन पर जहां से वह गाड़ी गुजरने वाली थी उसकी जांच की जायेगी । उस गाड़ी का लोको पायलट गाड़ी की जांच करेंगे । स.नि.4.43.02 (ग) के बाद स.नि. 4.43.02(घ) (शुद्धि पर्ची 129 जोड़ा गया)

(घ) साधारण नियम और सहायक नियमों 4.34, 4.35, 4.42, 4.43, 4.44, 4.45, 4.47 और 4.48 के अनुपालन करने के अतिरिक्त किसी गाड़ी को संचालित करते समय संबंधित गार्ड निम्नलिखित कार्रवाई करेंगे :-

- (i) वे सभी अवस्थाओं में समीपस्थ लाइन/लाइनों पर से गुजरने वाली गाड़ी /गाड़ियों को देखते हुए उनके साथ सिगनलों का आदान-प्रदान करेंगे, चाहे उनकी गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में हो या किसी स्टेशन पर अचल खड़ी हो ।
- (ii) वक्रताओं पर, गार्ड देखेंगे कि उनकी गाड़ी संरक्षित तरीके से गुजरती है और अपनी गाड़ी के लोको पायलट/सहायक लोको पायलट के साथ सिगनलों का आदान-प्रदान करेंगे तथा यदि कोई असामान्यता देखी जाती है तो लोको पायलट/सहायक लोकोपायलट को सूचित करेंगे ।
- (iii) चेतावनी आदेश के प्रति गार्ड को बहुत अधिक सचेत रहना चाहिए और जैसे ही प्रतिबंधित क्षेत्र को अंतिम यान क्लियर कर जाता है, वाकी-टॉकी पर उन्हें तत्काल लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को अवगत करा देना चाहिए ।
- (iv) जब कभी भी गाड़ी को/वाया लूप लाइन से रवाना किया जाता है, जैसे ही अंतिम यान क्रॉस ओवर को क्लियर कर जाता है, उन्हें लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को अवगत करा देना चाहिए ।

स. नि. 4.43.03— जब गाड़ी एक मानव युक्त समपार फाटक को पार करने लगे तब गार्ड को पीछे यह देखना चाहिए कि क्या गेटमैन गाड़ी में किसी प्रकार की खराबी दिखाई देने का कोई संकेत तो नहीं कर रहा है ।

4.44. प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रूकी हुई गाड़ी :-

- (1) यदि बिना किसी स्पष्ट कारण के किसी गाड़ी को पांच 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 सहायक गार्ड स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए केबिन या स्टेशन पर जाएगा। यदि सहायक गार्ड नहीं है तो स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट किसी सहायक लोको पायलट को केबिन या स्टेशन पर जाने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। केबिन या स्टेशन जाते हुए सहायक गार्ड या सहायक लोको पायलट स्टेशन की ओर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता जाएगा। प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर गाड़ी के रुकते ही गार्ड इस बात की जांच करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) ठीक तरह प्रदर्शित है और वह गाड़ी के पीछे की ओर सतर्कता से निगाह रखेगा। पंद्रह मिनट या इससे कम समय के बाद, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए, चाहे कारण स्पष्ट है या नहीं गार्ड नियम 6.03 में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार गाड़ी के पीछे की सुरक्षा के लिए प्रस्थान करेगा। यदि इसी बीच सिगनल '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 इस कार्य का पालन लोको पायलट को करना होगा।

स. नि. 4.44.01—

- (क) सीटी की निर्धारित कूट स.नि. 4.50.01 में दी गयी है।
- (ख) यदि प्रथम रोक सिगनल "आन" की स्थिति में हो तो ऐसे सिगनल के सामने पहुँचने वाली गाड़ी का लोको पायलट स्टेशन के कर्मचारियों का ध्यान आकृष्ट करने के लिये सीटी का निर्धारित कूट बजायेगा।
- (ग) गार्ड, 15 मिनट रुकने के बाद, सा. नि. 6.30 में निहित अनुदेशों के अनुसार गाड़ी की रक्षा करने की व्यवस्था करेगा और आने वाली गाड़ी को रोकने के लिये रोक (स्टॉप) हाथ (हैंड) सिगनल तबतक दिखलाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता। लेकिन गाड़ी की रक्षा करने के लिये जाने के पहले वह, दिन में, पार्श्व (साइड) बत्ती (लैम्प) ब्रकेट या हैंड रेल के साथ, लाल हैंड सिगनल झंडा बाँध देगा या रात में लम्बी सुरंग या घने कुहासे या तूफानी मौसम में जब कम दिखलाई पड़े ब्रेक यान पार्श्व बत्तियों (साइड लैम्प) में से एक को, जहाँ वे सा. नि. 4.15 (1) (क) के अन्तर्गत लगे हुए हैं पलट (रिवर्स) देगा जिससे गाड़ी के इंजन की ओर लाल और पीछे सादा दिखलाई पड़े।
- (घ) जब सिगनल "आफ" कर दिया जाए अथवा जब लोको पायलट सिगनल को "आन" की स्थिति में पार करने का प्राधिकार प्राप्त कर ले तब लोको पायलट तथा गार्ड स. नि. 6.03.01 (एफ) में दिए गए निर्देश के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करेगा।
- (ङ) गाड़ी स्टेशन में जाते समय मार्ग में सहायक गार्ड अथवा सहायक लोको पायलट को चढ़ाने के लिए रुकेगी।
- (च) इस प्रकार सभी मामले तत्परता पूर्वक गार्ड तथा लोको पायलट के संयुक्त ट्रेन रिपोर्ट में रिपोर्ट किए जाएंगे।

4.45. लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना :-

- (1) यदि गार्ड को खतरे की आशंका है या वह किसी कारण गाड़ी को रोकना आवश्यक समझता है तो वह लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए यथा शक्ति प्रयत्न करेगा।
- (2) यदि इंजन को संकेत भेजने के लिए अन्य संचार साधन नहीं है और गार्ड, लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना चाहता है तो वह तेजी से हैंड ब्रेक लगाएगा और उतनी ही तेजी से झटपट उसे खोलेगा तथा 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 सिगनल दिखाए जाएंगे।
- (4) यदि गाड़ी में निरन्तर ब्रेक व्यवस्था है तो आपतकाल में गाड़ी रोकने के लिए गार्ड उस ब्रेक को धीरे धीरे लगा सकता है।

स.नि.4.45.01— वैकुअम ब्रेक लगाने के समय लीवर को धीरे-धीरे और क्रमानुसार परिचालित किया जायेगा जिससे वैकुअम (वातशून्यता) को 18 सेंटीमीटर से 13 सेंटीमीटर तक घटाया जा सके।

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 हैं तो वह उनका भी उपयोग करेगा।

स.नि.4.46.01— सीटी की निर्धारित कूट "तीन संक्षिप्त सीटी" है।

4.47. गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना :-

- (1) यदि लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी या ब्रेक सीटी बजाता है तो गार्ड तुरन्त अपने हैंड ब्रेक लगाएंगे।
- (2) यदि गाड़ी तेज ढाल पर उतर रही है और गाड़ी की चाल इकसार (स्टेडी) करने की आवश्यकता है तो गार्ड अपने हैंड ब्रेकों द्वारा लोको पायलट की सहायता करेंगे।

स.नि.4.47.01— जैसी ही लोको पायलट तीन छोटी सीटी बजाए और यदि गाड़ी को संतुलित करना आवश्यक हो, गार्ड अपने हाथ ब्रेक से लोको पायलट की सहायता करें।

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 आत्म संतुष्टि कर लेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक अच्छी तरह से कसकर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय भी करेगा, जो आवश्यक हैं या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हैं।

परन्तु जहां कहीं संरक्षा की दृष्टि से आवश्यक समझा जाता है, वहां विशेष अनुदेशों द्वारा इंजनों के गाड़ी से काटे जाने पर पूर्णतः निषेध लगाया जा सकता है।

स.नि.4.48.01—जब कभी इंजन को, जो डिब्बों के साथ हो या डिब्बों के वगैर, गाड़ी के शेष भाग से पृथक करना आवश्यक हो तब इसके कपलिंग को खोलने के पहले निम्नलिखित पूर्व सतर्कताओं का पालन किया जायेगा :

- (i) ब्रेकवैन के हैंड ब्रेकों और अन्य डिब्बों के हैंडब्रेकों के स्क्रूओं को कसकर लगा दिया जायेगा।
- (ii) स्किड्स/स्प्रेग्स खुले पुर्जा/वेजेजों का, यदि कोई हो तो उनका प्रयोग किया जायेगा।
- (iii) बॉल वाल्व तार को खींचकर वैकुअम ब्रेक को ढीला कर दिया जायेगा।
- (iv) कपलिंग को खोलने के पहले गार्ड और लोको पायलट इसे सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी का शेषभाग सुरक्षित है।

स. नि. 4.48.02— मंडल रेल प्रबंधक, फिर भी, वर्किंग टाइम टेबुल में यह सूचित और उल्लिखित कर सकते हैं कि किस खंड/किन खंडों में इंजनों को गाड़ी से पृथक करना, ग्रेडियन्ट और डिब्बों के रॉल क्षमता को ध्यान में रखते हुए वर्जित है।

4.49. गाड़ी को चलाना तथा रोकना :- लोको पायलट अपनी गाड़ी को सावधानी से तथा बिना झटका दिए चलाएगा और रोकेगा।

4.50. इंजन की सीटी बजाना :-

- (1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, लोको पायलट सदा नीचे लिखी परिस्थितियों में सीटी के लिए निर्धारित कोड के अनुसार इंजन की सीटी बजाएगा, अर्थात् :-
 - (क) इंजन को चलाने से पहले,
 - (ख) सुरंग में प्रवेश करते समय, तथा
 - (ग) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाए।
- (2) इंजन का सीटी कोड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

स. नि. 4.50.01 – लोको पायलट के द्वारा निम्नलिखित सीटियाँ, उल्लिखित उद्देश्यों के लिये, अनिवार्य रूप से दिए जायेंगे :

क्रम संख्या	इंजन को सीटी का कूट (कोड)	संकेत
1.	0	(क) खोलने के पहले— (i) असिस्टिंग/बैकिंग इंजन के लोको पायलट को संकेत की लीडिंग इंजन का लोको पायलट गाड़ी खोलने के लिये प्रस्तुत है। (ii) लीडिंग इंजन के द्वारा दी गयी सीटी की असिस्टिंग/बैकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा अभिस्वीकृति ।
क्रम संख्या	इंजन को सीटी का कूट (कोड)	संकेत
		(iii) लोको के काम को समाप्त करने के बाद खुलने के लिये प्रस्तुत है ।
		(iv) इंजन लोको यार्ड में जाने को प्रस्तुत है।
		(ख) जब गाड़ी चल रही हो— (i) दूसरे इंजन की सहायता की आवश्यकता नहीं है । (ii) असिस्टिंग/बैकिंग इंजन के लोको पायलट के द्वारा यह अभिस्वीकृति कि सहायता रोक दी गयी है।
2	00	(क) गार्ड के सिगनल की आवश्यकता: (ख) गार्ड के द्वारा सिगनल का विनिमय नहीं किया गया। (ग) स्टेशन के कर्मचारियों के द्वारा सिगनल का आदान-प्रदान नहीं किया गया ।
3	-----0	(क) गार्ड को ब्रेको को ढीला करने के लिये । (ख) स्टेशन / सेक्शन के बीच से गाड़ी से इंजन को खोलने के पहले। (ग) साइडिंग में पीछे आने के बाद मुख्य लाइन का साफ होना ।
4	000	(क) गार्ड ब्रेक लगाए । (ख) गाड़ी नियंत्रण से बाहर है। गार्ड सहायता करे ।
5	0000	(क) दुर्घटना, गड़बड़ी (फेल्योर) बाधा या किसी अन्य अपवादिक कारण की वजह से गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती । (ख) गाड़ी के पीछे हिस्से की रक्षा करें ।
6	- - 00	इंजन के पास गार्ड को बुलाने के लिये।
7	0 - 0	(क) टोकेन नहीं मिला। (ख) टोकेन खो गया । (ग) गलत प्रस्थान—“अधिकार के साथ”। (घ) उचित अधिकार मिलने पर प्रथम रोक सिगनल को “आन” हालत में पास करने पर ।
8		(क) स्टार्ट करने के पहले घाट सेक्शन में बैकुअम दुबारा बनाया

		गया। स्प्रेग्स/सिकडूस को हटायें)
		(ख) ओटोमेटिक स्टॉप सिगनल को "आन" स्थिति में पास करना ।
		(ग) इन्टरमीडियट ब्लॉक स्टाप सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना जब सिगनल पोस्ट का टेलीफोन खराब हो और इस तरह लोको पायलट पीछे के स्टेशन से सम्पर्क करने में असमर्थ हो ।
		(घ) चलने के समय गार्ड का सिगनल की अभिस्वीकृति देना ।
9 (i)	— — — — — (सविराम)	समपार की ओर जाते हुए (शुद्धि पर्ची 95) सीटी (डब्ल्यू /एल) बोर्ड से रिपिटर सीटी (आर डब्ल्यू की /एल) बोर्ड तक
क्रम संख्या	इंजन को सीटी का कूट (कोड)	संकेत
		(ख) पीछे में गाड़ी की रक्षा करते कर्मचारी को फिर से बुलाने के लिये।
		(ग) मेटेरियल ट्रेन खुलने को प्रस्तुत है।
		(घ) स्टेशन से सीधे गुजरते समय ।
		(ङ) "आन" स्थिति वाले रोक सिगनल की ओर पहुँचने पर।
		(च) जब स्टाप सिगनल पर रोक दिया गया हो। (छ) रिपिटर सीटी बोर्ड आरडब्ल्यू/एल से समपार तक (शुद्धि पर्ची 95)
10	— 0 —0	(क) गाड़ी टूटकर अलग हो गयी ।
		(ख) गाड़ी जब पूरी नहीं पहुँच रही हो।
11	00—	(क) खतरे की जंजीर खींची गयी।
		(ख) इंजन में अपर्याप्त वैक्यूम एयर प्रेशर है।
		(ग) गार्ड वैक्यूम ब्रेक लगाता है।
		(घ) अन्तर संचार यंत्र का प्रयोग किया गया है।
12	— — —	पैंटोग्राफ को उपर कीजिए। दूसरे इंजन के द्वारा अभिस्वीकृत किया जाना।
13	— 0 —	पैंटोग्राफ को नीचे कीजिए। दूसरे इंजन के द्वारा अभिस्वीकृत किया जाना।
14	—00	(क) सिगनल की बाहु (आर्म) झुकी हुई है लेकिन बत्ती बुझी हुई है। (ख) सिगनल की बाहु को अनुचित तथा अपर्याप्त रूप से "आफ" कर दिया गया है। (ग) सिगनल त्रुटिपूर्ण है।
15	—	उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) क्लीयर नहीं है।
16	0000000000	(क) खतरे की आशंका
	बार बार	(ख) आती हुई गाड़ी के लोको पायलट को खतरे का संकेत जिसका किसी कारण से रास्ता उल्लंघित (फाउल्ड) या बाधित

		है ।
		(ग) संचार के पूरे भंग हो जाने पर इकहरी लाइन वाले सेक्शन पर काम करते समय या जब दोहरी लाइन वाले सेक्शन पर इकहरी-लाइन कार्य पद्धति लागू की जाती है।
		(घ) दुहरी लाइन पर गलत दिश में बढ़ते हुए या स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में (दुहरी लाइन पर) जिस दिशा में सिगनल दिया गया है उसके विपरीत या स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र (इकहरी लाइन) में स्थापित (इस्टेब्लिश्ड) दिशा के विपरीत ।

टिप्पणी : ऊपर दिये गये सिगनलों में थोड़ी देर का सीटी के लिये "0" और लम्बी देर तक की सीटी के लिये "—" के संकेत चिन्हों का प्रयोग किया गया है।

स. नि. 4.50.02— सीटी का बोर्ड (शुद्धि पृची 95/100 जोड़ा गया है ।)

(क) सीटी का बोर्ड लोको पायलट को आने वाले समपार फाटक के बारे में पहले से चेतावनी देने की दृष्टि से लगाया जाता है और (स.नि. 4.50.1 के अंतर्गत क्रम सं. 9(i) और (ii) के तहत) सीटी/हॉर्न बजाने के लिए ताकि लाइन पर कार्य कर रहे कर्मचारियों, उनके साथ-साथ गटमैन और समपारों का इस्तेमाल करने वाले राहगीरों को उनकी ओर आती हुई गाड़ी के विषय में सचेत किया जा सके । लोको पायलट 'डब्ल्यू' बोर्ड से कार्यस्थल तक रुक-रुक कर सीटी/हॉर्न बजाते रहेंगे । समपारों पर, सीटी वाले बोर्ड डब्ल्यू/एल से आर डब्ल्यू एल बोर्ड तक रुक-रुक कर सीटी बजायेंगे और आर डब्ल्यू एल बोर्ड से समपार तक लगातार सीटी बजाते रहेंगे ।

(ख) सीटी बोर्डों के प्रकार —

सीटी बोर्ड तीन प्रकार के होते हैं ।

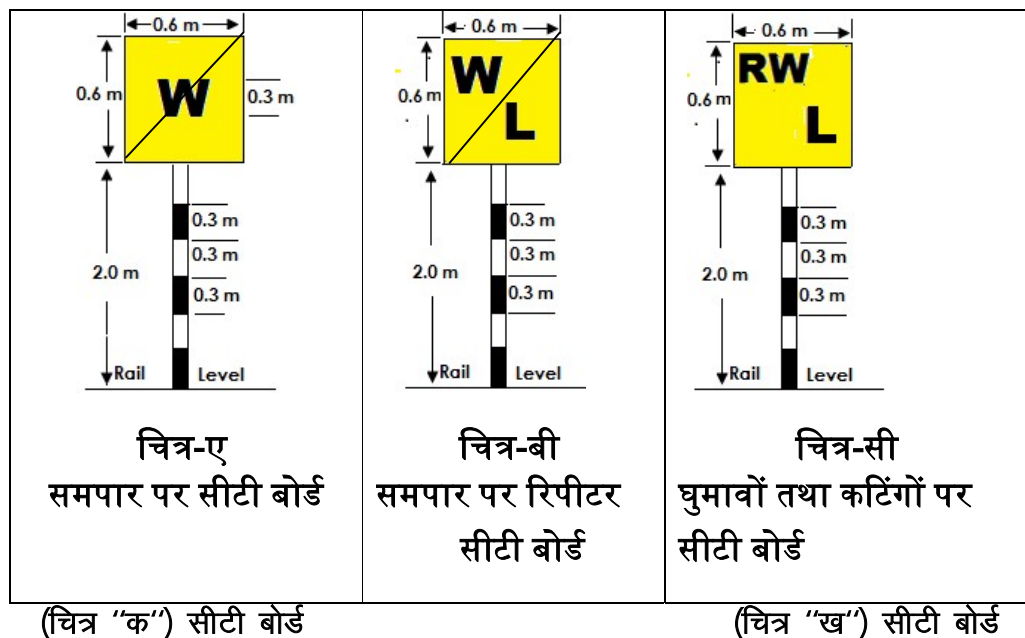
इसमें एक 0.60 मीटर का वर्गाकार बोर्ड होगा जो पीले रंग से रंगा रहेगा जिस पर काले रंग से यथोचित अक्षरों को लिखा जायेगा और उसे 0.3 मीटर ऊँचे सफेद और काली पट्टियों की रंगाई के साथ बोर्ड के निचले भाग को रेल पटरी के स्तर से 2.0 मीटर की ऊँचाई पर रखते हुए एक खम्भे पर लगाया (फिक्स किया) जायेगा । सीटी बोर्ड आई आर पी डब्ल्यू एम के अनुलग्नक -9/15 में किए गए उल्लेख के अनुसार द्विभाषी रूप में होना चाहिए और उसे रेलपथ के बगल में लगाया जाना चाहिए । यह बोर्ड रात को प्रकाशित नहीं किया जायेगा ।

(i) सीटी बोर्ड चित्र (क) के अनुसार 0.3 मीटर की ऊँचाई के आकार वाले अक्षर 'डब्ल्यू' सहित वक्रता (कर्ब) और कटाव (कटिंग्स) के पहुँच मार्ग पर ऐसी जगह पर लगाए जाने चाहिए जहाँ से आगे लाइन की दृश्यता 800 मीटर हो या बड़ी लाइन (बी.जी.) पर उससे कम की सीमा में हो ।

(ii) सीटी बोर्ड चित्र (ख) के अनुसार 0.2 मीटर की ऊँचाई वाले अक्षरों (डब्ल्यू/एल) सहित सभी चौकीदार रहित एवं चौकीदार सहित समपारों के पहुँच मार्ग पर संबंधित समपार के दोनों ओर 600 मीटर की दूरी पर लगाए जाने चाहिए ।

(iii) रिपीटर सीटी बोर्ड चित्र (ग) के अनुसार 'आर डब्ल्यू/एल' सहित सभी चौकीदार रहित समपारों के पहुंच मार्ग पर 250 मीटर की दूरी पर दोनों ओर लगाए जाने चाहिए जो डब्ल्यू/एल बोर्डों के बाद होंगे (शुद्धि पर्वी 100 जोड़ा गया है)

नोट करें :- यदि एक समपार का डब्ल्यू/एल बोर्ड, आर डब्ल्यू/एल बोर्ड के निकट या अन्य समपार के लगातार सीटी बजाने वाले क्षेत्र में पड़ता हो (अर्थात् समपार के 250 मीटर के दायरे में), तब आर डब्ल्यू/एल के सीटी कूट का अनुपालन किया जाना चाहिए ।



4.51. लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत :- जब गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड के बीच घंटी संचार की व्यवस्था हो तो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित घंटी संकेत कोड का प्रयोग किया जायेगा।

स. नि.4.51.01 – एक या बहु एकक विद्युत गाड़ियों के लिये मोटरमैन और गार्ड के बीच निम्नलिखित घंटी सिगनल कूट का प्रयोग किया जायेगा । कैबिन (कैब) के विद्युत घंटी यंत्र के खराब हो जाने पर, कूट सीटियाँ हार्न के द्वारा बजायी जायेंगी।

क्रम संख्या	घंटी के सिगनल का कूट	संकेत	अभिस्वीकृति
1	0	गाड़ी रोकिये	0
2	00	गाड़ी चलाईए	00
3	000 विराम 0	गाड़ी को पीछे लाईए	000 विराम 0
4	00	स्टेशन से सीधे गुजरने के समय	00
5	000	लेको पायलट के द्वारा गार्ड को बुलाये जाने पर	000
6	00000	ब्रेकों की जाँच की गयी, ठीक पाया गया ।	00000
7	00000 विराम 0	ब्रेकों की जाँच की गयी और वे ठीक नहीं पाये गये ।	00000 विराम 0
8	0000 विराम 0000	मोटरमैन को यह सूचना कि गार्ड	0000विराम 0000

		केबिन को छोड़ रहा है।	
9	00 विराम 00	स्वचालित सिगनल को "ऑन" की स्थिति में पास कर रहे हैं।	00 विराम 00
10	0000	गाड़ी के पीछे रक्षा कीजिए।	0000
11	00 विराम 0	सा. नि. 4.21 (2) (क) के अनुसार कार्य करते समय सतर्कता पूर्वक आगे बढ़िए।	00 विराम 0
12	000 विराम 000	स्वचालित स्टॉप सिगनल को ऑन की स्थिति में ई.एम.यू. गाड़ी पार करने के बाद यदि गाड़ी की गति निर्धारित गति से अधिक होती है तो गार्ड मोटरमैन को चेतावनी देगा।	000 विराम 000
13	0 विराम 0	गति अवरोध का क्षेत्र समाप्त हो गया है पुनः निर्धारित गति में आए।	0 विराम 0

टिप्पणी:— ऊपर के दिये गये सिगनलों में "0" का चिह्न घंटी (रिंग) के लिये है।

4.52. पानी, आग या सिंडर (राख) फेंकना :- लोको पायलट या सहायक लोको पायलट स्टेशन यार्ड या सुरंग में से पार होते समय या जब इंजन पुल पर हो, तब पानी, आग या सिंडर(राख) बाहर नहीं फेंकेगा।

4.53. होज या वाटर क्रेन की भुजा :- किसी टंकी या वाटर कालम से पानी लेने के बाद लोको पायलट का यह कर्तव्य है कि वह होज या भुजा को लाइन के ऊपर से अलग हटा दे और अगर उसे बांधने का कोई साधन है तो ठीक से कस कर बांध दे।

4.54. यात्री — प्रत्येक गार्ड गाड़ी में चढ़ने तथा उतरने वाले यात्रियों को पूरी सहायता करेगा।

छ. गाड़ी के पहुँचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

4.55. पावर बंद करना :- गाड़ी रोकते समय लोको पायलट लाइन के उतार-चढ़ाव मौसम की स्थिति पटरियों की दशा, ब्रेक शक्ति तथा गाड़ी की लंबाई और भार का विशेष ध्यान रखते हुए यह निश्चित करेगा कि पावर कहां बंद किया जाए।

4.56. गार्ड ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन (फाउलिंग मार्क)चिन्ह बचाकर ही खड़ी की जाए :- यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो गार्ड यह ध्यान रखेगा कि जहां तक संभव है उसकी गाड़ी का अंतिम वाहन सब काँटों और कैचियों (क्रासिंग) के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बचकर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और अवरुद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

स. नि. 4.56.01— स्टेशन पर पहुँचने के बाद पीछे के गार्ड की प्रथम ड्यूटी यह देखने की होगी कि उसकी गाड़ी का पिछला डिब्बा कांटों से या डीरेलिंग स्वीच से या क्लीयरेंस/लॉक बार से इनमें से जो जहाँ लगे हुए है उनसे हटकर स्पष्ट रूप से खड़ा है। यदि अन्तिम डिब्बा समीपस्थ लाइन के अतिलंघन चिन्हों या डीरेलिंग स्विचों या क्लीयरेंस/लॉक बार जहाँ जो लगे हुए है उनमें अलग खड़ा नहीं है तो गार्ड केबिन में आने के रास्ते में स्टेशन/केबिन तक खतरे के हाथ सिगनल को दिखलाते हुए जायेगा।

स. नि. 4.56.02—

(क) यदि गाड़ी वैकुअम ब्रेक के द्वारा आद्यान्त (थू-आऊट) नहीं चलायी जाती हो तो गाड़ी जैसे ही रुकती है वैसे ही गार्ड हैंड ब्रेक का पेंच तुरन्त कस देगा। यदि गाड़ी के पीछे में एक से अधिक हैंड

ब्रेक वाले डिब्बे लगे हों तो प्रत्येक डिब्बे के हैंड ब्रेक गाड़ी के कर्मचारियों के द्वारा, जैसे ही गाड़ी रुकती है, वैसे ही जोर से कस (पुटऑन) दिया जायेगा।

(ख) जैसे ही कोई गाड़ी पूरी तरह रुक जाती है और यदि पुनर्लुप्टन (रिक्वायल) या तेज ढाल (हेबी ग्रेडियेस्ट) से आगे कोई खतरा नहीं हो तो गाड़ी के कर्मचारियों के द्वारा पीछे के ब्रेकवैन को छोड़कर बाकी सभी डिब्बों के ब्रेकों को ढीला कर दिया जायेगा।

(ग) गार्ड इस बात के लिये सतर्क रहेंगे कि वे गाड़ी को तब तक स्टार्ट नहीं करेंगे जबतक कि ब्रेक ढीले न कर दिये जाएं।

स. नि. 4.56.03 – जब पूरी गाड़ी में वैकुअम ब्रेक काम कर रहा हो तब अल्पकालिक प्राधिकृत विराम के लिये हैंड ब्रेक के प्रयोग की आवश्यकता नहीं है।

स. नि. 4.56.04 – इसी तरह, रुकने वाली गाड़ी के गार्ड का यह कर्तव्य होगा कि वह यह देखें कि गाड़ी पूरी पहुँची है या नहीं। यदि गाड़ी पूरी नहीं पहुँची है तो गार्ड इस तथ्य से स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या कैबिन मैन, जैसी भी स्थिति हो, तुरन्त अवगत कराने के लिये व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी होगा ताकि आवश्यक कार्रवाई की जा सके।

4.57. गाड़ी से इंजन काटना :- यदि गाड़ी खड़ी कर दी जाती है और इंजन को, अकेले या वाहनों के सहित शेष गाड़ी से अलग करना आवश्यक है तो गाड़ी का युग्मक (कपलिंग) काटने से पहले, गार्ड इस बाबत आत्म संतुष्ट हो लेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक कसकर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय करेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएं।

स.नि. 4.57.01— अपने इंजन को गाड़ी से पृथक करने के पूर्व लोको पायलट तीन संक्षिप्त सिटियाँ यह बतलाने के लिये बजायेगा कि गार्ड ब्रेक लगाये और वह स्वयं कपलिंग को खोलकर इंजन को गाड़ी से पृथक करने का इरादा रखता है। इस पर गार्ड गाड़ी के भागने की सम्भावना पर अंकुश लगाने के उद्देश्य से पूर्व सतर्कता बरतेगा।

लोको पायलट जबतक न तो अपने इंजन को स्वयं पृथक करेगा और न इसकी पृथक करने की अनुमति देगा जबतक कि वह गार्ड से दिन में हरा हाथ सिगनल और रात में सफेद बत्ती का सिगनल इस आश्वासन के रूप में नहीं पा जाता कि गाड़ी सुरक्षित है और वह आगे बढ़ सकता है।

4.58. लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बचाकर ही खड़ी की जाए :- यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर जाकर खड़ी की जाती है तो लोको पायलट यह ध्यान रखेगा, जहां संभव है, उसका इंजन सब काँटों और कैचियों के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बच कर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करने की व्यवस्था करेगा और अवरुद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए 'रोक' (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

स.नि. 4.58.01— गाड़ी के पिछले छोर की समीपस्थ लाइन को अतिलंघित (फाऊल्ड) होने से बचाने के लिये सभी मालगाड़ियों के लोको पायलट स्टार्टर, या शंट सिगनल या स्टॉप बोर्ड, जैसी भी स्थिति हो तक या जहाँ ऐसे सिगनल न लगे हो वहाँ अतिलंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) तक अपनी-अपनी गाड़ियों को खींच लायेंगे।

स.नि. 4.58.02 – यदि कोई गाड़ी किसी कारणवश बगल वाले लाइन के अतिल्लंघन (फाउलिंग मार्क) से स्पष्ट रूप से दूर हटकर नहीं खड़ी होती है तो गाड़ी का लोको पायलट तीन लम्बी सीटियाँ बजाएगा तथा सहायक लोको पायलट / डीजल सहायक इस बात की सूचना देने के लिए रोक हाथ सिगनल दिखाते हुए स्टेशन मास्टर उस सिरे के निकटस्थ केबिन की ओर जाएगा। ठीक उसी प्रकार की कार्रवाई बैंकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा की जाएगी अथवा गाड़ी के अतिल्लंघन चिन्ह से स्पष्ट रूप से दूर हटकर न खड़ी होने वाली गाड़ी के पिछले इंजन के लोको पायलट द्वारा की जाएगी।

स.नि. 4.58.03 – रोकी गयी गाड़ी के इंजन के कर्मिण क्रासिंग की हालत में रिसप्सन सिगनल पर निगरानी रखेंगे और प्रिसिडंस की हालत में डिस्पॉच सिगनलों पर निगरानी रखेंगे ताकि सही लाइन के लिये

सिगनल दिये जाय। लोको पायलट के द्वारा की गयी व्यवस्था के अनुसार निगरानी इंजन कर्मियों के द्वारा बारी-बारी से रखी जायेगी। यदि गलत सिगनल दे दिया जाता है तो केबिन/स्टेशन के कर्मचारियों को इसकी सूचना देने के लिये तुरन्त कार्रवाई की जायेगी। साथ ही साथ ऐसे उपाय भी किये जायेंगे जिससे किसी दुर्घटना को टाला जा सके।

4.59. सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद, चलाना – यदि सवारी गाड़ी किसी स्टेशन के प्लेटफार्म पर या उसके आगे या पीछे खड़ी कर दी जाती है तो लोको पायलट उसे तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसे गार्ड का आदेश नहीं मिल जाता है या जब उसे कोई दुर्घटना से बचानी है।

स.नि.4.59.01—जहाँ तक सम्भव हो गार्ड और स्टेशन के कर्मचारी गाड़ी के आगे या पीछे बढ़ाने के विषय में यात्रियों को चेतावनी दे देते हैं तब गार्ड, लोको पायलट को आगे बढ़ने को सिगनल देगा। गार्ड के सिगनल को प्राप्त करने में जब बाद यात्रियों को गाड़ी को खुलने के सम्बन्ध में अन्तिम चेतावनी देने के रूप में, लोको पायलट अपनी गाड़ी को खोलने के पहले एक लम्बी और एक छोटी सीटी बजायेगा।

4.60. गार्ड गाड़ी को किसी को सौंपे बगैर छोड़ कर नहीं जाएगा :- जब तक कि गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार ठीक प्रकार किसी को सौंप नहीं दी जाती, गार्ड उसे छोड़कर नहीं जाएगा।

स.नि.4.60.01— कोई भी गार्ड या सहायक गार्ड अपनी दौड़ (रन) के अन्त में स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना स्टेशन को नहीं छोड़ेगा। वह जाने से पहले यह देखेगा कि उसकी गाड़ी के लिये जाने वाले गार्ड /सहायक गार्ड या गाड़ी लिपिक/स्टेशन मास्टर द्वारा हस्ताक्षर किया गया है।

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-प्रोपेल्ड) वाहन चाहे वह स्टेशन पर है या किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर, छोड़कर नहीं जाएगा, जब तक कि ऐसा करना नितान्त आवश्यक नहीं है और उसके इंजन या स्वनोदित (सेल्फ-प्रोपेल्ड) वाहन का प्रभार (चार्ज) किसी सक्षम रेल सेवक को सौंप नहीं दिया गया है। लोको पायलट ऐसे स्वनोदित (सेल्फ-प्रोपेल्ड) वाहन को, जिस पर वह अकेला ही है, आवश्यकता पड़ने पर छोड़कर जा सकता है परंतु यह तब जब उसने कैब में ताला लगा दिया है और वाहन को निचले गियर में डालने के साथ-साथ इग्नीशन स्विच को आफ कर दिया है और हैंड ब्रेक को कसने के बाद, उसमें ताला लगा दिया है।

स.नि.4.61.01— सा. नि. 4.20 (3) और उसके सहायक नियमों में दी गयी परिस्थितियों के अनुसार के सिवाय सहायक लोको पायलट / डीजल सहायक को इंजन चलाना सख्त मना है।

ज. मेटेरियल गाड़ी का संचालन

4.62. ब्लॉक खंड में मेटेरियल गाड़ी का संचालन :- मेटेरियल ट्रेन का संचालन केवल दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

स.नि.4.62.01— मेटेरियल गाड़ियों की संरचना एवं संयोजना :-

- (क) रेलवे के मालों को ढोने के लिये गाड़ी में कुछ संख्या में मालडिब्बे और एक या एकाधिक समुचित रूप से सुसज्जित ब्रेकवैन लगे रहेंगे जिसमें से एक पीछे लगा रहेगा और दूसरा, यदि दूसरा हो, तो गाड़ी के आगे लगा रहेगा।
- (ख) मंडल रेल प्रबंधक के विशेष अनुदेश के बिना साधारण यातायात मालडिब्बे मेटेरियल गाड़ियों के साथ जोड़े नहीं जायेंगे।

स.नि.4.62.02— मेटेरियल गाड़ियों की दिन प्रतिदिन की कार्यपणाली:-

- (क) यदि एकबार गाड़ी ने काम करना प्रारम्भ कर दिया हो तो, गाड़ी निरीक्षक के माध्यम से मंडल इंजीनियर या मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण) के द्वारा गार्ड को दिए अनुदेशों के अनुसार यह गाड़ी

सम्पूर्णतः तबतक काम करती रहेगी जबतक कि उन अनुदेशों को मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा रद्द न कर किया जाए।

- (ख) इन नियमों के लिये, गाड़ी निरीक्षक से तात्पर्य उस व्यक्ति से होगा जो इंजीनियरिंग या मंडल विद्युत इंजीनियरिंग (कर्षण) विभाग के द्वारा प्रतिनिधि के रूप में नामित किये जायेंगे और जो मेटेरियल गाड़ी में ड्यूटी पर रहेंगे।
- (ग) दिन के काम के समाप्त होने के बाद और गाड़ी के उस स्टेशन पर पहुँचने के बाद जहाँ इसे खड़ा होना है, गाड़ी निरीक्षक दो प्रतियों में एक ज्ञापन निम्नलिखित तरीके से देगा :

इंजन बदलने वाले स्टेशन पर यदि हो

(क)..... पर इंजन को शेड में जाने दिया गया।

(ख) पर इंजन तैयार हो।

इंजन बदलने वाले स्टेशन को छोड़कर (क)..... पर इंजन को बंद करने का आदेश दिया गया।

किसी अन्य स्टेशन पर

(ख)..... पर इंजन तैयार हो।

गार्ड इस ज्ञापन की एक प्रति ड्राइवर को देंगे।

- (घ) गार्ड प्रत्येक सुबह में गाड़ी निरीक्षक से रात में गाड़ी के रुकने के कार्यक्रम के विषय में जानकारी प्राप्त करेगा और मंडल रेल प्रबंधक, मुख्य नियंत्रक, लोको फोरमैन और सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित प्रपत्र पर तार भेजेगा

.....पर मेटेरियल गाड़ी संख्या.....रुकी हुई।

यदि मेटेरियल गाड़ी श्रमिकों के साथ रोकੀ जाती हो तो उस स्टेशन की सरकारी रेलवे पुलिस को या यदि स्टैबलिंग स्टेशन पर सरकारी रेलवे पुलिस न हो तो समीप के सिविल जिला पुलिस को तार भेजा जायेगा।

स. नि. 4.62.03 – काम करने के घंटे :-

- (क) विशेष परिस्थितियों के सिवाय, मेटेरियल गाड़ी सूर्योदय से सूर्यास्त के बीच काम करेगी। लेकिन काम करने के वास्तविक घंटे सेक्शन कंट्रोलर के द्वारा अनुमेय घण्टों तक प्रतिबंधित रहेंगे। गैर नियंत्रित क्षेत्र या नियंत्रित परिपथ के भंग हो जाने की परिस्थिति में, स्टेशन मास्टर, फिर ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से परामर्शोपरान्त अन्य महत्वपूर्ण गाड़ियों के चलने की बात को ध्यान में रखते हुए, इसके काम करने के समय को अधिसूचित कर सकते हैं। सभी परिस्थितियों में, गार्ड इस बात को सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी होगा कि जितने समय की अनुमति दी गयी है और सतर्कता आदेश में जितने समय को अधिसूचित किया गया है उतने से अधिक समय न लगे।
- (ख) मेटेरियल गाड़ी, अपने स्टैबलिंग स्टेशन से और तक रात में बिना किसी काम किये यात्रा कर सकती है।
- (ग) यदि विशेष परिस्थितियों में मेटेरियल गाड़ी को रात में काम करने को अनुमति दी जाती है तो निम्नलिखित शर्तें पूरी की जायेंगी :
 - (i) गाड़ी में काम कर रहा इंजीनियरिंग पर्यवेक्षक जेई (पी वे)/सहायक ट्रेक्शन फोरमैन के ओहदे से कम ओहदे का नहीं होगा।

- (ii) ब्लॉक स्टेशनों के बीच रेल की लदाई और उतराई की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए ।
- (iii) पर्याप्त संख्या में फ्लड लाइट्स के साथ पोर्टेबल जेनरेटिंग सेट गाड़ी में ढोकर ले जाया जाना चाहिए ताकि लदाई-उतराई के स्थल पर समुचित मात्रा में प्रकाश की व्यवस्था सुनिश्चित की जा सके ।
- (iv) महिला श्रमिकों को न तो काम में लगाया जाना चाहिए और न तो उन्हें गाड़ी में ढोकर कहीं ले जाया जाना चाहिए ।

स. नि. 4.62.04—

- (क) मेटेरीयल गाड़ियों के गार्ड ट्राफिक और इंजीनियरिंग दोनों साइडिंग में चालू लाइनों में गाड़ी को सुरक्षित रूप से चलाने के लिये उत्तरदायी होंगे और व्यक्तिगत रूप से सभी शंटिंगों के कामों का संचालन करेंगे। माल के लदाई और उतराई के काम का निरीक्षण गाड़ी निरीक्षक के द्वारा किया जायेगा । गार्ड इस बात को सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी होगा कि ट्राफिक में कोई विलम्ब न हो । गाड़ी निरीक्षक और गार्ड संयुक्त रूप से, रेलपथों (ट्रैक) को व्यवधान रहित छोड़ने के लिये तथा यह देखने के लिये कि जब रेलवे का माल खुले वैगन में लादा जाता है तब वह मानक संचालन आयामों (स्टैंडर्ड डायमेंसन) का अतिवर्धन नहीं करता है, उत्तरदायी होंगे।
- (ख) गार्ड, गाड़ी निरीक्षक से परामर्श कर स्टेशन मास्टर को यह सूचित करने के लिये उत्तरदायी होगा कि मेटेरीयल गाड़ी खुलने के लिये प्रस्तुत है, इसका क्या कार्यक्रम है और बीच सेक्शन में इसके काम करने में सम्भावित कितना समय लगेगा।
- (ग) मालडिब्बों के फ्लैप दरवाजे सिर्फ माल की लदाई और उतराई के समय ही खोले जाने चाहिए । गार्ड और गाड़ी निरीक्षक इस बात को सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी होंगे कि गाड़ी को आगे बढ़ाने के पहले सभी दरवाजे/फ्लैप दरवाजे समुचित रूप से बन्द एवं सुरक्षित कर दिये गये हैं।

स. नि. 4.62.05 —

- (क) मेटेरीयल गाड़ी लागू कार्यसंचालन पद्धति के अन्तर्गत चलायी जायेगी।
 - (i) दोहरी लाइन वाले खण्ड पर, समुचित लाइन पर काम करते समय काम के समाप्त होन पर, यह आगे ठीक दूसरे ब्लॉक स्टेशन में जायेगी और फिर वापस आ जायेगी, यदि आवश्यक हो, तो समुचित लाइन पर ही ।
 - (ii) दोहरी लाइन पर, इस गलत (रॉग) लाइन पर काम करने और फिर उसी पर लौट आने की अनुमति दी जा सकती है। ऐसी हालत में, जैसा कि सामान्य नियम 1.02 (8) में वर्णित है, संबंधित सेक्शन को अवश्य अवरुद्ध कर देना चाहिए ।
 - (iii) इकहरी लाइन पर, इसे स्टेशनों के बीच और दूसरे ब्लॉक स्टेशन तक जाने या उस ब्लॉक स्टेशन को फिर वापस आ जाने के लिये जहाँ से यह खुलनेवाली थी, इसे अनुमति दी जा सकती है।
 - (iv) दोहरी और इकहरी लाइन वाले दोनों खण्डों पर, इसे उस खण्ड में काम करने की अनुमति दी जा सकती है जिसे पहले ही लॉक कर दिया गया है, जब इंजीनियरिंग कर्मचारी (जो जे.ई. (रेलपथ) / सहायक कर्षण फोरमैन के ओहदे से कम न हों) के द्वारा, जिस लाइन को पहले ही अवरुद्ध कर दिया है, विशेष व्यवस्था की गयी हो। इन हालतों में बाधित खण्डों में “ब्लॉक

टिकट” / रिलीफ इंजन/ गाड़ी के लिए चलने का प्राधिकार के प्रयोग के लिये नियत नियमों का अनुसरण किया जायेगा।

- (ख) जब कभी मेटेरीयल गाड़ी को दो स्टेशनों के बीच काम करना हो तो जिस स्टेशन में मेटेरीयल गाड़ी को खुलनी है उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को मेटेरीयल गाड़ी के कार्यक्रम तथा समय जिसके दर्मियान यह काम करेगी के विषय में सूचना देगा। इसकी अभिस्वीकृति, मेटेरीयल गाड़ी की खुलने की अनुमति देने के पूर्व, प्राप्त कर ली जायेगी।
- (ग) स्टेशन मास्टर प्रत्येक ट्रिप में “प्रस्थान प्राधिकार” देगा।
- (घ) लोको पायलट को हमेशा सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें उस समय का उल्लेख किया जायेगा जिसके दर्मियान ब्लॉक सेक्शन को अवश्य साफ (क्लीयर) किया जाना चाहिए। उसमें इस बात का भी उल्लेख किया जायेगा कि गाड़ी को दूसरे स्टेशन को जाना है या उसे उस स्टेशन को ही लौट आना है जिससे यह खुलने वाली है।
- (ङ) (i) जब उपरोक्त उप परिच्छेद (क) (ii) के अन्तर्गत मेटेरीयल गाड़ी को काम करना और लौट आना हो, तब जैसा कि उपरोक्त उप परिच्छेद (घ) में उल्लिखित है “प्रस्थान प्राधिकार” स्वयं सतर्कता आदेश होगा जिसपर अतिरिक्त रूप में निम्नलिखित लिखा जायेगा :— “.....और.....स्टेशनों के बीच पीछे ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक-बंद कर दिया गया है। प्राइवेट संख्या ”
- (ii) जब उपरोक्त उप परिच्छेद (क) (iv) के अन्तर्गत प्रावधान के अनुसार मेटेरीयल गाड़ी को काम करना हो, तब “प्रस्थान प्राधिकार” “ब्लॉक टिकट” / रिलीफ इंजन/ गाड़ी के लिए प्रस्थान प्राधिकार किसी ऑक्यूपाइड ब्लॉक सेक्शन में होगा जिसे कार्य संचालन की पद्धति को निलम्बित करने बाद ही जारी किया जाना चाहिए।
- (च) दुर्घटना, असफलता, व बाधा जैसी विशेष परिस्थितियों को छोड़कर, मेटेरीयल गाड़ी उपरोक्त उप-परिच्छेद (घ) में उल्लिखित सतर्कता आदेश के अनुदेशों के अनुसार, काम करेगी और वापस आयेगी/आगे बढ़ेगी।
- (छ) जबतक कि स्टेशन के स्टॉप सिगनल की सीमा के अन्तर्गत मेटेरीयल गाड़ी नहीं आ जाती तब तक उसे न तो विभाजित किया जायेगा और न उसके इंजन के कपलिंग को खोलकर उसे गाड़ी से पृथक किया जायेगा बशर्ते कि ऐसा करना आपात् स्थिति या असफलता (फेलियोर) के कारण आवश्यक न हो जाए या जब इंजन में कोयला या पानी भरने के लिये ऐसा करना आवश्यक न हो जाए। तो भी, गाड़ी को अलग करने के पहले गार्ड ब्रेकवैन/वैनो में हैंडल के/ब्रेकों को सख्त (हार्ड) रखेंगे और प्रत्येक भाग में पर्याप्त संख्या में डिब्बों के हैंडल को उपयोग करेंगे और उन्हें स्प्रेग्स के साथ लगाकर सुरक्षित कर देंगे। गार्ड और गाड़ी निरीक्षक यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी को विभाजित करने के पूर्व सभी श्रमिकों को गाड़ी से उतार दिया गया है। डिब्बों को मेटेरीयल ट्रेन के इंजन से 260 में 1 ग्रेड या उससे अधिक की ढाल में पृथक नहीं किया जायेगा।

स. नि. 4.62.06—

- (क) स. नि. 4.62.05 के उपनियम (क) (iv) के प्रावधान के अन्तर्गत काम करने के समय को छोड़कर दो स्टेशनों के बीच मेटेरीयल गाड़ी की गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगा।
- (ख) स. नि. 4.62.05 के उपनियम (क) (iv) के प्रावधान के अनुसार जब गाड़ी स्टेशनों के बीच काम कर रही हो, तब मेटेरीयल गाड़ी की गति सीधी लाइन में दिन में प्रतिघंटे 15 किलोमीटर, रात में या ऐसी जगह में जहाँ 800 मीटर दूर तक स्पष्ट रूप से नहीं देखा जा सकता 10 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

- (ग) जब ब्लॉक स्टेशनों के बीच से या लीडिंग इंजन के साथ मेटेरियल गाड़ी चल रही हो तब उसकी गति समान भारवाली मालगाड़ी का निर्धारित गति से अधिक नहीं होगी।
- (घ) जब इंजन गाड़ी को धकेल (पुशिंग) रहा हो या जब आपातिक या आपवादिक परिस्थितियों में इंजन बीच में लगाया गया हो और ब्रेकवैन आगे (लीडिंग) हो तब :
- (i) सीधी लाइन में गति प्रति घंटे 25 किलोमीटर या टर्नआउट पर प्रतिघंटे 8 किलोमीटर से अधिक नहीं होगी।
 - (ii) गार्ड आगे के ब्रेकवैन में यात्रा करेगा और लोको पायलट को आवश्यक हाथ सिगनल अवश्य दिखलायेगा।
 - (iii) गाड़ी के कर्मी अच्छी तरह नजर रखेंगे और विशेष कर उस दिशा में जिस दिशा में गाड़ी चल रही है और किसी भी अवरोध के आगे गाड़ी को रोकने के लिये सदैव प्रस्तुत रहेंगे, और
 - (iv) किसी गैर-अन्तर्पाशित स्टेशन के नजदीक पहुँचने के समय, लोको पायलट को हाथ का सिगनल दिखलाने के पहले गार्ड अपने को संतुष्ट कर लेगा कि सम्मुख काँटों के पास कोई उपयुक्त व्यक्ति तैनात है।
- (ङ) जब इंजन गाड़ी को धकेल (पुशिंग) रहा हो या अपावादिक परिस्थितियों में लगाया गया हो और जब ब्रेकवैन आगे (लीडिंग) नहीं हो तब :
- (i) गति 8 किलोमीटर प्रतिघंटे से अधिक नहीं होगी।
 - (ii) गार्ड आगे के डिब्बे में यात्रा करेगा और लोको पायलट को हाथ सिगनल दिखलायेगा, और
 - (iii) उप नियमों (घ) (iii) और (iv) का सख्तीपूर्वक अनुपालन किया जायेगा।
- (च) मंडल रेल प्रबंधक के द्वारा अधिसूचित खंड की लाइन पर डाउन ग्रेड में मेटेरियल गाड़ियों को चलने को अनुमति नहीं दी जायेगी।

स. नि. 4.62.07 — मेटेरियल गाड़ी दूसरे स्टेशन को जाती हो या उस स्टेशन को ही लौट आती हो जिससे उसने प्रस्थान किया था तब उसे स्टेशन में उन्हीं नियमों के अनुसार लिया जायेगा जिन नियमों के अनुसार माल गाड़ियों को लिया जाता है।

स. नि. 4.62.08—

- (क) मध्य सेक्शन में काम करने के बाद जैसे ही मेटेरियल गाड़ी स्टेशन पर पहुँचती हो तुरंत गार्ड और गाड़ी निरीक्षक यह प्रमाणित करते हुए कि मेटेरियल गाड़ी पूरी पहुँची है और कोई भी ऐसी चीज छूट नहीं गयी है जो चालू लाइन/लाइनों को अतिलंघित करती है, एक संयुक्त ज्ञापन जारी करेंगे।
- (ख) जब मेटेरियल गाड़ी लाइन क्लीयर टिकट के अधिकार पर काम कर रही हो और पूरे ब्लॉक सेक्शन को बिना पार किये स्टेशन को लौट आयी हो तब लोको पायलट लाइन क्लीयर टिकट को गार्ड के जरिये स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा और स्टेशन मास्टर उसे उसके ऊपर निम्नलिखित अभ्युक्ति (रिमार्क) लिखते हुए रद्द कर देगा :— “रद्द किया गया। मेटेरियल गाड़ी यहाँ.....घंटे.....मिनट पर लौट आयी है। स्टेशन मास्टर।”

इस तरह से रद्द किये जाने के बाद लाइन क्लीयर टिकट लोको पायलट को गार्ड के जरिये लौटा दिया जायेगा जिसका निपटारा वह सामान्य ढंग से जैसा किया जाता है, करेगा।

- (ग) जब मेटेरियल गाड़ी उस स्टेशन को लौट आती है जहाँ से वह खुली थी, तब उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर संबंधित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को यह सूचित करते हुए कि गाड़ी लौट आयी है और ब्लॉक सेक्शन साफ है, संदेश देगा।

स. नि. 4.62.09— जब स्टेशनों के बीच मेटेरियल गाड़ी काम कर रही हो तब ब्रोडगेज पर गाड़ी 600 मीटर की दूरी और नैरोगेज पर 400 मीटर की दूरी पर, इकहरी लाइन पर दोनों दिशाओं में तथा दुहरी लाइन पर यातायात की दिशा में वैनर पलैंग को रेलपथ (ट्रैक) के आरपार लगाते हुए, गाड़ी निरीक्षक गाड़ी की रक्षा की व्यवस्था करेगा। इस उद्देश्य के लिये प्रतिनियुक्त व्यक्ति/व्यक्तियों को अतिरिक्त रूप से पटाखे दिये जायेंगे जो जब कभी भी मेटेरियल गाड़ी 15 मिनटों से अधिक देर तक रुके या जब उसी लाइन पर कोई दूसरी गाड़ी आये तब वह दस-दस मीटर की दूरी पर तीन पटाखे रखेगा।

स. नि. 4.62.10— जब कभी मेटेरियल गाड़ी को बाह्यतम काँटों (आऊटरमोस्ट प्वायंट्स) तथा प्रथम रोक सिगनल के बीच चलना हो तब उसे शंटिंग मूवमेंट समझना चाहिए।

4.63. मेटेरियल ट्रेन के कर्मचारी :— मेटेरियल ट्रेन का गार्ड, गाड़ी चलाने के लिए सिगनल देने के पहले यह सुनिश्चित करेगा कि सभी कर्मचारी गाड़ी में हैं, बैठने के लिए संकेत करेगा।

स. नि. 4.63.01— प्रस्थान सिगनल देने के पहले गार्ड —

- (i) इंजीनियरिंग विभाग के प्रभारी कर्मचारी को सूचित करेगा कि गाड़ी खुलने के लिये प्रस्तुत है, और
- (ii) सुनिश्चित करेगा कि मालडिब्बों के सभी दरवाजे सुरक्षित रूप से लगा दिये गये हैं।

4.64. स्थिर अवस्था में मेटेरियल ट्रेन की सुरक्षा :—

- (1) अनिवार्य परिस्थितियों को छोड़कर, किसी स्टेशन पर कोई मेटेरियल ट्रेन परिचालित लाइन पर स्थायी रूप से खड़ी (स्टेबल) नहीं की जाएगी।
- (2) यदि कोई मेटेरियल ट्रेन किसी स्टेशन पर स्थायी रूप में खड़ी की गई (स्टेबल) है तो उसकी रक्षा निम्नलिखित रीति से की जाएगी और स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि
 - (क) मेटेरियल ट्रेन के ब्रेक ठीक प्रकार कसे/बंधे हुए हैं और डिब्बे किसी कांटे या कैंची का उल्लंघन नहीं कर रहे हैं।
 - (ख) जिस लाइन पर मेटेरियल ट्रेन स्थायी रूप में खड़ी की गई (स्टेबल) है उसके सभी अपेक्षित कांटे उस लाइन से विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और वे कांटे शिकंजे (क्लैम्प) चटखनी और पनी (वोल्ड और काटर) और तालों से जकड़ दिये गये हैं तथा
 - (ग) ऐसे तालों की चाबियाँ उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में तब तक रहेंगी जबतक कि मेटेरियल ट्रेन साइडिंग या लाइन से जाने के तैयार नहीं है।
- (3) गार्ड तब तक अपना प्रभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा जब तक कि उसका इस बाबत आश्वस्त नहीं हो जाता कि मेटेरियल ट्रेन इस नियम में निर्धारित रूप से रक्षित कर दी गई है।

स. नि. 4.64.01—

- (क) स० नि० 5.23.01 में निर्धारित रीति के अनुसार मेटेरियल गाड़ी की सुरक्षा की जायेगी।
- (ख) यदि अपरिहार्य कारणों से चालू लाइन पर मेटेरियल गाड़ी खड़ी कर दी जाती हो तो सा. नि. 4.64 के उपनियम (2) के अन्तर्गत जो निर्धारित है उसके अतिरिक्त, स्टेशन मास्टर लीवर कॉलर को संबंधित होम सिगनल लीवर पर रखने की ओर स्लॉट लीवर को संबंधित केबिन/कैबिनों पर और संबंधित केबिनमैन के जरिये जैसा कि स्टेशन संचालन नियमावली में उल्लिखित है, संबंधित स्टेशन मास्टर के

स्लॉट, स्लाइड/स्लाइडों पर रखने की व्यवस्था करेगा। इस प्रयोजन के लिए प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान संबंधित व्यक्ति (यों) केबिन प्रभारी से किया जाएगा।

- (ग) सा. नि. 4.64 के उपनियम (2) के अन्तर्गत अपेक्षित रक्षा कार्य के पर्यवेक्षण करने और स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में यह सूचित करने के लिये कि रक्षा का कार्य कर दिया गया है, गार्ड उत्तरदायी होगा।

4.65. रेल-पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन :- रेल पथ बिछाने, पथ पर कुटाई (ऑन ट्रेक टेम्पिंग) करने वाली अथवा अनुरक्षण मशीनों का संचालन स्टेशन मास्टर की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जायेगा।

स. नि. 4.65.01— परिचालन नियमावली में दिये गये विशेष अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

झ – निजी इंजन तथा यान

4.66. निजी इंजन तथा यान :- विशेष अनुदेशों के अनुसार व्यवस्था के सिवाय, ऐसे इंजन या अन्य यान को जो किसी स्वामी की निजी सम्मति है, रेल क्षेत्र में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

अध्याय — 5

स्टेशनों का नियंत्रण तथा कार्य चालन

5.01. कार्य चालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी :-

- (1) स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन की सीमा के अन्दर उसके आदेशों के अधीन स्थायी या अस्थायी रूप में नियोजित कर्मचारियों के सुपुर्द कार्यों के कुशलतापूर्वक निर्वहन के लिए, जिम्मेदार होगा और ऐसे कर्मचारी स्टेशन के कार्य चालन के लिए स्टेशन मास्टर के प्राधिकार और निर्देशों के अधीन होंगे।
- (2) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब सिगनल, काँटे, समपार फाटक और उसके स्टेशन की पूरी व्यवस्था ठीक चालू हालत में है और उनकी सभी खराबियों की 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. 5.01.01— स्टेशन कर्मचारियों के कार्यों को प्रभावित करने के लिये नियमों और सूचनाओं से, जो समय-समय पर जारी किये जाते हैं, उनसे स्टेशन मास्टर स्वयं परिचित रहेगा। स्टेशन मास्टर इन नियमों और सूचनाओं को, सम्बन्धित कर्मचारियों के सुगम संदर्भ के लिये, स्वयं उचित तरीके से फाइल कर सुरक्षित रखेगा अथवा रक्षा करेगा।

स. नि. 5.01.02— जनता की निरापदता के हित में किसी भी रेल सेवक को ऐसे कार्य नहीं सौंपे जायेंगे जबतक कि स्टेशन मास्टर पूरी तरह आश्वस्थ न हो कि सम्बन्धित कर्मचारी पद के लिये सक्षम है। जब तक विधिवत् परीक्षित और प्रमाणित न हो, कोई भी रेल सेवक को कांटों और सिगनलों पर काम नहीं करने दिया जायेगा। स्टेशन मास्टर यह देखने के लिए जिम्मेदार हैं कि स्टेशन के कार्यचालन नियमों से सभी कर्मचारी पूरी तरह परिचित हैं और आश्वस्थ होने पर आश्वासन रजिस्टर में इस उद्देश्य उनके हस्ताक्षर ले लिये गये हैं कि स्टेशन के कार्यचालन नियमों को अच्छी तरह समझ लिया है। चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों से, उनके कार्यों और जिम्मेदारियों को भलीभाँति समझा देने के बाद, उनके हस्ताक्षर/अंगूठे का निशान जरूर ले लिया जाना चाहिए। कार्य चालन नियमों और आश्वासन रजिस्टर को, समय समय पर प्राप्त शुद्धिपत्रों को लगाकर अद्यतन रखने की जिम्मेदारी भी स्वयं स्टेशन मास्टर की है। जब कभी कोई कर्मचारी 15 या इससे अधिक दिनों के लिये बाहर हो तो, ड्यूटी पर लिये जाने के पूर्व अथवा स्टेशन के कार्यचालन से सम्बन्धित नियमों में, यदि कोई परिवर्तन, स्थायी अथवा अस्थायी, हुआ है तब संबंधित कर्मचारी/कर्मचारियों से और स्टेशन मास्टर द्वारा विधिवत् प्रमाणित घोषणा प्राप्त कर लिया जायेगा।

स. नि. 5.01.03 — कांटें और सिगनलों की जाँच की जिम्मेदारी :-

- (क) स्टेशन मास्टर परीक्षा करेगा और आवश्यकता होने पर, तार-समायोजक से सिगनल के तारों का समायोजन करेगा, जहाँ वे लगे हैं और जब कभी कोई सिगनल इस प्रकार समायोजित किया जाता है, स्टेशन डायरी में इस विवरण का उल्लेख कर दिया जायेगा।
- (ख) स्टेशन का कार्यप्रभारी स्टेशन मास्टर प्रवेश सिगनल/सिगनलों (रिसेप्शन सिगनल) के कार्य पालन का परीक्षण रोज दिन के समय करेगा, जब स्टेशन से/में कोई भी गाड़ी छूटने अथवा पहुँचने वाली नहीं है। परीक्षण नीचे दिए गए तरीके से रूकनेवाली गाड़ी, के लिए एक दिशा में एक लाइन के लिए किया जायेगा। दूसरी लाइन और/अथवा दूसरी दिशा के (सिगनलों) का परीक्षण दूसरे दिन किया जायेगा और उसी प्रकार चक्रीय क्रमानुसार चलता रहेगा। ऐसे परीक्षणों के परिणाम स्टेशन/केबिन में रखी गई (अनुरक्षित) डायरी में दर्ज किया जायेगा जिसमें परीक्षण किये गये सिगनलों के व्यौरों का

विवरण और यह भी दर्ज किया जायेगा कि जब स्टेशन मास्टर की स्लाइड और केबिन का स्लॉट अलग-अलग रोक दी गई तो सिगनल (सिगनलों) ने खतरा धारण कर लिया अथवा नहीं ।

- (ग) (i) दोनों सिरों में से किसी एक सिरे पर केबिन युक्त स्टेशनों पर, जहाँ सिगनल रिवर्स की व्यवस्था है, और स्टेशन मास्टर के कार्यालय में नियंत्रण स्लाइड और केबिन में स्लॉट लीवर द्वारा प्रवेश सिगनलों में टैकिंग “ऑफ” नियंत्रित किये जाते हैं, स्टेशन मास्टर एक लाइन के लिये एक ही दिशा में प्रवेश (रिसेप्शन) सिगनलों के टैक “ऑफ” की व्यवस्था करेगा। इस बात से संतुष्ट होने के बाद कि सिगनल (लें) समुचित रूप से आफ हैं, वह नियंत्रण (कंट्रोल) स्लाइड वापस करेगा और सुनिश्चित करेगा कि संबंधित सिगनल (लें) ‘ऑन’ की स्थिति कर लिए गए हैं । स्टेशन मास्टर उन्हीं सिगनलों को “ऑफ” करने की व्यवस्था पुनः करेगा और केबिन के कार्यप्रभारी व्यक्ति को केबिन स्लॉट को नियंत्रण के आदेश पुनः यह सुनिश्चित करने के लिए देगा कि कथित सिगनल फिर “ऑन” की स्थिति में पहुँच गया है/गये हैं।
- (ii) पैनल अन्तर्पाशन व्यवस्था युक्त स्टेशनों की स्थिति में, कार्य प्रभारी स्टेशन मास्टर स्वयं पैनल पर लगे स्वीचों/बटनों आदि को संचालित कर परीक्षा करेगा और स्टेशन डायरी में इन परीक्षणों के परिणामों का उल्लेख करेगा।
- (iii) जिन स्टेशनों पर रनिंग लाइन (चालू लाइन) का ट्रैक सर्किट किया हुआ है, प्रभारी स्टेशन मास्टर, जब गाड़ी/वाहन के खड़े रहने के कारण कोई रेलपथ (ट्रैक) व्यस्त हो, तो संबंधित निकट सिगनल को परिष्कृत करने का प्रयत्न कर, ट्रैक सर्किट की कार्यप्रणाली का भी परीक्षण करेगा और निकट सिगनल द्वारा प्रदर्शित संकेत का उल्लेख करेगा। वह यह भी देखेगा कि ट्रैक सर्किट वाली लाइन के लिये गाड़ी आगमन (रिसेप्शन) के प्रयोजनार्थ “ऑफ” किये गये निकट सिगनल, “ऑन” की स्थिति में आ जाता है जैसे ही गाड़ी स्टेशन मास्टर के स्लाइड/स्लॉट लीवर/निकट सिगनल लीवर, के साथ खींची हुई स्थिति में रहते हुए, सिगनल पार करती है।
- (घ) जिन स्टेशनों पर आपातकालीन क्रॉस ओवर लगे हुए हैं। कार्य प्रभारी स्टेशन मास्टर क्रॉस-ओवरों की कार्य-पद्धति का परीक्षण दिन में एक बार करेगा जब कोई गाड़ी न तो पहुँचने (आने) वाली है और न छूटने वाली है।
- (ङ) यदि परीक्षण के दौरान कोई दोष (त्रुटि)/अनियमितता पाई जाती है, स्टेशन मास्टर सम्बन्धित सिगनल एवं दूर-संचार और/अथवा रेलपथ अधिकारियों को तत्काल मरम्मत (सुधार) के लिये तुरन्त रिपोर्ट देगा। इस तथ्य की प्रविष्टियाँ फेलियोर रजिस्टर और सतर्कता आदेश रजिस्टर में की जाएगी।

5.02. नियमों की प्रतियाँ देना तथा अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रदर्शन :-

स्टेशन मास्टर को यह सब 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 चाहिये, मिल गई है।
- (ख) प्रवृत्त कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबिल) और साथ ही सभी शुद्धि-पत्र तथा परिशिष्ट, यदि कोई हो तो, संचालन नियम और अनुदेश और लाइन के संचालन से संबंधित अन्य सूचनाएं, विशेष अनुदेशों में निर्धारित रीति से ठीक प्रकार वितरित या प्रदर्शित कर दी गई हैं।
- (ग) यदि उसका स्टेशन यातायात की बुकिंग के लिये खुला है तो समय सारणी पत्रक और किराया-सूची सही रूप में प्रदर्शित की गई है, तथा
- (घ) जनता के निरीक्षण के लिये, अधिनियम और माल एवं कोचिंग टैरिफ की प्रतियाँ उपलब्ध हैं।

5.03. आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा विवरणियाँ (रिटर्न्स) रखना :- स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब आदेश और अनुदेश संबंधित कर्मचारियों को यथाविधि दिए गए हैं और उनका उचित रूप में पालन किया जा रहा है और सब पुस्तकें और विवरणियाँ नियमित रूप से भरी जाती हैं और सफाई से रखी जाती हैं।

स. नि. 5.03.01 – गाड़ियों के कार्यचालन से सम्बन्धित किसी रिकार्ड के गुम हो जाने पर किसी दूसरी पुस्तक के इस्तेमाल करने के पूर्व उसकी पर्याप्त खोज अवश्य की जानी चाहिये। यदि नई पुस्तक खोलने के पश्चात गुम हुई पुस्तक मिल जाती है, तो किसी भी परिस्थिति में, पुरानी पुस्तक का इस्तेमाल फिर नहीं होना चाहिये और कार्य प्रभारी स्टेशन मास्टर द्वारा उसके सभी अप्रयुक्त (सादे) कागज रद्द कर दिये जायेंगे।

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 स्वयं को आश्वस्त करेगा कि वे अपना कर्तव्य का पालन सही ढंग से करते हैं और कथित कर्मचारियों पर प्रभावकारी पर्यवेक्षण के लिए स्टेशन मास्टर सिगनल केबिनों में बारम्बार जाया करेगा।
- (2) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि निर्धारित उपकरण, सिगनल केबिनों में सहज ही उपलब्ध है और वे अच्छी चालू हालत में हैं।
- (3) सिगनल केबिन साफ सुथरी रखी जायेंगी और किसी अनधिकृत व्यक्ति को उनमें प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

स.नि.5.04.01—

- (क) स्टेशन मास्टर देखेगा कि सिगनल कैबिनों स्टेशनों में संरक्षा उपकरणों की, जैसी कि स्टेशन कार्यसंचालन नियमों में वर्णित है, आपूर्ति पूरी तरह होती है और वे अच्छी चालू हालत में हैं और ये उपलब्ध हैं। अन्तर्पाशित स्टेशनों पर, लीवर-साँचों के नाप के अनुसार, प्रत्येक केबिन में, पर्याप्त संख्या में लीवर कॉलर्स की व्यवस्था की गई है। जब इनका इस्तेमाल अपेक्षित नहीं हैं तो ये लीवर कॉलर्स खाली लीवरों पर रखे जायेंगे। किसी लाइन के, जो किसी कारणवश/अन्यथा अवरुद्ध हो, सिगनल और स्लॉट के कार्यचालन करने वाले लीवरों के हथ्यों पर, ये कॉलर अवश्य रखे जायें। लाइनों पर से अवरोध के साफ हो जाने पर ये कॉलर हटा लिये जायेंगे। जिस जगह दो अथवा अधिक लाइनों के लिये एक सामूहिक प्रवेश सिगनल अथवा स्लॉट है, जिसमें से एक लाइन अवरुद्ध हो तो, लीवर कॉलर, सम्बन्धित सिगनल/स्लॉट लीवर/लीवर्स और ऐसी लाइनों के लीवर संचालन काँटों पर भी, रखे जायेंगे, बशर्ते कि, अन्तर्पाशन अवरुद्ध लाइन के विरुद्ध काँटों के सेट करने की अनुमति देता है।
- (ख) किन्ही कारणवश, लाइन के बिजली करण भाग पर—ऊपरी (शिरोपार) लाइन कर्मचारी यदि काम कर रहे हैं, मरम्मत—अधीन लाइनों को नियंत्रित करने वाले सिगनल केबिनों में लगे लीवर/लीवरों को, लीवर कॉलर्स के माध्यम से, रक्षा की जायेगी। ऊपरी लाइन कर्मचारी स्टेशन मास्टर के द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होंगे कि उनके काम के समय कॉलरों का इस्तेमाल कर उनकी रक्षा की व्यवस्था की गई है। स्टेशन मास्टर को निर्धारित में जारी कर जब कभी भी सिगनल एवं दूर—संचार कर्मचारी अन्तर्पाशित गियरों अथवा सिगनलों पर काम करते हैं, लीवर कॉलरों का इस्तेमाल किया जायेगा और बदले में, में प्राप्त करने से पूर्व वह सुनिश्चित करेगा कि संगत लीवर/लीवरों पर लीवर कॉलर्स रख दिये गये हैं।

अपनी जाँच के दौरान, स्टेशन मास्टर और जाँच अधिकारी केबिनमैनो के नियम सम्बन्धी ज्ञान, शंटिंग परिचालन करने की दक्षता, लीवर कॉलरों के इस्तेमाल आदि का परीक्षण करेंगे।

5.05. कर्तव्य की उपेक्षा की रिपोर्ट :- स्टेशन मास्टर अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों की ड्यूटी में उपेक्षा की सभी रिपोर्ट अविलम्ब, अपने उच्च अधिकारी को देगा।

5.06. स्टेशन संचालन नियम :-

- (1) भारतीय रेलों के लिये साधारण नियम और रेल के सहायक नियमों के अतिरिक्त, प्रत्येक स्टेशन को उसे लागू होने वाले और विशेष अनुदेशों के अधीन जारी किये गये स्टेशन संचालन नियम भी दिये जायेंगे ।
- (2) स्टेशन संचालन नियमों की एक प्रति या उनके आवश्यक उद्धरण, सम्बन्धित केबिनों और समपारों पर रखे जायेंगे ।

स. नि. 5.06.01— स्टेशन संचालन नियमों की पूरी प्रतियाँ या उससे सम्बन्धित अंश सभी केबिनों को जरूर दी जानी चाहिए। सभी यातायात समपार फाटकों को आवश्यक उद्धरण, क्षेत्रीय भाषाओं में अनुवाद कर के दिये जायेंगे ।

स. नि. 5.06.02— निम्नलिखित अनुदेशों को स्लिप साइडिंग वाले स्टेशनों के एस डब्ल्यू आर में शामिल किया जाना है :-

1. लाइन क्लियर के साथ “ब्लॉक बैक/ब्लॉक फारवर्ड” किया जाएगा ।
2. यदि लाइन क्लियर मांगने वाले स्टेशन (अर्थात् स्लिप साइडिंग स्टेशन) से लाइन क्लियर देने वाले स्टेशन तक तेज गिरती ढाल हो, तो लाइन क्लियर देने वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर लाइन क्लियर देने से पहले सैंड हंप के साथ एक खाली लाइन नामित कर तथा सेट करेगा ।

नोट कैच साइडिंग वाले स्टेशनों पर अंतिक रोक सिगनल और प्रथम रोक सिगनल के बीच विपरीत दिशा से शंटिंग निषिद्ध है ।

5.07. प्रारूप (फॉर्म) :-

- (1) इन नियमों में उल्लिखित सभी संदेश और लिखित प्राधिकार, इन नियमों में अधिकथित अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्रारूपों में तैयार किये जायेंगे और उनपर स्टेशन की मोहर लगाई जायेगी ।
- (2) यदि किसी कारणवश प्राधिकृत छपा हुआ प्रारूप उपलब्ध नहीं है तो, या आपवादिक परिस्थितियों में आपातक उपाय के तौर पर एक हस्तलिखित प्रारूप जिस पर निर्धारित प्रारूप की सभी ब्यौरे होंगे, जारी किया जायेगा और स्टेशन डायरी में उसके कारणों का उल्लेख किया जायेगा ।

स नि. 5.07.01— छपे हुए प्रारूप के बदले यदि हस्तलिखित प्रारूपों का इस्तेमाल किया जाता है तो उसके सभी पृष्ठों का क्रमांक अवश्य कर दिया जाये और उस पर स्टेशन की मोहर और स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर होंगे ।

5.08. उपस्कर का प्रचालन और उस तक पहुँच : — किसी भी अनधिकृत व्यक्ति को सिगनलों, काँटों बिजली के खंड उपकरणों और संचार उपकरणों अथवा रेल के संचालन से संबंधित किसी भी अन्य उपकरण तक पहुँचने या उसे प्रचालित करने की अनुमति नहीं दी जायेगी ।

5.09. अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश :-

- (1) किसी अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश : स्टेशन मास्टर,
 - (क) यदि सम्भव है तो, पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा कि गाड़ी अवरुद्ध लाइन पर ली जायेगी ।
 - (ख) यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के प्रवेश का नियंत्रण करने वाले सिगनल या सिगनलों को ‘ऑफ’ न किया जाये, तथा
 - (ग) यह सुनिश्चित करेगा कि जिन काँटों पर से गाड़ियों को पास होना है, उन्हें सही तौर पर सेट कर दिया गया है और सम्मुख काँटों पर ताला दिया गया है ।
- (2) संबंधित रोक सिगनल पर गाड़ी खड़ी कर देने के बाद उसे निम्नलिखित रीति से अवरुद्ध लाइन पर लिया जा सकता है, अर्थात् :-

(क) कॉलिंग आन सिगनल 'आफ' करके लोको पायलट को रोक सिगनल के 'आन' की स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत करना,

अथवा

(ख) जहाँ सिगनल पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था है वहाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार, लोको पायलट को टेलीफोन पर रोक सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत करना,

अथवा

(ग) 'ऑन' स्थिति में संबंधित सिगनल या सिगनलों को पार करने के लिए लोको पायलट को लिखित प्राधिकार देना। यह प्राधिकार पत्र किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जा सकता है, जो गाड़ी को पायलट करके उसे सिगनलों से पार कराएगा।

- (3) प्रवेश लाइन पर ले जाने वाले सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर गाड़ी को तब तक रोक रखा जायेगा जब तक किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा उसे आगे के लिए हैंड सिगनल नहीं दे दिया जाता।
- (4) अवरोध के स्थान से कम से कम 45 मीटर की दूरी पर एक रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा जो कि लोको पायलट को यह संकेत करेगा कि गाड़ी को किस जगह ले जाकर खड़ा करना है।
- (5) लोको पायलट गाड़ी को पूरी तरह अपने नियंत्रण में रखेगा और वह किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

स.नि.5.09.01—

- (क) सामान्य नियम 5.09 (2) (ग) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति फार्म टी/509 पर भेजा जायेगा जिसमें स्टेशन मास्टर ऐसे प्रवेश का कारण, लाइन संख्या और लाइन पर किस प्रकार का अवरोध है, उस पर पृष्ठांकित करेगा।
- (ख) स.नि. 3.69.03 के अनुसार काँटों को सेट किया जायेगा और उन पर ताला लगाया जायेगा।
- (ग) अवरोध के स्थान से कम-से-कम 45 मीटर की दूरी पर से स्टेशन मास्टर /केबिन सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं रोक हाथ सिगनल दिखाया जायेगा जो कि लोको पायलट को यह संकेत करेगा कि गाड़ी को किस जगह ले जाकर खड़ा करना है।

5.10. सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश :—

- (1) यदि किसी आपात स्थिति में गाड़ी को किसी ऐसी लाइन पर लिया जाना आवश्यक हो जाता है जिस पर प्रवेश के लिए सिगनल नहीं है तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि :—
 - (क) गाड़ी प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ी कर दी गई है,
 - (ख) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह अनुमुख (ट्रेलिंग) काँटों तक अथवा उस स्थान तक जहाँ गाड़ी का खड़ा होना अपेक्षित है, खाली है।
 - (ग) सभी कांटे, जिन पर से गाड़ी पार 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 पार करने के लिए लिखित प्राधिकार दे दिया गया है। यह प्राधिकार किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जाएगा जो गाड़ी को पायलट करके उसे सिगनल रहित लाइन पर ले जाएगा।
- (2) लोको पायलट सिगनल रहित लाइन पर प्रवेश करते समय सतर्कता से आगे बढ़ेगा और किसी अवरोध से पहले ही गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा।

स.नि. 5.10.01 — 35 फार्म टी/369 (3 बी) के स्थान जब फार्म टी/509 का प्रयोग किया जाएगा तो ऐसी स्थिति को छोड़कर गाड़ी को स.नि. 3.69.03/04 में वर्णित प्रक्रिया के अनुसार चलाया जाएगा।

स.नि. 5.10.02 – गाड़ी जो किसी कारणवश किसी स्टेशन के प्रवेश रोक सिगनल को पास करने के बाद रुक गयी हो, तो गाड़ी के प्रवेश के लिए सा.नि. 5.10 और स.नि. 5.10.01 भी लागू होगा ।

5.11. सिगनल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान –

- (1) यदि गाड़ी को ऐसी लाइन से प्रस्थान करना है जिसमें प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल नहीं लगा है तो लोको पायलट को गाड़ी चलाने के लिए लिखित अनुमति दी जाएगी बशर्ते कि, जहाँ लोको पायलट को को मूर्त (टैन्जिबल) प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है, वहाँ ऐसी अनुमति आवश्यक नहीं होगी ।
- (2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति या मूर्त प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिये सभी काँटे सेट नहीं कर दिये जाते, और सम्मुख काँटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता ।

स. नि. 5.11.01— सिगनल-रहित लाइन से जब कभी भी किसी गाड़ी को पास करना है, सिगनल-रहित लाइन से प्रस्थान करने के लिये लोको पायलट को टी/511 फार्म पर प्रस्थान आदेश दिया जायेगा । प्रस्थान के लिये जब मूर्त प्राधिकार दिया जाता है, टी/511 जारी किया जाना आवश्यक नहीं, जबतक एक से अधिक गाड़ियाँ एक ही दिशा में जाने की प्रतीक्षा में हैं और जब तक स्टेशन संचालन नियमों में, अन्यथा न लिखित हो । लिखित अनुमति अथवा मूर्त प्राधिकार देने से पूर्व, जैसी भी स्थिति हो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि स. नि. 3.70.01 में दिये गये उपबन्धों का अनुपालन हो गया है ।

स. नि. 5.11.02— किसी गाड़ी के प्रवेश हेतु सा.नि. 5.10 और स.नि. 5.10.01 भी लागू होंगे जो गाड़ी किसी कारणवश प्रवेश रोक सिगनल (लों) को पास करने के बाद रुक गई हो ।

नोट :- तथापि, जब किसी कारण से प्रस्थान सिगनल (लों) को 'ऑन' की स्थिति में किया गया हो, और स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल पास करने के बाद गाड़ी रुक जाती है, तो उक्त गाड़ी के लोको पायलट (एल पी) को टी-511 के प्राधिकार पर प्रस्थान करने और आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत किया जा सकता है । इस स्थिति में एस एम द्वारा फार्म टी-511 पर निम्नलिखित पृष्ठांकन किया जाएगा – " -----

ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त किया गया है और प्रवेश प्लेयटफार्म सं. ----- है”

(सं पर्ची सं. 135 जोड़े गए)

5.12. सामूहिक प्रस्थान-सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान :-

- (1) यदि किसी गाड़ी की लाइनों के किसी ऐसी समूह की एक लाइन से प्रस्थान करना है, जिनका सामूहिक प्रस्थान सिगनल है तो लोको पायलट को संचालनपद्धति के अधीन प्रस्थान-प्राधिकार के अतिरिक्त, प्रस्थान की लिखित अनुमति भी दी जाएगी ।
- (2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति और प्रस्थान अधिकार, तबतक नहीं दिया जायेगा जबतक गाड़ी के प्रस्थान के लिये सभी काँटों को सेट नहीं कर दिया जाता और सम्मुख काँटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता ।

स० नि० 5.12.01— नियम 5.12 (2) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति टी/512 फार्म पर होगा । स्टेशन मास्टर, यह सुनिश्चित करने के पश्चात कि स. नि. 3.70.01 में दिये गये उपबन्धों के अनुसार रेलपथ सही सेट किया गया है और उस पर ताला लगा दिया गया है, और इससे सन्तुष्ट होने पर ही लोको पायलट को यह फार्म सौपेगा । तत्पश्चात, सामूहिक प्रस्थान सिगनल “आफ” कर दिया जायेगा ।

5.13. शंटिंग का नियंत्रण :-

- (1) शंटिंग कार्य का नियंत्रण स्थावर सिगनल अथवा हाथ सिगनल अथवा मौखिक निर्देशों द्वारा किया जायेगा ।
- (2) किन्तु लोको पायलट सिगनलों पर ही पूरी तरह निर्भर न रह कर सदैव चौकस और सतर्क रहेगा ।

- (3) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं कर दिया है, शंटिंग के दौरान गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

स. नि. 5.13.01— शंटिंग नियंत्रण के लिये जिन स्थावर सिगनलों का इस्तेमाल किया जा सकता है, वे प्रस्थान सिगनल (अन्तिम रोक सिगनल को छोड़कर), कॉलिंग-आन सिगनल और शंट सिगनल हैं।

स. नि. 5.13.02— स. नि. 8.15.01 – में निर्दिष्ट व्यवस्था को छोड़कर, जिन स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों से शंट गतियाँ नियंत्रित नहीं की जाती हैं, शंटिंग कराने वाले कार्यप्रभारी द्वारा लोको पायलट को टी/806 फार्म पर लिखित प्राधिकार दिया जायेगा। लोको पायलट इस प्राधिकार को अपने पास तब तक रखेगा जबतक शंटिंग पूरी नहीं हो जाती, अथवा निकटवर्ती लाइन पर, जो कि पृथक नहीं है, किसी गाड़ी के आने पर, जो कि पृथक नहीं है, किसी गाड़ी के आने पर वापस नहीं ले लिया जाता है। जैसे ही शंटिंग खत्म हो जायेगी, टी/806 फार्म वापस ले लिया जायेगा और उसे रद्द कर अभिलेख-पन्ने पर चिपका दिया जायेगा।

स. नि. 5.13.03— शंटिंग के पर्यवेक्षण के लिये निम्नलिखित श्रेणी के कर्मचारियों को पर्यवेक्षण हेतु प्राधिकृत समझा जायेगा :-

स्टेशन मास्टर/गार्ड/सहा. गार्ड/यार्ड मास्टर/सहायक यार्ड मास्टर/यार्ड फोरमैन/शंटिंग मास्टर /शंटिंग जमादार/प्लायंट्समैन अथवा अन्य ऐसी श्रेणियाँ, जो स्टेशन संचालन नियमों में निर्धारित हो

बशर्ते कि सवारी गाड़ियों की शंटिंग के पर्यवेक्षण के लिए शंटिंग जमादार पद के नीचे को पदधारी की जिम्मेदारी नहीं हो।

स. नि. 5.13.04— जब कभी सवारी यान/सवारी यानों सहित या रहित इंजन को सवारी वहन करने वाली किसी गाड़ी के साथ जोड़ना हो, सवारी यानों/सवारी डिब्बों को जोड़ना/अलग करना हो या जब गाड़ी इंजन को जोड़ना हो, तब गाड़ी से कम से कम 20 मीटर की दूरी पर इंजन को पहले रोक देना चाहिए और तब पूरी सतर्कता के साथ उस गाड़ी को जोड़ना चाहिए।

स. नि. 5.13.05—

(क) स. नि. 5.13.01— में उल्लिखित स्थावर (फिक्सड) सिगनलों को किसी इंजन को शंटिंग करने के लिये तब तक "ऑफ" नहीं किया जायेगा जब तक कि "ऑन" स्थिति में दूसरे स्थावर सिगनल तक लाइन साफ (क्लियर) न हो। सन्देह होने पर या जब लाइन साफ न हो तब स. नि. 5.13.03 में उल्लिखित कर्मचारी इंजन के साथ जायेगा और हाथ सिगनल दिखलायेगा।

(ख) किसी भी इंजन को, स्टेशन के उस चालू लाइन पर जिस पर सवारी वहन करने वाली गाड़ी खड़ी है, चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी सिवाय उस स्थिति के जब गाड़ी इंजन या बैकिंग इंजन या शंटिंग इंजन को गाड़ी बनाने (फोर्मेशन) के लिये शंटिंग करना हो। इस प्रकार के किसी इंजन के संचालन की अनुमति केवल शंटिंग प्रभारी व्यक्ति के नियंत्रण के अधीन ही दी जाए।

स. नि. 5.13.06

शंटिंग अनुमत संकेतक (एस पी आई)

(i) यह एक उपकरण/यंत्र है, जो रोक सिगनल के साथ कार्य करता है और यार्ड के गैर अंतर्पाशित क्षेत्र में लगाया जा सकता है, जहां एक या दानों दिशाओं में संकेतक के पार निर्बाधित शंटिंग संचालन इंगित करने के लिए अंतर्पाशित क्षेत्र अलग हो। यह मात्र एक संकेतक है और इसे स्थिर सिगनल न माना जाए। एस पी आई डिस्क प्रकार या लाइट प्रकार के हो सकते हैं।

(ii) शंटिंग अनुमत संकेतक को किसी पोस्ट पर अपने आप अथवा रोक/शंट सिगनल के साथ रखा जा सकता है।

(iii) सामान्यतः शंटिंग अनुमत संकेतक इसके लिए लगाए गए ग्राउंड लीवर/ई के टी से परिचालित होता है और ग्राउंड लीवर/ई के टी को संचालित करने वाला व्यक्ति, व्यक्तिकृत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि शंटिंग अनुमत संकेतक द्वारा नियंत्रित संचलन वाले प्वाइंटों का उल्लंघन चिन्ह, ग्राउंड/ई के टी के सामान्य स्थिति में लाने से पहले क्लियर है ।

(iv) यह इस प्रकार से कार्य करेगा कि या तो शंटिंग अनुमत संकेतक अथवा संबद्ध रोक सिग्नल को एक साथ ऑफ किया जा सके ।

(v) शंटिंग अनुमत संकेतक के विफलता की स्थिति में, निर्धारित फार्म (टी-806) में शंटिंग आदेश जारी किया जाएगा ।

(vi) शंटिंग अनुमत संकेतक के संचालन से संबंधित विस्तृत अनुदेश स्टेशन पर प्रदत्त संबद्ध एस डब्ल्यू आर में शामिल किया जाएगा ।

(vii) संकेत:- एस पी आई के दिन और रात के संकेत निम्नानुसार होंगे :-

प्रकार	संकेत जब शंटिंग संदर्भित दिशा में अनुमत हो		संकेत जब शंटिंग संदर्भित दिशा में अनुमत नहीं हो	
	दिन का संकेत	रात का संकेत	दिन का संकेत	रात का संकेत
डिस्का प्रकार	पीला क्रॉस पेंट सहित काला डिस्क	पीला क्रॉस लाइट	डिस्क का किनारा	कोई लाइट नहीं
प्रकाश प्रकार	पीला क्रॉस लाइट	पीला क्रॉस लाइट	कोई लाइट नहीं	कोई लाइट नहीं

5.14. शंटिंग की जिम्मेदारी :- स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि गाड़ियों या वाहनों की शंटिंग केवल ऐसे समय और रीति से की जाये कि उसमें खतरा न हो ।

स. नि. 5.14.01- स्टेशन मास्टर सा. नि. 8.05 से 8.15 और उनके निर्दिष्ट नियमों तथा सा. नि. 5.13.01 से 5.13.03 के अनुसार शंटिंग की अनुमति देगा ।

स. नि. 5.14.02- सीधी जाने वाली मालगाड़ी की शंटिंग जब कभी किसी स्टेशन पर, वाहन अथवा वाहनों के जोड़ने अथवा अलग करने के उद्देश्य से की जानी है, तो शंटिंग संचालन शुरू कराने से पहले शंटिंग कार्य प्रभारी स्वयं आश्वस्थ कर लेगा कि शंटिंग से असम्बद्ध गाड़ियों के कम से कम 15 प्रतिशत मालडिब्बों के प्रभारी हाथ-ब्रेक के पिन नीचे गिरा दिये गये हैं।

स. नि. 5.14.03 - जब भी परिचालित लाइन पर किसी गाड़ी अथवा उसके किसी भाग की शंटिंग अपेक्षित है, तो पास होने वाली लाइन के सम्मुख काँटों पर, निम्नलिखित में से किसी एक साधन द्वारा, ताला लगा दिया जायेगा :-

(i) ताला-लीवर को खींचकर, जहाँ इसकी व्यवस्था है,

(ii) चाभी वाला ताला लगा कर,

(iii) काँटों को क्लैम्प कर और उसमें ताला लगा कर,

(iv) थू-वोल्ट में ताला लगाकर ।

स. नि. 5.14.04—

- (क) जब धक्का रोध (डेड-एण्ड) साइडिंग में शंटिंग किया जाना है, शंटिंग कराने वाला यातायात कर्मचारी लोको पायलट को प्रस्तावित जानकारी देकर स्वयं ऐसे स्थान पर खड़ा हो जायेगा जहाँ से वह लोको पायलट को हाथ सिगनल दिखा सके और धक्का रोध भी देख सके ।
- (ख) जब गाड़ियाँ धक्कारोध साइडिंग में लगाई जा रही हों, प्वायंट्समैन चलने वालों वाहनों के साथ-साथ चलेगा अथवा हाथ सिगनल दिखाते हुए धक्का रोध साइडिंग में पहले से लगे वाहनों में से किसी एक के पास चला जायेगा और चलता हुआ वाहन जैसे ही धक्का रोध के निकट पहुँचेगा, उसे रोक-हाथ सिगनल दिखायेगा । लोको पायलट प्वायंट्समैन द्वारा दिये गये खतरा-सिगनल का पालन शीघ्र करेगा ।

स. नि. 5.14.05 —

- (क) जिन स्टेशनों पर यार्ड फोरमैन/शंटिंग मास्टर/शंटिंग जमादार नहीं है, जब शंटिंग स. नि. 5.13.02 से शासित और 5.13.03 से प्राधिकृत है, तो सम्बन्धित काँटों की सही सेटिंग और सम्मुख काँटों के तालेबंदी, जैसा कि नियमों में अपेक्षित है तथा लोको पायलट को हाथ सिगनल देने की जिम्मेदारी गार्ड की होगी ।
- (ख) स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार वाहनों को उचित स्थान पर खड़ा कराने की जिम्मेदारी, प्रत्येक हालत में, शंटिंग कराने वाले कर्मचारियों की होगी ।
- (ग) यदि गाड़ी में गार्ड नहीं है तो इस नियम में दिये गये गार्ड की ड्यूटी स्टेशन मास्टर अथवा उसके द्वारा प्रतिनियुक्त सक्षम रेल सेवक की ड्यूटी होगी ।
- (घ) गाड़ी को साइडिंग में डालते समय गार्ड आवश्यक सिगनल देगा और ब्रेकयान के काँटों के पार करते ही वह ब्रेकयान में, यदि अपेक्षित है, हाथ-ब्रेक लगाने के लिये तैयार रहेगा । इंजन जैसे ही उल्लंघन चिन्ह को पार करेगा, लोको पायलट तीन बार अल्पावधि सीटियाँ वजायेगा और इस प्रकार, जरूरत के अनुसार, समय से पहले अपने हाथ ब्रेक लगायेगा और लोको पायलट को रोक-हाथ-सिगनल दिखायेगा ।

स. नि. 5.14.06—

- (क) द्वि/बहु लाइन खंडों पर जब परम आवश्यक हो जाये तभी किसी गाड़ी की शंटिंग अप लाइन से डाउन लाइन की ओर अथवा इसके विपरीत की जा सकती है । तात्पर्य यह कि जिस गाड़ी को शंटिंग करानी है, उसके लिये वहां साइडिंग नहीं है अथवा साइडिंग में गाड़ी रखने के लिये जगह कम है ।
- (ख) (i) यदि किसी गाड़ी की शंटिंग अप लाइन से डाउन लाइन की ओर अथवा इसके विपरीत कराना अपेक्षित है तो लोको पायलट को टी-806 फार्म पर शंटिंग का प्राधिकार दिया जायेगा ।
(ii) जब शंटिंग अपनी प्रगति पर हो, उस समय दोनों ओर के सिगनलों को खतरे पर रखा जायेगा और गाड़ी अथवा इंजन को सुरक्षित खड़ा कर देने पर उस लाइन पर लागू सभी स्थावर सिगनलों को आवश्यक रूप से "ऑन" रखा जायेगा जिस पर वह खड़ा है ।
(iii) जैसी भी स्थिति हो, लाइन अथवा लाइनों को अगली अथवा पिछली अथवा दोनों ओर से ब्लॉक कर दिया जायेगा ।
- (ग) शंटिंग कर्मचारी कांटों की सही सेटिंग की पड़ताल (जांच) कर लेगा । यदि कांटों का संचालन केबिन से होता है तो केबिनमैन शंटिंग परिचालन कर्मचारी से निम्नलिखित निर्धारित रीति से सिगनल बदल लेगा:

वाहन सहित अथवा वाहन रहित इंजन द्वारा, संचालन के उद्देश्य से, कांटों को क्लीयर कर देने के पश्चात शंटिंग परिचालन कर्मचारी केबिन लीवरमैन को रेलपथ को पुनः सेट करने के संकेत स्वरूप लाल सिगनल दिखायेगा। केबिन लीवरमैन शंटिंग परिचालन कर्मचारी को लाल सिगनल दिखा कर इसकी अभिस्वीकृति देते हुए शंटिंग उस समय तक के लिये रोक देने का संकेत करेगा जब तक अपेक्षित कांटों का परिचालन पूरा नहीं हो जाता। इसके बाद केबिन लीवरमैन लीवरों का परिचालन कर रेलपथ सेट करेगा और, तत्पश्चात् खतरे का संकेत हटा देगा और शंटिंग करने वाली व्यक्ति को हरा सिगनल दिखाएगा। उसके बाद शंटिंग स्टॉफ लोको पायलट को शंटिंग हेतु सिगनल रिले करेगा।

स. नि. 5.14.07— माल यार्ड शंटिंग

- (क) माल यार्डों में जहां लॉक लीवर उपलब्ध हों वहां उसे खींचकर कांटों को लॉक किया जाएगा।
- (ख) शंटिंग करते समय टंबलर लीवरों पर व्यक्ति तैनात किया जाए।
- (ग) (i) पेट्रोल, कि० तेल, द्रवीभूत इंधन, स्पिरिट और थोक या टिनों या ड्रमों में बंद किए हुए अति ज्वलनशील द्रवों से लदे वाहनों के शंटिंग कार्य की अधिकतम अनुमेय गति 8 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।
(ii) रोलर बीयरिंग लगे इकहरी वैगनों की शंटिंग करते समय सभी बोगी वैगनों की प्रभाव गति 5 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।
(iii) प्रत्येक सिरे पर लगे संक्रमण युग्मकों से युग्मित इसी प्रकार के पांच वैगनों के समूह को शंटिंग करते समय अधिकतम प्रभाव गति 3 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।
- (घ) सेंटर बफर युग्मकों सहित वैगनों की हम्प शंटिंग —
 - (i) सभी वैगनों की हाथ ब्रेकों की जाँच प्राप्ति लाइन पर की जाएगी ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि वे काम करने लायक हैं। सीबीसी को खोलने के बाद, युग्मक परिचालन, गियर लॉक सेट स्थिति में छोड़ दिया जाएगा ताकि पुनर्युग्मन को रोका जा सके।
 - (ii) केवल एक सीधा युग्मक (चाहे आगे बढ़ रहा हो या पीछे हट रहा हो स्थानीय अनुदेशों द्वारा यथा आदेशित) प्रत्येक बार अलग किया जाएगा क्योंकि 'अगले' और 'पिछले' युग्मकों को अलग कर देने से वह दो वैगनों में बंट जाएगा जिनकी बंद गांठें एक दूसरे को टक्कर मारेंगी और युग्मक गियर को खराब कर देंगी।
 - (iii) हम्प को लुढ़का कर ले जाते समय गति को हाथ ब्रेक से नियंत्रित किया जाएगा ताकि टक्कर गति 5 किमि प्र. घं से अधिक न बढ़े।

स. नि. 5.14.08— मालगोदाम/यानान्तरण गोदाम शंटिंग :— मालगोदाम/यानान्तरण गोदाम शंटिंग शुरू करने से पहले शंटिंग कर्मचारी यह सुनिश्चित कर लेगा कि माल की लदाई अथवा खाली करने का काम रोक दिया गया है और वाहनों के दरवाजे, खिड़कियों और शटर्स बंद कर दिए और बांध दिए गए हैं।

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 यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल आपरेटर) 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 आपरेटर) शंटिंग के लिए किसी स्टेशन या उसके किसी भाग के यातायात संचालन का स्थानीय नियंत्रण स्टेशन मास्टर को सौंप सकता है और तत्पश्चात् वही इस स्टेशन या उसके भाग पर विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित रीति से शंटिंग के लिए जिम्मेदार होगा जिसके लिए उसे स्थानीय नियंत्रण सौंपा गया है।

5.16 गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग :- जब कभी किसी ऐसी लाइन पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'आफ' किये जायें जिसका पृथक्करण (आइसोलेटेड) नहीं किया गया है तो उन कांटों की ओर कोई शंटिंग नहीं की जायेगी जिन पर आने वाली गाड़ी को पार होना है।

स.नि.5.16.01— गाड़ियों के प्रवेश अथवा प्रस्थान के दौरान शंटिंग—

जब किसी लाइन जो अलग नहीं हो पर/ से आने वाली/जाने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किए गए हों, ऐसे प्वाइंट्स जिस पर से होकर आने वाली/ जाने वाली गाड़ी पास करने वाली हो, इस ओर कोई भी शंटिंग संचलन नहीं किया जाएगा, ऐसे स्टेशनों पर छोड़कर जहाँ बार बार शंटिंग संचलन होते हैं बशर्ते ऐसे प्वाइंट्स रोक सिगनल या शंट सिगनल या स्टॉप बोर्ड द्वारा सुरक्षित किए गए हों और शंटिंग करते समय निम्नलिखित पूर्वोपाय किए जाएं:-

- (क) शंटिंग प्राधिकृत सक्षम रेल सेवक के पर्यवेक्षण में किया जाएगा।
- (ख) रेक/लोड पूर्णतः वैक्यूम/एयर ब्रेक होना चाहिए
- (ग) शंटिंग करने वाला इंजन अधिमानतः प्वाइंट्स की ओर होना चाहिए जिस पर से आने वाली/जाने वाली गाड़ी को पास करने की संभावना हो और लोड को संबंधित लाइन के रोक सिगनल या रोक बोर्ड या शंट सिगनल के भीतर ही रोक दिया जाना चाहिए।
- (घ) शंटिंग प्रक्रिया के दौरान अधिकतम गति 25 कि.मी./घंटा से अधिक नहीं होगा।

स. नि. 5.16.02 – स्टेशन का स्टेशन संचालन नियम उस विशेष स्टेशन के लिए लागू शंटिंग प्रतिबंधों को निर्धारित करेगा।

5.17 समपार के पास शंटिंग :- किसी समपार के पास या आर-पार शंटिंग का प्रभारी रेल सेवक, लोको पायलट को गाड़ी का संचालन करने की अनुमति देने से पहले, यह सुनिश्चित कर लेगा कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद करके उनमें ताले लगा दिए गए हैं।

5.18 गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना :-

- (1) प्राधिकार की प्रतीक्षा करने वाली गाड़ी को अग्रिम स्थिति में प्रस्थान सिगनल तक या अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक लाने की अनुमति नहीं दी जायेगी, किन्तु उस दशा में ऐसी अनुमति दी जा सकती है जब ट्रैक सर्किट अग्रिम स्थिति में उस गाड़ी की उपस्थिति का संकेत देते हैं।
- (2) स्टेशन के भीतर किसी गाड़ी की शंटिंग में उप नियम (1) के प्रावधान लागू होंगे।

5.19. परिचालित लाइन पर अवरोध :-

- (1) कोई भी रेल सेवक परिचालित लाइन का उल्लंघन करने वाला या उसमें अवरोध डालने वाला लदान, शंटिंग अथवा अन्य कोई काम तब तक प्रारम्भ नहीं करेगा जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर से अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन उस बाबत नामित किसी अन्य रेल सेवक से पूर्व मंजूरी नहीं ले ली है। पूर्व मंजूरी देने वाला व्यक्ति यह देख लेगा कि उक्त काम होने के दौरान, यातायात की रक्षा के लिये सभी आवश्यक उपाय कर लिये गये हैं, और जब तक अवरोध दूर नहीं हो जाता तब तक सिगनल, "आन" रखे जायेंगे।
- (2) किसी सैण्ड हम्प अथवा धक्कारोध (स्नेग डेड एण्ड) को किसी भी कारण अवरुद्ध नहीं किया जायेगा और यदि वह अवरुद्ध हो जाता है तो सिगनलों को "आफ" करने के लिये उसे "पर्याप्त दूरी" का एवजी नहीं माना जायेगा।

स. नि. 5.19.01—

- (क) सामान्यतः चालू लाइन पर किसी लूज वाहन से मालों के लदने अथवा उतारने पर प्रतिबन्ध है। जिस स्टेशनों पर ऐसे प्रतिबन्धों से असुविधा होती है, चालू लाइन पर लूज वाहनों में इस प्रकार के माल लादने अथवा उतारने का काम मण्डल परिचालन प्रबंधक की पूर्व अनुमति से किया जा सकता है।
- (ख) इस प्रकार के माल लादने अथवा उतारने का काम सूर्योदय के बाद और सूर्यास्त के पूर्व ही किया जायेगा।
- (ग) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिये स्वयं जिम्मेदार होगा कि लाइन का उल्लंघन करने वाला कोई पैकेज छूटा नहीं है। माल लादने और उतारने का (देखरेख)/पर्यवेक्षण करने वाला रेल सेवक भी सुनिश्चित करेगा कि पैकजों से किसी लाइन पर बाधा नहीं उत्पन्न होती है।
- (घ) स्टेशन मास्टर की देख रेख में माल लादने अथवा उतारने के लिये चालू लाइन पर खड़े वाहन, जहाँ तक सम्भव है, स्टेशन कार्यालय के सामने लगाए जायेंगे और उनके बच निकलने (भाग जाने) अथवा अनाधिकृत परिचालन न करने के उद्देश्य से जंजीर, गुट्टी रोक आदि से भलीभांति बांध दिये जायेंगे।
- (ङ) स्टेशन मास्टर के प्रधिकार के अधीन और स्टेशन कर्मचारियों में से किसी जिम्मेदार सदस्य की निजी देखरेख और आदेशों को छोड़कर, ठेकेदारों और व्यापारियों के कामगारों को स्टेशन पर कोई वाहन नहीं ले जाने दिया जायेगा।
- (च) हाथ-शंटिंग कराने से पहले, वाहनों के हाथ ब्रेकों का, यदि कोई है, निरीक्षण इस उद्देश्य से कर लिया जायेगा कि वे चालू हालत में हैं। यदि वे चालू हालत में नहीं हैं तो वाहनों के अनियमित होने से रोकने के लिये गुट्टी रोक तथा अन्य उपकरणों सहित समुचित कर्मचारियों की व्यवस्था की जायेगी।

स. नि. 5.19.02— किसी भी स्लिप/सेक्शनल सवारी डिब्बे (कोच) को उस लाइन पर नहीं छोड़ा जायेगा जिस पर सवारी वहन करने वाली गाड़ी खड़ी हो।

5.20. उतार-चढ़ाव पर शंटिंग करना :- यदि उतार-चढ़ाव पर शंटिंग की जा रही है तो शंटिंग का प्रभारी रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि

- (क) पर्याप्त संख्या में ब्रेक लगा दिये गये हैं, जहां आवश्यक है, वहां गुट्टी-रोक लगा दिए गये हैं, जहां स्लिप साइडिंग कांटें या ट्रेप लगे हैं उन्हें, संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सेट कर दिया गया है और वाहनों को अनियंत्रित होने से रोकने के लिये, पूरी सावधानी बरती गई है, तथा,
- (ख) लाइन की खड़ी ढलान वाले किसी भाग पर, जहां न तो पृथकरण है और न ही क्लिप साइडिंगों द्वारा रक्षण है, वहां उतार-चढ़ाव को ढलान के नीचे की ओर भी एक इंजन लगा दिया गया है।

टिप्पणी : इस नियम के प्रयोजन के लिये खड़ी ढलान 260 में 1 अथवा इससे तीव्र होगी, पर रोलर बेयरिंग से युक्त वाहनों के लिये 400 में 1 या इससे तीव्र को ढलान माना जायेगा।

स. नि. 5.20.01—

(क) उतार-चढ़ाव वाली खड़ी ढलान के स्टेशनों को छोड़, ऐसे स्टेशनों पर परिस्थिति के अनुरूप, निम्नलिखित नियमों का पालन करते हुए हाथ शंटिंग की जा सकती है :

(i) शंटिंग कराने वाला व्यक्ति यह सुनिश्चित करेगा कि एक बार में केवल एक ही वाहन का संचालन होता है।

(ii) शंटिंग होने वाले वाहन में संचालित हाथ ब्रेक लगा है और उसके साथ एक सक्षम रेल सेवक है जो ऐसे शंटिंग के पूरे होने पर हाथ-ब्रेक लगायेगा।

(iii) शंटिंग गति 5 कि०मी प्रति घंटे से अधिक न होगी।

(ख) (i) घाट स्टेशन पर (260 में 1 तीव्र ढलान पर) शंटिंग शुरू करने से पहले गार्ड और स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करना है कि इंजन तब तक अलग नहीं किया गया है जब तक कि गाड़ी को स्टेशन यार्ड के बाह्यतम कांटों के मध्य नहीं ले लिया गया है तथा उसके हाथ ब्रेक लगा दिये गये हैं और शंटिंग के पूरे परिचालन के दौरान आदमी तैनात है। ऐसी शंटिंग का गार्ड लोको पायलट को शंटिंग सिगनल का प्रदर्शन स्वयं करेगा।

(ii) शंटिंग के दौरान इस्तेमाल के लिये पर्याप्त मात्रा में पचड़ों (वेजेस) पचड़ों की आपूर्ति स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा और उनकी गाड़ियों के घाट स्टेशन छोड़ने के पूर्व गार्ड उसे संबंधित स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा।

(ग) तीव्र खड़ी ढलान वाले उतार चढ़ाव की साइडिंग में हाथ शंटिंग की अनुमति दी जा सकती है, जहां दुर्घटना-रोक के निवारण के लिये डिरेल अथवा फन्दे लगे हैं।

5.21. लूज शंटिंग :— क्रेन, तथा ऐसे वाहन जिनमें यात्री, कर्मचारी, विस्फोटक, खतरनाक माल या पशु है अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट किये जाने वाले, किसी अन्य वाहन की न तो लूज शंटिंग की जायेगी और न ही ऐसे वाहनों के विपरीत कोई लूज शंटिंग की जाएगी।

स० नि० 5.21.01—

(क) “लूज शंटिंग” का अभिप्राय ऐसी शंट गति से है जिसमें जिन वाहनों को गति देनी है उन्हें इंजन द्वारा ताकत (या पुश किया जाता है) दी जाती है (जुड़े अन्य वाहनों सहित अथवा रहित) और बाद में जिन्हें आगे की ओर, बिना जुड़े, दौड़ने दिया जाता है।

(ख) “फ्लाई शंटिंग” का अभिप्राय उस शंट गति से है जिसमें दो या अधिक वाहनों को “कट्सों” के बीच कांटों को शानदार ढंग से बदल कर, इंजन की ताकत सहित कांटों पर ले जा कर, दो विभिन्न लाइनों पर भेज देने के उद्देश्य से, अलग कर दिया जाता है। महत्वपूर्ण “कांटों” के पास हो जाने के बाद कांटों को फिर से उलट देने की आवश्यकता होती है।

(ग) ऐसे स्टेशनों पर, स्टेशन सीमा के अन्दर किसी भी जगह में, जहां खड़ी ढलान के उतार चढ़ाव 400 में 1 से तीव्र है, चालू लाइन पर अथवा चालू लाइन से वाहनों की लूज/फ्लाई शंटिंग नहीं की जायेगी जब तक

कि स्टेशन संचालन नियमों के अधीन अनुमेय न हो और जबतक माल डिब्बों में चालू हालत में हाथ-ब्रेकों की व्यवस्था नहीं है। लूज/पलाई शंटिंग करने के पूर्व हाथ ब्रेकों की जांच अवश्य कर लिया जाना चाहिए। लूज शंट किये गये वाहन के साथ एक आदमी का होना जरूरी है जो जरूरत पड़ने पर हाथ ब्रेक लगाएगा ।

(i) डेड एण्ड साइडिंग में, अथवा खुले डिरेलिंग-स्वीच तथा

(ii) आंधी तूफान के दौरान लूज/पलाई शंटिंग करना मना है ।

(घ) साधारण नियम 5, 21 में अनुबंधित प्रतिबन्धों के अतिरिक्त, निम्नलिखित मालों से भरे वाहनों को भी लूज अथवा पलाई शंटिंग करना वर्जित (मना) है :-

(i) वैगन जिसमें गैस जमा हो द्रव रूप, कांप्रेस्ड तथा द्रावण रूप से,

(ii) पेट्रोलियम अथवा अन्य ज्वलनशील द्रव,

(iii) ज्वलनशील ठोस,

(iv) आक्सीडाइजिंग तत्व,

(v) एसिड और अन्य (कोरोसिब),

(vi) विषाक्त तत्व (मादक),

(vii) विशाल आयाम वाले परेषण और पहिये वाले वाहन (ओवर डायमेंशनल कन्साइनमेंट्स), रोड रोलर्स, बायलर्स पोर्टेबल इंजन, रेल ।

(ड) निम्नलिखित वाहनों की लूज/पलाई शंटिंग, अव्यवस्थित शंटिंग तथा अचानक रोक वर्जित है :

(i) ज्वलनशील वस्तुओं के खाली टैंक,

(ii) बिना प्रभावी हाथ-ब्रेकों वाले वाहन, जब तक कि वे हाथ ब्रेकों वाले अन्य वाहनों के साथ जुड़े न हों,

(iii) ऐसे वाहन, जिन पर "नाट् टू बी लूज शंटेड" अथवा "डेमेज्ड" लिखा हो अथवा कागज चिपका हो ।

(iv) एक से अधिक मालडिब्बों में लदा एक ही परेषण (कन्साइनमेंट) और

(V) कोचिंग वाहन सभी प्रकार के ।

उसी प्रकार उपर लिखित वाहनों के विपरीत अन्य किसी वाहन की लूज/पलाई शंटिंग नहीं की जायेगी ।

5.22. वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना :-

कोई भी रेल सेवक किसी भी वाहन को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक वह वाहन सब परिचालित लाइनों से अलग नहीं है और विशेष अनुदेशों के अधीन को छोड़, जब तक उसके पहिए भली भांति जकड़ नहीं दिए गये हैं ।

स. नि. 5.22.01 – परिचालित लाइनों के पृथक्करण की दृष्टि से, ऐसे सभी साइडिंगों में डिरेल अथवा ट्रैप साइडिंग की व्यवस्था है। ऐसे डिरेलों अथवा ट्रैप साइडिंग कांटों के बाहर, कोई भी वाहन, किसी भी हालत में नहीं छोड़ा जायेगा। इन साइडिंगों में रखे गए किसी भी वाहन के पहियों को भलीभांति अवश्य बांध दिया जाना चाहिये।

5.23. स्टेशनों पर वाहनों को सुरक्षित रखना :- स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि स्टेशन पर खड़े हुए वाहन विशेष अनुदेशों के अनुसार भली प्रकार जकड़ (बांध) दिये गये हैं।

स. नि. 5.23.01—

(क) यह देखने के लिये कि वाहन भली प्रकार बांध दिये गए हैं ताकि वे चल न सके जिससे परिचालित लाइन अवरूध न हो, स्टेशन मास्टर जिम्मेदार हैं। किसी कारणवश, यदि किसी वाहन को परिचालित लाइन पर कुछ समय के लिये खड़ा रखना पड़े तो गाड़ी रजिस्टर में स्पष्ट अभ्युक्ति लाल स्याही से तुरन्त लिख देनी चाहिए जिसमें उस परिचालित लाइन की संख्या, समय का ब्यौरा हो, जिस पर वाहन खड़ा है। स्टेशन डायरी में भी इस आशय का रिकार्ड रखा जायेगा। ऐसे स्टेशनों पर, जहाँ केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/स्विचमैन केबिन के प्रभारी है, वे परस्पर इस तथ्य की सूचना, प्राइवेट संख्या विनिमय के अधीन देंगे और गाड़ी रजिस्टर में लाल स्याही से रिकार्ड करेंगे और इसके अतिरिक्त स. नि. 5.04.01 (क) तथा (ख) का अनुपालन करेंगे।

(ख) जब किसी गाड़ी का इंजन (नं) जो स्टेशन पर पहुंची हो, डिटैच है/हों, अथवा शट डाउन से बचने के लिए निम्नलिखित पूर्वोपाय किए जाएंगे।

(i) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि रैक के प्रत्येक छोर का कम से कम 6 वाहनों और यदि संख्या 12 से कम हो तो सभी वैगनों का हाथ ब्रेक इंजन छोर आने वाले सहायक लोको पायलट द्वारा पूर्णतः जकड़े हों और गाड़ी का ब्रेक वैन /मैच ट्रक छोर आने वाले गार्ड द्वारा दृढ़ता पूर्वक जकड़ दिए गए हों। इसके अतिरिक्त गाड़ी ब्रेक (ए-9) और इंजन का हैंड ब्रेक (यदि संलग्न हो) लगाया जाएगा और इंजन में मौजूद लकड़ी को वेजज लोको पायलट/सहायक लोको पायलट द्वारा इंजन के पहिए के नीचे रखा जाएगा और गार्ड द्वारा ब्रेक वैन का हाथ ब्रेक जकड़ दिया जाएगा। उसी प्रकार की परिस्थिति में कोचिंग वाहनों के मामले में, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि कोचिंग वाहनों के मामले में, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि ऐसा नहीं होने पर गार्ड का हैंड ब्रेक लगाया जाएगा। गाड़ी का क्रिउ और गार्ड व्यक्तिगत तौर पर इसे सुनिश्चित करेंगे और गाड़ी छोड़ने से पहले वे इस बाबत लिखित मेमो में प्रमाणित करेंगे कि इसे लागू किया गया है।

(ii) इनके परिचालन के प्रभारी व्यक्ति द्वारा जीआर 3.38(2) और एसआर 3.51.06 को जहां तक संभव हो लागू करने के लिए प्वाइंट्स व्यस्त लाइन के सामने सेट किए जाए।

(iii) स्टेशन स्टाफ के द्वारा वाहन (नों) या लोड को सुरक्षित करने के लिए वाह्यतम पहिये के जोड़ों के नीचे कम से कम चार (4) स्किड/स्प्रैंग/लकड़ी के बेज, प्रत्येक के लिए दो (2) का उपयोग किया जाएगा।

(iv) यदि गाड़ी/रैक को शटडाउन स्थिति में स्टेबल/लोड पर इंजन सहित 3 घंटे से अधिक समय के लिए रहने की संभावना हो, तो स्थिति के अनुसार ए एस एम/एस एम/ए वाई एम रैक के प्रत्येक छोर पर दो संरक्षा चेन बांधेगा और पैडलॉक करेगा। संरक्षा चेन को घुरी (एक्सेल) के चारों ओर दो बार घुमाया जाएगा और उन्हें इस प्रकार लॉक कर दिया जाएगा कि पैडलॉक पर कोई खिंचवा न हो।

(v) हाथ ब्रेकों को पूरी तरह कस दिया जायेगा, चाहे वे बाजू से परिचालित हों अथवा छोर से।

(vi) जब एक ही लाइन पर एक/कुछ वाहन (नों) को रखने दी गई हो, वाहन (नों) की उपर्युक्त वर्णित तरीके से सुरक्षित किया जाएगा, यदि लूज वाहनों की संख्या एक से अधिक हो, तो ऐसे सभी वाहनों को एक साथ युग्मित किया जाएगा। इस मामले में साहयक स्टेशन मास्टर/सहा. यार्ड मास्टर/यार्ड मास्टर/शंटिंग पर्यवेक्षक क अधीन मामले क अनुसार वाहनों को सुरक्षित करने का दायित्व स्टेशन/यार्ड/शंटिंग स्टाफ पर होगा।

(vii) बिना हाथ ब्रेक वाले कोचिंग डिब्बों को ब्रेक-वेन सहित जब पूरी गाड़ी नहीं तैयार की गई है, तो पच्चड़ों/गुट्टी-रोक और संरक्षा जंजीरों से उपरोक्त विधि के अनुसार जकड़ दिया जायेगा ।।

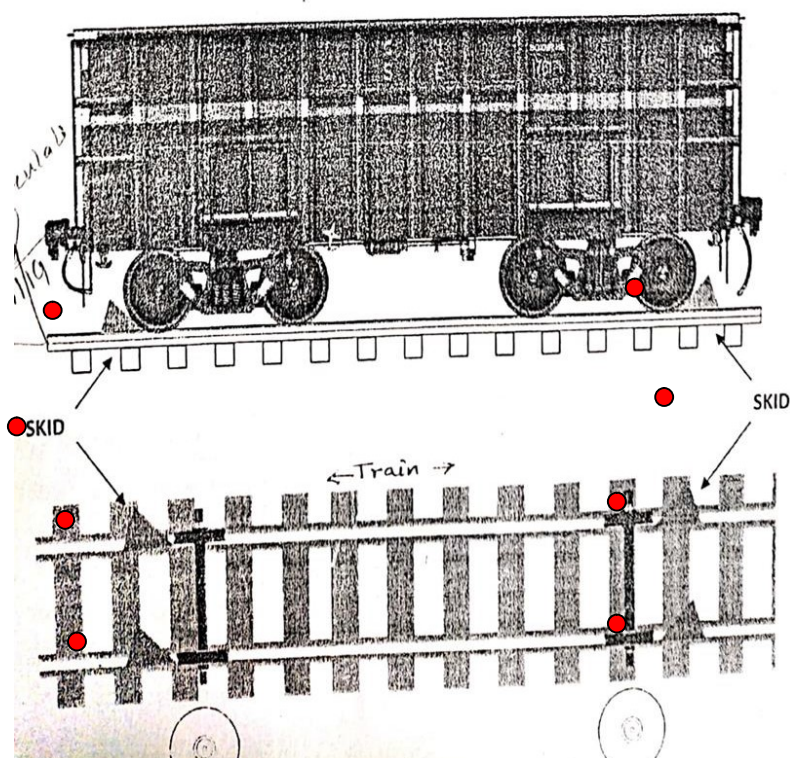
(viii) जब स्कॉच ब्लाक अथवा डिरेल की व्यवस्था है, वाहनो के उनके अन्दर रखा जायेगा और लाइन आरपार इनके स्कॉच ब्लाकों अथवा डिरेलों में ताला लगा दिया जयेगा।

(ix) शंटिंग कराते समय यदि आंधी-तूफान उठने की संभावना हो, तो शंटिंग के दौरान जो वाहन बिना बांधे छूट गए हैं, उन्हें बांधने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिए । तूफानी मौसम के समय जिन लाइनों पर शंटिंग की जा रही है, उनके प्रत्येक जोड़ लाइन के प्रवेश कांटों के निकट गुटटी रोक, पचड़े और एवं स्किड रखकर यह सुनिश्चित किया जायेगा।

(x) शंटिंग कराने के लिये जिम्मेदार कर्मचारी को गाड़ियों में मालडिब्बों के जोड़ने अथवा हटाने के पहले जंजीर, गुट्टी रोक, पचड़े और स्किड हटा दिये जाने में विशेष सावधानी बरतनी होगी ।

(xi) बड़े यार्डों के मामले में, जहां, परिचालित लाइनों को छोड़कर यार्ड लाइनों पर वाहन स्थिर खड़े रहते हैं, उपर्युक्त सावधानी में ढील दी जा सकती है। फिर भी यार्ड के अन्त में, जहां से वाहनों के बच निकलने की आशंका होती है, हाथ – ब्रेकों और स्किडों का उपयोग किया जायेगा।

स्किड्स द्वारा वाहनों की सुरक्षा के लिए रफ स्केच।



अध्याय — 6

दुर्घटनाएं एवं असाधारण घटनाएं

6.01. दुर्घटना या अवरोध :—

- (1) यदि स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की सूचना मिलती है तो वह यातायात की रक्षा के लिए शीघ्र संभव उपयुक्त साधनों द्वारा सभी आवश्यक सावधानियां बरतेगा ।
- (2) यदि कोई गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को सभी आवश्यक सहायता भेजने का प्रबन्ध करेगा ।
- (3) स्टेशन मास्टर यथासंभव हर दुर्घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार करेगा ।

स. नि. 6.01.01— दुर्घटना की रिपोर्ट, सहायता गाड़ी (रिलिफ ट्रेन) की व्यवस्था आदि करने के लिये स्टेशन मास्टरों की ड्यूटी के संबंध में विस्तृत अनुदेश दुर्घटना नियमावली में दिये गये हैं जिनका पालन हर हालत में किया जायेगा ।

6.02. दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालन :— किसी लाइन या किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर, अथवा संचार साधन फेल या अवरुद्ध हो जाने पर तथा आपात स्थिति में, स्टेशनों के बीच गाड़ियां विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएंगी ।

स. नि. 6.02.01— दोहरी लाइन खण्ड पर जब एक लाइन अवरोध (अवरुद्ध) हो, तो इकहरी लाइन कार्य संचालन से संबंधित नियम व विनियम ।

- (1) जब कभी किसी दोहरी लाइन खण्ड पर किसी गाड़ी या रेल पथ अथवा अन्य अवरोध के कारण किसी एक ही लाइन का इस्तेमाल करना पड़े तो यातायात को अस्थायी तौर पर निम्नांकित पद्धतियों में से किसी एक पद्धति के अनुसार संचालित किया जायेगा :—
 - (क) विद्युत भाषित यंत्रों पर “लाइन क्लियर” प्राप्त कर
 - (ख) यदि प्रभावित लाइन की लंबी अवधि तक इस्तेमाल के लायक न होने की सम्भावना हो, तो इकहरी लाइन ब्लॉक यंत्र बिठाकर और ब्लॉक खण्ड को गलत दिशा में सीमांकन करते हुए ‘शंटिंग लिमिट बोर्ड’ लगाकर ।
- (2) जब दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन चालू करना वांछनीय हो तो विद्युत भाषित यंत्र के आधार पर प्रभावित खण्ड के एक छोर का स्टेशन मास्टर, लिखित विश्वसनीय सूचना के प्राप्त होने पर कि एक लाइन क्लियर हैं, खण्ड नियंत्रक और खण्ड के दूसरी छोर के स्टेशन मास्टर के परामर्श से उक्त लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन चालू करने की कार्रवाई करेगा ।
- (3) यदि संदेह का कोई कारण हो कि जिस लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन चालू की जा रही है, वह भी अवरुद्ध या क्षतिग्रस्त है तो अस्थायी इकहरी लाइन तब तक चालू नहीं की जायेगी जब तक कि किसी जिम्मेदार इंजीनियरी अधिकारी, जो एक निरीक्षक की हैसियत से कम का न हो, द्वारा निरीक्षण कर लिया गया हो और यह प्रमाणित कर दिया गया हो कि गाड़ियों के आने जाने के लिये मार्ग सुरक्षित है ।
- (4) इकहरी लाइन कार्य संचालन उन निकटतम स्टेशनों के बीच चालू किया जायेगा जहां अवरोध स्थल के दोनों तरफ अप और डाउन लाइनों के बीच क्रॉस-ओवर है । यदि उपर्युक्त दोनों स्टेशनों के बीच

कोई मध्यवर्ती ब्लॉक हट हो तो उसे बन्द माना जायेगा और ऐसे ब्लॉक हट पर लगे ब्लॉक यंत्रों के कम्प्यूटरों में "लाइन पर गाड़ी" स्थिति में उस अवधि तक ताला लगा दिया जायेगा जब तक कि इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू रहे । कम्प्यूटर में जब कभी सम्भव हो, स्टेशन मास्टर की चाबी से भी उसी स्थिति में जैसा कि डायोड यंत्रों में होता है, रखना सम्भव न हो तो ब्लॉक उपकरणों को अव्यवहृत रखा जायेगा। ब्लॉक उपकरणों के हथ्थे पर ब्लॉक सस्पेंशन लेबल लटका दिया जायेगा। ऐसे ब्लॉक हटों पर सिगनलों को लगातार "ऑन" स्थिति में रखा जायेगा और लोको पायलट परिचालन के समय संलग्न ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा जारी निर्धारित फार्म पर लिखित प्राधिकार के आधार पर इन सिगनलों को पास करेंगे।

- (5) सभी गाड़ियां, इकहरी लाइन पर विद्युत भाषित उपकरणों के उपयोग के लिये नियमानुसार चलायी जायेगी और "लाइन क्लियर ब्लॉक उपकरणों से सम्बद्ध टेलीफोन या कन्ट्रोल टेलीफोन अथवा वी एच एफ सेट पर प्राप्त की जायेगी ।
- (6) सभी स्टेशनों के उस खण्ड में जहां इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू किया गया हो, वहां अवरोधित और अनावरोधित दोनों लाइनों के ब्लॉक उपकरणों के कम्प्यूटर को इकहरी लाइन कार्यचालन लागू होने की अवधि तक "लाइन पर गाड़ी है" स्थिति में रखा जायेगा । कम्प्यूटर को जहां कहीं संभव हो, स्टेशन मास्टर की चाबी से भी उसी स्थिति में ताला लगा दिया जायेगा। उन मामलों में जहां कम्प्यूटर को "लाइन पर गाड़ी है" स्थिति में रखना सम्भव न हो, जैसा कि डायोड उपकरणों में किया जाता है, तो ब्लॉक उपकरण को अव्यवहृत रखा जायेगा और ब्लॉक उपकरण के हथ्थे पर सावधानता संकेत को लटका दिया जाएगा। यदि गाड़ी गलत लाइन पर परिचालित हो रही हो तो सभी स्थावर सिगनलों को "ऑन" स्थिति में रखा जायेगा ।
- (7) यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि यातायात के मार्ग के लिये दोनों लाइनों में से एक लाइन क्लियर है, इकहरी लाइन कार्य संचालन प्रस्ताव रखने वाला स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करते हुए प्रभावित खण्ड के दूसरी छोर के स्टेशन मास्टर को एक संदेश भेजेगा जिसमें निम्नलिखित सूचना रहेगी :-

(क) इकहरी लाइन कार्य-संचालन को लागू करने का कारण ।

(ख) वह लाइन जिस पर इकहरी लाइन कार्य संचालन का प्रस्ताव रखा गया है।

(ग) सूचना का साधन कि उक्त लाइन क्लियर है।

(घ) अवरोध-स्थल

(ङ) लाइन पर चाल प्रतिबंध यदि कोई हो,

(च) मध्यवर्ती स्टेशनों के नाम, यदि कोई हो, जिनका उपयोग नहीं किया जायेगा।

(छ) यह आश्वासन कि ट्रैप कांटों में, यदि कोई हो, स्पाइक क्लैम्प और पैडलॉक लगा दिये गये हैं।

(ज) यह आश्वासन कि यदि गाड़ी सही लाइन पर चालित हो रही है तो अन्तिम रोक सिगनल को "ऑन" स्थिति में रखा जायेगा। यदि गाड़ी गलत लाइन पर चालित हो रही हो तो सभी स्थावर सिगनलों को "ऑन" स्थिति में रखा जायेगा, और

(झ) यह संदेश जारी करने वाले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने वाली और छूटने वाली अंतिम गाड़ी की संख्या और समय ।

- (8) स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर द्वारा पुष्टि पावती प्राप्त होने पर, इकहरी लाइन, कार्य संचालन चालू किया जाएगा और ब्लॉक उपकरणों से सम्बद्ध टेलीफोन अथवा कन्ट्रोल टेलीफोन या बी एच एफ सेट पर "लाइन क्लियर" प्राप्त किया जायेगा। वी एच एफ सेट के जरिए लाइन क्लियर स्वीकृत करने/प्राप्त करने के लिए सहायक नियम पुस्तक के अध्याय 14.01.02 (ख) का अनुपालन किया जाएगा अथवा किन्हीं दो तरह की संचार प्रणाली सेट और इस पुस्तक में निहित अनुदेशों और ब्लॉक संचालन मैनुअल के अनुसार पेपर लाइन क्लियर टिकट पर गाड़ी चालन किया जाएगा।
- (9) (क) प्रत्येक गाड़ी अथवा अकेला इंजन के लोको पायलट को दोहरी लाइन सेक्सन टीडी 602 पर अस्थाई इकहरी लाइन हेतु प्राधिकार दिया जाएगा जिसमें निम्नलिखित बातें स्पष्ट रूप से उल्लिखित रहेगी :-
- (i) वह लाइन जिस पर गाड़ी या अकेला इंजन चलाया जाना हो,
 - (ii) किलोमीटर दूरी जिसके बीच अवरोध हुआ हो,
 - (iii) रेल पथ व निर्माण कार्य कर्मचारियों द्वारा लगाया गया कोई गति प्रतिबंध और
 - (iv) यदि संबंधित लाइन के किसी ट्रैप कांटे को स्पाइक और क्लैम्प कर दिया गया है तो इस आशय का आश्वासन ।
 - (v) अन्तिम रोक सिगनल को "ऑन" स्थिति में पास करने के लिये निर्धारित फार्म में प्राधिकार । यदि अन्तिम रोक सिगनल ही स्टार्टर सिगनल हो तो इस लिखित प्राधिकार के बावजूद इस सिगनल के पास हाथ सिगनल भी दिखाये जायेंगे।
- (10) सभी फाटकदारों और गैंगमैनों को अस्थायी इकहरी लाइन कार्य संचालन को लागू किये जाने और गाड़ियों को चालित किये जाने वाले मार्ग को निर्दिष्ट करने के संबंध में सूचित करने के लिये पहली गाड़ी के लोको पायलट को दिये जाने वाले सावधानता आदेश का पृष्ठांकन भी कर दिया जायेगा । यह सूचना, यदि आवश्यक हो, तो ठीक उसके बाद वाली गाड़ी के लोको पायलट के जरिये भी दे दी जायेगी।
- (11) अस्थायी इकहरी लाइन से होकर गुजरने के लिए पहली गाड़ी की चाल 25 किलोमीटर प्रतिघंटे प्रतिबंधित होगी बशर्ते कि पहले से लगाये गये किसी अन्य प्रतिबंधों का भी पालन किया जायेगा । बाद वाली गाड़ियां रेलपथ व निर्माण कार्य कर्मचारियों द्वारा लगाये गये अन्य चाल प्रतिबंधों का पालन करते हुए अपने निर्धारित चाल से चलायी जायेंगी।
- (12) जब किसी गाड़ी को दुर्घटना, खराबी, अवरोध या किसी अन्य आपवादिक कारण के फल-स्वरूप दो स्टेशनों के बीच खड़ा कर दिया गया हो और लोको पायलट को पता चले कि गाड़ी आगे नहीं जा सकती तो गाड़ी को, सा. नि. 6.03 और तत्संबंधी सहायक नियमों के अनुसार सुरक्षित रखा जायेगा।
- (13) सही लाइन पर किसी गाड़ी को चालित करने के संबंध में :-
- (क) प्रभावित खण्ड के पिछले स्टेशन के अन्तिम रोक सिगनल को स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार-पत्र पर "ऑन" स्थिति में पास किया जा सकता है, जैसा कि पैरा 9 (v) में निर्दिष्ट किया गया है। यदि लिखित प्राधिकार के अलावा किसी कांटे का बचाव करना हो तो उस सिगनल के पास नीचे खड़े होकर हाथ सिगनल भी दिखाये जायेंगे ।
 - (ख) प्रभावित खण्ड के अगले स्टेशन के पहुँच रोक सिगनलों को यदि कोई हो, झुका दिया जायेगा ।
- (14) गलत-लाइन पर आगे बढ़ने वाली गाड़ी के मामले में :-

- (क) गाड़ियों के गुजरने वाले सभी सम्मुख कांटों को ठीक-ठीक बिठा लेने और उनमें ताला लगा देने तथा अनुमुख कांटों को सही ढंग से सेट कर लेने के बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पर स्टेशन के बाहर गाड़ी को पायलट कराया जायेगा।
- (ख) अगले स्टेशन में पहुँचने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन पर जाते समय प्रथम रोक सिगनल के सामने पर तथा वगल वाली लाइन पर या गलत लाइन पर होने से (जिस पर वह चल रही हो) अन्तिम रोक सिगनल पर, जो भी पहले आये, खड़ी कर देगा।
- (ग) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर वर्दी पहने किसी रेल कर्मचारी को सिगनल के खम्भे के पास नियुक्त कर देगा, और स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये लिखित प्राधिकार के आधार पर, गाड़ी को पायलट कराकर स्टेशन के भीतर ले जायेगा।
- (घ) यदि लोको पायलट गाड़ी को स्टेशन के भीतर पायलट कराकर ले जाने के लिये सिगनल के खम्भे के पास नियुक्त किसी वर्दीधारी रेल कर्मचारी को न पाये तो वह सा. नि. 4.44 का पालन करेगा।
- (ङ) गलत लाइन पर जाते समय लोको पायलट गाड़ी का फ्लैशर लाइट 'ऑन' कर दे।
- (15) अस्थायी इकहरी लाइन कार्य संचालन करते समय गाड़ी के आगे बढ़ने वाले सम्मुख दिशा के सभी क्रॉस ओवर कांटों को (क्लैम्प) कर ताला लगा दिया जायेगा।
- (16) **सामान्य कार्य संचालन का पुनरारम्भ :-** (क) ऊपरी शीर्ष उपस्कर के फलस्वरूप हुई दुर्घटना के मामले से किसी जिम्मेदार इंजीनियर अधिकारी से एक लिखित प्राधिकार प्राप्त होने पर कि अवरूद्ध रेल पथ गाड़ियों के आने-जाने के लिये मुक्त और सुरक्षित है, स्टेशन मास्टर अन्य स्टेशन या स्टेशनों को प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करते हुए जैसा भी मामला हो एक संदेश जारी करेगा और खण्ड नियंत्रक से परामर्श करके यह विनिश्चय करेगा कि किस गाड़ी के गुजरने के बाद सामान्य कार्य-संचालन चालू हो जायेगा।
- (ख) जब दोहरी लाइन कार्य-संचालन चालू किया गया हो तो ब्लॉक उपकरणों और मध्यवर्ती ब्लॉक हटों के सभी स्थावर सिगनलों सहित, जिन्हें बन्द मान लिया गया था, को तत्काल प्रभावी रूप में चालू किया जायेगा। संबंधित स्टेशनों के गाड़ी रजिस्टर बही में दोहरी लाइन कार्य-संचालन के चालू किये जाने तथा सामान्य कार्य संचालन के पुनरारम्भ होने के बाद का समय देते हुए प्रविष्टि भी की जाएगी। सेक्शन में प्रवेश करने वाली प्रथम गाड़ी का लोको पायलट मार्ग में पड़ने वाले सभी फाटकदारों/गैंगमैनों को सामान्य कार्य संचालन के पुनरारम्भ होने के संबंध में जानकारी दे देगा।
- (17) अस्थायी इकहरी लाइन कार्य संचालन के संबंध में सभी अभिलेख स्टेशन पर रोक रखे जायेंगे और खण्ड का मण्डल परिवहन निरीक्षक उनकी छानबीन करेगा और सामान्य कार्य-संचालन के पुनरारम्भ होने के सात दिनों के भीतर मंडल रेल प्रबंधक को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

स० नि० 6.02.02— पूर्ण संचार भंग के दौरान दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन संचालन के लिए नियम और विनियम :

इकहरी लाइन पर पूर्ण संचार भंग के दौरान गाड़ी संचालन के लिए 'नियमों और विनियमों— में निर्धारित नियमों के अतिरिक्त स्टाफ द्वारा निम्नलिखित नियमों का अवश्य अनुपालन किया जाना चाहिए।

1. जब कभी भी किसी गाड़ी की दुर्घटना या ट्रैक या अन्य किसी बाधा के कारण पूर्ण संचार भंग के दौरान दोहरी लाइन सेक्शन पर इकहरी लाइन का उपयोग शुरू करना होता है, तो इसे तभी शुरू किया जाएगा जब इंजीनियरी विभाग का कोई जबाबदेह अधिकारी जो निरीक्षक के पद से कम

का नहीं हो, इस बात को प्रमाणित किया हो कि अन्य लाइन जिस पर इकहरी लाइन संचालन शुरू किया जाना है, गाड़ी के मार्ग के लिए मुक्त आर सुरक्षित है। ऐसा इंजीनियरी अधिकारी प्रभावित सेक्शन छोड़ के स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्रमाण-पत्र देगा कि गाड़ी प्रस्थान के लिए अबाधित लाइन सही लाइन है। प्रमाण-पत्र प्राप्ति के बाद स्टेशन मास्टर संचार व्यवस्था खोलने के लिए निर्धारित नियमों का अनुपालन करेगा।

2. गाड़ियों के लोको पायलट जिसमें खाली इंजन क पायलट भी शामिल हैं, को सावधानता आदेश (कॉशन आर्डर) दिया जाएगा जिस पर स्पष्ट रूप से निम्नलिखित बातें लिखी रहेंगी :

(क) लाइन जिस पर गाड़ी चलाई जानी हो।

(ख) किलोमीटर जहां पर बाधा मौजूद हो।

(ग) वे एवं वर्क्स स्टाफ द्वारा लगाई गई कोई गति प्रतिबंध।

(घ) इस बाबत आश्वासन कि संबंधित लाइन पर किसी ट्रेप प्वाइंट्स को स्पाइकड एवं क्लैण्ड कर दिया गया है।

3. सामने की दिशा में सभी क्रॉस ओवर प्वाइंट्स जिसपर से गाड़ी को आगे बढ़ना है, अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के दारान पैड लॉकड और क्लैण्ड कर दिये जाएंगे।

4. यदि गाड़ी सही लाइन पर आगे बढ़ रही हो :

(क) प्रभावित क्षेत्र के अंतिम रोक सिगनल को स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित फार्म टीवी 602 में जारी लिखित प्राधिकार पर 'ऑन' की स्थिति में पास किया जा सकता है। यदि अंतिम रोक सिगनल प्रस्थान हो, तो लिखित प्राधिकार इसके अतिरिक्त इस सिगनल के आधार तल से हाथ सिगनल भी दिखलाए जाएंगे।

(ख) प्रभावित सेक्शन के अग्रिम स्टेशन का यदि कोई पहुंच रोक सिगनल हो, को आफ किया जा सकता है।

5. यदि गाड़ी गलत लाइन पर आगे बढ़ रही हो :

(क) जिस लाइन पर गाड़ी पास करनी हो, उसके सभी सम्मुख कांटे (फेंसिंग प्वाइंट) सही रूप से सेट और लॉक करके तथा पिछले कांटे (ट्रेलिंग प्वाइंट)को सही रूप से सेट करने के बाद गाड़ी को स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पर पायलट आउट किया जाएगा।

(ख) अगले स्टेशन पर पहुंचने के बाद, लोको पायलट सही लाइन से संबंधित प्रथम रोक सिगनल अथवा गलत लाइन (जिस पर गाड़ी चल रही हो) से संबंधित अंतिम रोक सिगनल इनमें से जो पहले आए के विपरीत अपनी गाड़ी को रोक देगा।

(ग) स्टेशन मास्टर सिगनल (जो गाड़ी के सामने पहले आता है) के आधार तल पर एक वर्दीधारी रेल सेवक को प्रतिनियुक्त करेगा जो हैंड डैजल सिगनल पर गाड़ी को रोक देगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पर स्टेशन में पायलट कराएगा।

6. बिना लाइन क्लियर आगे बढ़ने के लिए प्राधिकार के अंतर्गत भेजे गए प्रथम इंजन अथवा स्वयं चालित वाहन (सेल्फ प्रोपेल्लड व्हिकल) या अन्य वाहन के प्रभारी व्यक्ति का यह उत्तरदायित्व होगा कि वह

अस्थायी इकहरी लाइन संचालन शुरू किए जाने और उस लाइन जिस पर गाड़ी को चलाए जाने का प्रस्ताव है, के संबंध में मार्ग के सभी गेटमैन और गैंगमैन को सूचित करे।

यदि आवश्यक हो तो इस सूचना को बाद की गाड़ी को लोको पायलट के जरिए भी पहुंचाई जाए।

7. सामान्य संचालन का पुनरारंभ :

(क) यदि इकहरी लाइन संचालन के शुरू किए जाने के बाद, दोनों प्रभावित स्टेशनों के बीच संचार व्यवस्था पुनः चालू की जाती है तो गाड़ियां विशेष नियमों के अधीन चलाई जाती रहेंगी जबतक कि प्रक्रिया को रद्द करने के लिए इन नियमों में निहित अनुदेशों के अनुसार कार्रवाई नहीं की जाती। उसके बाद दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के दौरान यातायात संचालन के अनुदेशों के अनुसार गाड़ियां चलाई जाएंगी।

(ख) यदि, तथापि संचार व्यवस्थाएं फिर से शुरू की जाती है, अन्य लाइन यातायात मार्ग के लिए छोड़ दिए जाते हैं, तो संचार व्यवस्था पूर्णतः बाधित हो जाने के दौरान दोहरी लाइन पर गाड़ी चलन के अनुदेशों के अनुसार गाड़ियां चलाई जाएंगी।

स. नि. 6.02.03— दोहरी लाइन खंड पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान गाड़ियों के कार्य-संचालन से संबंधित नियम व विनियम :—

- (1) किसी दोहरी लाइन खण्ड पर दो स्टेशनों के बीच पूर्ण संचार भंग होने पर अर्थात् क्रमानुसार दिए गए किसी भी साधनों द्वारा जब लाइन क्लियर प्राप्त न की जा सके।
 - (क) ब्लॉक उपकरण, मार्ग परिपथ अथवा एक्सल काउंटर
 - (ख) ब्लॉक उपकरणों से संलग्न टेलीफोन
 - (ग) स्टेशन से स्टेशन टेलीफोन जहाँ उपलब्ध हो
 - (घ) स्थायी टेलीफोन जैसे— रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल फोन (कॉलर आई डी सुविधा सहित जहां सम्भव हो)
 - (ङ) नियंत्रण टेलिफोन
 - (च) वी. एच. एफ. सेटतो गाड़ियों के गुजरने के लिए निम्नांकित क्रियाविधि अपनाई जाएगी ।
- (2) किसी गाड़ी को अगले ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति देने के पूर्व उसे रोक दिया जाएगा और कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थिति से अवगत कराएगा ।
- (3) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को दोहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार भंग के दौरान गाड़ी संचालन हेतु प्राधिकार देगा जिसमें निम्न शामिल है:—
 - (क) निर्धारित फार्म पर “बिना लाईन क्लीयर के आगे बढ़ने का प्राधिकार” टीसी 602
 - (ख) एक सतर्कता आदेश, जिसमें सीधी लाइनों के लिए 25 कि०मी० प्रति घंटे का गति प्रतिबंध और घुमाव, अवरोध, वर्षा, कोहरे या किसी अन्य कारणवश आगे की दृश्यता साफ न हो तो लाइन के किसी भाग में पहुंचने अथवा गुजरने के लिए 10 कि.मी. प्रति घंटे का गति प्रतिबंध।
 - (ग) अंतिम रोक सिग्नल को “ऑन” स्थिति में गुजरने के लिए प्राधिकार ।
- (4) उस लाइन के पास, जिसके आगे दृश्यता साफ न हो, किसी लोको पायलट के पहुंचने अथवा गुजरने के लिए किसी रेल कर्मचारी को हाथ सिग्नल देकर गाड़ी को आगे बढ़ाने के लिए मार्गदर्शक के रूप में पहले ही भेज दिया जाना चाहिए। आगे तीव्र निगरानी रखी जानी चाहिए और इंजन सीटी का बार-बार प्रयोग किया जाना चाहिए।

- (5) किसी गाड़ी को ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति तब तक नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि छूटने वाली गाड़ी और शीघ्र ही छोड़ी गई गाड़ी के बीच 30 मिनट की स्पष्ट अवधि न हो।
- (6) अंतिम रोक सिगनल के अलावा स्थावर सिगनलों को भी गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान कराने के लिए "ऑफ" किया जाएगा। फिर भी, प्रथम रोक सिगनल को केवल तभी ऑफ किया जाएगा जब गाड़ी बाहर रोक दी गई हो।
- (7) किसी सुरंग में केवल तभी प्रवेश किया जाएगा जब यह सुनिश्चित कर लिया गया हो कि वह क्लियर है। यदि इस संबंध में कोई संदेह हो तो किसी रेल कर्मचारी को हाथ सिगनल और पटाखे देकर गाड़ी को पायलट कराया जाएगा।
- (8) गार्ड गाड़ी के पिछले भाग पर तीव्र निगरानी रखेंगे और यदि आवश्यक हो, पीछे से किसी आने वाली गाड़ी से बचाव करने के लिए खतरा हाथ सिगनल दिखलाने के लिए तैयार रहेंगे।
- (9) जब गाड़ी खंड में रुक गई हो तो गार्ड शीघ्र ही पीछे की ओर खतरे का हाथ सिगनल दिखलाएगा और जांच करेगा कि पीछे का बोर्ड या पिछली बत्ती सही रूप से प्रदर्शित की जा रही है।

यदि स्टॉपेज दुर्घटना, विफलता, बाधा या अन्य विशेष कारण से हो और गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती तो लोको पायलट गार्ड को यह बताने के लिए निर्धारित कोड की सीटी बजायेगा जिसपर गार्ड गाड़ी को सुरक्षित करने के लिए गेज को ध्यान किए बिना गाड़ी से 250 मी. की दूरी पर एक पटाखा और गाड़ी से 500 मीटर पर दो पटाखे 10 मीटर के अंतर से रखेगा। जब गाड़ी को सिगनलों के बाहर रोक दी गई हो और विलंब के बढ़ने अथवा संभवतः 10 मिनट से अधिक होने की संभावना हो तो इसे तदनुसार सुरक्षित किया जाएगा। गार्ड की अनुपस्थिति में गाड़ी को सुरक्षित करने की ड्यूटी लोको पायलट पर होगा।

- (10) किसी भी गाड़ी को पीछे नहीं हटाया जाएगा। अपवादिक परिस्थितियों में जब किसी गाड़ी को पीछे हटाना अपरिहार्य हो जाए तो गाड़ी को पीछे हटाये जाने वाले स्थल से 250 मीटर पर एक पटाखा तथा 500 मीटर की दूरी पर दूसरा पटाखा एवं 10 मीटर की दूरी पर तीसरा पटाखा रखकर बचाव की व्यवस्था करने के बाद ही गाड़ी को पीछे हटाया जायेगा।
- (11) किसी सुरंग में प्रवेश करने से पूर्व, शीर्ष बत्ती, बगल तथा पिछली बत्ती एवं अन्य बत्तियां (यदि लगी हों) भी जला दी जाएगी।
- (12) अगले स्टेशन पर पहुँचते समय, लोको पायलट प्रथम रोक सिगनल के बाहर गाड़ी को रोक देगा और लगातार सीटियां बजाएगा या विशेष अनुदेशों द्वारा कोई अन्य कोड। यदि 10 मिनट के भीतर न तो सिगनल ही "ऑफ" किया जाए और न स्टेशन से ही कोई आए तो गाड़ी का बचाव उपर्युक्त उपनियम 9 के अनुसार किया जाएगा और लोको पायलट इसके बाद अपने सहायक ड्राइवर को तुरन्त स्टेशन या केबिन में भेजकर स्टेशन मास्टर या केबिनमैन को सूचित करेगा कि गाड़ी स्टेशन में प्रवेश पाने के लिए सिगनल के लिए रुकी पड़ी है। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में गार्ड गाड़ी का बचाव करके यह सूचना भेजेगा।
- (13) सभी गाड़ियों के लोको पायलट अपने "बिना लाइन क्लियर आगे बढ़ने का प्राधिकार" प्रभावित खण्ड के दूसरी छोर के स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर देगा। इन प्राधिकार पत्रों को स्टेशन मास्टर अपनी सुरक्षापूर्ण अभिरक्षा में रखेगा और उस खंड का मंडल परिवहन निरीक्षक इसकी जांच करेगा और गाड़ियों के कार्य संचालन की रिपोर्ट तैयार करेगा और आवागमन के पुनरारम्भ होने के 7 दिनों की भीतर अपनी रिपोर्ट मंडल रेल प्रबंधक को भेज देगा।
- (14) पूर्ण संचार भंग के दौरान "बिना लाइन क्लियर आगे बढ़ने का प्राधिकार" पर ब्लॉक खण्ड से होकर गुजरने वाली सभी गाड़ियों का एक रिकार्ड संबंधित दोनों स्टेशनों के गाड़ी रजिस्टर बही में दर्ज किया जाएगा।

- (15) इस पद्धति के आधार पर गाड़ियां तब तक चलती रहेंगी जब तक कि किसी सक्षम प्राधिकारी द्वारा उपर्युक्त उप नियम (1) में उल्लिखित किसी भी एक संचार साधन को पुनः चालू न कर दिया जाए।
- (16) ज्यों ही किसी भी एक संचार साधन को पुनः चालू कर दिया जाए, स्टेशन मास्टर खण्ड के दूसरे छोर स्टेशन मास्टर को निम्नांकित फार्म पर एक संदेश भेजेगा।

प्रेषक : स्टेशन मास्टर

प्रेषिती : स्टेशन मास्टर सं०.....

.....गाड़ी (संख्या व विवरण)..... बजे पूर्ण रूप से पहुँच गई। अंतिम गाड़ी.....(संख्या व विवरण) आपके स्टेशन के लिए बजे भेजी गई। गाड़ियों के कार्य संचालन की वर्तमान पद्धति को रद्द कर दें। साधनों द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त की जाएगी। पावती भेजें। प्राइवेट नम्बर.....।

उपर्युक्त संदेश प्राप्त होने पर दूसरी छोर का स्टेशन मास्टर निम्नांकित फार्म पर पावती भेजेगा :

प्रेषक : स्टेशन मास्टर

प्रेषिती : स्टेशन मास्टर संख्या:

..... आपका संख्या..... ज्ञात है कि गाड़ी (संख्या व विवरण) जोकि मेरे स्टेशन पर पूर्णरूप से पहुँच गई/नहीं पहुँची। गाड़ी संचालन की वर्तमान पद्धति को गाड़ी सं०..... के पूर्ण रूप से पहुँचने के शीघ्र बाद ही रद्द की जा रही है/रद्द कर दी जाएगी। अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर..... साधन द्वारा प्राप्त किया जाएगा। लाइन प्राइवेट नम्बर..... (शब्दों में)(अंकों में)

- (17) पुनः स्थापित संचार साधनों द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त नहीं की जाएगी और न दी जाएगी जब तक कि दोनों स्टेशन इस बात से संतुष्ट न हो जाएं कि उनके स्टेशनों से भेजी गई सभी गाड़ियों और इंजन आदि दूसरे स्टेशन पर पूर्णतया पहुँच गए हैं। उपर्युक्त उपनियम (16) में विनिर्दिष्ट गाड़ियां संचार व्यवस्था चालू हो जाने के बाद जब पूर्ण रूप से पहुँच जाएं तो उनकी संख्या और उनके आगमन समय की सूचना प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करके दूसरे संबंधित स्टेशन मास्टर को दे दी जाएगी। तदोपरान्त खंड नियंत्रक को भी इसकी सूचना दी जाएगी बशर्ते कि खंड नियंत्रक के साथ भी पुनः संचार व्यवस्था लागू हो गई हो और सामान्य कार्य-संचालन चालू कर दिया गया हो। फिर भी, यदि दो स्टेशनों के बीच संचार व्यवस्था पुनः स्थापित हो जाने के साथ ही खंड नियंत्रक के साथ संचार व्यवस्था पुनः स्थापित हो जाने के साथ ही खंड नियंत्रक के साथ संचार व्यवस्था चालू न हो तो खंड नियंत्रक को इस स्थिति की सूचना उनके साथ संचार व्यवस्था चालू हो जाने पर तत्काल दे दी जाएगी कि आपके साथ संचार साधनों को सम्बद्ध कर दिया गया है।

स.नि.6.02.04 इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतः बाधित हो जाने के दौरान गाड़ियों के संचालन के लिये नियम और विनियम –

- (1) दो ब्लाक स्टेशनों के बीच पूर्ण संचार भंग होने पर अर्थात् क्रमानुसार दिए गए निम्नांकित किसी भी साधन से जब लाइन क्लियर प्राप्त न हो सके यथाक्रम –

(क) ब्लाक उपकरण, मार्ग परिपथ या एक्सल काउंटर

(ख) ब्लाक उपकरण से संलग्न टेलीफोन (ग) स्टेशन से स्टेशन तक टेलीफोन (जहां उपलब्ध हों)

(घ) स्थायी टेलिफोन जैसे – रेलवे आटोफोन या वी.एस.एन.एल. फोन (कॉलर आईडी सुविधा सहित, जहाँ संभव हो)

(ङ) कंट्रोल फोन

(च) वी.एच.एफ. सेट

तो ब्लॉक स्टेशनों के बीच गाड़ियों के संचालन के लिये परवर्ती अनुच्छेदों में निर्धारित अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

टिप्पणी :- जब संचार व्यवस्था पूर्णतया भंग हो जाए, कोई गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाए या रेल पथ अथवा किसी अन्य अवरोध, जिसके फलस्वरूप दोहरी लाइन खंड में एक लाइन का इस्तेमाल करना पड़े अथवा

किसी दोहारी लाइन खंड में इकहरी लाइन कार्य संचालन के समय पूर्ण संचार भंग हो जाने पर उस समय भी इन अनुदेशों का पालन किया जाएगा ।

- (2) प्रभावित ब्लाक खण्ड से होकर गाड़ी भेजने वाला स्टेशन मास्टर, प्रभावित ब्लाक खण्ड के दूसरी छोर के स्टेशन मास्टर के साथ संचार व्यवस्था चालू करने के लिए कोई इंजन या स्वचालित वाहन या कोई अन्य वाहन, जो यथाक्रम नीचे दिए गए हैं, को भेजकर संपर्क स्थापित करेगा :

(i) अकेला इंजन,

(ii) गाड़ी इंजन,

(iii) मोटर ट्राली/टॉवर वैगन, जिसके साथ गार्ड भी जाएगा अथवा कार्यरत स्टेशन मास्टर को छोड़कर किसी अन्य स्टेशन मास्टर को भेज कर ,

(iv) ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली, जिसके साथ कोई गार्ड जाएगा अथवा कार्यरत स्टेशन मास्टर को छोड़कर किसी अन्य स्टेशन मास्टर को भेज कर,

(v) डीजल कार/रेल मोटर कार/विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) रैक, यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सभी यात्री गाड़ी से उतर गये हैं,

- (3) अकेला इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्राली/टॉवर वैगन/ट्राली/सायकिल ट्राली/मोपेड ट्राली/डीजल कार/रेल मोटर कार/ई एम यू रैक को प्रभावित ब्लाक खण्ड में संचार व्यवस्था चालू करने के लिए भेजने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर, लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को इस कार्य के लिए भेजे जाने की परिस्थितियों से अवगत कराएगा और भेजे जाने का उद्देश्य भी समझा देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि संचार व्यवस्था को चालू करने वाले लोको पायलट /मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर पूर्ण संचार भंग होने पर इकहरी लाइन पर गाड़ियों के कार्य-संचालन संबंधी नियमों से पूर्ण अवगत हो गए हैं। यदि लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर जिन्हें संचार व्यवस्था चालू करने के लिये भेजा जाना है, पूर्ण संचार भंग होने पर इकहरी लाइन पर गाड़ियों के कार्य संचालन संबंधी नियमों से अनभिज्ञ हैं तो कार्यरत स्टेशन मास्टर इन कर्मचारियों को इन नियमों की जानकारी देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर “लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने का प्राधिकार” फार्म पर लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर का स्याही से लिखित हस्ताक्षर प्राप्त कर लेगा कि भेजे जाने वाले कर्मचारी परिस्थितियों तथा भेजे जाने के प्रयोजन एवं इकहरी लाइन पर पूर्ण संचार भंग के दौरान गाड़ियों के कार्य संचालन संबंधी नियमों को भलीभांति जानते हैं। टीवी 602

- (4.1) अकेला इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्राली/टॉवर वैगन/ट्राली/सायकिल ट्राली/मोपेड ट्राली/डीजल कार/रेल मोटर कार/ई एम यू रैक को भेजने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर, संचार व्यवस्था चालू करने के लिए भेजे जाने वाले लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को निम्नांकित कागजात सुपुर्द करेगा :

(i) निर्धारित फार्म पर “लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने का प्राधिकार”। टीवी 602

(ii) प्रभावित ब्लाक खंड से होकर गुजरने वाले, जैसा कि पैरा 2 में निर्दिष्ट किया गया है, इंजन/स्वचालित वाहन को अधिकतम गति-उल्लिखित किया गया एक सतर्कता आदेश ।

(iii) अंतिम रोक सिग्नल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये एक प्राधिकार बशर्ते कि स्टेशन पर अंतिम रोक सिग्नल हो ।

- (iv) प्रभावित ब्लाक खंड के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक लाइन क्लियर पूछताछ संदेश, जिसमें उसके स्टेशन को भेजे जाने वाली प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये लाइन क्लियर मांगा जाए।
 - (v) प्रभावित ब्लाक खंड के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश देकर उसे निम्नांकित के लिए अनुमति दी जाएगी।:-
 - (क) या तो अकेला इंजन या किसी गाड़ी से संलग्न अथवा किसी इंजन से जुड़े हुए अकेला इंजन/गाड़ी इंजन को वापस भेजना जो कि उसके स्टेशन पर रवानगी के लिए प्रतीक्षारत हों, अथवा
 - (ख) टावर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/ई.एम.यू. रैक जो स्वतः चलायमान हो , को वापस भेजने, अथवा
 - (ग) मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली या जो स्वतः चालित हो रही हों अथवा किसी गाड़ी में लदी हों, को वापस भेजना, जो उसके स्टेशन पर प्रतीक्षारत हों।
- 4.2. प्रभावित ब्लाक सेक्शन से होकर भेजी जाने वाली गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर मांगने के लिये "लाइन क्लियर पूछताछ संदेश" और इंजनों अथवा स्वनोदित वाहनों द्वारा अथवा पैरा 2 में निर्दिष्ट अन्य वाहन, जैसा भी मामला हो, की वापसी यात्रा के लिए "सशर्त लाइन क्लियर संदेश, जैसा भी मामला हो , उन लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर के जरिए तार फार्म पर लिखित रूप में दिया जाएगा, जो संचालन व्यवस्था चालू करने के लिए जाने वाले हो और इन संदेशों को "लाइन क्लियर बही" में भी दर्ज कर दिया जायेगा:-

(i) लाइन क्लियर पूछताछ संदेश निम्न प्रकार से लिख जायेगा-

सं. की वापसी पर
 लाइन क्लियर मानी जाएगी और आगे जाने के लिए रुकी गाड़ी संख्या
 के लिये लाइन को क्लियर रखी जायेगी।

' संदेश तैयार करते समय इंजन को ब्यौरा, चाहे वह अकेला या किसी गाड़ी के साथ जुड़ा हो अथवा अन्य इंजन/टावर वैगन/डीजन कार/ रेल मोटर कार/ ई एम यू रैक/ मोटर ट्राली अथवा स्वचालित ट्राली या सायकिल ट्राली या मोपेड ट्राली अथवा किसी गाड़ी पर लदी ट्राली, जो भी प्रयोजनीय हो, सही-सही भरा जाना चाहिए।

(ii) इंजन या स्वचालित वाहन अथवा अन्य वाहन, जैसा कि उपनियम 2 में निर्दिष्ट किया गया है, कि वापसी यात्रा के लिए सशर्त लाइन क्लियर संदेश निम्नांकित रूप में तैयार किया जाएगा :-

सं. गाड़ी/इंजन
आपके यहां पहुँचने पर लाइन क्लियर मानी जाएगी और के लिए क्लियर रखी जाए।
 प्राइवेट नम्बर (अंकों और शब्दों दोनों में लिखा जाएगा)

* इंजन/टावर माल डिब्बे/ डीजल कार/ रेल मोटर कार/ ई एम यू रैक / मोटर ट्राली / ट्राली/ साइकिल ट्राली / मोपेड ट्राली का ब्यौरा, जो भी प्रयोजनीय हो, सही-सही भरा जाएगा।

**संदेश तैयार करते समय इंजन का ब्यौरा, चाहे वह अकेला हो या किसी गाड़ी के साथ जुड़ा हो अथवा किसी अन्य इंजन/टावर माल डिब्बे/डीजल कार/ रेल मोटर कार/ ई एम यू रैक / मोटर ट्राली / ट्राली/ साइकिल ट्राली / मोपेड ट्राली जो स्वयं संचालित हो अथवा किसी गाड़ी में लदी हो, जो भी प्रयोजनीय हो, सही-सही भर दिया जाना चाहिए।

- 4.3 सिंगल लाइन सेक्शन में संचार के पूर्णतः ठप्प हो जाने पर संचार व्यवस्था चालू करने के लिए प्राधिकार प्राप्त होने पर ड्राइवर/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर के प्राप्त होने पर मूल तथा प्रतिपन्नी पर इस बात के लिए कि उसके संदेशों से अवगत है, से हस्ताक्षर करेंगे।
- 4.4 यदि किसी अकेला इंजन और ब्रेकयान को अगले ब्लॉक स्टेशन तक भेजना हो और उसके बाद अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुंचने तक अपनी यात्रा चालू रखें और ऐसा संचार के पूर्णतः ठप्प होने के बाद संचार को चालू करने के लिए प्राधिकार दिया गया हो तो प्रपत्र पर लाइन क्लियर संदेश तथा सशर्त लाइन क्लियर संदेश को काट दिया जाना चाहिए। ऐसे इंजन अथवा इंजन व ब्रेकयान को वापसी यात्रा के लिए लाइन क्लियर पूछताछ संदेश और सशर्त लाइन क्लियर संदेश दिया जाएगा। ऐसे इंजन अथवा इंजन व ब्रेकयान के लिए, जहां आवश्यक होगा, उपनियम 4.1 (i) (ii) व (iii) में उल्लिखित के अनुसार में निर्दिष्ट अनुसार केवल “अंतिम रोक सिगनल को “आन स्थिति” में पास करने का प्राधिकार” जारी किया जाएगा। यदि किसी अन्य अकेला इंजन अथवा दूसरे इंजन और ब्रेकयान को ऐसी दिशा में भेजना आवश्यक हो तो उसे भेजने के पूर्व कम से कम 30 मिनट की अवधि समाप्त हो जानी चाहिए।
- 4.5 इकहरी लाइन सेक्शन पर किसी इंजन अथवा स्वचालित वाहन या अन्य वाहन को “लाइन क्लियर के बिना प्रस्थान प्राधिकार” पर अगले स्टेशन तक जाने की अनुमति देते समय अंतिम रोक सिगनल आफ नहीं किया जाएगा।
- 5 लाइन क्लियर पूछताछ संदेश के आधार पर संचार व्यवस्था चालू करने के लिए किसी इंजन अथवा स्वचालित वाहन या अन्य वाहन को अगले स्टेशन पर भेजने के बाद तथा इंजन अथवा स्वचालित वाहन या अन्य वाहन के वापसी यात्रा के लिए अगले स्टेशन को एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश देने के बाद किसी भी अन्य गाड़ी अथवा इंजन या स्वचालित वाहन या किसी अन्य वाहन को स्टेशन छोड़ने और उसी दिशा में जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि संचार व्यवस्था को चालू करने के लिए भेजा गया इंजन अथवा स्वचालित या अन्य वाहन वापस नहीं आ जाता। फिर भी, किसी इंजीनियरी अधिकारी को अपनी पुश ट्राली पर अपना काम करने के लिए उस खण्ड पर जाने की मनाही नहीं है, जिस पर पुश ट्रालियां लाइन क्लियर के बिना चलाई जाती हैं।
6. “बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने का प्राधिकार” पर जाने वाला इंजन अथवा (क) स्वचालित वाहन या अन्य वाहन दिन के समय प्रतिघंटे 15 कि. मी. की अधिकतम गति, जबकि दृश्यता साफ हो और रात के समय, जब दृश्यता अवरोध हो, 10 घंटे प्रति कि.मी. की गति से आगे बढ़ेंगे और सुविधानुसार इंजन की सीटी अथवा स्वचालित वाहन में लगे हार्न का मुख्य रूप से प्रयोग करेंगे। घने, तूफानी मौसम कोहरेदार या तूफानी मौसम या धूलभरी आंधी आदि के समय, जब दृश्यता अस्पष्ट हो, “बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने का प्राधिकार” पर आगे जाने वाला इंजन बढ़ेंगे और इंजन की सीटी अथवा स्वचालित वाहन में लगे हार्न का बार-बार प्रयोग करेंगे

और दो व्यक्तियों द्वारा जिनमें से एक लाल बत्ती और दूसरा त्वरित प्रयोग के लिए कोहरा सब सिगनल लेते हुए पर्याप्त दूरी रखते हुए आगे ले जायेंगे। सामान्यतः स्टेशन मास्टर इन दो व्यक्तियों में से एक व्यक्ति चौथी श्रेणी से और दूसरा इंजन कर्मिंदल से नियुक्त अथवा उस व्यक्ति को नियुक्त करेगा, जिसके मोटर ट्राली/ट्राली/सायकिल ट्राली/मोपेड ट्राली का उपयोग किया जा रहा है। एक व्यक्ति द्वारा सम्हाले जाने वाले स्वचालित वाहन के लिए इन दोनों व्यक्तियों की व्यवस्था स्टेशन मास्टर ही करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर इन दोनों व्यक्तियों को ड्राइवर/मोटरमैन/गार्ड/स्वचालित वाहन अथवा अगले स्टेशन पर भेजे जाने वाले अन्य वाहन के प्रभारी स्टेशन मास्टर के समक्ष, उनकी ड्यूटी के संबंध में समझा देगा और स्वयं यह संतोष कर लेगा कि दोनों अपनी ड्यूटी के संबंध में समझ गए हैं।

(ख) किसी सुरंग में, दिन हो या रात, कभी भी तब तक प्रवेश नहीं किया जाएगा जब तक कि ड्राइवर, मोटरमैन/स्टेशन मास्टर/गार्ड द्वारा यह सुनिश्चित न हो जाए कि सुरंग साफ है। इस संबंध में कोई संदेह हो तो हाथ-सिगनल और पटाखों से सज्जित किसी रेल कर्मचारी को भेज कर इंजन अथवा अन्य वाहन आदि को चलाया जाएगा। सुरंग में प्रवेश करने के पूर्व हेड-लाइट, बगल व पिछली बत्तियां तथा अन्य बत्तियां भी (जहां लगाई गई हों) जला दी जायेंगी।

(ग) लाइन के सबसे बाहरी सम्मुख कांटे के आगे तक किसी प्रकार का अवरोध तब तक नहीं होने दिया जाएगा, जब तक कि इंजन/टॉवर माल डिब्बा/डीजल कार/रेल मोटर कार/ई.एम.यू. रोक/मोटर ट्राली/सायकिल ट्राली/मोपेड ट्राली वापस नहीं आ जाते ।

7. किसी इंजन/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन “बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने के प्राधिकार” पर आगे जाने और दूसरी छोर से भेजे गये इंजन/स्वचालित वाहन या अन्य वाहन के साथ बीच खंड में मिलने पर ड्राइवर/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर, जैसा भी मामला हो, गाड़ी के महत्व को ध्यान में रखते हुए जिसके लिए वे लाइन क्लियर लेने के लिए आगे बढ़ रहे हैं। निकटतम स्टेशन से उसकी दूरी, ढलान, कैच साइडिंग के होने आदि को देखकर यह विनिश्चय करेंगे कि दोनों स्टेशन में से किस स्टेशन पर इंजन/स्वचालित वाहन/वाहनों को ले जाया जाए। यदि संभव हो तो इंजन या स्वचालित वाहनों को आगे बढ़ने के पूर्व जोड़ (युग्मित) दिया जाएगा। यदि इंजन/स्वचालित वाहनों को युग्मित न किया जा सके तो उन्हें पर्याप्त दूरी रखते हुए सुरक्षित चाल से ले जाया जाएगा। मोटर ट्राली/पुश ट्राली/सायकिल ट्राली/मोपेड ट्राली के किसी इंजन और ब्रेकयान/डीजल कार/रेल मोटर कार/ई.एम.यू. रोक के साथ मिलने पर मोटर पर मोटर ट्राली/पुश ट्राली/सायकिल ट्राली/मोपेड ट्राली को, यदि संभव हो, ब्रेकयान/डीजल कार/रेल मोटर कार/ई.एम.यू. रोक पर लाद दिया जाना चाहिए।

8. जिस स्टेशन के लिए इंजन/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन स्वः अथवा उसी प्रकार के किसी अन्य वाहन के साथ जुड़कर या अलग-अलग परिचालित हो रहे हों, उस स्टेशन के दिखाई पड़ने पर अगला इंजन/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन को स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के बाहर (अर्थात् के पीछे) रोक दिया जायेगा। इंजन/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन आगे जाने वाला इंजन/स्वचालित वाहन/अन्य

वाहन के पीछे सुरक्षित दूरी पर खड़ा रहेगा।

स्टेशन मास्टर को, प्रथम रोक सिगनल के बाहर रुके वाहनों के संबंध में इंजन-सीटी/स्वचालित वाहन के हार्न यदि लगाया गया हो, अथवा यदि आवश्यक हो तो किसी आदमी को भेजकर सूचित किया जाएगा। वे स्टेशन में तब तक नहीं प्रवेश करेंगे जब तक स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसा करने के लिए या तो संबंधित सिगनलों को "आफ" (झुकाकर) करके अथवा अन्य तरीके के अनुमति नहीं दे दी जाती।

9. जब इंजन या इंजनों/स्वचालित वाहन या स्वचालित वाहनों/अन्य वाहन या वाहनों को किसी स्टेशन में स्वीकार कर लिया जाए तो "बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने के प्राधिकार" लाइन क्लियर पूछताछ संदेश और सशर्त लाइन क्लियर संदेश, वापसी यात्रा के लिये दिए जाने वाले लाइन क्लियर कार्यरत स्टेशन मास्टर को दिया जाएगा जो इन कागजातों को अपनी वैयक्तिक अभिरक्षा में रखेगा और अपनी लाइन क्लियर बही में लाइन क्लियर पूछताछ संदेश और सशर्त लाइन क्लियर संदेश को दर्ज कर देगा, वापसी यात्रा के लिये सशर्त लाइन क्लियर संदेश के प्राधिकार पर कार्यरत स्टेशन मास्टर एक सशर्त लाइन क्लियर टिकट तैयार करेगा और इसे ड्राइवर/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर देगा ताकि वे ब्लॉक स्टेशन पर वापस जा सके जहां से वह इंजन (अकेला या किसी गाड़ी के साथ संलग्न अथवा अन्य इंजन या स्वचालित वाहन यदि वह उसी दिशा में आगे बढ़ने के लिए प्रतीक्षारत हो) स्वचालित वाहन/अन्य वाहन के साथ आया था।
10. इंजन/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन के अगले स्टेशन पर बिना पहुँचे ही उस स्टेशन पर जहां से भेजा गया था, वापस आने के मामले में जारी करने वाले स्टेशन का कार्यरत स्टेशन मास्टर वापसी यात्रा के लिए "बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने के प्राधिकार" लाइन क्लियर पूछताछ संदेश और सशर्त लाइन क्लियर संदेश, वापस ले लेगा और उसे रद्द कर देगा, मूलरूप से की गई प्रविष्टियां भी रद्द कर दी जाएगी।
11. कार्यरत स्टेशन मास्टर, वापसी यात्रा के लिये इंजन चाहे अकेला हो अथवा किसी गाड़ी के साथ संलग्न/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन को भेजने के पूर्व ड्राइवर/गार्ड/स्टेशन मास्टर को, दूसरे छोर के स्टेशन पर छूटने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी को लाइन क्लियर देने हेतु लाइन क्लियर पूछताछ संदेश के लिए, सशर्त लाइन क्लियर उत्तर संदेश सुपुर्द कर देगा ताकि इंजन, अकेला अथवा गाड़ी के साथ संलग्न/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन के स्टेशन पर पूर्ण आगमन के बाद इसे छोड़ा जा सके। (टी/एफ 602)
12. सशर्त लाइन क्लियर उत्तर संदेश निम्नलिखित रूप में तैयार किया जाएगा :-

(टी/एफ 602)

संदेश संख्या.....

इंजन सहित आगमन से संबंधित आपका संदेश सं. /स्वचालित वाहन सं.
.....

की स्थिति में निम्नलिखित गाड़ियों के लिए आपका लाइन क्लियर रहेगा और रखा

जाएगा !

- (i) गाड़ी सं. प्राइवेट सं. . (शब्दों में)..... (अंको में)
- (ii) गाड़ी सं. प्राइवेट सं. . (शब्दों में)..... (अंको में)
- (iii) गाड़ी सं. प्राइवेट सं. . (शब्दों में)..... (अंको में)
- (iv) गाड़ी सं. प्राइवेट सं. . (शब्दों में)..... (अंको में)

* जो लागू न हो उसे काट दें ।

इंजन का व्यौरा चाहे अकेला वापस आ रहा हो या किसी गाड़ी के साथ संलग्न अथवा अन्य इंजन के साथ संलग्न टावर माल डिब्बे/डीजल कार/रेल मोटर कार/ई.एम.यू. रिक/मोटर ट्राली या ट्राली/साइकिल ट्राली या मोपेड ट्राली स्वतः चल रही हो अथवा किसी गाड़ी में लदी हो संदेश तैयार करते समय जो भी प्रयोजनीय हो, सही-सही भरा जाएगा।

13. वापसी यात्रा के समय इंजन चाहे अकेला हो अथवा किसी गाड़ी के साथ संलग्न/डीजल कार/रेल मोटर कार/ई.एम.यू रिक/मोटर ट्राली से लदी गाड़ी/पुश ट्राली/मोपेड ट्राली संचालन समय सारणी में दी गई चल सीमा एवं अन्य संबंधित नियमों का पालन करते हुए अपनी निर्धारित चाल से परिचालित होगा। मोटर ट्राली /पुश ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली जो स्वयं वापस आ रही हो लाइन क्लियर पर उल्लिखित गति से नियमों का पालन करते हुए अपनी सामान्य गति से चलेंगी।
14. स्टेशन पर पहुंचते समय इंजन चाहे अकेला हो या किसी गाड़ी के साथ संलग्न/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन को पुनः स्टेशन के प्रथम रोक सिग्नल के बाद (अर्थात् के पीछे) रोक दिया जायेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर के अनुदेशों द्वारा मार्गदर्शन किया जाएगा जो इन्हें स्वीकार करने के लिए संबंधित सिग्नलों को “आफ” कर देगा अथवा कोई अन्य तरीका अपनाएगा।
15. स्टेशन पर पहुँचने के बाद सशर्त लाइन क्लियर उत्तर संदेश स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर दिया जाएगा, जो इसे लाइन क्लियर संदेश बही में दर्ज कर देगा और इस प्राधिकार के आधार पर रुकी गाड़ी के लिए एक सशर्त लाइन क्लियर टिकट जारी करेगा।
16. यदि दोनों दिशाओं से गाड़ियों का आना-जाना समान रूप से हो रहा हो तो प्रत्येक आगे जाने वाली गाड़ियों के लिए पूछताछ और सशर्त लाइन क्लियर संदेश टीजी 602 या टीएच 602 पिछली गाड़ी के गार्ड द्वारा भेजा जाएगा। टीइ 602 या टीएफ 602
17. सभी गाड़ियों, इंजनों, ट्रालियों आदि जो उपर्युक्त नियम के अन्तर्गत आवागमन कर रही हों, के आगमन और प्रस्थान समय को लाइन क्लियर पूछताछ और उत्तर पुस्तिका में सावधानीपूर्वक दर्ज किया जाना चाहिए, और इसे “बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने के प्राधिकार” के अधपन्नी पर तथा गाड़ी रजिस्टर बही में भी रिकार्ड किया जाना चाहिए। टीवी 602
18. यदि अवरोधित खंड के एक छोर के स्टेशन मास्टर को एक ही दिशा में एक से अधिक गाड़ी को भेजना हो, जबकि विपरीत दिशा से सामान्यतः दूसरी गाड़ी आने की

संभावना हो, तो वह ऐसी स्थिति में किसी गाड़ी के सर्वप्रथम उपलब्ध होने वाले इंजन को “लाइन क्लियर” प्राप्त करने के लिए भेजेगा जो केवल उसी गाड़ी के लिए नहीं होगी बल्कि उसके स्टेशन पर रुकी हुई या आने वाली सभी गाड़ियों के लिए उपलब्ध होगा। लाइन क्लियर पूछताछ संदेश में यह उल्लिखित रहेगा कि बाद वाली गाड़ियाँ/ गाड़ियों के लिए लाइन क्लियर के प्राधिकार पर पहली गाड़ी के जाने के बाद भेजी जाएगी। उस लाइन क्लियर संदेश पर यह भी पृष्ठांकित कर दिया जाएगा कि प्रथम गाड़ी पहुंचने के 30 मिनट के अन्तराल पर जाएगी। स्टेशन मास्टर इसी प्रकार की सूचना गार्ड को भी लिखित रूप में दे देगा। दूसरी तथा बाद में अनुगमन करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को एक सतर्कता आदेश दिया जाएगा जिनमें सीधे जाने वाले मार्ग पर जब आगे की दृश्यता साफ हो, 25 कि.मी. प्रति घंटे की गति से और लाइन के किसी उस भाग पर जहां घुमाव, अवरोध, वर्षा, कुहरा अथवा, किसी अन्य कारणवश आगे की दृश्यता साफ न हो, 10 कि.मी. प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति से आगे बढ़ेगा, जब किसी दूसरे तथा बाद में जाने वाली गाड़ियों को भेजा जाए, तो जाने वाली अंतिम गाड़ी का विवरण उसके समय और प्रस्थान समय के साथ लाइन क्लियर पर पृष्ठांकित कर लिया जाएगा और उस पर बाद में जाने वाली गाड़ियों का ब्यौरा भी उल्लिखित करना चाहिए। इस क्रम की अंतिम गाड़ी के लाइन क्लियर में पीछे वाली गाड़ी का ब्यौरा उसके प्रस्थान समय के साथ पृष्ठांकित होना चाहिए। इस कार्यविधि को अपनाते समय गार्ड और ड्राइवरों को अनुदेशित कर दिया जाना चाहिए कि ये कड़ी निगरानी रखते हुए और किसी भी अवरोध के लिए शीघ्र रुकने के लिए तैयार रहते हुए आगे बढ़ें।

19. जब कोई गाड़ी ब्लाक खंड में खड़ी हो तो गार्ड शीघ्र ही पीछे की तरफ हाथ खतरे का सिगनल हैंड डेंजर सिगनल प्रदर्शित करेगा और यह जांच कर देखेगा कि पिछला बोर्ड अथवा पिछली बत्ती ठीक-ठीक प्रदर्शित की गई है। यदि किसी दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा अन्य अपवादित कारणों के कारण गाड़ी रुकी हुई हो और आगे न जा सकती हो तो ड्राइवर, गार्ड को इस तथ्य से अवगत कराने के लिए चार बार घंटी बजाएगा। इसके बाद गार्ड गाड़ी का बचाव करने के लिये कार्रवाई करेगा और गाड़ी के पिछले भाग से 250 मीटर पर एक पटाखा रख देगा और गाड़ी से 500 मीटर की दूरी तक दस-दस 10 मीटर पर दो पटाखे रखकर गाड़ी का बचाव करेगा चाहे गेज कुछ भी हो। यदि कोई गाड़ी सिगनलों के बाहर खड़ी हो जाए और यदि अधिक विलम्ब हो जाए अथवा दस मिनट से अधिक विलम्ब होने की संभावना हो तो उसका बचाव भी इस प्रकार किया जाएगा, गार्ड की अनुपस्थिति में गाड़ी के बचाव की ड्यूटी ड्राइवर की होगी।
20. जब गाड़ियां एक दूसरे का अनुगमन कर रही हो तो किसी भी गाड़ी को पीछे नहीं हटाया जाएगा। अपवादित परिस्थितियों में जब किसी गाड़ी को पीछे हटाना अपरिहार्य हो जाए तो गाड़ी को 250 मीटर पर एक पटाखा रखकर गाड़ी का बचाव करते हुए तथा गाड़ी के पीछे जाने वाले स्थल तक 500 मीटर तक दस-दस मीटर पर दो पटाखे रखकर यात्रा को पीछे किया जा सकता है।
21. गाड़ियां इस पद्धति के आधार पर तब तक चलाई जाती रहेगी जब तक कि उपनियम 1 में उल्लिखित संचार साधनों में किसी एक साधन को सक्षम प्राधिकारी द्वारा पुनः

शुरू न कर दिया जाए।

22. संचार साधनों में से किसी एक साधन को लागू कर दिया जाए तो स्टेशन मास्टर को चाहिए कि निम्नांकित फार्म पर खंड के दूसरी छोर के स्टेशन मास्टर को एक संदेश भेज दे :-

प्रेषक : स्टेशन मास्टर

प्राप्तकर्ता :

सं. गाड़ी (संख्या व विवरण)..... बजे पूर्ण रूप से पहुंच गई ।

अंतिम गाड़ी (संख्या और विवरण) आपके स्टेशन पर भेजी गई है। गाड़ियों का सशर्त लाइन क्लियर कार्य संचालन रद्द कर दें। के जरिए लाइन क्लियर प्राप्त की जाएगी। पावती भेजें प्राइवेट संख्या (शब्दों में अंकों में)

उपर्युक्त संदेश के प्राप्त होने पर खंड के दूसरी छोर का स्टेशन मास्टर निम्नांकित फार्म पर पावती भेजेगा :-

प्रेषक : स्टेशन मास्टर
मास्टर

प्राप्तकर्ता : स्टेशन

सं. आपकी संख्या.....समझा गया कि गाड़ी (संख्या और विवरण) जो मेरे स्टेशन से छूटने वाली अंतिम गाड़ी थी, आपके स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुंच गई है। गाड़ी सं..... जो आपके स्टेशन से छोड़ी गई थी, मेरे स्टेशन पर बजे पूर्णतया पहुंच गई है। गाड़ियों का सशर्त लाइन क्लियर कार्य संचालन गाड़ी संख्या-पूर्णतया पहुंचने के बाद शीघ्र रद्द किया जा रहा है/रद्द कर किया जाएगा। के जरिये अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा।

प्राइवेट नं0(शब्दों में अंकों में)

23. लाइन क्लियर पुनस्थापित किए गए संचार साधनों के जरिए तब तक प्राप्त नहीं किया जाएगा अथवा दिया जाएगा, जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टर संतुष्ट नहीं हो जाते हैं कि उनके स्टेशन से भेजी गई सभी गाड़ियां तथा इंजन आदि दूसरे स्टेशन पर पूर्णतया पहुंच गए हैं। नियम 2 में निर्दिष्ट "बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने के प्राधिकार" के अन्तर्गत अकेला इंजन/स्वचालित वाहन/किसी अन्य वाहन के प्रस्थान के शीघ्र बाद ही यदि संचार साधनों को पुनस्थापित कर दिया जाए, फिर भी सामान्य कार्य संचालन पुनः शुरू तब तक नहीं किया जाएगा, जब तक कि अकेला इंजन/स्वचालित वाहन/कोई अन्य वाहन अगले स्टेशन पर न पहुंच जाये और दोनों स्टेशन मास्टरों को प्राइवेट संख्याओं का आदान-प्रदान करके इस बात का संतुष्टि न हो जाये कि खंड पर कोई अकेला इंजन/स्वचालित वाहन/कोई अन्य वाहन नहीं है।

इसके बाद इस आशय की सूचना सेक्शन नियंत्रक को भी नियंत्रित खंडों पर दी जाएगी बशर्ते कि सेक्शन नियंत्रक के साथ संचार व्यवस्था पुनःस्थापित कर ली गई हो और सामान्य कार्य संचालन पुनः आरम्भ कर दिया हो, यदि सेक्शन नियंत्रक के साथ तथा दोनों स्टेशनों के बीच संचार पुनःस्थापित न हो गया हो, तो सेक्शन नियंत्रक को शीघ्र ही इस स्थिति से अवगत कराया जायेगा कि उसके साथ संचार व्यवस्था पुनःस्थापित हो गई है।

24. उन खंडों पर जहाँ पूर्णतया संचार भंग हो गई थी, सेक्शन का परिवहन निरीक्षक स्टेशन से गुजरने वाली गाड़ियों के अभिलेखों की छानबीन करेगा और संचार व्यवस्था के पुनः आरम्भ होने के सात दिनों के भीतर मंडल रेल प्रबंधक को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

सहायक नियम 6.02.05 पूर्ण ब्लॉक पद्धति में ब्लॉक टिकट के प्राधिकार/बाधित ब्लॉक सेक्शन में राहत इंजन/गाड़ी के लिए आगे बढ़ने के प्राधिकार पर बाध्य की स्थिति में अवरुद्ध लाइन पर गाड़ियों के कार्य करने के लिए नियम और विनियम(टी/ए 602) –

- (क) बाधा हटाई जाने तक गाड़ियां, यदि अपेक्षित हो तो ब्लॉक टिकट (टी/ए 602) पर बाधित लाइन पर बाधा स्थल तक चलाई जाएगी। ब्लॉक टिकट जिसपर साफ-साफ लिखा होना चाहिए कि गाड़ी वापस आएगी या परवर्ती गाड़ी (गाड़ियों) के आने और वापसी तक बाधा स्थल पर प्रतीक्षा करती रहेगी या अगले स्टेशन के लिए रवाना होगी।
- (i) ब्लॉक टिकट पर किसी गाड़ी को रवाना करने के बाद जब तक (i) आने वाली पूर्ववर्ती ब्लॉक टिकट एकत्र और रद्द न किया जाए) या (ii) इस सूचना के साथ कि परवर्ती गाड़ी के अवरोध स्थल तक पहुँचने/प्रतीक्षा करने का आवश्यक पृष्ठांकन पूर्ववर्ती ब्लॉक टिकट पर या (iii) पूर्ववर्ती गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त या अचल न हुई हो या (iv) घटना स्थल का कार्य प्रभारी द्वारा पूर्ववर्ती गाड़ी के लोको पायलट से ब्लॉक टिकट प्राप्त किया जाए और अगली गाड़ी के आगमन तक उसे अपनी अभिरक्षा में रखेंगी और इस प्रकार एकत्र किए गए ब्लॉक टिकट का क्रमांक स्थल पर लगे टेलीफोन पर उद्धृत करते हुए इस बात का आश्वासन देगा।
- (ii) अवरोध स्थल पर भेजी गई गाड़ियों की सुरक्षा सा.नि. 6.02.03 के उपनियम में बताए गए निर्देशों के अनुसार की जाएगी। ब्लॉक टिकट प्राधिकार पर चल रही गाड़ी या इंजन की गति दिन में किसी भी हालत में जब दृश्यता अच्छी हो, 15 कि.मी./घंटा और रात में जब 800 मीटर तक साफ दिखाई न देने पर 10 कि.मी./घंटा होगी। इंजन की सीटी बार-बार बजाई जाएगी।
- (iii) यदि दो स्टेशनों के बीच दुर्घटना होने की वजह से अवरोध होता है और यह एक दिन या उससे अधिक समय के लिए रहता है तो दुर्घटना स्थल पर लाइन क्लियर देने की ड्यूटी के लिए एक सहायक स्टेशन मास्टर की तैनाती की जा सकती है। इस स्थिति में प्राधिकृत अधिकारी की मंजूरी लेकर उस समय स्टेशन और दुर्घटना स्थल के बीच गाड़ियाँ चलाई जाएगी।

- (iv) दो लगातार ब्लॉक स्टेशनों के बीच किसी बाधा के कारण गाड़ियों की निर्बाध आवाजाही प्रभावित होने की स्थिति में सभी विवरण मुख्य परिचालन प्रबंधक, मंडल परिचालन प्रबंधक, मंडल परिवहन निरीक्षक और प्रभावित सेक्शन के संबद्ध स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों तथा दुर्घटना की रिपोर्टिंग से संबद्ध नियमों के अनुसार अन्य सर्वसंबंधित को तार द्वारा अवश्य सूचित किया जाए। यदि बाह्य ऊपरी बिजली उपस्कर में किसी गड़बड़ी के कारण हुई हो तो सहायक बिजली इंजीनियर, मंडल बिजली इंजीनियर(कर्षण वितरण), कर्षण फोरमैन, कर्षण शक्ति नियंत्रक को भी तुरंत सूचित किया जाए।
- (v) प्रत्येक गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट ब्लॉक टिकट के प्राधिकार पर गाड़ी रवाना करने से ठीक पहले उस गाड़ी का ब्लॉक टिकट बुक की जाँच करके स्वयं संतुष्ट होंगे जो सेक्शन में पहले से पड़ी गाड़ियों और ऐसी गाड़ियों के लोको पायलट और गार्ड को दिए गए अनुदेशों का, आगे बढ़ने से पहले स्वयं समाधान करेगा।
- (ख) ब्लॉक टिकट (टी/ए 602) प्राधिकार पर अवरुद्ध लाइन पर गाड़ियों को चलने की अनुमति देने के पहले निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी।
- (i) स्टेशन मास्टर अवरोध की खबर प्राप्त होते ही सर्वप्रथम अवरुद्ध सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित फॉर्म में संदेश भेजेगा।

प्रेषक : स्टेशन मास्टर, प्राप्तकर्ता : स्टेशन मास्टर

स्टेशन 'बी'

स्टेशन 'ए'

कि.मी. पर(यहाँ अवरोध का कारण लिखें) के कारण स्टेशन और के बीच गाड़ियों की निर्बाध आवाजाही बाधित हुई है। आपकी सहमति मिलने पर मैं पूर्ण/स्वचालित ब्लॉक पद्धति बंद ब्लॉक टिकटों पर (निलंबित कर दूँगा और स्टेशन (ए) और किमी के बीच गाड़ियाँ चलाऊँगा।

टिप्पणी

जब घटनास्थल की सटीक जानकारी न हो तब किलो मीटर के लिए अवरोध स्थल लिखें

- (ii) जब तक स्टेशन मास्टर 'बी' को सूचना प्राप्त न हो जाए कि वह उस लाइन पर कार्य-प्रणाली (पूर्ण/स्वचालित) का निलंबन सही सिद्ध करेगा या असहमति का सुझाव देगा, तो वह स्टेशन मास्टर 'ए' से प्राप्त संदेश का उत्तर निम्नलिखित फॉर्म में देगा –

प्रेषक : स्टेशन मास्टर,

प्राप्तकर्ता : स्टेशन मास्टर

स्टेशन 'बी'

स्टेशन 'ए'

सं. ----- आपका दिनांक ----- का सं. -----
। मैं नोट करता हूँ कि ----- के कारण (यहाँ पर स्टेशन मास्टर 'ए' का संदेश में उल्लिखित कारण दुहराया जाए) स्टेशन ----- और ----- के बीच चल रही थ्रू ट्रेनें बाधित हैं और आपका प्रस्ताव है

कि स्टेशन ----- और ----- के बीच पूर्ण/स्वचालित ब्लॉक प्रणाली को निलंबन किया जाए और यदि आवश्यक हो तो स्टेशन (ए) और कि.मी. के बीच ब्लॉक टिकट ----- पर चल रही ट्रेनों के लिए सहमत हूँ और यदि आवश्यक हो तो स्टेशन (बी) और कि.मी. के बीच ब्लॉक टिकटों, प्राइवेट नंबरों ----- पर चल रही ट्रेनों के लिए सहमति दी जाएगी।

टिप्पणी : जब घटनास्थल की सटीक जानकारी न हो तब कि.मी. के स्थान पर अवरोध स्थल "लिखें"

(iii) ब्लॉक टिकटों पर अवरोध स्थल तक गाड़ियों का चालन तब तक शुरू न किया जाए जब तक दोनों स्टेशन मास्टरों की सहमति प्राप्त न हो जाए और इसे नीचे उपनियम (ड) के अधीन सतर्कता आदेश रजिस्टर और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज किया जाए।

(ग) अवरुद्ध सेक्शन के एक छोर का स्टेशन मास्टर, किसी गाड़ी को ब्लॉक टिकट पर आगे बढ़ने का आदेश देने के बाद, निम्नलिखित फॉर्म में एक संक्षिप्त संदेश द्वारा अवरुद्ध सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा:—

गाड़ी सं. (अप या डाउन) यहाँ से के आदेश सहित (यहाँ दिए गए आदेशों का उल्लेख करें) किमी पर अवरोध स्थल के लिए रवाना हो गयी है।

प्राइवेट नंबर..... जब गाड़ी लौटेगी तब वह उसी स्टेशन को एक संदेश जारी करेगा:—

गाड़ी सं. को मेरे संदेश सं. के अनुसार अवरोध स्थल की ओर जाने की अनुमति दी गई है जो बजे कार्य (यहाँ कार्य की प्रकृति का उल्लेख करें) पूरा होने के बाद, प्राइवेट नंबर वापस लौट आई है।

(घ)
(i) जब अवरोध का कारण हटा लिया जाए और निर्बाध यातायात बहाल करने का निर्णय लिया जाए, प्रभावित सेक्शन के किसी भी छोर का स्टेशन मास्टर नीचे खंड (vi) में बताई गई विधि के अनुसार दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर के साथ संदेश विनिमय करके ऐसा कर सकेगा, बशर्ते उसने निम्नानुसार लिखित आश्वासन प्राप्त किया हो:—

(क) यदि अवरोध/बाधा का कारण ट्रेन/इंजन की विफलता रही हो तो गार्ड और /या लोको पायलट से ब्लॉक टिकट पर्ची के पीछे उनके/उसके हस्ताक्षर से इस आशय का पृष्ठांकन करवाया जाए कि ट्रेन/इंजन पूरी तरह से आ गई/गया है और सेक्शन में कुछ छूटा नहीं है।

(ख) यदि बाधा का कारण दुर्घटना/ओएचई विफलता/ इंजी. ब्लॉक रहा हो तो

संबंधित रेलपथ निरीक्षक या एटीएफओ से यह आश्वासन लिया जाए कि लाइन गाड़ियों की सबाध या निर्बाध आवाजाही के लिए सुरक्षित है।

- (ii) ऊपर खंड (i) के उपखंड (ख) में उल्लिखित लिखित आश्वासन एक संदेशवाहक के जरिये नजदीकी या अधिक सुगम स्टेशन अथवा यहाँ उपलब्ध किसी गाड़ी/इंजन के लोको पायलट को भेजा जाएगा, बशर्ते ऐसे स्टेशन तक आवाजाही ब्लॉक टिकट पर किए गए पृष्ठांकन के अनुसार प्राधिकृत की गई हो। ऐसा पृष्ठांकन न होने पर कार्यस्थल प्रभारी यातायात पदाधिकारी फील्ड टेलीफोन पर उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर, जहाँ वह इंजन/गाड़ी भेजना चाहता है, प्राइवेट नंबर के साथ सहमति प्राप्त करेगा। इसके बाद वह अपने हस्ताक्षर और पदनाम से प्राप्त प्राइवेट नंबर उद्धृत करते हुए ब्लॉक टिकट और उचित पृष्ठांकन देकर लोको पायलट को ऐसे स्टेशन तक आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत करेगा।
- (iii) यदि बाधा स्थल पर एक से अधिक गाड़ी हो तो बाधा स्थल का यातायात पदाधिकारी गाड़ियों को एक साथ जोड़ने, यदि संभव हो, की व्यवस्था करेगा और स्वयं लोको पायलट को ऊपर खंड (ii) में उल्लिखित स्टेशन की ओर आगे बढ़ने का निर्देश देगा तथा इस बात का सम्यक ध्यान रखेगा कि अधिक महत्वपूर्ण गाड़ियों का न्यूनतम विलंब हो। अन्यथा गाड़ियाँ स्टेशन मास्टर द्वारा ब्लॉक टिकट पर किए गए पृष्ठांकन के अनुसार प्रत्येक दिशा से स्टेशन की ओर रवाना होंगी। तथापि, गाड़ियों को आगे बढ़ाने से प्रत्येक दिशा में जाने वाली गाड़ियों को जोड़कर एक गाड़ी में बदला जा सकता है। यदि यह जरूरी हो जाता है कि एक के बाद दूसरी गाड़ी को भेजा जाए तो पहली गाड़ी के 15 मिनट बाद दूसरी गाड़ी को भेजा जाएगा और जो प्रस्थान करने वाली गाड़ी है और परवर्ती गाड़ी की गति 8 कि.मी./घंटा से अधिक नहीं होगी।
- (iv) स्टेशन पर पहुँचने के बाद संबंधित गाड़ियों के ब्लॉक टिकट स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर दिए जाएंगे जो उन पर पहुँचने का समय और गाड़ी को पूर्णतः पहुँचना दर्शाएगा। गार्ड या लोको पायलट इस पर हस्ताक्षर करेगा/करेंगे।
- (v) स्टेशन मास्टर तब ब्लॉक टिकट (लोको पायलट की पन्नी) निरस्त करेगा और यदि यह उसके स्टेशन से जारी किया गया है, तो उसे संबंधित रिकार्ड पन्नी पर चिपका देगा। इस प्रकार एकत्रित ब्लॉक टिकट (टिकटें) यदि अन्य से जारी की गई तो वह इसे अपनी अभिरक्षा में रखेगा और निरसन और रिकॉर्ड के लिए जारीकर्ता स्टेशन मास्टर को भेजेगा।
- (vi) स्टेशन मास्टर कार्यकरण की सामान्य प्रणाली बहाल करने का प्रस्ताव भेजते समय निम्नलिखित प्रपत्र में संदेश भेजेगा:—

प्रेषक : स्टेशन मास्टर प्रति स्टेशन मास्टर
सं (कार्य प्रभारी का पदनाम) की सूचना के अनुसार लिखें)
भेज दिया गया/दिए गए। ट्रेन नं. (यहाँ प्रत्येक ट्रेन/इंजन की संख्या लिखें) यहाँ पूरी तरह से पहुँच गई है।

आपका ब्लॉक टिकट सं. यहाँ एकत्र की गई (यदि एकत्र किया गया है तो उल्लेख करें।) आपकी सहमति से ब्लॉक कार्यकरण की प्रणाली बहाल की जाएगी। प्राइवेट नंबर बाधित सेक्शन के दूसरे छोर का स्टेशन मास्टर, ऊपर दर्शाए गए संदेश की प्राप्ति पर निम्नलिखित फॉर्म में उत्तर देगा कि वह अपने रिकार्ड से संतुष्ट है कि सेक्शन में अब कोई और ट्रेन/इंजन नहीं है।

प्रेषक: स्टेशन मास्टर प्रति स्टेशन मास्टर
..

सं. आपकी सं. से यह समझा गया है कि किमी. पर बाधा हटा दी गई है। गाड़ी सं./इंजन सं..... (यहाँ प्रत्येक गाड़ी/इंजन की संख्या लिखें) रवाना कर दी गई/दिये गए। गाड़ी/इंजन सं. यहाँ पूर्णतः पहुँच चुकी है। आपका ब्लॉक टिकट सं..... यहाँ एकत्र किया गया है (यदि एकत्र किया है, तो इसका उल्लेख करें)
..और के बीच ब्लॉक सेक्शन क्लियर है। प्राइवेट नंबर
...के जरिये और के बीच ब्लॉक प्रणाली का कार्य बहाल कर दिया गया है। संबंधित स्टेशन मास्टर सभी संबंधित स्टेशनों को बाधा हटाए जाने का समय और सामान्य कार्यकरण बहाल करने के समय के बारे में तार द्वारा सूचित करेगा।

(ड) दो स्टेशनों के बीच तार/टेलीफोन संचार व्यवस्था बाधित होने की स्थिति में स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त/निशक्त होने की सूचना पाते ही ऊपर उपनियम (क) के खंड (i) के अधीन बताए गए निर्देशों के अनुसार ब्लॉक टिकट पर बाधा स्थल तक यदि आवश्यकतानुसार गाड़ी/इंजन भेजेगा तथापि वह द्रुततम संभावित साधनों द्वारा बाधित सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को संदेश द्वारा सूचना भेजेगा। बाधा का कारण हटते ही और संचार का साधन बहाल होते ही संबंधित स्टेशन मास्टर ऊपर उप-नियम (घ) के खंड (i), (v) और (vi) में वर्णित प्रक्रिया अपनाएगा।

(च) वरिष्ठ यातायात कर्मी की अनुपस्थिति में, नजदीकी स्टेशन का स्टेशन मास्टर बाधा स्थल की ओर जाएगा और वहाँ से बाधा स्थल के दोनों तरफ गाड़ियों की आवाजाही और घटनास्थल पर सामान्य कार्यकरण के लिए निर्देश जारी करेगा।

(छ) "दोहरी लाइन सेक्शन में, इकहरी लाइन का कार्य आरंभ करने के अलावा यदि किसी कारणवश यातायात की सामान्य दिशा के विपरीत इंजन या गाड़ी चलाना आवश्यक हो जाए तो जिस स्टेशन की ओर गाड़ी/इंजन को आगे बढ़ना है, उसे दर्शाते हुए सामान्य नियम 1.02(8) के अनुसार संबंध लाइन ब्लॉक पर दिया जाएगा। दूसरे छोर के स्टेशन के स्टेशन मास्टर से पावती प्राप्त करने के बाद गाड़ी चलाने को इच्छुक स्टेशन मास्टर ब्लॉक टिकट जारी करेगा। ब्लॉक टिकट के चेतावनी आदेश भाग पर निम्नलिखित ब्यौरे दिए जाएंगे:-

- (क) वर्तमान गति प्रतिबंध,
- (ख) लोको पायलट / गार्ड को अनुदेश
- (i) संभावित बाधा पर नजर रखना और तदनुसार कार्रवाई करना,
- (ii) पार्श्ववर्ती लाइन पर गाड़ी/बाधा की दशा का पता लगाना और अगले स्टेशन को लिखित रूप से सूचित करना।

लोको पायलट लिखित रूप में, जिस लाइन पर गाड़ी/इंजन ब्लॉक टिकट पर गुजर गई है, यह भी प्रमाणित करेगा कि इकहरी लाइन का कार्य शुरू करने के लिए सुरक्षित है। ऐसा प्रमाण-पत्र प्राप्त करने पर स्टेशन मास्टर सहा.नि. 6.02.01 में बताई गई प्रक्रिया के अधीन अस्थायी रूप से इकहरी लाइन का कार्य प्रारंभ करने के लिए कदम उठाएगा। दूसरे छोर के ब्लॉक सेक्शन का स्टेशन मास्टर ऊपर दर्शाए गए सा.नि. 1.02(8) के अनुसार संदेश की पावती देने के बाद प्रत्याशित गाड़ी के सबसे नजदीकी स्टेशन के छोर पर उसी लाइन के सबसे बाहरी काँटो से बाहर किसी प्रकार की बाधा की अनुमति नहीं देगा।

- (ii) गाड़ी की गति वही रहेगी जो नियम 6.02.05 के उप-नियम (क) के खंड (ii) विनिर्दिष्ट की गई है। लोको पायलट और गार्ड गाड़ी चालन के दौरान लाइन पर संभावित किसी बाधा को रोकने पर विशेष ध्यान देंगे।
- (iii) अगले स्टेशन पर गाड़ी/इंजन के आगमन के बाद स्टेशन मास्टर नियम 6.02.05 के उपनियम (घ) के खंड (क) के उप खंड (i), खंड (v) और (vi) में दी गई प्रक्रिया का अनुसरण करेगा।
- (iv) गाड़ी/इंजन की आवाजाही, ऊपर उप-नियम (छ) (i) में अनुमत, केवल एक गाड़ी/इंजन तक सीमित रहेगी और गाड़ी किसी भी हालत में, यात्री वहन नहीं करेगी।
- (ख) सहा. नि. 6.02.06 – बिजली संचार उपकरण की आंशिक बाधा/विफलता के दौरान गाड़ी संचालन के नियम और विनियम—

1. विभिन्न परिस्थितियों में ब्लॉक स्टेशनों के बीच गाड़ी चलाने के लिए नीचे बताई गई प्रक्रिया अपनाई जाएगी—

(क) ब्लॉक उपकरण या ट्रैक सर्किट या एक्सेल काउंटर्स की विफलता या निलंबन—

“लाइन क्लियर” ब्लॉक उपकरण से लगे टेलीफोन या स्टेशन से स्टेशन टेलीफोन (जहाँ उपलब्ध हो) पर पहचान संख्या और प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करके प्राप्त किया जाएगा।

ब्लॉक अपकरण या ट्रैक/सर्किट या एक्सेल काउंटर और ब्लॉक उपकरण से टेलीफोन या स्टेशन से स्टेशन टेलीफोन विफल/निलंबित होने पर

“लाइन क्लियर” – रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल फोन (बॉक्स पहचान की सुविधा वाले, जहाँ संभव हो,) के जरिये प्राइवेट नंबर सहित पहचान संख्या की अदला-बदली करके प्राप्त किया जाएगा।

(ग) ब्लॉक उपकरण या ट्रैक सर्किट एक्सेल काउंटर की विफलता/निलंबन ब्लॉक उपकरण या स्टेशन से स्टेशन टेलीफोन और रेलवे ऑटोफोन और बी.एस.एन.एल फोन (जहाँ संभव हो कॉलर आई डी सुविधा वाले) जैसे स्थावर टेलीफोन लाइन क्लियर गाड़ी कंट्रोल टेलीफोन पर प्राइवेट नंबर के साथ पहचान संख्या की अदला-बदली करके प्राप्त किया जाएगा।

(घ) ब्लॉक उपकरण या ट्रैक सर्किट या एक्सेल काउंटर, ब्लॉक उपकरण या स्टेशन से स्टेशन टेलीफोन, रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल फोन (जहाँ संभव हो कॉलर आई डी सुविधा) जैसे स्थावर टेलीफोन और कंट्रोल टेलीफोन— लाइन क्लियर बी एच एफ सेटों पर प्राइवेट नंबर के साथ पहचान संख्या की अदला-बदली करके प्राप्त किया जाएगा। बशर्ते सहा. नियम 14.01.02 (ख) में अंतर्विष्ट अनुदेशों का पालन किया गया हो।

2 (i) जब इस प्रयोजन के लिए कंट्रोल टेलीफोन/बीएचएफएल सेट को उपयोग में लाया जाना हो तब ब्लॉक सेक्शन के एक छोर का स्टेशन मास्टर को बुलाएगा और उससे कहेगा कि लाइन क्लियर प्राप्त करने के लिए ब्लॉक स्टेशन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर के संपर्क में रहे। सेक्शन नियंत्रक अपेक्षित स्टेशन को फोन करेगा और जब वे प्राइवेट नंबरों के साथ आवश्यक संदेशों की अदला-बदली करें तब दोनों को संपर्क में रखेगा।

(ii) सेक्शन नियंत्रक इन दो स्टेशनों के बीच संदेशों की अदला-बदली के दौरान उन्हें ध्यान से सुनेगा और जब वह इस बात से संतुष्ट हो जाए कि “लाइन क्लियर” सही तरह से दिया गया है और उनके रिकॉर्ड के अनुसार सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है तब गाड़ी को रवाना करने का नियंत्रक आदेश देगा।

टिप्पणी:—

(i) किन्हीं दो स्टेशनों के बीच ब्लॉक उपकरण/एक्सेल काउंटर/ट्रैक सर्किट का कार्यकरण बांधित होने की स्थिति में और तथ्यतः एकाधिक स्टेशनों के साथ संपर्क किए जाने की वजह से लाइन क्लियर उपर्युक्तानुसार संचार के किसी अन्य साधन से प्राप्त किया जा रहा हो तथा यह भी कि कोई स्टेशन अगले स्टेशन से संपर्क करना चाहता हो पर उसे निश्चित रूप से पता न हो कि उत्तर पर उसे निश्चित रूप से पता न हो कि उत्तर देने वाला अगला स्टेशन है या अन्य स्टेशन। इस कठिनाई को दूर करने के लिए पहचान संख्या पत्रक का प्रयोग किया जाएगा। ब्लॉक उपकरण/एक्सेल काउंटर/ट्रैक सर्किट के अलावा विद्युतीकरण संचार साधनों पर “लाइन क्लियर” प्राप्त करते समय पहचान संख्याओं का प्रयोग करते हुए स्टेशन मास्टर ड्यूटी पर तैनात यह समाधान करेगा कि वस्तुतः वह जिस स्टेशन से संपर्क कर रहा है वह

समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशन है।

- (ii) ऐसे मामलों में जहाँ ब्लॉक टोकन उपकरण सही हालत में हैं लेकिन किसी अनुरक्षण दल को रेलवे ब्लॉक तार वहन करने वाले खंभों पर काम करने की अनुमति दी गई है, ब्लॉक उपकरण के संचालन में सामान्य प्रक्रिया के अलावा पहचान संख्या पत्रक का प्रयोग किया जाएगा। सिवाय इसके कि यदि जब ब्लॉक टोकन का संचालन रोका जाएगा तब यह विश्वास का कारण हो कि ब्लॉक तार और किसी अन्य तार के बीच संपर्क है। पहचान संख्या पत्रक का प्रयोग कार्य-प्रभारी द्वारा इस कार्य के पूरा होने की सूचना दिए जाने तक और तदनुसार संदेशों के जारी होने तक किया जाता रहेगा। यदि संबंध मंडल सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर के विचार में ब्लॉक टोकन उपकरण किसी निश्चित अवधि के लिए अतिरिक्त सावधानी व निगरानी के साथ चलाए जाएंगे तब भी, यह प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

3. पहचान संख्या पत्रक (शीट) :-

- (i) यातायात खुलने की तारीख से प्रत्येक समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशन के लिए दो ऐसे पत्रक प्रत्येक ब्लॉक के सामान्य पूरक होंगे। इसके अलावा दो ऐसे पत्रक ब्लॉक हट के दोनों तरफ स्थित प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन को भेजे जाएंगे ताकि ये ब्लॉक स्टेशन इकहरी लाइन का कार्य प्रारंभ करने और मध्यवर्ती ब्लॉक हट बंद रहने के दौरान लाइन क्लियर रख सकें। प्रत्येक पत्रक दो भागों में विभक्त है और प्रत्येक भाग में अक्षर और अंक सहित दो स्तंभ हैं। पत्र के बाएँ अर्ध को (1) से ओर दाहिने अर्ध को (2) से अंकित किया गया है।

समान अंक वाले स्तंभ एक से हैं (कृपया नमूना पत्रक देखें) जारी करने के पहले प्रत्येक पत्रक को दोनों भागों का अलग अलग किया जाएगा। पत्रक के बाएँ अर्ध को ब्लॉक सेक्शन के एक छोर को भेजा जाएगा और दाहिने अर्ध को इसी ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन को भेजा जाएगा।

जारी करने के पहले मंडल परिचालन प्रबंधक दोनों स्तंभों के प्रत्येक अर्ध में दोनों स्टेशनों के नाम लिखेगा, पहले स्टेशन का नाम प्रत्येक स्तंभ सं. (1) के प्रत्येक शीर्ष पर और दूसरे स्टेशन का नाम स्तंभ सं. 2 के प्रत्येक शीर्ष पर लिखा जाएगा। भेजने के पहले प्रत्येक अर्ध पर मंडल परिचालन प्रबंधक तारीख सहित हस्ताक्षर करेगा और इन्हें मुहरबंद लिफाफा में रखा जाएगा जो प्राप्तकर्ता स्टेशन के स्टेशन मास्टर को संबोधित होगा और आवरण पर आवरण सं. सहित पहचान संख्या पत्रक वाले सेक्शन का नाम लिखा जाएगा।

- (ii) मंडल परिचालन प्रबंधक अपने मंडल के प्रत्येक स्टेशन को प्रत्येक पार्श्ववर्ती ब्लॉक स्टेशन के लिए अलग अलग मुहरबंद लिफाफे में दो पहचान संख्या पत्रक जारी करेगा। एक पहचान संख्या पत्रक एक व्यवधान अवधि से अधिक के लिए कभी प्रयोग नहीं किया जाएगा। ज्योंही सामान्य लाइन क्लियर उपकरण कार्यकरण की दशा में पुर्नबहाल किए जाएंगे, त्योंही दोनों स्टेशन मास्टर व्यवधान के दौरान किए जा रहा पहचान संख्या पत्रक मंडल परिचालन प्रबंधक को तत्काल वापस करेंगे और मंडल परिचालन प्रबंधक यथाशीघ्र संभव

मुहरबंद लिफाफे में नये पत्रक द्वारा इसे बदल देगा

(iii)

उदाहरण:-

माना दोनों छोर के स्टेशन मरकोना और सोरो हैं। मंडल परिचालन प्रबंधक प्रत्येक सेक्शन के लिए दो पहचान संख्या पत्रक तैयार करेगा।

(1) अंकित स्तंभ के शीर्ष पर मरकोना लिखेगा और (2) अंकित स्तंभ के शीर्ष पर सोरो लिखेगा। प्रत्येक पत्रक के दोनों अर्ध पर मंडल परिचालन प्रबंधक तारीख सहित हस्ताक्षर करेगा। प्रत्येक पत्रक को दो भागों में मिलान किया जाएगा और प्रत्येक भाग को अलग-अलग मुहरबंद लिफाफे में रखा जाएगा जिस पर निम्नलिखित पृष्ठांकन किया जाएगा:-

“मरकोना –सोरो सेक्शन के लिए पहचान संख्या पत्रक।

लिफाफा संख्या सं.”

प्रथम पत्रक के प्रत्येक अर्ध वाले लिफाफों पर (1) और दूसरे पत्रक के प्रत्येक अर्ध वाले लिफाफों पर (2) लिखा जाएगा और दाहिने अर्ध वाले संख्यांक (1) और (2) लिफाफों को सोरो और वाएं अर्ध वाले संख्या (1) और (2) लिफाफों को मरकोना भेजा जाएगा।

टिप्पणी:- इस प्रकार मरकोना के पास मरकोना रानीसाल सेक्शन के लिए दो और पहचान संख्या पत्रक होंगे।

4. सोरो और मरकोना के बीच ब्लॉक उपकरण/ट्रेन तार के कार्यकरण में बाधा आने पर यदि सोरो स्टेशन मरकोना को गाड़ी भेजना चाहता है तो वह मरकोना से टेलीफोन पर बात करेगा और उसे बताएगा कि वह अपना 1 नं. मुहरबंद लिफाफा खोल रहा है और मरकोना को ऐसा ही करने का अनुदेश देगा। ऐसा करने के बाद मरकोना सोरो को फोन करेगा और मुहरबंद लिफाफा से निकली गई सूची पर अंकित पहला पहचान अक्षर और अंक मांगेगा। सोरो स्तंभ के शीर्ष पर मिलान दर्शाए गए अक्षर और अंक पढ़कर बताएगा। मरकोना अपनी सूची से जांच करके इसकी सत्यता की जांच करेगा, और यदि यह सही पाया जाता है तो वह ज्योंही गाड़ी के लिए लाइन क्लियर सिगनल प्राप्त करने को तैयार होगा, त्योंही सोरो को बताएगा लेकिन मरकोना अवश्य ही अपना पहचान अक्षर और अंक पढ़कर नहीं बताएगा। इसके बाद सोरो जिस ट्रेन को भेजना चाहता है इसके लिए तत्काल “लाइन क्लियर है” सिगनल भेजेगा । उपर्युक्त पहचान अक्षर और अंक के साथ जाँच संदेश समाप्त हो जाएगा।

इसके बाद मरकोना, सेक्शन क्लियर होने पर, सोरो को टेलीफोन पर “लाइन क्लियर “देगा और “ लाइन क्लियर” संदेश के अंत में, **प्राइवेट नंबर के अलावा**, अपने पत्रक के मरकोना स्तंभ में पहली पहचान संख्या (अक्षर व अंक) देगा जिसकी जाँच सोरो अपनी सूची से करेगा और यदि यह सही पाया जाए तो सोरो/इसे प्राइवेट नंबर सहित “लाइन क्लियर टिकट” पर दर्ज करेगा और इसके बाद गाड़ी रवाना करेगा। परवर्ती गाड़ियों के लिए परवर्ती

पहचान संख्याएँ क्रमवार जारी की जाएगी। प्रत्येक स्टेशन मास्टर इस प्रयोजन के लिए दिए गए स्तंभ में प्रयुक्त प्रत्येक पहचान संख्या के सामने गाड़ी संख्या और विवरण तत्काल दर्ज करेगा।

टिप्पणी:—

उपर्युक्त रेखांकित नियम की ओर सोरो का ध्यान आकर्षित किया जाता है कि ज्योंही मरकोना को गाड़ी रवाना करने की अनुमति दी जाती है त्योंही सोरो मरकोना की पहचान कर सके।

5. किसी भी दिशा में परवर्ती गाड़ियों के लिए “लाइन क्लियर” मांगने वाले प्रत्येक स्टेशन दूसरे स्टेशन को ऊपर उपनियम (4) में वर्णित आदेशानुसार पहचान संख्या देगा और बदले में दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से “लाइन क्लियर” सहित उसकी पहचान संख्या प्राप्त करेगा। इस प्रकार प्रत्येक स्टेशन मास्टर हर बार स्वयं समाधान करेगा कि “लाइन क्लियर” सही स्टेशन से मांगा गया है और प्राप्त किया गया है। जब “लाइन क्लियर ब्लॉक टेलीफोन, कंट्रोल फोन या थू तार से जुड़े विद्युतीय संचार उपकरण के जरिये पहचान संख्या द्वारा प्राप्त किया गया हो तब जारी करते समय सा नि 14.13 के उप नियम (2) में दिए गए अनुबंध के अनुसार इस आशय की प्रविष्टि ट्रेन सिगनल रजिस्टर और लाइन क्लियर टिकट के शीर्ष पर की जाएगी।
 - (i) जब कोई बाधा हुई हो और पहचान संख्या के जरिये ब्लॉक टेलीफोन, कंट्रोल फोन या थू तार या बीएचएफ सेट पर गाड़ी संदेश दिए जाने हो, मंडल परिचालन प्रबंधक इसे तुरंत सूचित करेगा ताकि वह प्रयुक्त पहचान संख्या के बदले अविलंब नई पहचान संख्या भेजने की व्यवस्था कर सके।
 - (ii) यह साफ—साफ समझ लिया जाए कि पहचान संख्या पत्रकधारी लिफाफा किसी हालत में तब तक न खोला जाए जब तक कि पहचान संख्या पत्रक का प्रयोग वास्तविक रूप से प्रयोग में लाने की जरूरत हो। एक बार पहचान संख्या पत्रक लिफाफा से बाहर निकालने और बाधा के लिए प्रयुक्त होने के बाद वही पत्रक और इसके भर जाने के बाद किसी अन्य पत्रक का प्रयोग केवल बाधा विशेष के जारी रहने के दौरान प्रयोग किया जा सकेगा लेकिन किसी हालत में आंशिक रूप से प्रयुक्त पत्रक का प्रयोग परवर्ती बाधा के लिए नहीं किया जा सकेगा। जैसे ही बाधा समाप्त हो जाए और सामान्य कार्यकरण बहाल हो जाए प्रत्येक पत्रक भर जाने के बाद और आंशिक रूप से प्रयुक्त पत्रक भी मंडल परिचालन प्रबंधक के पास भेजा जाएगा।
 - (iii) मंडल परिचालन प्रबंधक प्रयुक्त या अंशतः प्रयुक्त पहचान संख्या पत्रक प्राप्त करने के बाद इसकी जाँच करने और अर्ध भाग की जाँच करने की व्यवस्था करेगा और फिर इसे नष्ट कर देगा।
 - (iv) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पहचान संख्या पत्रकधारी लिफाफों की सुरक्षित अभिरक्षा के स्वयं जिम्मेदार है जिसे ताला लगाकर रखा जाएगा। एक बार पहचान संख्या पत्रक खोले जाने के बाद स्टेशन मास्टर/ केबिन सहा. स्टेशन मास्टर इसे अपनी अभिरक्षा में या ताला लगाकर रखेगा और बाधा समाप्त न होने तक केवल अपने भार मोचक को सुपुर्द करेगा ताकि पत्रक के

परवर्ती अंकों का दुरुपयोग न हो सके।

(नमूना पहचान संख्या शीट)

दक्षिण पूर्व रेलवे

नमूना पहचान संख्या शीट

संख्या ----- संख्या -----

बायां अर्द्ध दायां अर्द्ध

मारकोना – सोरो के गाड़ी के उपयोग के लिए	संख्या और तिथि	सेरो-मारकोना के गाड़ी के उपयोग के लिए	संख्या और तिथि
1	2	2	1
1	2	2	1
एक्स 40	एफ 85	एफ 85	एक्स 40
एच 21	एम 7	एम 7	एच 21
सी 3	ए 15	ए 15	सी 3
डी 9	एक्स 36	एक्स 36	डी 9
एफ 16	आर 82	आर 82	एफ 16
जी 14	जी 99	जी 99	जी 14
ए 26	एस 50	एस 50	ए 26
एल 90	क्यू 55	क्यू 55	एल 90
एम 28	टी 4	टी 4	एम 28
क्यू 51	जेड 49	जेड 49	क्यू 51

-----डी ओ एम -----डी ओ एम

दिनांक दिनांक..... को

जारी करने से पूर्व मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा कॉलम (1) तथा (2) के उपर
में ब्लॉक सेक्शन के प्रत्येक छोर के स्टेशनों के नामों की प्रविष्टि की जाएगी।

6.03 स्टेशनों के बीच गाड़ियों की रक्षा :-

1. यदि किसी दुर्घटना, खराबी, अवरोध या किसी अन्य असाधारण कारण से कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच खड़ी हो जाती है और ड्राइवर को लगता है कि गाड़ी आगे नहीं जा सकती है तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजाकर या वाकी-टाकी द्वारा या अन्य साधनों द्वारा गार्ड को इस बात से अवगत कराएगा और उससे खतरे के हाथ सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा। लोको पायलट आने वाली गाड़ी को सावधान करने के लिए तुरंत अपनी गाड़ी का फ्लैशर लाइट जला देगा। उसके बाद गार्ड तुरंत पीछे से आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए हाथ सिगनल दिखाएगा और जांच कर लेगा कि टेल बोर्ड की लाइट जल रही है और यदि ब्रेक वैन के पीछे में लाइट लगी हो तो वह जांच कर लेगा कि फ्लैशर लाइट 'ऑन' है। इसके बाद तत्काल गार्ड और ड्राइवर गाड़ी के पीछे और आगे निम्नलिखित कार्रवाई करेंगे, अर्थात् :-

(i) **इकहरी लाइन सेक्शन अथवा दोहरी या बहु-लाइन वाले सेक्शन पर जब वह अस्थायी रूप से लाइन सेक्शन के रूप में संचालित हो।**

क. गाड़ी की रक्षा करने के लिए गार्ड या तो स्वयं पीछे जाएगा या किसी सक्षम व्यक्ति को पीछे भेजेगा। यदि गार्ड ने गाड़ी की रक्षा के लिए किसी सक्षम व्यक्ति को प्रतिनियुक्ति किया है तो वॉकी टॉकी जरिए अथवा संचार के अन्य माध्यम द्वारा लोको पायलट और गार्ड के बीच गाड़ी की सुरक्षा के लिए बातचीत करेगा दोनों के बीच संचार प्रणाली की अनुपस्थिति में गार्ड स्वयं लोको पायलट के पास गाड़ी के अगले भाग की सुरक्षा के लिए जाएगा।

ख. गाड़ी की रक्षा के लिए जाने वाला व्यक्ति किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने के लिए उसे लगातार खतरे का हाथ सिगनल दिखाएगा और अपने हाथ सिगनलों के अतिरिक्त अपने साथ लाए गए पटाखे निम्नानुसार उस लाइन पर रखेगा, जिस पर अवरोध हुआ है।

उसके जाने की दिशा में एक पटाखा अपनी गाड़ी से 600 मीटर की दूरी पर रखेगा और अपनी गाड़ी से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे रखेगा, जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे।

बशर्ते कि मीटर और नैरो गेज के मामले में, पहला पटाखा गाड़ी के रूकने के स्थान से 400 मीटर की दूरी पर रखा जाएगा और तीन पटाखे, दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर रखे जाएंगे। गाड़ी रूकने के स्थान से 800 मीटर की दूरी के अंदर विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गई है, की दूरी पर रखे जाएंगे।

ग. यदि गार्ड से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति गाड़ी की रक्षा के लिए जाता है तो वह उपखण्ड (ख) के अनुसार कार्रवाई करने के बाद आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए तब तक अपने खतरे का हाथ-सिगनल लगातार दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुलाया जाता।

घ. जब गार्ड गाड़ी की रक्षा के लिए पीछे जाता है तो वह उपखण्ड (ख) के अनुसार कार्रवाई करने के बाद किसी सक्षम व्यक्ति के उपलब्ध होने पर उसे किसी आने वाली

गाड़ी को रोकने के लिए, खतरे का हाथ—सिगनल दिखाने के लिए तब तक के लिए प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुलाया जाता और गार्ड स्वयं कारण का पता लगाने के लिए अपनी गाड़ी पर लौट जाएगा।

ड. यदि गार्ड को खतरे का हाथ—सिगनल दिखाने के लिए उपखण्ड (घ) के अनुसार कोई अन्य सक्षम व्यक्ति नहीं मिलता है, तो वह ड्राइवर से परामर्श कर एक बार पुनः उस स्थान पर लौट जाएगा जहां उसने तीन पटाखे रखे हैं और किसी भी आती हुई गाड़ी को खतरे का हाथ—सिगनल तब तक दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता।

च. जब गार्ड या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को वापस बुला लिया जाता है तो वह तीनों पटाखे वहीं छोड़ देगा और वापसी में बीच का पटाखा उठा लेगा।

छ. दोहरी या बहुलाइनों वाली सेक्शनों में जब लोको पायलट को यह मालूम हो कि :—

(i) नीचे दिए गए सभी या किसी एक घटना के होने पर लोको पायलट गाड़ी चलाने के दौरान अपनी गाड़ी फ्लैशर लाइट ऑन कर देगा और हेड लाइट डीम कर देगा।

(क) गाड़ी की एयर प्रेशर अथवा वैक्यूम कम होने अथवा ड्रैग सहित अचानक झटका

(ख) एयर फ्लो इंडीकेटर रीडिंग में अचानक वृद्धि।

(ग) गाड़ी विलगन (पार्टिंग) / गाड़ी का अवपथन (डिरेलमेंट)।

(घ) किसी भी परिस्थिति में निकटवर्ती ट्रैक की सुरक्षा की वारंटी।

(ii) दोहरी या बहु लाइन वाले सेक्शनों पर सहायता मांगी जाती है या इकहरी लाइन वाले सेक्शन पर या दोहरी या बहु लाइन के सेक्शन पर जहां अस्थायी रूप से इकहरी लाइन का संचालन हो रहा है, लोको पायलट सभी मामलों में गाड़ी फ्लैशर लाइट ऑन करेगा और हेड लाइट को डिम करते हुए तुरंत सामने की ओर खतरे का सिगनल दिखाएगा और उप खंड (ख) और (च) में निर्धारित तरीके से गाड़ी की रक्षा के लिए या तो स्वयं जाएगा या सहायक लोको पायलट अथवा किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को भेजेगा।

ज. यदि कोई गाड़ी आती हुई दिखाई दे तो गाड़ी की रक्षा के लिए जाने वाला व्यक्ति तुरंत गाड़ी से यथासंभव दूर लाइन पर एक पटाखा रखेगा। अक्षम (डिसेबल) गाड़ी से जितनी दूरी पर संभव हो सके उतनी दूरी पर खड़े होकर आने वाली गाड़ी को खतरे का हाथ सिगनल दिखाएगा। यदि उस व्यक्ति ने ब्रॉड गेज अथवा मीटर गेज/नैरो गेज पर कमशः 600 अथवा 400 मीटर पर पहले ही पटाखा लगा दिए हों और यदि वह ब्रॉड गेज और मीटर गेज/नैरो गेज पर कमशः 1200 मीटर अथवा 800 मीटर की दूरी पर पहुंचने में असफल रहा हो तो उस दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी से जितनी दूरी पर संभव हो सके उतनी दूरी पर एक और पटाखा रख देगा।

(ii) दोहरी लाइन सेक्शन पर जहां दो लाइनों पर गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती हैं :

(क) जैसे ही लोको पायलट को यह मालूम हो कि –

(i) नीचे दिए गए सभी या किसी एक घटना के होने पर लोको पायलट गाड़ी चलाने के दौरान अपनी गाड़ी फ्लैशर लाइट ऑन कर देगा और हेड लाइट डिम कर देगा।

(क) गाड़ी की एयर प्रेशर अथवा वैक्यूम कम होने अथवा ड्रैग सहित अचानक झटका

(ख) एयर फ्लो इंडीकेटर रीडिंग में अचानक वृद्धि।

(ग) गाड़ी विलगन (पार्टिंग) / गाड़ी का अवपथन (डिरेलमेंट)।

(घ) किसी भी परिस्थिति में निकटवर्ती ट्रैक की सुरक्षा की वारंटी।

(ii) किसी दुर्घटना के मामले में अथवा सहायता मांगे जाने पर लोको पायलट इन सभी मामलों में गाड़ी फ्लैशर लाइट ऑन करेगा और हेड लाइट को डिम करते हुए तुरंत गाड़ी के सामने खतरे का सिग्नल दिखाएगा और उपर्युक्त खंड (i) में निर्धारित तरीके से निकटवर्ती लाइन की रक्षा के लिए स्वयं जाएगा या सहायक लोको पायलट या किसी सक्षम व्यक्ति को भेजेगा।

गार्ड, किसी सक्षम व्यक्ति को, यदि उपलब्ध हो, गाड़ी को पीछे की ओर से रक्षा करने के लिए भेजेगा और स्वयं तुरंत सहायता करने के लिए और बगल वाली लाइन की सामने की ओर उपरोक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से रक्षा सुनिश्चित करने के लिए आगे बढ़ेगा।

यदि यह ज्ञात न हो कि बगल वाली लाइन पर अवरोध है या नहीं, तो ड्राइवर बगल वाली लाइन की रक्षा करने के लिए उपर वर्णित कार्रवाई करेगा और गार्ड गाड़ी को ध्यान पूर्वक देखते हुए इंजन की ओर बढ़ेगा। यदि उसे पता चले कि बगल वाली लाइन पर अवरोध नहीं है, तो वह ड्राइवर के साथ परामर्श करने के पश्चात उपरोक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से गाड़ी को पीछे की ओर से रक्षा करने के लिए वापस जाएगा यदि उसने इस प्रयोजन के लिए किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को पहले ही भेजा हुआ न हो।

(iii) नामित लाइनों पर एक दिशीय यातायात सहित बहु लाइन सेक्शन –

(क) जैसे ही लोको पायलट को यह जानकारी मिलती है कि :

(i) नीचे दिए गए सभी या किसी एक विनिर्दिष्ट घटना होने पर लोको पायलट गाड़ी चलाने के दौरान अपनी गाड़ी का फ्लैशर लाइट को ऑन करेगा और हेड लाइट डिम कर देगा :

(क) गाड़ी की एयर प्रेशर अथवा वैक्यूम कम होने अथवा ड्रैग सहित अचानक झटका

(ख) एयर फ्लो इंडीकेटर रीडिंग में अचानक वृद्धि।

(ग) गाड़ी विलगन (पार्टिंग) / गाड़ी का अवपथन (डिरेलमेंट)।

(घ) किसी भी परिस्थिति में निकटवर्ती ट्रेक की सुरक्षा की वारंटी।

(ii) किसी दुर्घटना के मामले में अथवा सहायता मांगे जाने पर लोको पायलट इन सभी मामले में गाड़ी का फ्लेशर लाइट 'ऑन' करेगा हेड लाइट को डिम करते हुए तुरंत गाड़ी के सामने खतरे का सिगनल दिखाएगा और उपर्युक्त खंड (i) में निर्धारित तरीके से निकटवर्ती लाइन की रक्षा के लिए तुरंत उचित कार्रवाई करेगा।

(ख) जब गार्ड का यह जानकारी होती है कि गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हुई है तो वह तुरंत निकटवर्ती लाइन अथवा लाइनों की सुरक्षा उपर्युक्त खंड (i) में दिए गए तरीके के अनुसार करेगा।

यदि यह स्पष्ट है कि बगल वाली लाइन पर जिस पर गाड़ियां सामान्य रूप से प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हों, अवरोध है अथवा जब यह ज्ञात नहीं है कि किसी ऐसी लाइन पर अवरोध है अथवा नहीं तो लोको पायलट तुरंत निकटवर्ती लाइन/लाइनों को उपरोक्त खंड (ii) विहित तरीके से रक्षा करेगा।

यदि यह सुस्पष्ट है कि बगल वाली लाइन/लाइनों पर जिस, जिन पर गाड़ियां सामान्य रूप से प्रभावित गाड़ियों की विपरीत दिशा में चलती हैं, वह सहायता के लिए और उपरोक्त खण्ड (ii) के अनुसार बगल वाली लाइन/लाइनों की जिस/जिन पर गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती हैं, रक्षा सुनिश्चित करने के लिए आगे बढ़ेगा। यदि उस लाइन के अतिरिक्त जिस पर गाड़ियां प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं, कोई अन्य लाइन भी जिस पर गाड़ियां सामान्य रूप से विपरीत दिशा में चलती हैं, अवरोध है तो गार्ड का प्राथमिक कर्तव्य होगा कि वह उपरोक्त खण्ड (i) विहित रीति से पीछे की ओर से उस लाइन की, जिस पर गाड़ियां सामान्य रूप से प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं, रक्षा करेगा। यह कार्रवाई करने के बाद ही वह सहायता करने के लिए और उस अवरुद्ध बगल वाली लाइन/लाइनों की, जिस पर गाड़ियां सामान्य रूप से विपरीत दिशा में चलती हैं, सामने की ओर से रक्षा सुनिश्चित करने के लिए बढ़ेगा।

(iv) ऐसे सेक्शनों पर जहां गाड़ियां बगल वाली लाइन/लाइनों पर दोनों दिशाओं में चलती हैं:— जब तक यह स्पष्ट नहीं हो जाए कि बगल वाली लाइन पर अवरोध नहीं है तो ड्राइवर बगल वाली लाइन/लाइनों की सामने की ओर से रक्षा करेगा और गार्ड बगल वाली लाइन/लाइनों को पीछे की ओर से उपरोक्त खण्ड (i) में विहित रीति से रक्षा करेगा यह कार्रवाई करने के बाद ही गार्ड सहायता करने के लिए और बगल वाली लाइन/लाइनों की सामने की ओर से रक्षा करने के लिए आगे बढ़ेगा।

(v) दोहरी/बहु लाइनों वाले सेक्शन पर खड़ी प्रभावित गाड़ी वाली लाइन की रक्षा :-

उपरोक्त खण्ड (ii), (iii) और (iv) में विहित रीति से बगल वाली लाइन/लाइनों की रक्षा करने के बाद ही उस लाइन की, जिस पर प्रभावित गाड़ी खड़ी है, सामने की ओर से तथा पीछे की ओर से रक्षा करने के लिए कार्रवाई की जाएगी।

(vi) गाड़ी रूकने के कारण का पता और उसे दूर करने के लिए कार्रवाई :-

इंजन अथवा वाहन में किसी दोष का पता लगाने या उसे सुधारने के लिए अथवा किसी अन्य अवरोध आदि को जिसके कारण गाड़ी रूकी हुई हो, दूर करने के लिए यदि व्यवहार्य हो तो, केवल यह सुनिश्चित करने के बाद ही कि गाड़ी की रक्षा ऊपर उल्लिखित प्रक्रिया के अनुसार की गई है, कार्रवाई की जाएगी।

(vii) बगल वाली लाइनों से रक्षा व्यवस्था हटाना :

यदि बाद में यह पता चलता है कि बगल वाली लाइन या लाइनें अवरोध मुक्त है उस/उन पर से रक्षा व्यवस्था केवल तब ही हटाई जा सकती है जब तक कि सहायता के लिए किसी आने वाली गाड़ी को रोकना वांछित है।

2 (i) यदि किसी गाड़ी के साथ गार्ड नहीं है तो इस नियम में गार्ड के अधिकथित ड्यूटी ड्राइवर अथवा उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को करने होंगे।

(ii) ड्राइवर की किसी असमर्थता की दशा में, इस नियम में ड्राइवर के अधिकथित ड्यूटी गार्ड अथवा उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को करने होंगे।

(क) **स. नि. 6.03.01**—जब कोई गाड़ी किसी दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा अन्य आपवादिक कारणवश दो स्टेशनों के बीच खड़ी हो जाए और ड्राइवर को यह पता चल जाए कि गाड़ी आगे बढ़ नहीं सकती तो विपरीत दिशा में आने वाली गाड़ी का ध्यान आकर्षित वह इंजन में उपलब्ध फ्लैशर लाइट, यदि हो, “ऑन” करेगा और हेड लाइट को “आफ” करेगा तथा गार्ड को इस बात की सूचना देने के लिए गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती, लगातार चार सीटियां बजायेगा और दिन में लाल झंडी तथा रात में एवं गहरे व धुंधले मौसम जब दृश्यता स्पष्ट न हो, लाल बत्ती दिखाएगा।

(ख) इंजन की सीटी की आवाज सुनने पर, गार्ड लाल हाथ-सिग्नल उपर और नीचे की ओर घुमाकर दिखलाएगा, जिससे इस बात की जानकारी मिलेगा “मैं इस बात से अवगत हूँ कि आप आगे नहीं बढ़ सकते और मैं गाड़ी बचाव के लिए पीछे हट रहा हूँ। ड्राइवर गार्ड के सिग्नल का उत्तर एक लंबी सीटी बजाकर देगा। दिन के समय, गार्ड या तो साइड वाली बत्ती के ब्रेकेट में या ब्रेकयान में हैंड रेल में एक लाल झंडी सुरक्षित करेगा, जिसे ड्राइवर आसानी से देख सकता है। रात में वह ब्रेकयान की साइड वाली बत्ती की जो स. नि. 4.15 (i) (क) के अन्तर्गत व्यवस्थित है, जो ड्राइवर के लिए अतिरिक्त संकेत है। गार्ड यह भी सुनिश्चित करेगा कि दिन में टेल बोर्ड पोजीशन में हो और रात में टेल लैंप आर साइड लैंप अच्छी तरह से जल रही हो बिना समय की क्षति किए बिना गार्ड और लोको पायलट लाइन की सुरक्षा के लिए स.नि. 6.03 के अनुसार तुरंत कार्रवाई करेंगे।

(ग) किसी सेक्शन पर, जहां दो या दो से अधिक समानान्तर रनिंग लाइनें हो, किसी दुर्घटना के होने पर तथा सा.नि. 6.03 के अनुसार किसी कारणवश लाइनों की रक्षा न होने पर उपर्युक्त पैरा (क) तथा (ख) में उल्लिखित प्रावधानों का पालन करने के साथ-साथ निम्नलिखित कार्रवाई की जाए।

(i) डिसेबल्ड गाड़ी का ड्राइवर/सहायक ड्राइवर/फायरमैन तब तक शर्ट शार्प सीटियां लगातार बजाएगा जब तक कि निकटवर्ती लाइन पर आने वाली गाड़ी की तरफ रुको (स्टाप) हाथ सिगनल दिखलाएंगे। इसके साथ ही गार्ड और लोको पायलट आने वाली गाड़ी को हाथ रोक सिगनल भी दिखाएगा।

(ii) रात के समय या दृश्यता साफ न होने पर गार्ड तथा ड्राइवर तुरन्त चेतावनी सिगनल (रात में लाल फ्लैशिंग हैंड सिगनल अथवा दिन के दौरान लाल फ्लैग सिगनल) जलाकर उसे इतना उपर पकड़ेगा कि आती हुई गाड़ी के ड्राइवर को स्पष्ट रूप से दिखलाई दें।

नोट: इकहरी लाइन घाट सेक्शन पर कार्यरत गार्ड तथा ड्राइवर रात के समय तथा दृश्यता साफ न होने पर भी गाड़ी की रक्षा करने के लिए फ्लेशर सिगनल का प्रयोग करेंगे।

(घ) फ्लैशर लाइट को “आफ किया जाए तथा उपर्युक्त उपनियम (ग) (i) तथा (ii) में वर्णानुसार कार्रवाई को केवल तब ही आवश्यक समझा जाए कि जब ड्राइवर और गार्ड स्वयं संतुष्ट हो कि उनकी गाड़ी आगे बढ़ने की स्थिति में है या निकटवर्ती लाइन (नें) सभी अवरोधों से मुक्त है/हैं तथा सहायता प्राप्त करने के लिए किसी आती हुई गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है।

(ङ) किसी आती हुई गाड़ी का ड्राइवर स.नि. 4.50.01 (16) में उल्लेखानुसार यदि फ्लैशर लाइट या चेतावनी सिगनल की लाइट देखे या खतरे का विजिल कोड सुने तो वह गाड़ी के तुरन्त रोकेंगा तथा सा.नि. 3.78(2) के अनुसार सभी प्रकार की सावधानियां बरतेगा और आवश्यकतानुसार प्रभावित गाड़ी को सभी आवश्यक सहायता भी उपलब्ध करायेगा।

(च) गार्ड या प्रतिनियुक्त किए गए रेल कर्मचारी को यदि ड्राइवर द्वारा लगातार लंबी सीटी बजाकर बुलाया जाता है तो वह सा. नि. 6.03(1) (i) (च) का अनुपालन कर लौटेगा तथा उसके द्वारा ब्रेक यान पर लगाई गई लाल झंडी हटाएगा या साइड लैंप उपलब्ध हो, को अपनी सामान्य स्थिति में ला लेगा तथा ड्राइवर को स्टार्टिंग सिगनल देगा। ड्राइवर तब तक गाड़ी को स्टार्ट नहीं करेगा जब तक कि उसने गार्ड से हैंड सिगनल का आदान-प्रदान नहीं कर लेता। यदि घुमाव (कर्वेचर), अवरोध या किसी अन्य कारणवश दृश्यता अस्पष्ट हो और सिगनलों का आदान-प्रदान करना संभव न हो तो ड्राइवर, गार्ड से फायरमैन/सहायक के जरिए मौखिक अनुमति के बाद गाड़ी स्टार्ट करेगा।

(छ) ई. एम. यू. गाड़ियां :- यदि किसी दुर्घटना, खराबी, अवरोध या किसी अन्य असाधारण कारण से कोई ई. एम. यू. गाड़ी स्टेशनों के बीच खड़ी हो जाती है और वह आगे नहीं बढ़ सकती तो गाड़ी का मोटरमैन तथा गार्ड उपर्युक्त पैरा (क), (ख), (ग), (घ), (ङ)

तथा (च) के अनुसार सभी आवश्यक सावधानियां बरतेगा। तथापि मोटरमैन, सीटी बजाने के बजाय चार बार घंटी बजाएगा और गार्ड भी चार बार घंटी बजाते हुए इसकी पावती देगा और यदि उचित समय के भीतर उसकी पावती नहीं मिलती तो मोटरमैन उपलब्ध व्यक्तियों के माध्यम से गार्ड के साथ संपर्क करने के लिए प्रयास करेगा। गार्ड उक्त पैरा (घ) के अनुसार पीछे की ओर फ्लैशर लाइट तुरंत “आन” करने के लिए और यदि आवश्यकता न हो तो उसे “ऑफ” करने के लिए भी जिम्मेदार होगा।

चेतावनी सिगनल का विवरण, इसके प्रयोग तथा उसके प्राधिकृत प्रयोगकर्ताओं का वर्णन सं.नि. 3.65 से 3.67 में दिया गया है।

6.04 असाधारण रूप से विलंबित गाड़ियां:—

- (1) यदि पिछले स्टेशन से, कोई सवारी गाड़ी साधारणतः निर्धारित समय से 10 मिनट के भीतर और माल गाड़ी 20 मिनट के भीतर वहां नहीं पहुंचती है तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तुरन्त इस बात की सूचना पिछले स्टेशन और नियंत्रण कार्यालय को देगा। इसके बाद दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपल) लाइनों पर, ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर पास वाली लाइन या लाइनों पर ब्लाक सेक्शन में किसी तरफ से भी आने वाली सभी गाड़ियों को तुरन्त रोक देंगे और उपर्युक्त सतर्कता आदेश जारी करके ऐसी गाड़ियों के ड्राइवरों और गाड़ों को चेतावनी देंगे और साथ ही विलंबित गाड़ी का पता ठिकाना और स्थिति मालूम करेंगे।
- (2) परिस्थिति अनुसार आवश्यकता होने पर उपरोक्त कार्रवाई इससे पहले भी की जाएगी।

सं.नि. 6.04.01:— किसी गाड़ी के दो ब्लाक स्टेशनों के बीच रूकने पर निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जाएगी।

- (i) जैसा कि सा. नि. 6.04 में उद्धृत किया गया है, स्टेशन मास्टरों द्वारा की गई कार्रवाई के बावजूद, उनमें से प्रत्येक स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन में एक रेलकर्मी को भेजेगा जिससे इस बात की जानकारी प्राप्त की जा सके कि गाड़ी की क्या स्थिति है और यदि अपेक्षित हो, किस प्रकार की सहायता की जरूरत है। इस कार्य के लिए नियुक्त रेलवे कर्मचारी निकटतम स्टेशन मास्टर को कारणों का पूरा ब्यौरा देगा, जो ब्लाक खण्ड के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर और खण्ड नियंत्रक को एक ही साथ सूचित करेगा और संबंधित मामले की परिस्थितियों के अनुसार कार्रवाई करेंगे।
- (ii) सेक्शन नियंत्रक अथवा उप मुख्य नियंत्रक स्थितियों पर लगातार नजर रखेंगे और आवश्यकता अनुसार कार्रवाई करेंगे।
- (iii) गार्ड और ड्राइवर निकटतम स्टेशन अथवा कंट्रोलर को फील्ड टेलीफोन या किसी अन्य साधन के जरिये शीघ्र सूचना भेजने के लिए जिम्मेदार होंगे।

सं. नि. 6.04.02 —यदि कोई गाड़ी किसी ढाल पर खड़ी हो जाए और इंजन गाड़ी को आगे न खींच सके तो ड्राइवर, नियम के अनुसार, गाड़ी का विभाजन कर देगा और सा. नि. 6.09. (2) और (3) में निर्धारित सभी एहतियात बरतेगा किन्तु यदि ड्राइवर को मालूम हो जाए कि गाड़ी को पीछे भेजकर ढलान को पार किया जा सकता है तो वह

ऐसा कर सकता है किन्तु निम्नलिखित पूर्व सावधानियां बरतेगा।

- (क) वह गाड़ी को तब तक पीछे नहीं धकेलेगा जब तक कि गार्ड को चेतावनी न दे दी गयी हो।

फिर भी, उन खण्डों पर जहां स्वचालित सिगनलिंग अथवा मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग की व्यवस्था है कि अतिरिक्त सहायक नियम 3.75.04 में दिये गये के अनुसार गाड़ी को पीछे नहीं ले जाया जाएगा।

- (ख) गाड़ी को पीछे करने के बाद, उसे तब तक आगे नहीं ले जाया जाएगा जब तक कि गार्ड की ओर से हरा सिगनल प्राप्त न हो जाए और गार्ड इस प्रकार का सिगनल तब तक नहीं देगा जब तक कि गाड़ी बिल्कुल खड़ी न हो जाए। जब गाड़ी आगे बढ़ रही हो तो आवश्यकता पड़ने पर गार्ड ब्रेक लगाने के लिए तैयार रहेगा।

- (ग) कोई गाड़ी स्प्रिंग कांटे (अनुमुख दिशा) पर रुकने वाली हो के मामले में गाड़ी को पीछे करने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब कि चालू लाइन के लिए प्वाइंट्स सेट क्लैमपड और ताला लगाने के बाद प्राधिकृत स्टेशन मास्टर के द्वारा लिखित में जारी करके पीछे करने की अनुमति न दी जाए। इस तरह के सभी मामलों में गार्ड गाड़ी को हाथ-सिगनल दिखायेंगे।

- (घ) यदि किसी कारणवश, गाड़ी को 15 मिनट से अधिक अवधि के लिए खड़ी की जाती है तो वैकुअम/एयर ब्रेक आदि का अनुप्रयोग करने के अतिरिक्त लाकोमोटिव के हाथ-ब्रेक भी लगाया जायेगा। यदि खण्ड पर 150 में 1 एवं स्टीपर ग्रेड के साथ रोलर बियरिंग सहित गाड़ी के वाहनों और 100 में 1 एवं स्टीपर ग्रेड के ग्रेड के साथ खण्ड रोलर बियरिंग के अलावा गाड़ी के वाहनों को इस तरह ठहराया जाता है तो निम्नलिखित अतिरिक्त पूर्व सावधानी बरतनी होगी:-

यात्री वहन करने वाली गाड़ियों पर ब्रेक-यान में गार्ड हाथ-ब्रेक का उपयोग करेंगे और जैसा मामला हो दो वाहनों के समीप पहियों पर डिसेडिंग स्टीप इनक्लाइन (अवरोही दूरारोह ढलाव) की ओर गुट्टी रोक (स्प्रैंग) अथवा वेज (पच्चर) या स्कॉच ब्लाक लगाएंगे। माल गाड़ियों पर कम से कम गाड़ी के वैगनों की एक तिहाई पर हाथ-ब्रेक या इंजन के पीछे 10 वैगनों तथा ब्रेकयान के भीतर 5 वैगनों पर जो भी अधिक हो, जब उपर्युक्त पूर्व सावधानी बरतनी है तो विशेष प्रकार के वैगनों यथा बॉक्स, बी.ओ.बी.एस, बी.ओ.आई.बी. आर.एच.सी.आर.टी इत्यादि जो कि रोलर बियरिंग से बिठाए गए हैं। के साथ गाड़ी का विशेष ध्यान देंगे।

- (ii) जब गाड़ी चलने वाली है उपयुक्त वैकुअम/एअर प्रेशर का जैसा मामला हो, रिक्रएटेड/रिचार्जड किया जाए और स्प्रैंग (गुट्टी रोक) अथवा वेज्स (पच्चर) या स्कॉच ब्लॉक हटाने और/अथवा हाथ ब्रेकों को मुक्त करने के पहले वैकुअम/एअर ब्रेकों को मुक्त किया जाए। इसके बाद गाड़ी शुरू करने के लिए वैकुअम/एयर ब्रेक का रिलीज किया जाए।
- (iii) ड्राइवर स्वयं अथवा, इनके निर्देश पर इंजन के पिछले वैगनों के हाथ-ब्रेक को मुक्त करने और लगाने के लिए सहायक ड्राइवर उत्तरदायी होंगे। ब्रेकयान के भीतर वैगनों के संबंध में समान कार्रवाई के लिए गार्ड उत्तरदायी होंगे।

- (iv) गाड़ी में ब्रेक पावर के शर्त को ध्यान में रखते हुए ड्राइवर अपनी गाड़ी को ठहराने के दौरान 150 में 1 अथवा 100 में 1 समतल खण्ड पर आगे बढ़ने से बचने के लिए उपर्युक्त उपनियम (i) में जैसा कि उल्लिखित है, अतिरिक्त पूर्व-सावधानी बरतेंगे।

6.05. दुर्घटना या ब्रेक डाउन की सूचना भेजना:-

यदि किसी कारणवश इंजन आगे नहीं बढ़ सकता है तो गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में ड्राइवर निकटतम स्टेशन को शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा यह सूचना भेजेगा कि दुर्घटना किस स्थान पर, किस प्रकार हुई है और उसका क्या कारण है और यदि सहायता मांगी गई है तो गाड़ी तब तक चलाई नहीं जायेगी जब तक एक सी सहायता पहुँच नहीं जाती। परन्तु यदि तत्पश्चात् गाड़ी चलने योग्य हो जाती है तो वह पैदल चाल की गति से चलाई जा सकती है, किन्तु ऐसा करने से पहले किसी सक्षम रेल सेवक को गाड़ी की रक्षा के लिए हैंड सिगनल और पटाखों के साथ भेजा जायेगा। ऐसा रेल सेवक गाड़ी से कम से कम 400 मीटर आगे रहेगा। गाड़ी के पिछले सिरे की भी इसी प्रकार रक्षा की जायेगी।

स.नि. 6.05.01

- (1) जब कोई गाड़ी किसी दुर्घटना अथवा ब्रेक डाउन के कारण दो स्टेशनों के बीच खड़ी हो जाय गार्ड और ड्राइवर दानों सा.नि. 6.03 के अनुसार गाड़ी का बचाव करेंगे और इसकी सूचना गाड़ी में लगे पोर्टेबल कंट्रोल टेलीफोन के माध्यम से कंट्रोल कार्यालय को देंगे। यदि किसी कारणवश यह संभव न होने की स्थिति में दूसरी लाइन से गुजरने वाली गाड़ी को रोका जाएगा और अगली स्टेशन को एक लिखित सूचना दी जाएगी। अन्य मामलों में दुर्घटना और ब्रेक डाउन से संबंधित एक लिखित रिपोर्ट जिस पर गार्ड और लोको पायलट का हस्ताक्षर होगा। सहायक लोको पायलट अथवा सहायक गार्ड क माध्यम से भेजा जाएगा। गार्ड/लोको पायलट का संदेश प्राप्त होने पर ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर, यदि स्टेशन कंट्रोल से जुड़ा हुआ हो तो कंट्रोल फोन के माध्यम से पावर कंट्रोलर को आवश्यक सहायता के लिए सूचित करेगा। नॉन कंट्रोल सेक्शन के मामले में आवश्यक टेलीग्राम नजदीकी लोको फोरमैन के लिए तत्काल भेजा जाएगा।
- (2) किसी गाड़ी का इंजन बीच में खराब हो जाए और ड्राइवर को यह मालूम हो जाए कि खराबी की 30 मिनट में ठीक नहीं किया जा सकता तो वह शीघ्र ही गार्ड को इस बात की जानकारी दे देगा जिससे कि निकटतम स्टेशन को रिलीफ इंजन/सहायता के लिये सूचित किया जा सके।
 - (i)
 - (ii) यदि ड्राइवर को यह मालूम हो जाए कि खराबी को 30 मिनट के भीतर ठीक किया जा सकता है किन्तु 30 मिनट की समाप्ति होने पर मालूम हो जाए कि ऐसा नहीं किया जा सकेगा तो वह शीघ्र की गार्ड को सूचित कर देगा कि वह निकटतम स्टेशन की रिलीफ इंजन/सहायता के लिये सूचित कर सके।
- (3) यदि रिलीफ इंजन के आने से पूर्व ड्राइवर समझे कि गाड़ी को चला सकता है तो वह निम्नलिखित सा. नि. 6.05 कड़ाई से पालन करते हुए ऐसा कर सकता है।

6.06 प्रस्थान प्राधिकर के बिना ब्लॉक स्टेशन में गाड़ी:-

- (1) जब किसी ड्राइवर को ब्लॉक सेक्शन में यह मालूम होता है कि उनके पास प्रस्थान प्राधिकार या समुचित प्रस्थान प्राधिकर नहीं है तो वह तुरन्त गाड़ी रोक देगा।
- (2) यह गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में एक अवरोध मानी जायेगी और नियम 6.03 के अनुसार उसकी रक्षा की जायेगी।
- (3) गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में ड्राइवर इस घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम ब्लॉक स्टेशन को भेजेगा और इसके बाद जिस स्टेशन मास्टर की घटना की रिपोर्ट की गई है उसके द्वारा दिए गए अनुदेशों के अनुसार ही गाड़ी चलाई जाएगी।

बशर्ते कि यदि उचित प्रस्थान प्राधिकार मार्ग में खो जाता है तो ड्राइवर अगले स्टेशन तक जा सकेगा और इस घटना की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा।

स.नि. 6.06.01—

I. लोको पायलट या मोटरमैन की ज्यूटी

ब्लॉक सेक्शन में रहते हुए जब किसी एल पी/एम एम को इस बात का पता चलता है कि उसके पास आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं है, तो निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी :

1. लोको पायलट तुरन्त गाड़ी को रोक देगा।
2. लोको पायलट सीटी के निर्धारित कोड बार-बार बजाएगा (0—0), एक छोटी एक लंबी, एक छोटी, जिसे गार्ड द्वारा लाल हाथ सिग्नल उपर नीचे लहराते हुए स्वीकार किया जाएगा।
3. उसके बाद, गार्ड और लोको पायलट जी आर 6.03(1)(i)(जी) और इसके एस आर के अनुसार गाड़ी को सुरक्षित करने की व्यवस्था करेंगे।
4. सूचना पोर्टेबल टेलीफोन अथवा संचार के किसी अनुमोदित साधन पर, यदि उपलब्ध हो, दी जा सकती है, अथवा ए एल पी या अन्य किसी रेल सेवक को नजदीकी स्टेशन से लिखित अनुमति प्राप्त करने के लिए भेजकर अथवा निकटवर्ती लाइन से पास करने वाली गाड़ी के गार्ड/एल पी के माध्यम से इस बात की सूचना देकर कि किसी कर्मचारी के द्वारा लिखित अनुमति भेजे।

II एस एम की ज्यूटी :-

1. एस एम जो वी एच एफ या अन्य किसी अनुमोदित माध्यम पर बिना प्राधिकार के ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश की सूचना प्राप्त करता है, वह तुरन्त अगले एस एम और सेक्शन नियंत्रक को सूचित करेगा। वह ब्लॉक सेक्शन न के दूसरे छोर के एस एम से परामर्श करके, सतर्कता आदेश जारी करते हुए, एल पी एक लिखित प्राधिकार जारी करेगा कि गाड़ी का एल पी अगले स्टेशन तक आगे बढ़े अथवा जहां से गाड़ी प्रस्थान की थी वहीं वापस चला जाए।

2. जब कोई गाड़ी किसी स्टेशन के पहुँच (सी श्रेणी स्टेशन) या प्रस्थान सिगनलों को पास करने के बाद प्रवेश करती है और आगे के प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन में पहुँचती है, तो एस एम अगले स्टेशन को निर्धारित बेल कोड छः पॉज पॉच दोहरीलाइन के लिए और इकहरी लाईन पर छः पॉज चार देकर शीघ्र ब्लॉक फोन पर सूचित करेगा कि गाड़ी बिना प्राधिकार के चल रही है ।

3. विद्युतीकृत सेक्शन पर :

जब कभी भी प्रभावित सेक्शन के ओ एच ई पावर को स्विच ऑफ करने की आवश्यकता हो, तो ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर को सीधे या सेक्शन नियंत्रक के माध्यम से प्राइवेट नम्बर विनियमय के अंतर्गत शीघ्र सूचित किया जाएगा (यदि टी पी सी फोन उपलब्ध हो) । यदि टी पी सी को पहले सूचित कर दिया गया है, तो साथ ही सेक्शन नियंत्रक को भी सूचना दी जाए । यह सेक्शन नियंत्रक का महत्वपूर्ण कर्तव्य है कि जब वह इस प्रकार की सूचना पहले प्राप्त करता है, तो इसे टी पी सी को अविलंब बताए । सूचना प्राप्त करने पर टी पी सी तुरंत संबंधित सेक्शन के ओ एच ई को स्विच ऑफ करेगा ।

4. अगले स्टेशन का एस एम :

गाड़ी की दिशा में अगले स्टेशन का एस एम तुरंत यह सुनिश्चित करेगा कि सभी सिगनल ऑन की स्थिति में है और मुख्यतः मेन लाइन क्लीयर करने के लिए मार्ग सेट और लॉक करेगा और यथासंभव प्रस्थान सिगनल (होम और प्रस्थान के बीच) से 10 मीटर की दूरी पर 3 पटाखे रखने की व्यवस्था करेगा । गाड़ी को डेड एंड साइडिंग में नहीं मोड़ा जाएगा या डिरेल नहीं किया जाएगा, जब तक कि किसी गंभीर दुर्घटना से बचना आवश्यक न हो । यात्री वाहनों या पशुधनों वाले वाहनों इस प्रकार से डिरेल नहीं करना चाहिए ।

विस्तृत मार्गदर्शन के लिए – बी डब्ल्यू एम – पैरा 2.07 (13,14 और 15) और एस आर 4.42.02(डी)/एस आर 17.09.01 (5) (i) और एस आर 6.11.02 देखें ।

5. इसी बीच यदि गाड़ी पहुँचती है और अगले स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर या बाहर रुकती है, तो गाड़ी को नियम के अनुसार प्रवेश दिया जाना चाहिए । वह उस लाइन पर गाड़ी को प्रवेश देने से पहले लाइन पर रखे पटाखे हटाने की व्यवस्था कर सकते हैं ।

6. वाहनों या गाड़ी को अगले स्टेशन पहुँचने तक या प्रभावित दोनों छोरों के ब्लॉक सेक्शन क्लीयर करने तक ब्लॉक यंत्र को 'ट्रेन ऑन लाइन' की स्थिति में रखा जाएगा और संबंधित (साइन का सिगनल 'ऑन' की स्थिति में)

III गार्ड की ड्यूटी :

यदि लोको पायलट रुकने में असमर्थ होता है और डिसरिगाडिंग अप्रोचसिगनल (सी-श्रेणी स्टेशन की स्थिति में) और अथवा प्रस्थान सिगनल (अन्य स्टेशनों की स्थिति में) से होकर चलती है, तो स्टेशन स्टॉफ गार्ड का ध्यान आकषित करने की चेष्टा करें । स्टेशन स्टॉफ या गेटमैन से खतरे का सिगनल प्राप्त करने के बाद गार्ड

लोको पायलट का ध्याषन आकृष्ट करने का प्रयास करेगा और जी आर 4.45 के अनुसार गाड़ी रोक देगा ।

6.07 गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभवित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक (कन्ट्रोलन) या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्राफिक कन्ट्रोल आपरेटर) को देना:-

- (1) यदि किसी विदित स्थिति अथवा असाधारण परिस्थितियों का गाड़ियों के सुरक्षित और समुचित परिचालन पर बुरा प्रभाव पड़ने की संभावना है तो ड्राइवर, गार्ड और स्टेशन मास्टर इसकी सूचना नियंत्रण या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्राफिक कन्ट्रोल आपरेटर) को देंगे ।
- (2) नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रक परिचालन (सेन्ट्रलाइज्ड ट्राफिक कन्ट्रोल आपरेटर) ऐसी खराबी या दोष की जानकारी मिलने पर, उपस्कर के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक को एक और अन्य संबंधित रेल सेवकों को इसकी सूचना देगा ।

उप.स.नि. (यू.एस.आर) 6.07 (1) :- यदि गाड़ी चलाते समय ड्राइवर और/या गार्ड ट्रैक पर कोई आसामान्य स्थिति देखता है जिस ट्रैक पर उसकी गाड़ी गुजर चुकी है, वह हिस्सा परवर्ती गाड़ियों के चलने के लिए सुरक्षित नहीं है तो ऐसी स्थिति में वे निम्न कदम उठाएंगे:-

(क) अगली ब्लॉक खंड को पार करने के पहले ही अगली ब्लॉक स्टेशन पर अपनी गाड़ी रोकेंगे तथा सूचना के उपलब्ध माध्यम द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचित करेंगे कि उक्त खंड पर इकहरी लाइन होने पर, किसी भी लाइन से गाड़ी चलने नहीं दिया जाए तथा दोहरी लाइन होने पर पीछे से गाड़ी नहीं चले। आईबीएस के मामले में तथा स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों में ड्राइवर को सूचित करेंगे कि ट्रेनों को आवागमन रोक दी जाए ।

(ख) आगे बढ़ने पर, एक लिखित मेमो स्टेशन मास्टर को पहुंचाकर स्वयं को संतुष्ट करेंगे कि घटना की पूरी जानकारी स्टेशन मास्टर ने स्पष्ट रूप से समझ ली है तथा गाड़ी के आवागमन को रोक दिया है। इसके लिए वह सुविधाजनक किसी स्थान पर गाड़ी रोकेंगे ताकि स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो दी जा सके ।

(ग) स्टेशन मास्टर इस मेमो के प्राप्त होते ही ब्लॉक खंड के दूसरे अंतिम छोर के स्टेशन मास्टर तथा कनि. इंजीनियर/अनुभाग इंजीनियर (रेल पथ), सहायक इंजीनियर, मंडल इंजीनियर, मुख्य नियंत्रक तथा मंडल परिचालन प्रबंधक को सूचित करेंगे ।

(घ) रेल रख-रखाव मशीन/टावर वैगन/लाइट इंजन भेजने की व्यवस्था की जाएगी या इनकी अनुपस्थिति में एक इंजीनियरी अधिकारी सहित एक ट्रेन भेजी जाएगी तथा ब्लॉक के उस संबंधित हिस्से पर आवागमन रोकने हेतु एक सावधानी आदेश भेजी जाएगी। इंजीनियरी अधिकारी उपर्युक्त हिस्से की जांच करेंगे तथा गाड़ी यातायात हेतु ट्रैक के सुरक्षित पाए जाने पर ट्रेन को आवागमन की अनुमति देंगे। ड्राइवर द्वारा ट्रैक की स्थिति की जानकारी, ट्रेन की गति प्रतिबंध संबंधी जानकारी स्टेशन मास्टर को

स्वयं या लिखित मेमो द्वारा भेजी जानी चाहिए।

(ड) इंजीनियरी अधिकारी की अनुपस्थिति में, एक सावधानी आदेश ड्राइवर को भेजी जाएगी कि प्रभावित किलोमीटर के पहले ही आवागमन रोक दी जाए तथा ट्रेक की स्थिति से स्वयं संतुष्ट होने पर ही 10 किमी. प्रति घंटा की गति से ट्रेक पर से गुजरे तथा यदि उसे लगता है कि यह लाइन पार करने हेतु असुरक्षित है तो वह पिछले स्टेशन पर वापस जाएं। यदि ड्राइवर को कुछ संदेहजनक स्थिति नहीं मिलती है तो परवर्ती ट्रेन 10 किमी प्रति घंटा की प्रतिबंधित गति पर चलाई जा सकती है, जब तक कि इंजीनियरी अधिकारी द्वारा ट्रेक के पूर्ण सुरक्षित होने की प्रमाणिकता न मिले।

(च) यदि ड्राइवर द्वारा पूर्व सूचित स्थिति की पुष्टि कर दी जाती है तो ट्रेनों के आवागमन की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि इंजीनियरी अधिकारी द्वारा इसके सुरक्षित होने की पुष्टि नहीं कर दी जाती है।

टिप्पणी :- यदि ट्रेन का गार्ड, अपने कार्य के दौरान ट्रेक पर किसी आसामान्य परिस्थिति को देखता है तो वह वॉकी टॉकी द्वारा या किसी अन्य माध्यम से गाड़ी ड्राइवर को अवश्य सूचित करेगा। इसके बाद ड्राइवर उप सहा. नि. 6.07(1) (क) में उल्लेखित नियम के अनुसार कार्य करेगा, यदि गार्ड ड्राइवर को सूचना देने में असफल होता है तो वह ट्रेन को रोकेगा तथा ड्राइवर को सूचित करेगा।

उप.स.नि. (यू.एस.आर) 6.07 (2) :- जैसे ही किसी ट्रेक पर, पुल पर या अन्य स्थायी स्टेशनों पर किसी तोड़ फोड़ या तोड़-फोड़ होने की संभावना जैसे कि बम ब्लास्ट या विस्फोट की सूचना प्राप्त हो स्टेशन मास्टर प्रभावित खंड पर ट्रेनों के यातायात पर रोक लगाएगा, साथ ही साथ दोहरी/बहुलाइनों के अनुभाग के संलग्न लाइनों पर भी आवागमन बंद करेगा तथा अनुभाग नियंत्रक से परामर्श करके उप.स.नि. (यू.एस.आर)

6.07 (i) (घ) के अनुसार कार्य करेंगे तथा केवल रेल रख-रखाव मशीन/टारर वैगन/लाइट इंजन ही संबंधित खंड पर जाएंगे जिससे कि ट्रेक को ट्रेन आवागमन हेतु सुरक्षित किया जा सके।

उप.स.नि. (यू.एस.आर) 6.07 (3) :- यदि ड्राइवर और/या गार्ड ट्रेक पर या उसके नजदीकी, संलग्न लाइन पर जिस पर से उसकी ट्रेन को जाना है किसी बाधा या अन्य असुरक्षित स्थिति का अनुभव करते हैं तो वे निम्न कदम उठाएंगे :-

(क) अपनी गाड़ी का फ्लैशर लाइट तत्काल प्रकाशित करेंगे।

(ख) संबंधित/स्टेशन मास्टर को उचित उपलब्ध माध्यम द्वारा सूचित करेंगे।

(ग) अपनी गाड़ी को रोकेंगे और डेंजर हैंड सिगनल के साथ आगे बढ़ेंगे ताकि सा. नि. 3.62 के अनुसार लाइन की सुरक्षा की जा सके।

(घ) इसके बाद अगली स्टेशन तक अपनी यात्रा सतर्कतापूर्वक जारी रखेंगे फ्लैशर लाइट ऑन रखेंगे और

(ड) वॉकी टॉकी से या अन्य उपलब्ध माध्यमों से सूचना देकर तथा डेंजर हैंड सिगनल

दिखाकर बाधित क्षेत्र में किसी ट्रेन को आने से रोकने के लिए तैयार रहेगा।

(च) परवर्ती स्टेशन पहुंचने पर घटना की जानकारी एक लिखित मेमो द्वारा स्टेशन मास्टर को देगा।

(छ) घटना की जानकारी पाते ही स्टेशन मास्टर उप स.नि.6.07(01) (ग) से (च) के अनुसार कार्य करेगा।

6.08 गाड़ी का विभाजन:—

- (1) यदि गाड़ी चलने के दौरान उसका कोई भाग उससे अलग हो जाता है तो
 - (क) ड्राइवर यथासंभव, गाड़ी के अगले भाग को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि वह यह न समझ ले कि गाड़ी का जो पिछला भाग रुक गया है जिससे कि दोनों भागों के आपस में टकराने की कोई संभावना न रहे और निर्धारित कोड में सीटी देकर गाड़ी के विभाजन की सूचना गार्ड को देगा।
 - (ख) गाड़ी के पिछले भाग में गार्ड या गार्डों द्वारा:—
 - (i) अगले भाग से टक्कर बचाने के लिए सभी भरसक प्रयत्न किए जाएंगे, और
 - (ii) यदि हैंड ब्रेक है तो तुरन्त उन्हें लगा दिया जाएगा, तथा
 - (ग) यदि कोई उच्चलक (बैकिंग) इंजन है तो, उसका ड्राइवर गाड़ी के पिछले भाग को रोक देगा और अगले भाग के ड्राइवर का ध्यान आकर्षित करने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा।
- (2) गाड़ी के पिछले भाग के रुकते ही, गाड़ी का गार्ड, आगे और पीछे दोनों ही और नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी के उस भाग की रक्षा करेगा और हैंड ब्रेकों को लगाकर तथा यदि आवश्यक है और विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया गया है, गुट्टी रोक तथा जंजीरों के प्रयोग से वाहनों को स्थित स्थिति में रखने के लिए कार्य करेगा।
- (3) गार्ड दिन में हरी झंडी और रात्रि में सफेद बत्ती यथासंभव अधिक से अधिक ऊपर और नीचे बार-बार हिलाकर गाड़ी के विभाजित हो जाने का संकेत देगा।
- (4) जब विभाजित गाड़ी के दोनों भाग एक दूसरे से दिखाई पड़ने वाली दूरी में रुक कर खड़े हो जाते हैं और उन्हें जोड़ना संभव और निरापद है तो गाड़ी को गार्ड के हैंड सिगनलों की सहायता से पर्याप्त सतर्कतापूर्वक जोड़ दिया जायेगा परन्तु यह तब, जब गाड़ी के पिछले भाग को भली प्रकार स्थायी रखने के लिए उपनियम (2) बताई गई रीति से आवश्यक सावधानी बरती जाए।
- (5) यदि विभाजित गाड़ी का ड्राइवर अगले भाग को रोक सकने के पूर्व ही अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँच जाता है तो वह तुरन्त गाड़ी के विभाजित होने की चेतावनी स्टेशन मास्टर को और रास्ते में यदि कोई केबिन मिलता है तो उसके प्रभारी रेल सेवक को भी देगा और (टेन्जिबिल) प्रस्थान प्राधिकार यदि कोई है तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक कि ब्लॉक सेक्शन उसकी गाड़ी के सभी वाहनों से साफ नहीं हो जाता।

- (6) इस नियम में गार्ड के विनिर्दिष्ट कर्तव्य उसकी अनुपस्थिति में ड्राइवर को करने होंगे।

स.नि .6.08.01 :- (i) यदि गाड़ी के पीछे कोई बैकिंग इंजन हो तो बैकिंग इंजन का ड्राइवर बीच खंड में पड़ी हुई गाड़ी के पिछले भाग के बचाव की व्यवस्था करेगा और गार्ड अगले भाग का बचाव करेगा। वाहनों को तब तक आगे नहीं बढ़ाया जायेगा जब तक कि उसके लिये गाड़ी इंजन वापस न आ जाय अथवा रिलीफ इंजन न पहुँच जाए।

- (ii) विभाजित गाड़ी का ड्राइवर एक लम्बी, एक छोटी सीटी 0 0 देकर गार्ड को चेतावनी देगा। यदि विभाजित गाड़ी का ड्राइवर गाड़ी के अगले भाग को रोकने के पहले ही अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँच जाय तो इसी प्रकार की सीटी बजायेगा।

6.09 ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग:-

- (1) यदि किसी ब्लॉक सेक्शन में रुकी हुई गाड़ी को आगे न खींच सकने के कारण, विभाजन आवश्यक है तो गार्ड अपनी गाड़ी के पिछले भाग की रक्षा के लिए नियम 6.03 के अनुसार तुरन्त कार्रवाई करेगा।
- (2) यदि इंजन अकेला या कुछ वाहनों के साथ आगे जा सकता है तो गार्ड उपनियम (1) में उपबंधित रूप में कार्रवाई करने के बाद और युग्मक (कपलिंग) काटने से पहले ब्रेक लगा देगा तथा, यदि आवश्यक है तो गाड़ी के पिछले भाग को स्थिर रखने के लिए उसे सावधानीपूर्वक जकड़ कर रखेगा।
- (3) गार्ड उपनियम (2) कार्रवाई कर लेने के पश्चात् ड्राइवर को लिखित अनुमति देगा कि वह अलग भाग काट कर अगले स्टेशन तक ले जाए और यदि वह उचित समझे तो उसे उसी लाइन पर वापस आने का भी लिखित अनुदेश दे सकता है।
- (4) इकहरी (सिंगल) लाइन के जिन सेक्शनों पर टोकन कार्य चालन हो रहा है उनमें ड्राइवर अपनी गाड़ी का कोई भी हिस्सा ब्लॉक सेक्शन में छोड़ने से पहले, टोकन गार्ड को देकर उससे लिखित रसीद लेगा। गार्ड वह टोकन तब तक अपने पास रखेगा जब तक उसकी गाड़ी के सब वाहन ब्लाक सेक्शन से बाहर नहीं हो जाते।
- (5) रात्रि, धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, जैसे ही इंजन, चाहे अकेला या वाहनों के साथ, बढ़े वैसे ही गार्ड –
 - (क) नियम 6.03 के अनुसार अपनी गाड़ी की आग्र से भी रक्षा करेगा, तथा—
 - (ख) यह भी देखेगा कि उसकी गाड़ी के पिछले भाग के सबसे आगे के वाहन पर लाल बत्ती दिखाई जाए।
- (6) जब गाड़ी का अगला भाग ले जाता है तो गाड़ी के उस भाग के पिछले वाहन पर कोई पिछली बत्ती (टेल) लैम्प या (टेल) पिछला बोर्ड नहीं लगाया जायेगा, किन्तु गार्ड उपनियम (3) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति में उसका पूरा नम्बर लिख कर देगा।
- (7) यह जानते हुए कि पीछे के ब्लॉक सेक्शन में अवरोध है कि किसी स्टेशन में प्रवेश करते ही ड्राइवर का सबसे पहला कर्तव्य यह होगा कि वह स्टेशन मास्टर को इस बात की तत्काल चेतावनी दे। यदि स्टेशन के रास्ते में कोई केबिन पड़ता है तो केबिन

के प्रभारी (इन्चार्ज) रेल सेवक को भी इस बात की जानकारी दी जाएगी।

- (8) जब उपनियम (3) में निर्दिष्ट लिखित अनुदेशों के अधीन इंजन को वापस लाना है तो गार्ड इंजन आने तक, ब्लाक सेक्शन में छोड़े गए गाड़ी के भाग के पीछे उपस्थित रहेगा और किसी भी अनुगामी गाड़ी को, अपने प्रभार (चार्ज) वाले किसी वाहन को हटाने की अनुमति नहीं देगा।
- (9) ड्राइवर अपने इंजन को अकेला या वाहनों सहित उसी स्थान पर तब तक वापस नहीं लायेगा जब तक कि उपनियम (3) के अधीन गार्ड से उसे ऐसा करने के लिए लिखित अनुदेश नहीं मिल जाते।
- (ख) इसके अतिरिक्त ड्राइवर बहु (मल्टीपल) लाइनों वाले सेक्शन में स्टेशन मास्टर ऐसा एक लिखित प्राधिकार लेगा। स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि रेल पथ के जिस भाग पर से उक्त ड्राइवर को वापस लौटना है उस पर कोई अन्य गाड़ी न लाई जाए और न ही उसे पार (क्रास) किया जाए।
- (ग) स्टेशन मास्टर इस प्रकार का लिखित प्राधिकार देने के पहले उन स्टेशन मास्टरों से विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित आवश्यक आश्वासन प्राप्त करेगा, इनके पास डाईवर्शन सुविधाएं हैं और इन परिस्थितियों के सूचना नियंत्रक को भी देगा।
- (10) दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपल) लाइनों वाले सेक्शन पर, स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अधीन ड्राइवर, संचालन पद्धति के अनुसार सही लाइन पर अपनी गाड़ी को वहां तक लौटा ले जाएगा जहां से पार (क्रास) करके वह उस लाइन पर पहुंच सकता है जिस पर उसने अपनी गाड़ी के बाकी भाग को छोड़ा है और फिर वह उसी लाइन पर आगे जा सकता है और इंजन लगाने के बाद जिस स्टेशन को जाने का उसे निदेश मिला है उस तक गाड़ी को ले जाएगा।
- (11) यदि ड्राइवर लिखित अनुदेशों के अधीन, दोहरी (डबल) लाइन सेक्शन में यातायात दिशा के विरुद्ध या इकहरी (सिंगल) लाइन सेक्शन में स्थापित यातायात दिशा के विरुद्ध जाता है तो वह सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और निर्धारित कोड में बार-बार सीटी देता रहेगा।

स.नि. 6.09.01:— (क) स्टेशन मास्टर, ड्राइवर द्वारा लाई गई गाड़ी के भाग वाले अन्तिम वाहन की संख्या सा. नि. 6.09 के उपनियम (3) में की गई लिखित अनुमति के आधार पर गार्ड द्वारा उल्लिखित संख्या के साथ मिलान करेगा और सुनिश्चित करेगा कि ड्राइवर द्वारा लाया गया गाड़ी का भाग पूर्ण है।

- (ख) दोहरी लाइन खंड पर लॉक और ब्लॉक उपकरण लगाएगा और टोकन रहित ब्लॉक उपकरणों से युक्त इकहरी लाइन खंड पर अथवा जब गाड़ी पेपर लाइन क्लियर टिकट के आधार पर चलाई जा रही हो तो जब कभी किसी गाड़ी का भाग लाया जा रहा हो, (अन्तिम भाग को छोड़ कर जिसके अनुसार ब्लॉक सेक्शन साफ हो जाता है) ड्राइवर अगले ब्लाक खंड में पहुँचते समय निकट (होम) सिगनल के पास रुक जायेगा और लगातार एक लम्बी, एक छोटी, एक लम्बी अथवा एक छोटी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर आवश्यक सिगनल को "ऑन" स्थिति में रखते हुए पायलट

कराके गाड़ी के भाग को लेने की व्यवस्था करेगा।

(ग) सामान्य नियम 6.09 के उपनियम (7) के प्रयोजन से ड्राइवर के लिये यह आवश्यक हो जाएगा कि वह केबिन के प्रभारी व्यक्ति को लिखित रूप से सूचित करे। इस प्रयोजन के लिये गार्ड द्वारा दी गई लिखित अनुमति पर ऐसे व्यक्ति का हस्ताक्षर पर्याप्त समझा जाएगा।

(घ) इन मामलों में जहाँ वापस आने के लिये गार्ड की लिखित अनुमति सा.नि. 6.09 के उपनियम (3) के अन्तर्गत न दे दी गई हो तो स्टेशन मास्टर स.नि. 6.02.02 में दी गयी क्रिया विधि के अनुसार काम करेगा।

स.नि. 6.09.02—“गाड़ी ब्लॉक खंड के बाहर” रिपोर्ट पिछले ब्लॉक स्टेशन को तब तक नहीं भेजा जायेगा जब तक खंड में पड़ी हुई गाड़ी के अन्तिम भाग के हटने से ब्लॉक खंड साफ न हो जाए और गार्ड का हस्ताक्षर पूर्ण आगमन बही में प्राप्त न कर लिया जाए।

6.10 आग लगना

(1) यदि कोई रेल सेवक कहीं ऐसी आग लगी देखता है जिससे जीवन की हानि या सम्पत्ति को क्षति पहुँचने की संभावना है तो वह जीवन वह सम्पत्ति की रक्षा के लिए और आग के फैलने रोकने तथा उसे बुझाने के लिए, यथासंभव, सभी उपाय करेगा।

(2) यदि आग किसी विद्युत उपस्कर में लगी हों अथवा किसी विद्युत उपकरण के संलग्न हो तो वह सेवक यदि विद्युत कार्य में प्रशिक्षित हो तो वह प्रभावित भाग की बिजली सप्लाई तुरन्त काट देगा।

(3) आग लगने की हर घटना की रिपोर्ट शीघ्र उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जाएगी और स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में कार्रवाई करेगा।

स.नि. 6.10.01:— (क) किसी अग्नि दुर्घटना से संबंधित सूचना के प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर नजदीकी क्षेत्र के सिविल फायर स्टेशन तथा मंडल सुरक्षा अधिकारी को सूचित करेगा।

(ख) गार्ड और ड्राइवर यदि देखें कि लाइन पर किसी स्लीपर अथवा किसी अन्य लकड़ी-शिल में आग लग गई है तो तुरन्त रुक जायेंगे और आग को बुझा देंगे और सावधानी बरतेंगे कि इसे सतर्कतापूर्वक और सफल तरीके से करेंगे ताकि उनके स्थल छोड़ने के समय कोई भी भीतर ही भीतर जलने वाली वस्तु न रह जाए। इस घटना की सूचना निकटस्थ रेलपथ गैंग को दी जाएगी बशर्ते कि गाड़ी कर्मचारियों की राय में उस स्थान से गाड़ी के गुजरने में खतरे की आशंका दिखाई पड़ती हो। ऐसी स्थिति में गाड़ी प्रथम स्टेशन पर खड़ी कर दी जाएगी और मामले की रिपोर्ट कर दी जाएगी। स्टेशन मास्टर स.नि. 2.11.01 (घ) (ii) (iii) के अनुसार आगे की कार्रवाई करेगा।

(ग) गाड़ी कर्मचारी आपातकालीन स्थिति में पानी प्राप्त करने के लिए किसी राहगीर अथवा निकटस्थ ग्रामीणों की सहायता ले सकते हैं और आग बुझाने में मदद कर सकते हैं,

और ऐसी सेवाओं के लिए उन्हें पारिश्रमिक के तौर पर भुगतान या भुगतान करने का वादा कर सकते हैं।

- (घ) अन्य रेल कर्मचारी आग देखने पर, इसे फैलने से रोकने तथा बुझाने के लिए उपलब्ध साधनों द्वारा हर संभव कार्रवाई करेगा।

स.नि. 6.10.02—(क) किसी गाड़ी के वाहन में आग लगने पर, गाड़ी खड़ी कर दी जाएगी और चलते हुए वाहन को अलग कर दिया जायेगा और इस वाहन तथा अन्य वाहनों के बीच कम से कम 45 मीटर की दूरी रखी जाएगी। सा. नि. 6.03 के अनुसार गाड़ी का बचाव किया जाएगा, यदि स्थावर सिगनलों द्वारा बचाव न किया गया हो। आग को बुझाने और मालडिब्बों के लेवल, सील और वाहन के भीतरी समानों के बचाव के लिए हर प्रयत्न किया जायेगा। यदि किसी भाप इंजन को नजदीक लाया जा सकता तो इंजेक्टर द्वारा भाव और जल को तथा टैंपर से जल लेकर आग को बुझाया जाएगा। मिट्टी और बालू, यदि उपलब्ध हो, का भी प्रयोग किया जाना चाहिए। जब गाड़ी किसी तालाब या जलपूर्ति स्टेशन के निकट हो और आग स्पष्ट रूप में दिखाई पड़ जाय तो गार्ड और ड्राइवर अपने विवेकानुसार वहां तक कि जलते हुए वाहन को वहां तक ले जा सकते हैं बशर्ते कि पिछले भाग को अलग कर दिया जाए।

- (ख) किसी सवारी गाड़ी में आग की घटना दिखाई पड़ने पर यात्रियों की सुरक्षा पर पहले ध्यान दिया जाना चाहिए। डाकयान के संबंध में डाक के बचाव के लिये हर प्रयत्न किया जाना चाहिए।

- (ग) विद्युत लगे सवारी डिब्बों में सार्ट सर्किट के कारण, यदि लकड़ी के हिस्से (वुड वर्क) में कहीं आग लग जाए तो दोनों छोरों के विद्युत कप्लरों को अलग कर देना चाहिए और बैटरी फ्यूज बॉक्स से उसका संबंध डिस्कनेक्ट कर देना चाहिए।

- (ड) किसी सवारी डिब्बे में चुल्हा अथवा स्टोव जलाकर रखने की मनाही है।

स.नि. 6.10.03— (क) किसी कर्षण विद्युत उपस्कर के किसी भाग में आग लगने की स्थिति में, आग लगे भाग को अलग करने की पद्धति के जरिए सबसे पहले पूरी तरह अलग कर लिया जाएगा। यदि निकटस्थ सप्लाय कंट्रोल पोस्ट से फीड होने के कारण आर्किंग हो रही हो तो आगे बढ़ने की संभावना को देखते हुए रिमोट कंट्रोल के जरिए अथवा स्विचों के स्थानीय तौर पर बंद करके इसे रोक दिया जाएगा। आग को अग्निशमन साधनों द्वारा बुझा दिया जाएगा। कर्षण शक्ति नियंत्रकों को शीघ्र ही आग की उग्रता के संबंध में सूचना दी जाएगी और यह भी सूचित किया जाएगा की इससे बिजली आपूर्ति में किस हद तक बाधा पहुँची है।

- (ख) यदि कोई अन्य अनाधिकृत व्यक्ति को आग लगने की घटना दिखलाई पड़े अथवा कर्षण विद्युत उपस्कर से संलग्न तार में आग की घटना दिखलाई पड़े तो वह आग बुझाने की कोशिश नहीं करेगा बल्कि इस घटना की रिपोर्ट स्थानीय टेलीफोन या निकटस्थ स्टेशन मास्टर के जरिए कर्षण शक्ति नियंत्रक को देगा।

किसी गैंगमैन को आग की घटना दिखाई पड़ने पर अथवा कर्षण विद्युत उपस्कर में लगे तारों में आग दिखाई पड़ने पर वह इसकी जानकारी किसी गुजरती हुई गाड़ी अथवा ट्राली से भेज देगा। यदि एक से अधिक गैंगमैन हो तो दोनों छोर के स्टेशन

मास्टरों को घटना की सूचना दी जानी चाहिए।

- (ग) स्टेशन मास्टर इस प्रकार की सूचना मिलने पर शीघ्र ही ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को देगा जो उपस्करों के प्रभावित क्षेत्र को अलग करेगा तथा आग बुझाने की व्यवस्था करेगा।

स.नि. 6.10.04:—(क) किसी विद्युत इंजन में आग लगने पर शीघ्र ही सर्किट, ब्रेकर की स्वीच ऑफ कर देगा और पेंटोग्राफ को नीचे करते हुए गाड़ी को शीघ्र रोक देगा।

- (ख) प्रभावित सर्किटों की विद्युत आपूर्ति को अलग कर देने के बाद ड्राइवर आग को बुझाने के लिए आवश्यक कार्रवाई करेगा।
- (ग) यदि उपर्युक्त साधनों द्वारा आग न बुझाई जा सके तो ड्राइवर आपातक टेलीफोन के जरिए कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा और शीघ्र ऊपरी उपस्कर के प्रभावित खंड को निष्क्रिय करने की व्यवस्था करेगा।
- (घ) गार्ड तथा उपलब्ध कोई अन्य रेल कर्मचारी, ड्राइवर को आग बुझाने में हर संभव सहायता प्रदान करेगा।
- (ङ) आग बुझाने के शामकों की व्यवस्था प्रत्येक इंजन/गाड़ी के लिए की जाएगी और ड्राइवर उपस्करों की जानकारी से अवगत रहेगा तथा इन अग्निशामकों का इस्तेमाल करेगा। इसे इंजन के आवधिक निरीक्षण के दौरान इंजन निरीक्षण कर्मचारी इसकी जाँच करेंगे।

स.नि. 6.10.05

- (क) सजीव तार अथवा विद्युत उपस्कर में आग लगने पर साधारण अग्नि शामकों अथवा होज पाइप से जल देकर आग को नहीं बुझाया जाएगा। फायर ब्रिगेड की आवश्यकता होने पर भी फायर ब्रिगेड को अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि आग लगने वाले क्षेत्र में विद्युत उपस्करों को निष्क्रिय न कर दिया गया हो।
- (ख) इस्तेमाल किए गए अग्नि शामकों के बदलने अथवा पुनः चार्ज किए जाने में कम से कम विलम्ब होना चाहिए।
- (ग) सप्लाय कंट्रोल पोस्ट, स्टेशन और सिगनलों केबिनो के पास बालूदानी की व्यवस्था की जानी चाहिए। कार्यप्रभारी पर्यवेक्षक यह देखेगा कि बालू सूखा तथा स्वच्छ रखा गया है तथा किसी अन्य प्रयोजन के लिए इस्तेमाल नहीं किया जा रहा है।

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 संबंधित व्यक्तियों को यथासंभव चेतावनी देने की कार्रवाई करेगा।

- स.नि. 6.11.01** स्टेशन मास्टर छूटे हुए वाहनों की दिशा वाले स्टेशन को सूचित करेगा कि लुढ़कते हुए जा रहे वाहन को रोकने का प्रयास करें उन मामलों में जहां वाहन तेजी गति पकड़ लिया हो तो स्टेशन मास्टर इसे पटरी से गिराकर रोकें जाने वाले साधनों का प्रयोग करेगा लेकिन यात्रियों से भरे लदे वाहनों तथा पशुओं से लदे वाहनों को इस प्रकार पटरी से नहीं गिराया जाएगा।
- (क)

अध्याय –7

संचालन पद्धतियां

7.01 संचालन पद्धतियां:-

- (1) स्टेशनों के बीच चलने वाली सभी गाड़ियों का संचालन निम्नलिखित में से किसी एक पद्धति के अनुसार किया जाएगा:-
- (क) पूर्ण ब्लॉक पद्धति,
 - (ख) स्वचालित ब्लॉक पद्धति
 - (ग) अनुगामी गाड़ी पद्धति
 - (घ) पयालट गार्ड पद्धति
 - (ङ) ट्रेन-स्टाफ तथा टिकट पद्धति, अथवा
 - (च) केवल एक गाड़ी पद्धति
- (2) प्रत्येक रेलवे में पूर्ण ब्लॉक पद्धति तथा स्वचालित ब्लॉक पद्धति का ही प्रयोग किया जाएगा। किन्तु उपनियम (1) में उल्लिखित किसी अन्य संचालन पद्धति का उपयोग विशेष अनुदेशों के अधीन रेल या रेलों के किसी अन्य भाग पर मंजूर किया जा सकता है। प्रत्येक पद्धति का उपयोग उन पर लागू उन्हीं के अधीन किया जाएगा जो इन नियमों में वर्णित हैं।

स.नि. 7.01.01—पूर्ण ब्लॉक पद्धति निम्न लिखित सेक्शन को छोड़कर इस रेलवे के सभी सेक्शनों में लागू है (दृस. नि. प्राधिकृत अधिकारी की अनुमति के अधीन, सी/स्लिप 135 जारी किए जाने के बाद मंडलों द्वारा भेजे गए सूचना पर आधारित है।) अद्यतन डाटा

सेक्शन

लागू संचालन पद्धति

(क) रांची मंडल

स्वचालित ब्लॉक पद्धति

(i) रांची-नामकोम-टाटीलिवई

(ख) खड़गपुर मंडल

(i) टिकियापाड़ा-सांतरागाछी
4 लाइन (चतुर्गुण) सेक्शन

स्वचालित ब्लॉक सेक्शन

(ii) सांतरागाछी-खड़गपुर-
3 लाइन (तिहरा)सेक्शन

स्वचालित ब्लॉक सेक्शन

(iii) भंजपुर-बांगरीपोसी

एक गाड़ी एक पद्धति

(ग) आद्रा मंडल

(i) बवाईचंडी-मसाग्राम
4 लाइन (चतुर्गुण) सेक्शन

एक गाड़ी एक पद्धति

(घ) चक्रधरपुर मंडल

(i)	टाटा-आदित्यपुर-दोहरी लाइन	स्वचालित ब्लॉक पद्धति
(ii)	आदित्यपुर-राजखरसवॉ-3 लाइन (तिहरा)	स्वचालित ब्लॉक पद्धति
(iii)	चांडिल-सीनी-दोहरी लाइन	स्वचालित ब्लॉक पद्धति
(iv)	औनलाझड़ी - बादामपहाड़	एक गाड़ी एक पद्धति
(v)	औनलाझड़ी - गोरुमहिसानी	एक गाड़ी एक पद्धति

स.नि. 7.01.01 के नीचे नए स.नि. के रूप में निम्नलिखित जोड़ा जा सकता है :

स.नि. 7.01.02 पूर्ण ब्लॉक पद्धति के अधीन रेलवे के निम्नलिखित सेक्शनों में दिवन इकहरी लाइन संचालन लागू है :

(i)	गोविन्दपुर रोड - कर्मा-	रांची मंडल
(ii)	बालसिरिंग - लोधमा	रांची मंडल
(iii)	खड़गपुर-गोकुलपुर-मिदनापुर	खड़गपुर मंडल
(iv)	सांतरागाछी - शालीमार	खड़गपुर मंडल
(v)	खड़गपुर-हिजली-खड़गपुर प्रस्थामन यार्ड डाउन ज्वाइंट लाइन)	(वाया अप ज्वाइंट लाइन और वाया
(vi)	सुदामडीह - भोवरा	आद्रा मंडल
(vii)	राधागांव - बोकारो स्टील सिटी का ए केबिन	आद्रा मंडल
(viii)	तुपकाडीह - राजाबेरा	आद्रा मंडल
(ix)	बरबिल - बड़ा जामदा	चक्रधरपुर मंडल
(x)	मनोहरपुर-गोइलकेरा-3 लाइन ज्वाइंट लाइन-1 (डाउन) ज्वाइंट लाइन - 2 (अप) ज्वाइंट लाइन - 3 (तीसरी लाइन)	चक्रधरपुर मंडल

7.02 सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से संबंधित साधारण नियमों का लागू होना:-

जहाँ कोई और उपबन्ध नहीं किया गया है, सिगनलों और गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी नियमों में वर्णित सभी संचालन पद्धतियां भी लागू होंगी।

अध्याय-8

पूर्णब्लाक पद्धति

क. आवश्यक बातें

8.01 पूर्ण ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें :-

- (1) जहां गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लाक पद्धति पर होता है, वहां—
 - (क) किसी 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, और
 - (ख) दोहरी लाइनों पर, ऐसा लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक, ऐसे ब्लॉक स्टेशन के, जिन पर ऐसा लाइन क्लियर दिया जाता है, न केवल उसके प्रथम रोक सिग्नल तक बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।
 - (ग) इकहरी लाइनों 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 सिग्नल तक हों 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 अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिए गए हैं, उपनियम(1) के खण्ड (ख) और (ग) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी निम्नलिखित से कम नहीं होगी, अर्थात् :-
 - (क) द्वि-संकेती लोअर क्वाड्रेंट सिग्नल अथवा द्वि-संकेती रंगीन बत्ती सिग्नल व्यवस्था में 400 मीटर, और
 - (ख) बहु-संकेती सिग्नल अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिग्नल व्यवस्था में 180 मीटर,

ख. लाइन क्लियर देने की शर्तें:-

8.02. “ए” श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें:- इकहरी अथवा दोहरी लाइन पर “ए” श्रेणी स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक कि:-

- (क) ठीक पहले चली गई गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है,
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी सिग्नल फिर से “आन” नहीं कर दिए गए हैं,
- (ग) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है, वह प्रस्थान सिग्नल तक साफ नहीं है, और

- (घ) उक्त लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए सभी कांटों सही ढंग से सेट कर दिए गए हैं और सभी सम्मुख कांटों पर ताला लगा दिया गया है।

8.03 “बी” श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्त:-

- (1) “बी” श्रेणी स्टेशन के दोहरी लाइन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तक तक नहीं दिया जाएगा, जब तक कि:-
- (क) ठीक पहले चली गई गाड़ी पूरी तरह, बाह्यतम सम्मुख कांटों अथवा ब्लॉक खण्ड सीमा के भीतर यदि कोई लगा है, नहीं जा पहुँची है,
- (ख) उक्त गाड़ी के सभी आवश्यक सिगनल फिर से “आन” कर लिये गए हैं, और
- (ग) लाइन क्लियर है
- (i) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर, होम सिगनल तक , अथवा
- (ii) बहु संकेती या संशोधित लोअर सिगनल क्वार्टेंट व्यवस्था वाले स्टेशनों पर बाह्यतम सम्मुख कांटों तक अथवा ब्लॉक खण्ड सीमा बोर्ड (यदि कोई लगा है)
- (2) इकहरी लाइन पर “बी” श्रेणी के स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक कि
- (क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है।
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से “आन” नहीं कर दिए गए हैं, और
- (ग) लाइन क्लियर है
- (i) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर स्टेशन पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम सिरे के शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक,

अथवा

यदि शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है तो होम सिगनल तक,

अथवा

यदि शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा अग्रिम प्रस्थान अथवा निकट सिगनल नहीं है, हो बाह्यतम सम्मुख कांटों तक,।

- (ii) बहु संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर—
- स्टेशन पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम सिरे की तरफ के शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा प्रस्थान सिगनल(यदि कोई लगा हो) तक,

यदि शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख कांटो तक ।

टिप्पणी:- “बी” श्रेणी के इकहरी लाइन वाले स्टेशन पर, यदि दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन को लाइन क्लियर दे दिया गया है तो यह नियम किसी गाड़ी को, उसकी विपरीत दिशा में बिना रुके प्रवेश करने के लिए मना नहीं करता है परन्तु यह तब, जब द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था बाहरी सिगनल और बाह्यतम सम्मुख कांटों के बीच को दूरी तथा बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था अथवा संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल व्यवस्था में निकट सिगनल और बाह्यतम सम्मुख कांटों के बीच की दूरी लाइन क्लियर देने का शर्तों के अन्तर्गत नियम 8.01 में तथा गाड़ी के प्रवेश के लिये होम सिगनल को “आफ” करने के शर्तों के अंतर्गत नियम 3.40 में निर्धारित पर्याप्त दूरी के जोड़ से कम नहीं हैं। चाहे नियम 3.32 के उपनियम (1) में निर्धारित शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं भी लगाया गया है।

सामान्य नियम 8.16 के पृष्ठ ———से ——— तक दृष्टान्त चित्र देखें

8.04 “सी” श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्त:- इकहरी लाइन अथवा दोहरी लाइन पर द्वि-संकेती, बहु-संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल व्यवस्था वाले “सी” श्रेणी स्टेशनों पर लाइन तब तक क्लियर नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि—

- (क) ठीक पहले जाने वाली पूरी गाड़ी निकट सिगनल से कम से कम 400 मीटर आगे नहीं चली गई है वह चलती ही जा रही हैं, और
- (ख) पिछली गाड़ी के लिए “ऑफ” किए गए समस्त सिगनल उक्त गाड़ी के जाने के बाद फिर से “ऑन” नहीं कर दिए गए हैं,

बशर्ते कि तब, इकहरी लाइन पर, दूसरे सिरे के ब्लॉक हट की ओर विपरीत दिशा में चलने वाली गाड़ियों से भी लाइन साफ है।

ग. अवरोध— दोहरी लाइन:

8.05. दोहरी लाइन के ब्लॉक स्टेशन पर किसी गाड़ी के आते समय अवरोध:-

- (1) “ए” श्रेणी स्टेशन—जब लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो निकट सिगनल के बाहर अथवा जिस लाइन पर गाड़ी को लिया जाना है उस पर, संबंधित प्रस्थान सिगनल तक कोई अवरोध नहीं होने दिया जाएगा।
- (2) “बी” श्रेणी स्टेशन— जब लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जाएगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब तक, जब आवश्यक सिगनल “ऑन” रखे जाएं।
- (3) जब किसी ऐसी लाइन पर, जो पृथक नहीं की गई हैं, आने वाली गाड़ी के लिये सिगनल “ऑफ” किए जा चुके हैं तो कांटों की तरफ शंटिंग कार्य नहीं किया जाएगा

जिन पर से आने वाली गाड़ी को पास करना है।

स.नि. 8.05.01— किसी स्टेशन पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनलों को “ऑफ” करके किसी लाइन पर, जो साधारण नियम 4.11 के अनुसार पृथक है, स्टेशन संचालन नियमों में स्थानीय हालतों को ध्यान में रख, शंटिंग का कराना वर्जित अथवा प्रतिबन्धित किया जा सकता है।

8.06 दोहरी लाइन वाले ब्लॉक सेक्शन में अवरोध:—

- (1) यदि लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (2) पिछले ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग अथवा अन्य किसी कारण अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं हैं और ब्लॉकड बैक नहीं किया गया है।
- (3) अगले ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग अथवा अन्य किसी कारण अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं है और ब्लॉकड बैक नहीं किया गया है।

बशर्ते कि यदि अगला ब्लॉक सेक्शन, स्टेशन से दूर जाती हुई गाड़ी से घिरा हुआ है तो उस गाड़ी के पीछे शंटिंग या अवरोध की अनुमति गाड़ी की गति, भार और ब्रेक शक्ति तथा सेक्शन के उतार-चढ़ाव का ध्यान रखते हुए, विशेष अनुदेशों के अधीन दी जा सकती है और जैसे ही गाड़ी के अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने की सूचना मिलती है, वैसे ही लाइन की, यदि वह तब तक अवरुद्ध है, ब्लॉक फारवर्ड कर दिया जायेगा।

टिप्पणी : नियम 8.14 भी देखें

स.नि. 8.06.01— साधारण नियम 8.06(3) में उल्लिखित विशेष अनुदेशों को स्टेशन संचालन नियम में समायोजित कर दिया जायेगा।

घ. अवरोध —इकहरी लाइन

घ. 1. श्रेणी “ए” स्टेशन

8.07 गाड़ी आते समय इकहरी लाइन पर “ए” श्रेणी स्टेशन पर अवरोध:— जब लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो निकट सिगनल के बाहर अथवा जिस लाइन पर, गाड़ी ली जानी है पर उस गाड़ी का नियंत्रण करने वाले प्रस्थान सिगनल तक, किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी।

8.08 इकहरी लाइन के “ए” श्रेणी स्टेशन पर ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध करना:— शंटिंग कार्य के लिए ब्लॉक सेक्शन तब तक अवरुद्ध नहीं होने दिया जाएगा जब तक कि:—

- (क) स्टेशन मास्टर ने ब्लॉक सेक्शन की दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया है, अथवा

- (ख) ब्लॉक सेक्शन ब्लॉक बैक नहीं कर दिया गया है, अथवा
- (ग) जिस स्टेशन पर शंटिंग की जानी है वह उससे दूर जाने वाली गाड़ी से घिरा हुआ नहीं है, ऐसी दिशा में शंटिंग की अनुमति, गाड़ियों की गति, भार, ब्रेक-शक्ति और सेक्शन के उतार-चढ़ाव का ध्यान रखते हुए, विशेष अनुदेशों के अधीन दी जा सकती है। गाड़ी पहुँचने की सूचना मिलते ही ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक बैक कर दिया जाएगा और
- (घ) ड्राइवर या शंटिंग कार्य का प्रभारी किसी अन्य व्यक्ति को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति से शंटिंग कार्य के लिए स्टेशन मास्टर से स्पष्ट आदेश नहीं मिल जाता है।

स.नि. 8.08.01 – स्टेशन संचालन नियमों में विशेष अनुदेशों को संयोजित कर दिया जाएगा।

घ. 2 श्रेणी “बी” स्टेशन

- 8.09 **इकहरी लाइन पर “ बी” श्रेणी स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध:-**
जिस गाड़ी के लिये लाइन क्लियर दिया जा चुका है उसके मार्ग में द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में वाह्यतम सम्मुख कांटों के बाहर लाइन तभी अवरुद्ध की जाएगी जबकि शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा अग्रिम प्रस्थान सिगनल लगा है और विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ियों की गति, भार, ब्रेक-शक्ति, उतार-चढ़ाव, प्रथम रोक सिगनल की स्थिति और उस दूरी का, जहां से आती हुई गाड़ी का ड्राइवर सिगनल देख सकता है, ध्यान रखा गया है।

स.नि. 8.09.01 – स्टेशन संचालन नियमों में विशेष अनुदेशों को संयोजित कर दिया जायेगा।

स.नि. 8.09.02

- (क) “बी” श्रेणी स्टेशनों पर, जहां शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा अग्रिम प्रस्थान लगे हुए हैं, आती हुई गाड़ी के मार्ग में भी, निम्नलिखित दशाओं में शंटिंग करने की अनुमति है, अर्थात:-
- (i) ऐसे स्टेशनों पर मंडल संरक्षा अधिकारी द्वारा इस प्रकार का शंटिंग प्राधिकृत है।
- (ii) किसी गाड़ी के लिये दिये गए “लाइन क्लियर” के बाद मंडल संरक्षा अधिकारी द्वारा नियत किया गया समय शंटिंग करने की वह समय सीमा होगी, जिसमें शंटिंग की जा सकती है। जैसे ही यह समय-सीमा पूरी हो जायेगी, शंटिंग रोक दी जायेगी, चाहे आने वाली गाड़ी नजर आए अथवा नहीं।
- (iii) शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा अग्रिम प्रस्थान की सीमा के अन्दर शंटिंग की जाती है।
- (ख) (i) ऐसी शंटिंग शुरू कराने से पहले स्टेशन मास्टर और गार्ड यह विचार अवश्य कर लें कि इस प्रकार की शंटिंग क्या की जा सकती है ताकि आने वाली गाड़ी के मार्ग से बचा जा सके।

- (ii) स्टेशन संचालन नियमों में ऐसी शंटिंग परिचालन की अनुमति देने वाले उपबन्धों में स्टेशन सीमा के अन्दर और स्टेशन सीमा के बाहर उन्मुख उतार-चढ़ाव विचारणीय होगा, किन्तु निम्नलिखित हालतों में इस प्रकार की अनुमति किसी भी दशा में नहीं दी जाएगी:
- (क) स्टेशन यार्ड के अन्दर यदि अधोमुखी (फॉलिंग) ग्रेड 1 में 400 से अधिक तीव्र है और 1 में 400 से अधिक अधोमुखी तीव्र उतार-चढ़ाव द्वारा स्टेशन सीमा तक और उससे आगे भी चला गया है।
- (ख) स्टेशन यार्ड के अन्दर यदि कोई उतार-चढ़ाव (चाहे अधोमुखी है अथवा उर्ध्वमुखी) 1 में 400 से अधिक समतल है और ढाल 1 में 260 होने से स्टेशन यार्ड की सीमा से आरम्भ होने वाले प्वाइंट से जिसकी दूरी 240 मीटर से कम है, अधोमुखी उतार-चढ़ाव द्वारा आगे चला गया है।

टिप्पणी : इस नियम के लिए, मोटर ट्राली को गाड़ी नहीं माना जायेगा।

8.10 इकहरी लाइन “बी” श्रेणी स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध :-

- (1) यदि आवश्यक सिगनल “आन” हो तो स्टेशन सेक्शन में शंटिंग की जा सकती है, परन्तु शंटिंग बोर्ड या अगला प्रस्थान सिगनल होने पर वहां तक शंटिंग के लिये नियम 8.09 के उपबन्धों का अनुपालन किया जायेगा।
- (2) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गई है, आने वाली गाड़ी के लिये सिगनल “आफ” किए जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन कांटों की तरफ नहीं किया जाएगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को पास करना है।

8.11 इकहरी लाइन द्वि-संकेती सिगनल वाले “बी” श्रेणी स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध:- स्टेशन सेक्शन के बाहर और बाहरी सिगनल तक की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन कार्य का प्रभारी नहीं है तथा जब तक कि:-

- (क) जिस ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग होती है, वह किसी आती हुई गाड़ी से साफ नहीं हो जाता है और सभी संबंध और आवश्यक सिगनल ‘ऑन’ स्थिति में नहीं है, अथवा
- (ख) यदि कोई आती हुई गाड़ी बाहरी सिगनल पर पहुँच चुकी है तो, स्टेशन मास्टर ने इस बावत अपना समाधान नहीं कर लिया है कि गाड़ी उस सिगनल पर पूरी तरह खड़ी कर दी गई है:

बशर्ते कि, खण्ड (ख) के अधीन लाइन को धुंध, कोहरे अथवा तूफानी मौसम में, जब अस्पष्ट दिखाई देता है, या किसी भी दशा में तब तक अवरुद्ध नहीं किया जायेगा जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत नहीं है।

स. नि. 8.11.01 – स्टेशन संचालन नियमों में विशेष अनुदेशों को संयोजित कर दिया जाएगा।

8.12 इकहरी लाइन पर हस्त-चालित बहु-संकेती सिगनल वाले "बी" श्रेणी स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध :- स्टेशन सेक्शन के बाहर और प्रथम रोक सिगनल तक की लाइन को तब तक अवरुद्ध नहीं किया जाएगा जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन कार्य का प्रभारी 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 लाइन पर "बी" श्रेणी स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल से बाहर अवरोध:- प्रथम रोक 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 अथवा ब्लॉक फारवर्ड :- विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित कार्यविधि के अनुसार ब्लॉक बैक अथवा ब्लॉक फारवर्ड किया जाएगा।

स.नि. 8.14.01—ब्लॉक संचालन मैनुअल में ब्लॉक बैक और ब्लॉक फारवर्ड की कार्यविधि निर्धारित हैं।

8.15 ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग अथवा अवरोध के लिए प्राधिकार:- ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग अथवा अवरोध की अनुमति देते समय, ड्राइवर 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 सिगनल वाले खम्भे पर ही, उससे नीचे निर्धारित आकार और डिजाइन की एक शंटिंग भुजा, अथवा,

(ख) निर्धारित अभिकल्प डिजाइन का टोकन, अथवा

(ग) शंटिंग करने की लिखित अनुमति।

स.नि. 8.15.01

(क) उपनियम (ख) में उल्लिखित को छोड़कर ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग का प्राधिकार निर्धारित फार्म टी.806 में होगा

(ख) टोकन रहित इकहरी लाइन ब्लॉक उपकरणों वाले स्टेशनों पर ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग का प्राधिकार, जैसी भी स्थित हो, "ओ. सी. सी. की" अथवा "एस. के. बी." होगी। ऐसे मामले में, जब नियम 8.11 (ख) की शर्तों के अधीन अनुमति दी जाती है, प्राधिकार मामले में, नीचे दिए गए उपनियम (ग) के अनुसार होगा:

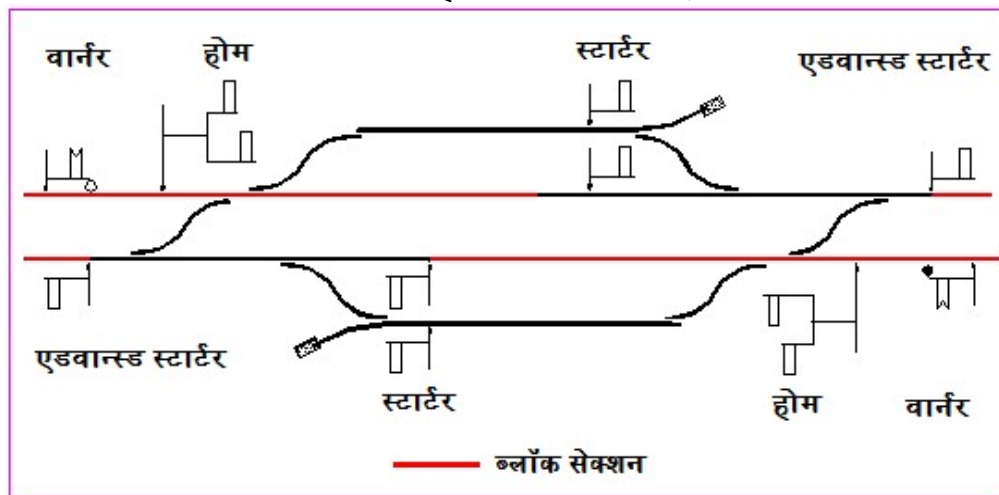
(ग) जब कभी साधारण नियम 8.11.8.12 की शर्तों और साधारण नियम 8.06(3) के उपबन्धों के अधीन, अर्थात् जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग की अनुमति दी जाती है तो जिन परिस्थितियों में शंटिंग की अनुमति दी जाती है वे निर्धारित फार्म टी 806 पर पृष्ठांकित कर दी जाएगी।

(घ) साधारण नियम 8.06(2), 8.13 और 8.06(3) के अधीन ब्लॉक बैक अथवा ब्लॉक फारवर्ड

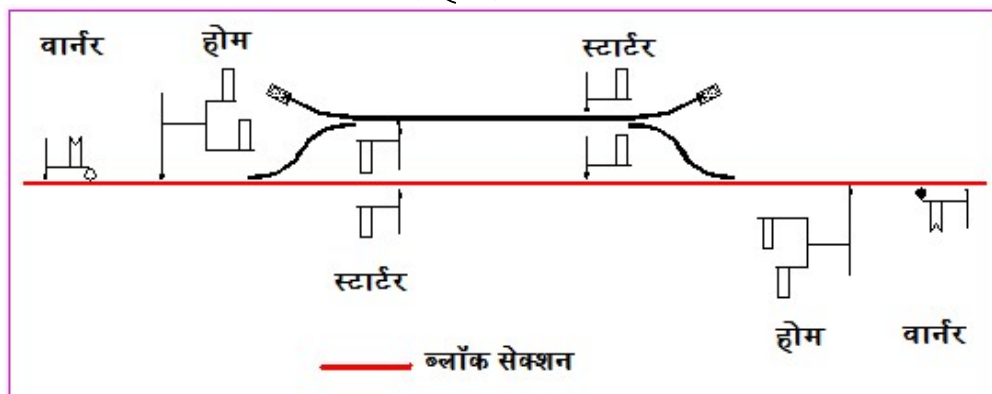
के बाद जब भी उपनियम (क) में उल्लिखित प्राधिकार जारी किया जाता है, संबंधित सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर से प्राप्त प्राइवेट नम्बर का उस पर अभिलेख कर दिया जायेगा।

- 8.16 दृष्टान्त चित्र— इकहरी लाइन और दोहरी लाइन के 'ए' 'बी' और 'सी' श्रेणी स्टेशन नीचे दिए गए चित्रों में दर्शाए गए हैं। ये चित्र किसी स्केल के अनुसार नहीं बनाए गए हैं :-

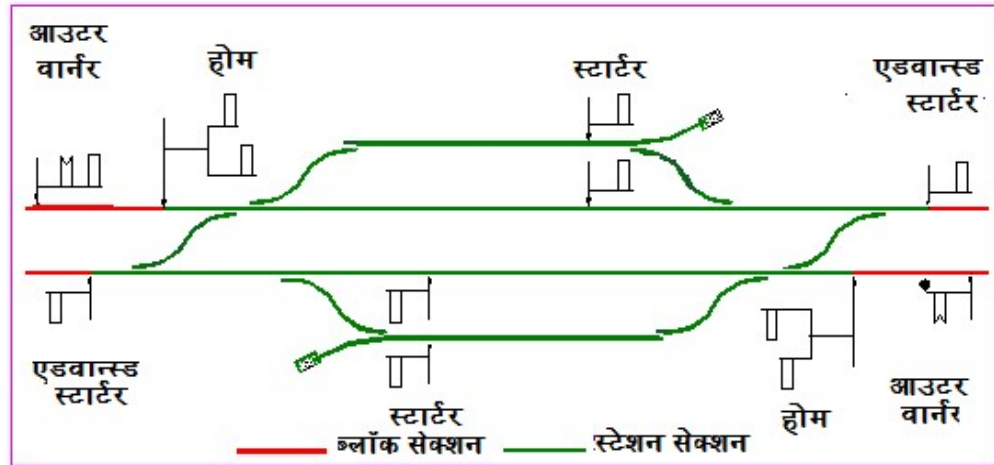
द्वि-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'ए' क्लास स्टेशन पर वार्नर, होम, स्टार्टर तथा एडवान्सड सिगनल



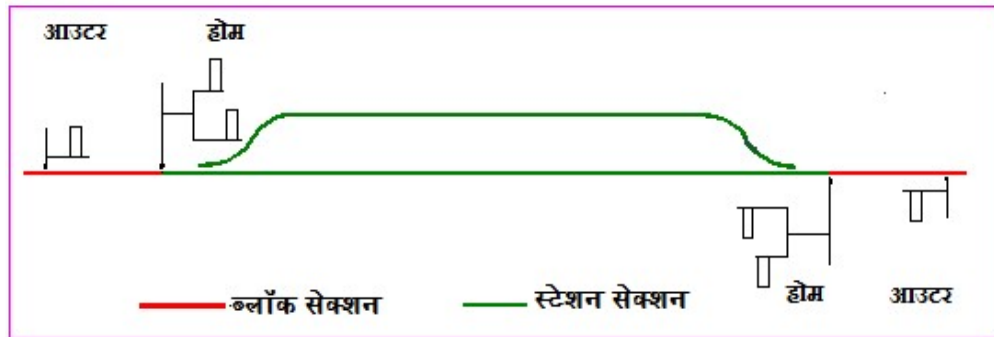
द्वि-संकेती क्षेत्र में इकहरी (सिंगल) लाइन के 'ए' क्लास स्टेशन पर वार्नर, होम, स्टार्टर एसिगनल



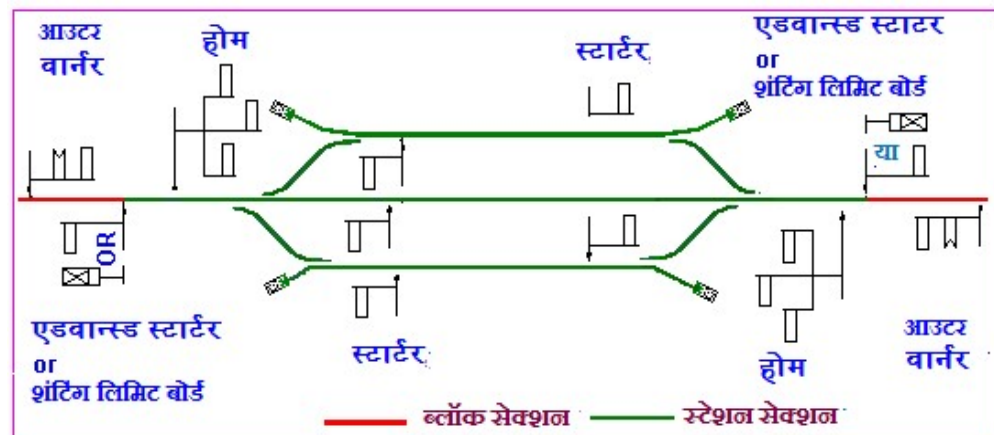
द्वि-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर वार्नर, आउटर एहोम, स्टार्टर तथा एडवान्सड सिगनल



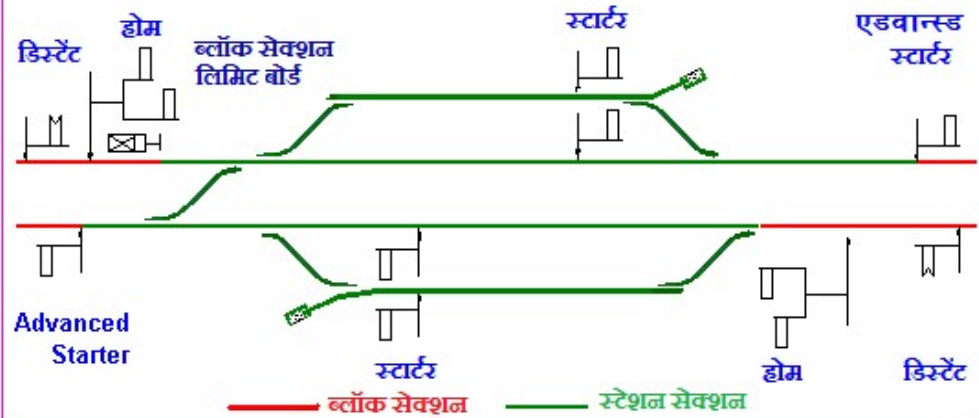
द्वि-संकेती क्षेत्र में इकहरी (सिंगल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर आउटर तथा होम सिगनल



द्वि-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में इकहरी (सिंगल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर वार्नर, आउटर, होम, स्टार्टर तथा एडवान्सड सिगनल/शंटिंग लिमिट बोर्ड

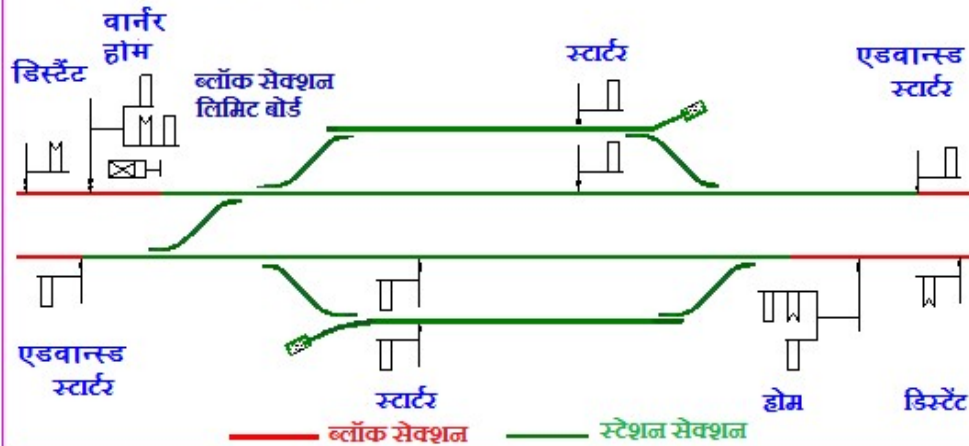


बहु-संकेती सिग्नल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट, होम, स्टार्टर, एडवान्स्ड स्टार्टर और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड



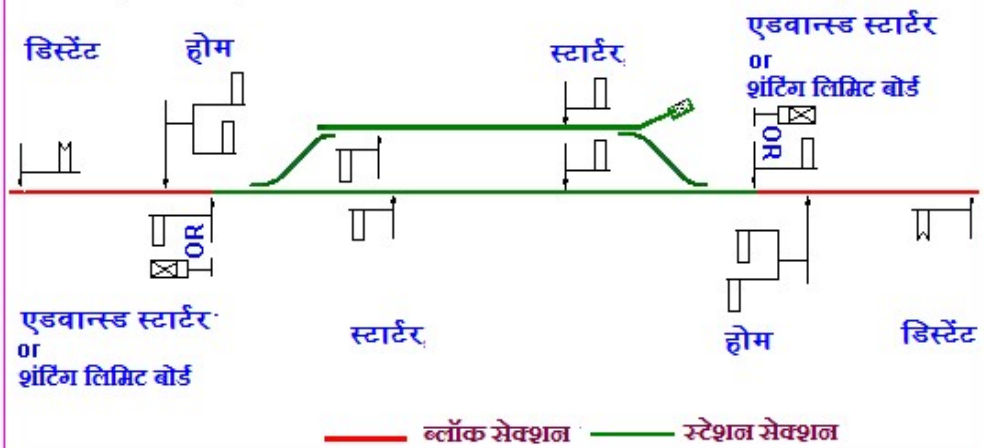
३५

संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिग्नल क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट, वार्नर, होम, स्टार्टर, एडवान्स्ड स्टार्टर सिग्नल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड

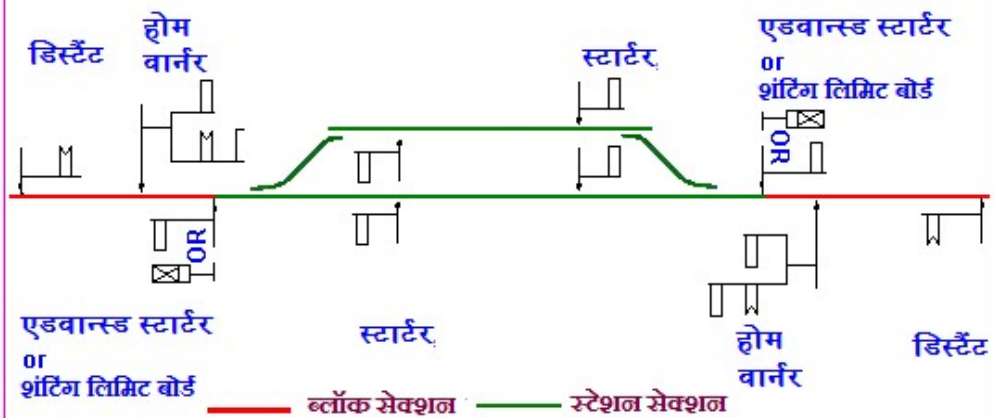


३५

बहु-संकेती सिग्नल वाले क्षेत्र में इकहरी (सिंगल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट, होम, स्टार्टर, एडवान्स स्टार्टर सिग्नल /शॉटिंग लिमिट बोर्ड



संशोधित लोअर क्वाडेंट सिग्नल क्षेत्र में इकहरी (सिंगल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट, वार्नर, होम, स्टार्टर, एडवान्स स्टार्टर सिग्नल/शॉटिंग लिमिट बोर्ड



द्वि-संकेती सिग्नल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'सी' क्लास स्टेशन पर वार्नर एवं होम सिग्नल

वार्नर होम



— ब्लॉक सेक्शन



होम वार्नर

बहु-संकेती सिग्नल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'सी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट एवं होम सिग्नल

डिस्टेंट होम



— ब्लॉक सेक्शन



होम डिस्टेंट

द्वि-संकेती सिग्नल वाले क्षेत्र में डकडरी (सिंगिल) लाइन के 'सी' क्लास स्टेशन पर वार्नर एवं होम सिग्नल

वार्नर होम



— ब्लॉक सेक्शन



होम वार्नर

बहु-संकेती सिग्नल वाले क्षेत्र में डकडरी (सिंगिल) लाइन के 'सी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट एवं होम सिग्नल

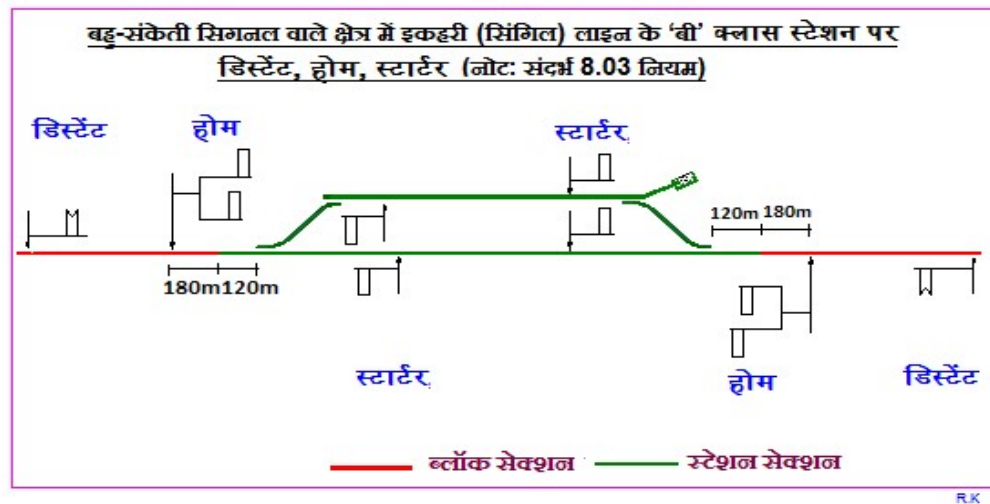
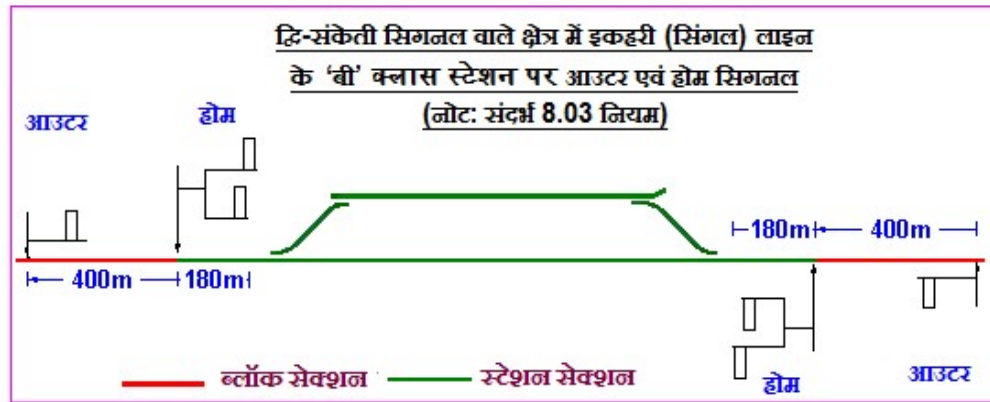
डिस्टेंट होम



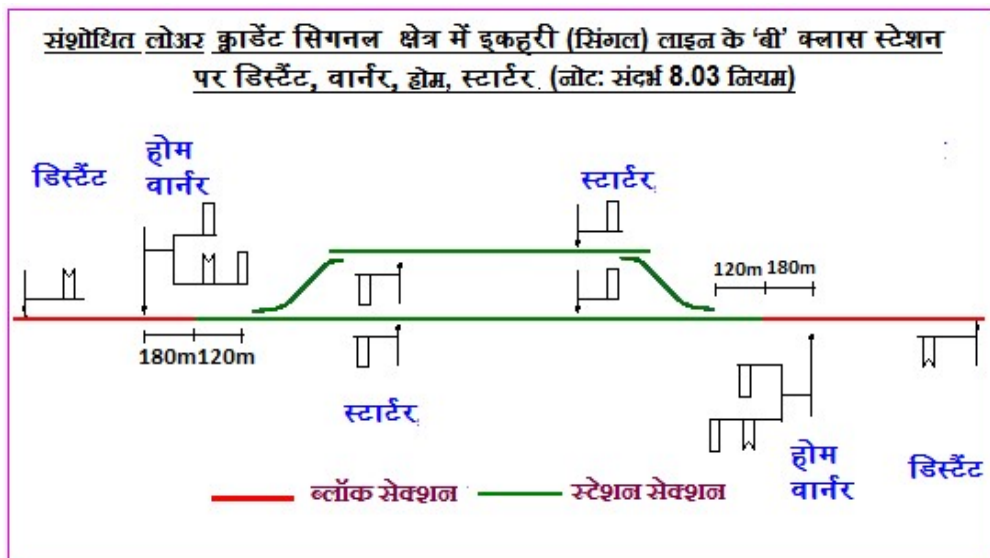
— ब्लॉक सेक्शन



होम डिस्टेंट



R.K



स्वचालित (आटोमैटिक) ब्लाक पद्धति

क. दोहरी (डबल) लाइन पर लागू नियम

9.01. दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचालित ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें :-

- (1) जहां गाड़ियों का संचालन, दोहरी (डबल) लाइन स्वचालित ब्लाक पद्धति से होता है:-
 - (क) लाइन पर निरन्तर ट्रैक सर्किट या धूरी काउन्टर लगाए जायेंगे।
 - (ख) आवश्यकता होने पर दो निकटवर्ती ब्लाक स्टेशनों के बीच की लाइन, कई स्वचालित सिगनल सेक्शनों में बांटी जा सकती है। प्रत्येक ऐसे सेक्शन दो क्रमिक रोक (स्टाप) सिगनल के बीच परिचालित लाइन के भाग होंगे और इनमें प्रवेश रोक (स्टाप) सिगनल द्वारा शासित होगा, तथा
 - (ग) ट्रैक सर्किट या धूरी काउन्टर स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शन में प्रवेश का शासित करने वाले स्टाप सिगनल को इस प्रकार नियमित करेगा कि –
 - (i) सिगनल तब तक “आफ” संकेत नहीं अपनाएगा, जब तक लाइन केवल अगले रोक (स्टाप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है।
 - (ii) जैसे ही गाड़ी सिगनल क्रॉस (पार) करेगी
वैसे ही सिगनल स्वतः आन स्थिति में आ जाए।
 - (2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्देश नहीं दिया गया है, उप खंड के (i) के खण्ड (ग) के उपनियम (1) में उल्लिखित “पर्याप्त दूरी” 120 मीटर से कम नहीं होगी।
 - (3) (क) के अधीन विशेष अनुदेश, स्वचालित ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच एक स्वचल ‘स्टाप’ सिगनल, प्रत्येक दिशा में संशोधित अर्धस्वचल ‘स्टाप’ सिगनल की तरह लगाई जानी चाहिए।

(ख) मध्य सेक्शन संशोधित अर्ध स्वचल ‘स्टाप’ सिगनल को पास के स्टेशन द्वारा ट्रैक सर्किट या धूरी या दोनों द्वारा इंटरलॉक की जानी चाहिए तथा इसे उसी स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाना चाहिए। सिगनल सामान्य

स्वचल रूप में हो या संशोधित अर्द्ध स्वचल रूप में हो, इससे संबंधित संकेत, दोनो छोर के स्टेशन मास्टर को मिलनी चाहिए।

(ग) स्टेशन का अगला प्रस्थान सिगनल पीछे से, मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल द्वारा इस प्रकार से इंटरलॉक होना चाहिए कि जब 'ए' चिह्न बुझा हुआ हो, अगला प्रस्थान सिगनल 'आफ' दिखे या 'आफ' मान लिया जाए केवल तभी जब मध्य सेक्शन, संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल तक पर्याप्त दूरी तक लाइन स्पष्ट दिखाई दे। इसी प्रकार से मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल सिगनल ऑफ मान लिया जाए जब नजदीकी स्टेशन का होम सिगनल तक पर्याप्त दूरी तक लाइन स्पष्ट दिखाई दे।

(घ) कुहासा, खराब मौसम, खराब दृश्यता जैसे आसामान्य परिस्थितियों में, मध्य सेक्शन संशोधित स्वचल अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल 'ए' चिह्न को बुझाकर वर्णित विशेष अनुदेशों के अधीन कार्य करेगा तथा यह कार्य इस बात को भी सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन का अगला प्रस्थान सिगनल पीछे से एवं स्टेशन का होम सिगनल आगे से बुझा होना चाहिए।

(ङ) खंड 'ग' में उल्लिखित पर्याप्त दूरी उपनियम (2) से कम नहीं होनी चाहिए।

(च) सामान्य स्थितियों में मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल सामान्य स्वचल स्टाप सिगनल की तरह ही कार्य करेंगे।

- 4 (क) जब ड्राइवर देखेगा कि मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल 'ए' चिह्न बुझा हुआ ऑन की स्थिति में है तो वह सिगनल के पीछे ट्रेन को रोक देगा एवं इस बात की सूचना समीपवर्ती स्टेशन मास्टर को विशेष अनुदेशों में वर्णित संचार माध्यम के द्वारा देगा।

(ख) समीपवर्ती स्टेशन मास्टर परिस्थितियों की अनुकूलता सुनिश्चित करके विशेष अनुदेशों में वर्णित संचार माध्यम द्वारा ड्राइवर को यह प्राधिकार देगा कि मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल 'ए' चिह्न बुझा हुआ ऑन की स्थिति में होने पर भी उसे पार करे।

(ग) यदि ड्राइवर समीपवर्ती स्टेशन मास्टर से संपर्क स्थापित करने में असफल होता है तो वह सिगनल पर 5 मिनट रुकेगा एवं मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल ऑन को सावधानीपूर्वक पार करेगा एवं किसी प्रकार की बाधा होने पर तुरंत गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा। गाड़ी की गति 10 किमी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी तथा इस सिगनल के अनुरूप ही कार्य करेगा और

(घ) ड्राइवर अगले स्टेशन मास्टर को मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप

सिगनल के खराब होने की सूचना देगा।

9.02 दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल को “आन” स्थिति में पास करते उस समय ड्राइवर तथा गार्ड के कर्तव्य:-

- (1) यदि ड्राइवर “ए” चिन्ह (मार्कर) लगा हुआ कोई स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल “आन” स्थिति में पाता है तो अपनी गाड़ी को उस सिगनल के पहले ही रोक देगा। गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देने के बाद ड्राइवर वहां, दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट तक रोकेंगा।

यदि इतने समय की प्रतीक्षा करने के बाद भी सिगनल “आन” ही रहता है तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। फिर वह अगले रोक (स्टाप) सिगनल को और, 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 (स्टाप) पर इस प्रकार रुकी है तो गार्ड पीछे की ओर रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाएगा।
- (3) यदि लाइन पर घुमाव, धुंध, वर्षा या आँधी, या इंजन द्वारा गाड़ी ढक जाने के कारण अथवा अन्य कारणों से आगे की लाइन स्पष्ट रूप से देखी नहीं जा सकती है तो ड्राइवर बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 10 कि. मीटर प्रति घण्टे से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में जब ड्राइवर के साथ सहायक ड्राइवर या कोई और साथ नहीं है, और यदि वह आवश्यक समझता है तो, निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गार्ड से सहायता मांग सकता है।
- (4) इस प्रकार बुलाये जाने पर गार्ड, ड्राइवर से ‘आगे’ बढ़ने से पहले इंजन कैब में आ जाएगा और पूरी निगरानी रखने में ड्राइवर की सहायता के लिये उसके साथ चलेगा।
- (5) स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल को आन स्थिति में पास करने पर ड्राइवर अगले रोक (स्टाप), सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि सिगनल “आफ” भी है तो भी ड्राइवर किसी संभावित अवरोध पर निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कता पूर्वक जाएगा और यहां पहुंचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा।

स.नि. 9.02.01

- (क) यदि ड्राइवर को “ए” चिन्ह (मार्कर) लगा हुआ कोई स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल “आन” स्थिति में मिलता है, तो वह अपनी गाड़ी को उसके पहले रोकते हुए सिगनल के पहले उसे यथासम्भव समीप में लायेगा।
- (ख) सिगनल को “आन” स्थिति में पास करने के बाद और सामान्य नियम 9.02 के उपनियम(1) के अधीन गाड़ी ले जाते समय ड्राइवर अपनी गाड़ी की गति को इस प्रकार नियमित करेगा कि आगे स्पष्ट दिखाई पड़ने वाली लाइन की आधी दूरी

पर वह अपनी गाड़ी रोकने में समर्थ रहे। लेकिन किसी भी हालत में सामान्य नियम 9.02 के उपनियम (3) में निर्धारित गति सीमा के पालन शर्ताधीन दृश्यता की सामान्य स्थिति में भी गाड़ी की गति 15 कि. मीटर प्रति घण्टे से अधिक नहीं होगी, और यह कि वह किसी व्यवधान/गाड़ी को रोक देने के लिए तैयार रहकर आगे तब तक बढ़ता रहेगा जब तक दूसरे सिगनल तक न पहुंच जाएं। हर हालत में “आन” पर स्वचल रोक सिगनल को पास करने के बाद अनुगामी गाड़ी का ड्राइवर इस बात को सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी और अग्र गामी गाड़ी अथवा लाइन पर किसी अवरोध के बीच 150 मीटर की अथवा स्पष्ट शिरोपरि उपस्कर की न्यूनतम दूरी बनी रहें, सिवाय अनुगमन करने वाली ई.एम. यू. के जिसमें उपरोक्त दूरी 75 मीटर अथवा प्रत्यक्ष उपस्कर स्पैन तक कम की जा सकती है। तथापि, घने कोहरे के दौरान सिगनल ऑन (लाल) स्वचालित स्टॉप पास करने के बाद ईएमयू सहित किसी भी लोको पायलट/मोटरमैन से खींची जा सकती है जिसकी गति 10 किमी प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि सामने की गाड़ी की फ्लैशिंग टेल लैंप अथवा बाधा से जो भी हो उससे उचित दूरी बनाये रखेगा। वह गाड़ी की गति ईएमयू, मेमू, डेमू इत्यादि को इस तरह नियंत्रित करेगा कि ट्रेन या किसी अवरोध से पर्याप्त दूरी पर रुकने में सक्षम हो। विशेष परिस्थितियों में जैसे कि बाढ़ इत्यादि में पिछली गाड़ी निश्चित रूप से अगली गाड़ी या बाधा के करीब तक खींची जा सकती है।

- (ii) किसी गाड़ी का गार्ड यह निगरानी रखेगा कि ड्राइवर मोटर में सामान्य नियम 9.02 के उपनियम (3) और सामान्य नियम 9.02.01 के उपनियम (ख) के खण्ड (1) में निर्धारित गति सीमा का अतिक्रमण नहीं करता है।
- (क) ई.एम.यू. गाड़ियों के मामले में यदि मोटरमैन निर्धारित गति सीमा का अतिक्रम करता है तो गार्ड (जब मोटरमैन के साथ यात्रा नहीं कर रहा हो। मोटरमैन को चेतावनी देने के लिए घंटी कूट पर तीन बार रुक-रुक कर घंटी बजाएगा और सामान्य नियम 4.45 के अनुसार कार्रवाई करेगा।
- (ख) ई.एम.यू. गाड़ियों के मामले में यदि मोटरमैन निर्धारित गति सीमा का अतिक्रम करता है तो गार्ड (जब मोटरमैन के साथ यात्रा नहीं कर रहा हो। मोटरमैन को चेतावनी देने के लिए घंटी कूट पर तीन बार रुक-रुक कर घंटी बजाएगा और सामान्य नियम 4.45 के अनुसार कार्रवाई करेगा।
- (ग) अन्य गाड़ियों के मामले में यदि ड्राइवर निर्धारित गति सीमा का उल्लंघन करता है तो गार्ड सामान्य नियम 4.45 के अनुसार कार्रवाई करेगा।

स.नि. 9.02.02— यदि ड्राइवर किसी स्वचल रोक सिगनल के पास आता है, जिसमें झिलमिलाहट/टिमटिमाहट हो, तो उसे यह मानना चाहिए कि वह गति को प्रतिबन्धित करने का संकेत दे रहा है और सिगनल के पहले वह अपनी गाड़ी को रोक देगा। यदि सिगनल स्थिर रूप में रहता है और कम से कम 60 सेकेण्ड तक उसी स्थिति में रहता है तो वह सिगनल द्वारा इस प्रकार स्थिर रूप प्रदर्शित रुकने के अनुसार कार्य करेगा किन्तु यदि सिगनल में झिलमिलाहट या टिमटिमाहट जारी हो और कम से कम 60 सेकेण्ड तक स्थिर रूप में न रहे, तो वह सिगनल को दोषपूर्ण समझेगा और सामान्य नियम 9.02 तक सहायक नियम 9.02.01 के अनुसार कार्रवाई करेगा।

ख. इकहरी (सिंगल) लाइन पर लागू नियम

9.03 इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें

- (1) जहां इकहरी (सिंगल) लाइन पर गाड़ियों का संचालन स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अनुसार होता है:—
- (क) लाइन पर निरन्तर ट्रैक सर्किट या धूरी 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) सिग्नल तक बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।
- (ङ) दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन, यदि आवश्यक हो तो, रोक सिग्नल लगाकर दो या अधिक स्वचालित ब्लॉक सिग्नल सेक्शनों में विभक्त की जा सकती है।
- (च) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद, प्रत्येक स्वचालित ब्लॉक सिग्नल सेक्शन के अंदर, उसमें से होकर या उससे बाहर जाने के लिए गाड़ियों का संचालन संबंधित स्वचल रोक (स्टॉप) सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जायेगा और वह स्वचल रोक (स्टॉप) सिग्नल तब तक “आफ” स्थिति में नहीं जायेगा जब तक कि लाइन अगले स्वचल रोक (स्टॉप) सिग्नल तक साफ नहीं हो जाती।
- बशर्ते कि यदि अगला रोक सिग्नल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिग्नल हो और लाइन आगे भी पर्याप्त दूरी साफ हो, और
- (छ) यातायात की दिशा के विपरीत सभी रोक (स्टॉप) सिग्नल आन स्थिति में होंगे।
- (2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निदेश नहीं दिया गया हो, उपनियम(1) के खण्ड (घ) और (च) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी।
- (3) (क) विशेष अनुदेश के अधीन स्वचालित ब्लॉक सिग्नल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच एक स्वचल ‘स्टॉप’ सिग्नल, प्रत्येक दिशा में संशोधित अर्धस्वचल ‘स्टॉप’ सिग्नल की तरह लगाई जानी चाहिए।

(ख) मध्य सेक्शन संशोधित अर्ध स्वचल ‘स्टॉप’ सिग्नल को अगले स्टेशन द्वारा ट्रैक सर्किट या धूरी काउंटर या दोनों द्वारा इंटरलॉक की जानी चाहिए तथा इसे अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा ट्रैक सर्किट या धूरी काउंटर या दोनों के माध्यम से नियंत्रित किया जाना चाहिए। सिग्नल सामान्य स्वचल रूप में हो या संशोधित अर्ध स्वचल रूप में हो, इससे संबंधित संकेत, दोनों छोर के स्टेशन

मास्टर को मिलनी चाहिए।

(ग) स्टेशन का अगला प्रस्थान सिगनल पीछे से, मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल द्वारा इस प्रकार से इंटरलॉक होना चाहिए कि जब 'ए' चिह्न बुझा हुआ हो, अगला प्रस्थान सिगनल 'आफ' दिखे या 'आफ' मान लिया जाए केवल तभी जब मध्य सेक्शन, संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल तक पर्याप्त दूरी तक लाइन स्पष्ट दिखाई दे। इस प्रकार से मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल सिगनल ऑफ मान लिया जाए जब नजदीकी स्टेशन का होम सिगनल तक पर्याप्त दूरी तक लाइन स्पष्ट दिखाई दे।

(घ) कुहासा, खराब मौसम, खराब दृश्यता जैसे आसामान्य परिस्थितियों में, मध्य सेक्शन संशोधित स्वचल अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल 'ए' चिह्न को बुझाकर वर्णित विशेष अनुदेशों के अधीन कार्य करेगा तथा यह कार्य इस बात को भी सुनिश्चित करेगा कि 'ए' चिह्न स्टेशन का अगला प्रस्थान सिगनल पीछे से एवं स्टेशन का होम सिगनल आगे से दिखना चाहिए।

(ङ) खंड 'ग' में उल्लिखित पर्याप्त दूरी उप नियम (2) के तहत उल्लिखित दूरी से कम नहीं होना चाहिए।

(च) सामान्य स्थिति में मध्य सेक्शन अर्द्धस्वचलित रोक सिगनल ही सामान्य ऑटोमेटिक रोक सिगनल का काम करेगा।

(4) (क) जब ड्राइवर देखेगा कि मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल 'ए' चिह्न बुझा हुआ ऑन की स्थिति में है तो वह सिगनल के पीछे ट्रेन को रोक देगा एवं इस बात की सूचना समीपवर्ती स्टेशन मास्टर को विशेष अनुदेशों में वर्णित संचार माध्यम के द्वारा देगा।

(ख) समीपवर्ती स्टेशन मास्टर परिस्थितियों की अनुकूलता सुनिश्चित करके विशेष अनुदेशों में वर्णित संचार माध्यम द्वारा ड्राइवर को यह प्राधिकार देगा कि मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल 'ए' चिह्न बुझा हुआ ऑन की स्थिति में होने पर भी उसे पार करे।

(ग) यदि ड्राइवर समीपवर्ती स्टेशन मास्टर से संपर्क स्थापित करने में असफल होता है तो वह सिगनल पर 5 मिनट रुकेगा एवं मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल ऑन को सावधानीपूर्वक पार करेगा एवं किसी प्रकार की बाधा होने पर तुरंत गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा। गाड़ी की गति 10 किमी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी तथा इस सिगनल के अनुरूप ही कार्य करेगा और

(घ) ड्राइवर समीपवर्ती स्टेशन मास्टर को मध्य सेक्शन संशोधित अर्द्ध स्वचल स्टाप सिगनल के खराब होने की सूचना देगा।

9.04 इकहरी लाइन पर स्वचल रोक (स्टाप) स्थावर सिगनल क्षेत्र में न्यूनतम उपस्कर

:- प्रत्येक दिशा के लिए स्थावर सिगनल पर न्यूनतम उपस्करों का निम्नवत होना चाहिए—

(क) स्टेशन पर हस्तचालित स्टॉप सिगनल :-

- (i) एक निकट होम
- (ii) एक प्रस्थान (स्टार्टर)

(ख) स्टेशन के निकट (होम) सिगनल के पहले एक स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल।

नोट:- अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल को हटाया जा सकता है।

9.05 इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लाक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल:-

- (1) नियम 9.04 में निर्धारित न्यूनतम उपस्कर के अतिरिक्त ब्लाक स्टेशनों के बीच, आवश्यकतानुसार, एक या अधिक अतिरिक्त स्वचल रोक (स्टाप) 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 (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लाक क्षेत्र में रोक (स्टाप) सिगनलों की "आफ" करने की शर्तें :

- (1) निकट (होम) सिगनल- यदि गाड़ी अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन से भिन्न किसी अन्य स्टेशन के निकट (होम) सिगनल पर पहुंच रही है तो वह सिगनल तब तक "आफ" नहीं किया जायेगा जब तक कि लाइन न केवल प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक, बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है।
- (2) अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल- किसी गाड़ी के लिए अंतिम रोक सिगनल तब तक "आफ" नहीं किया जाएगा जब तक कि यातायात की दिशा स्थापित नहीं हो गई हो और अगले स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल तक या यदि अगला (रोक) सिगनल हस्तचालित है तो उसके आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं हो।
- (3) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निदेश नहीं दिया जाता, उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी कभी भी क्रमशः 120 मीटर तथा 180 मीटर से कम नहीं होगी। अनुमोदित डिजाइन (अभिकल्प) को सैण्ड हम्प या रेल संरक्षा आयुक्त की मंजूरी से डिरेलिंग स्विच को उपनियम (1) के पर्याप्त दूरी को कारगर प्रति स्थानी माना जाएगा।

9.07 यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल "आन" स्थिति में पास करना है तो उस समय ड्राइवर तथा गार्ड के कर्तव्य :-

- (1) यदि ड्राइवर "ए" चिन्ह (मार्कर) वाला स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल "आन" स्थिति में पाता है तो वह अपने गाड़ी को उस सिगनल से पहले, दिन में एक मिनट तथा रात्रि में दो मिनट तक रोक कर प्रतीक्षा करेगा।
- (2) यदि इतनी प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल "आन" स्थिति में ही रहता है और यदि सिगनल के पास टेलीफोन संचार व्यवस्था है तो ड्राइवर अगले ब्लाक स्टेशन

मास्टर या जहाँ सेक्शन में केंद्रीयकृत यातायात नियंत्रण व्यवस्था/ (सेन्ट्रालाइज्ड ट्राफिक कंट्रोल) है वहां से केंद्रीयकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रालाइज्ड ट्राफिक कंट्रोल आपरेटर) से सम्पर्क स्थापित करके उससे अनुदेश प्राप्त करेगा। यथास्थिति, स्टेशन मास्टर या केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रालाइज्ड ट्राफिक कंट्रोल आपरेटर) यह निश्चित करने के बाद कि अगले सिगनल तक कोई गाड़ी नहीं है, और जहां तक ज्ञान है ड्राइवर का आगे जाना सुरक्षित है, जैसा कि विशेष अनुदेशों के उपबंधित है ड्राइवर को “आन” स्थिति में सिगनल पास करने और अगले सिगनल तक बढ़ाने की अनुमति देगा।

- (3) यदि सिगनल के पास कोई टेलीफोन संचार व्यवस्था नहीं है या वह खराब हो गयी है और उसका प्रयोग नहीं किया जा सकता है तो ड्राइवर 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 (स्टाप) सिगनल तक जहां तक लाइन साफ है, इस तरह आगे बढ़ेगा जिससे कि वह किसी अवरोध से पहले रुक सके।
- (4) यदि गाड़ी किसी स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल पर इस प्रकार रुकी है तो गार्ड, उपनियम(6) में जैसा उपबंधित है उसके सिवाय पीछे की ओर स्टाप हैंड सिगनल दिखाएगा।
- (5) यदि लाइन पर घुमाव, धुंध, वर्षा या आंधी या इंजन द्वारा गाड़ी ढकली जाने के कारण अथवा अन्य कारणों से, आगे की लाइन स्पष्ट देखी नहीं जा सकती है तो ड्राइवर बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी हाल में 10 कि.मी. प्रति घण्टे से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में, ड्राइवर के साथ सहायक ड्राइवर नहीं है और यदि वह आवश्यक समझता है तो निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गार्ड से सहायता मांग सकता है।
- (6) इस प्रकार बुलाए जाने पर गार्ड ड्राइवर के आगे बढ़ने से पहले इंजन कैब में आ जाएगा और पूरी निगरानी रखने में, ड्राइवर की सहायता के लिए उसके साथ चलेगा।
- (7) स्वचल व रोक (स्टाप) सिगनल को “आन” स्थिति में पास करने पर ड्राइवर अगले रोक (स्टाप) सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि यह सिगनल “आफ” भी है तो ड्राइवर वहां तक किसी संभावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कता पूर्वक जाएगा और वहां पहुंचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा।

स.नि. 9.07.01— (क) यदि ड्राइवर को “ए” चिन्ह (मार्कर) लगा हुआ कोई स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल “आन” स्थिति में मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को उसके पहले रोकते हुए सिगनल के पहले उसे यथासम्भव नजदीक में लायेगा।

- (ख) सिगनल को “आन” स्थिति में पार करने के बाद और सामान्य नियम 9.07 के उपनियम (3) के अधीन गाड़ी ले जाते समय ड्राइवर अपनी गाड़ी की गति को इस प्रकार नियमित करेगा कि आगे स्पष्ट दिखाई पड़ने वाली लाइन की आधी दूरी पर वह अपनी गाड़ी को रोकने में समर्थ रहे। लेकिन किसी भी हालत में
- (i)

सामान्य नियम 9.07 के उपनियम (5) में निर्धारित गति सीमा के पालन के शर्ताधीन दृश्यता को सामान्य स्थिति में भी गाड़ी की गति 15 कि. मीटर प्रति घण्टे से अधिक नहीं होगी। वह किसी व्यवधान/गाड़ी को देखते हुए और उसके पहले गाड़ी को रोक देने के लिए तैयार रहकर आगे तब तक बढ़ता रहेगा जब तक कि दूसरे सिगनल तक न पहुंच जाये। हर हालत में “आन” पर स्वचल रोक सिगनल को पास करने के बाद, अनुगामी गाड़ी का ड्राइवर इस बात को सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी और अग्रगामी गाड़ी अथवा लाइन पर किसी अवरोध के बीच 150 मीटर की अथवा दो स्पष्ट शिरोपरि उपस्कर की न्यूनतम दूरी बनी रहें, सिवाय अनुगमन वाली ई.एम.यू. के, जिसमें उपरोक्त दूरी 75 मीटर अथवा एक प्रत्यक्ष शिरोपरि उपस्कर स्पैन तक कम की जा सकती है। तथापि, घने कोहरे के दौरान सिगनल ऑन (लाल) स्वचालित स्टॉप पास करने के बाद ईएमयू सहित किसी भी लोको पायलट/मोटरमैन से खींची जा सकती है जिसकी गति 10 किमी प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि सामने की गाड़ी की फ्लैशिंग ट्रेन लैंप अथवा बाधा से जो भी हो उससे उचित दूरी बनाये रखेगा। वह गाड़ी की गति ईएमयू, मेमू, डेमू इत्यादि को इस तरह नियंत्रित करेगा कि ट्रेन या किसी अवरोध से पर्याप्त दूरी पर रुकने में सक्षम हो। विशेष परिस्थितियों में जैसे कि बाढ़ इत्यादि में पिछली गाड़ी निश्चित रूप से अगली गाड़ी या बाधा के करीब तक खींची जा सकती है।

- (ii) किसी गाड़ी का गार्ड यह निगरानी रखेगा कि ड्राइवर/मोटरमैन सामान्य नियम (क) 9.07 के उपनियम (5) और स.नि.9.07.01 के उपनियम (ख) के खण्ड (1) में निर्धारित गति सीमा का अतिक्रमण नहीं करता है।
- (ख) ई.एम.यू. गाड़ियों के मामले में यदि मोटरमैन निर्धारित गति सीमा का अतिक्रमण करता है तो गार्ड (जब मोटरमैन के साथ यात्रा नहीं कर रहा हैं)। मोटरमैन को चेतावनी देने के लिए घंटी कूट पर तीन बार रुक रुक कर घंटी बजाएगा और सामान्य नियम 4.45 के अनुसार कार्रवाई करेगा।
- (ग) अन्य गाड़ियों के मामले में, यदि ड्राइवर निर्धारित सीमा का अतिक्रमण करता है तो गार्ड सामान्य नियम 4.45 के अनुसार कार्रवाई करेगा।

स.नि. 9.07.02— यदि ड्राइवर ऐसे किसी स्वचल रोक सिगनल के पास आता है, जिसमें झिलमिलाहट/टिमटिमाहट हो, तो वह सहायक नियम 9.02.02 के अनुसार कार्रवाई करेगा, किन्तु जब सिगनल की झिलमिलाहट/टिमटिमाहट जारी हो और कम से कम 60 सेकेण्ड तक स्थायी स्थिति में न रहे, तब वह सिगनल को दोषपूर्ण समझेगा और सामान्य नियम 9.07 तथा 9.07.01 के अनुसार कार्रवाई करेगा।

9.08 इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लाक में गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति:—

- (1) जहां केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रचालित (सेन्ट्रलाइज्ड ट्राफिक कंट्रोल) परिचालित 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 (सेंट्रलाइज्ड ट्राफिक कंट्रोल) परिचालित है, वहां उपनियम (3) में जैसा उपबंधित है उसके सिवाय केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक “सेंट्रलाइज्ड ट्राफिक कंट्रोल ऑपरेटर” पूरे सेक्शन में गाड़ियों के संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।
- (3) जिस सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रचालित है वहां, 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। इस प्रकार जब किसी आपात नियंत्रण हस्तांतरित किया जाता है तो स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन की प्रभारी/इंचार्ज व्यक्ति होगा और स्टेशन का कार्य चालन उपनियम (1) के अनुसार किया जाएगा।

दोहरी (डबल) तथा इकहरी (सिंगल) दोनों

लाइनों पर लागू नियम:

- 9.09 **केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेंट्रलाइज्ड ट्राफिक कंट्रोल) क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन:**— जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रचालित है, उसमें गाड़ियों का संचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।
- 9.10 **स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शन में रुकी गाड़ियों की रक्षा:**
 - (1) यदि कोई गाड़ी स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शन में रुक जाती है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाएगा और यह जाँच करेगा की 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 आगे नहीं बढ़ सकती है तो ड्राइवर निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा। नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी की तुरंत रक्षा की जाएगी, सिवाय इसके कि रुकी हुई गाड़ी की लाइन की रक्षा के लिए जाते समय गाड़ी की 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 रखे जाएंगे जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे।
- 9.11 **ड्राइवर द्वारा खराबियों की रिपोर्ट:**
 - (1) जब किसी ड्राइवर को स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल “आन” 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 कौन सा स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल “आन” स्थिति में पास किए हैं उसकी विस्तृत रिपोर्ट देगा।
 - (2) रिपोर्टिंग स्टेशन या केबिन का स्टेशन मास्टर या प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति इस बात की रिपोर्ट तुरन्त संबंधित सिगनल और परिचालन अधिकारियों को करेगा।

स.नि. 9.11.01 — ड्राइवर स्वचल रोक सिगनल की खराबी के विषय में सिगनल

संख्या को उद्धृत करते हुए नीचे दिए गये स्टेशनों के स्टेशन मास्टर को लिखित रिपोर्ट देगा।

खण्ड

स्टेशन

हावड़ा— खड़गपुर

(1) अंतिम स्टेशनों पर/डाउन

उपनगरीय गाड़ियां

(2) सांतरागाछी में डाउन माल

गाड़ियां

(3) हावड़ा में डाउन सवारी गाड़ियां

(4) खड़गपुर में अप माल/सवारी

गाड़ियां

टाटानगर—
राजखरसवां

टाटानगर, गाम्हरिया, सीनी, राजखरसवां

चाण्डिल—सीनी

चाण्डिल कान्द्रा, सीनी

हटिया—मुरी

रांची, नामकोम, टी आइ एस (अप/डाउन) सं

पर्ची नं 133 जोड़े गए।

स.नि. 9.11.02 — सिगनल खराबी की सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.68.01 के अनुसार सिगनल की सही संख्या एवं उसकी खराबी के समय को बताते हुए सिगनल अनुरक्षक और पहले के स्टेशन मास्टर एवं अन्य संबंधित अधिकारियों को टेलीफोन द्वारा तुरन्त सूचित करेगा।

स.नि. 9.11.03— सिगनल के खराबी को सुधारने के पश्चात्, सिगनल अनुरक्षक सबसे पास वाले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करेगा, जो नियंत्रक और अन्य संबंधित अधिकारियों को बतायेगा कि कब से खराबी सुधार दिया गया।

स.नि. 9.11.04 — जब कभी “आन” की स्थिति में स्वचल सिगनल पार किया जाता है, तब गार्ड बाद वाले सिगनल को पार करने के समय को अपने रोजनामचे में दर्ज करेगा। दो सिगनलों के पार करने के समय के साथ “आन” की स्थिति में स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल पार करने के इस प्रकार के सभी मामले नियंत्रण कार्यालय में रखें विशेष रजिस्टर में दर्ज किये जाएंगे और परिचालन अधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए आवधिक संवीक्षा करेंगे कि ड्राइवर गति प्रतिबन्ध के अनुपालन और सावधानी पूर्वक चलाने के लिए अपेक्षित न्यूनतम रनिंग समय से कम समय नहीं लेते हैं।

स.नि. 9.11.05— यदि किसी ड्राइवर/मोटरमैन को “ए” चिन्ह (मार्क्स) लगा हुआ कोई ऐसा स्वचल रोक सिगनल या कोई अर्ध स्वचालित रोक सिगनल मिलता है

जो सामान्य नियम 3.08 (4) (ख) के अन्तर्गत तीन संकेत सिगनल क्षेत्र और सामान्य नियम 3.08 (4) (ग) के अंतर्गत चार संकेत सिगनल क्षेत्र के रूप में (जो कुछ निर्धारित किया गया है उससे भिन्न एक ही साथ एकाधिक संकेतों को प्रदर्शित करने वाले स्वचल रोक सिगनल के रूप में काम कर रहा हो, तो उक्त ड्राइवर/मोटरमैन सिगनल द्वारा प्रदर्शित जोरदार नियंत्रण वाले संकेत का पालन करेगा वह सहायक नियम 9.11.01 के अनुसार इस संबंध में रिपोर्ट भी तैयार करेगा।

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 सम्भावना है तो गाड़ियों का संचालन संबंधित सेक्शन या सेक्शनों पर एक स्टेशन से दूसरे तक, विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा।

स.नि. 9.12.01- जब संचार के साधन उपलब्ध हो तथा स्वचल ब्लाक प्रणाली (दोहरी लाइन) में सभी या सिगनलों की श्रृंखला को खराबी अधिक समय तक के लिए हो और जिससे अत्यधिक विलम्ब होने की सम्भावना हो, तब गाड़ियों के काम करने का क्रियाविधि निम्न प्रकार होती है:-

स्वचल ब्लाक प्रणाली (दोहरी लाइन) के अन्तर्गत काम करने वाले दो या दो से अधिक स्टेशनों के क्षेत्र में सभी या सिगनलों की श्रृंखला खराब होने की स्थिति में, सिगनल विभाग के संबंधित अधिकारी सर्व सम्बन्धित को सूचित करने के लिए तुरन्त कार्रवाई करेगा और पास होने वाली गाड़ी इन नियमों में वर्णित क्रियाविधि अपनायेगी।

- (क) स्टेशन मास्टर प्रभावित खण्ड के नियंत्रक और संबंधित स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
- (ख) गाड़ी को प्रभावित खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति देने से पूर्व, इसे खड़ा कर दिया जाएगा और स्टेशन मास्टर गाड़ी के ड्राइवर और गार्ड को परिस्थितियों से अवगत कराएगा।
- (ग) प्रभावित खण्ड के पहले के स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लिए अधिमन्यता के अनुसार नीचे दिए गए एक साधन से लाइन क्लियर प्राप्त करेगा:-
 - (i) स्टेशन से स्टेशन, टेलीफोन जहां उपलब्ध है।
 - (ii) संयुक्त टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन, बीएसएनएल फोन (जहां सुविधा है, कॉलर-आईडी के साथ)
 - (iii) कंट्रोल टेलीफोन
 - (iv) व्ही.एच.एफ. सेट
 - (घ) स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पहले से इस प्रकार "लाइन क्लियर"

तब तक नहीं देगा जब तक :-

- (i) पहले की गाड़ी का पूरा हिस्सा वहां पहुंच गया हो।
- (ii) जिस लाइन पर गाड़ी लेना हो वह स्टार्टर तक और इसके आगे 180 मीटर की दूरी तक क्लियर हो
- (iii) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी सिगनल “आन” की पूर्ववत स्थिति में कर दिये गये हो।
- (iv) सभी प्वाइंट ठीक कर दिये गये हो और उक्त लाइन पर गाड़ी को लेने के लिए सभी सम्मुख कांटो को लॉक कर दिया गया हो।

नोट:- लाइन क्लियर मंजूर करते समय, उसकी पुष्टि में प्राइवेट नम्बर का प्रयोग किए जाने पर पहचान संख्या का आदान-प्रदान किया जाएगा।

- (ड) स्टेशन सिगनल का लगातार लंबे समय तक खराब होने पर स्टेशन मास्टर आगे वाले स्टेशन से “लाइन क्लियर” पाने पर प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर/मोटरमैन को स्वचलित ब्लॉक प्रणाली में “आगे बढ़ने का प्राधिकार” देगा। (टी/डी 912)

- (ii) नीचे उपनियम (छ) (i) और (ii) में निर्धारित नियमों के अनुसार ड्राइवर/मोटरमैन और गार्ड को अनिवार्य रूप से चेतावनी आदेश जारी किया जायेगा।

- (च) “आगे बढ़ने का प्राधिकार” देने से पहले, जिन प्वाइंटों से होकर गाड़ियां पास होंगी, उनको ठीक कर लिया जायेगा और सम्मुख कांटो को लॉक कर दिया जायेगा। जब कभी गाड़ियों का मार्ग परिवर्तन करने के लिए पावर से प्रचालित किसी प्वाइंट को परिचालित करना हो, तब इन्हें परिचालन नियमावली में दिए गए अनुदेशों के अनुसार खोला और प्रचालित किया जा सकता है।

- (छ) प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने वाली प्रथम गाड़ी का ड्राइवर/मोटरमैन प्रभावित खण्ड में प्रवेश करते समय बहुत ही सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा और अन्य लागू प्रतिबन्धों के साथ किसी भी स्थिति में 25 कि. मी. प्रति घण्टे से अधिक चाल से न चलेगा और जब तक आगे के स्टेशन पर न पहुंच जाए तब तक किसी भी बाधा के प्रति कड़ी निगाह रखेगा।

- (ii) यह सुनिश्चित करने के पश्चात कि पहली गाड़ी आगे वाले स्टेशन पर सुरक्षित ढंग से पहुंच गई है, बाद वाली गाड़ी का ड्राइवर सामान्य गति से गाड़ी चला सकता है, बशर्ते कि वह अत्यन्त सतर्कता बरतते हुए किसी अन्य लागू प्रतिबन्धों को भी पालन करे और सड़क यातायात के लिये खुले समपार के फाटकों तथा अन्य बाधाओं की सम्भावनाओं को ध्यान में रखें और गाड़ी चलाते समय सामने जाने वाली किसी अवरोध के पहले रुक जाए।

- (ज) आगे आने वाले स्टेशन पर पहुंचते समय ड्राइवर/मोटरमैन प्रथम रोक सिगनल के संकते के अनुसार काम करेगा। स्टेशन मास्टर स्वयं यह देखकर कि सब प्रकार सुरक्षित है, संबंधित आगमन सिगनल को गिराकर गाड़ी को लेने की

व्यवस्था करेगा या यदि आवश्यक होगा, तो गाड़ी को पायलट करायेगा।

- (झ) प्रत्येक गाड़ी द्वारा प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करके पहले के स्टेशन को खण्ड की निर्बाधता के संबंध में सूचित किया जायेगा।
- (ञ) गाड़ी सिगनल रजिस्टर बुक प्रयोग में ली जायेगी और गाड़ी के कार्य के संबंध में सभी प्रकार के इन्दराज उसमें दर्ज किये जायेंगे। प्रभावित खण्ड में सभी गाड़ियों के संबंध में नियंत्रक को सूचित किया जाता रहेगा।
- (ट) ज्योंही सक्षम प्राधिकारी द्वारा सिगनल ठीक कर लिए जाएं, संबंधित स्टेशन मास्टरों द्वारा प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करके संदेश देने तथा खण्ड की निर्वाधता को सुनिश्चित करने के पश्चात स्वचल ब्लाक प्रणाली से गाड़ियों के सामान्य कार्य पुनः चालू करने से पूर्व नियंत्रक से सलाह ले ली जायेगी।
- (ठ) इस प्रणाली से गाड़ी के कार्य से संबंधित सभी अभिलेख खण्ड के परिवहन निरीक्षक द्वारा जांच करने के लिए स्टेशन पर रख लिये जायेंगे।

स.नि. 9.12.02— कुछ समय तक सभी सिगनलों के खराब पड़े रहने की सम्भावना रहती है और जब संचार के कोई साधन उपलब्ध नहीं रहते हैं तब काफी विलम्ब होता है।

स्वचल ब्लाक प्रणाली (दोहरी लाइन) के अन्तर्गत काम करते हुए दो या दो से अधिक स्टेशनों के क्षेत्र में सभी सिगनलों के खराब होने की स्थिति में, उन स्टेशनों के बीच गाड़ियां चलाने के लिए निम्नांकित कार्यविधि अपनाई जायेगी।

- (क) संचार भंग वाले खण्ड में किसी गाड़ी के प्रवेश की अनुमति देने से पूर्व, इसे रोक कर स्थिर रखा जायेगा और गाड़ी के ड्राइवर एवं गार्ड को स्टेशन मास्टर परिस्थितियों से अवगत करायेगा।
- (i)
- (ii) प्रभावित क्षेत्र के अन्तर्गत सभी प्वाइंटों को, जिन पर गाड़ियां चलेगी तथा उन पर किसी गाड़ी के संचालन को प्राधिकृत करने से पूर्व, ठीक कर लिया जायेगा और सम्मुख कांटें लॉक कर दिये जायेंगे। जब कभी पावर से प्रचालित किए जाने वाले प्वाइंटों को प्रचालित करना हो, तब इन्हें खोल दिया जाए और परिचालन नियमावली में दिये गये अनुदेशों के अनुसार स्थानीय रूप से प्रचालित किये जाए।
- (ख) **स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर को निम्न हिदायतें देगा:—** (i) स्वचालित ब्लाक सिगनल के क्षेत्र में लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने का प्राधिकार में निम्न शामिल होंगे:
 - (1) “लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने का प्राधिकार।”
 - (2) “आन” की स्थिति में दो स्टेशनों के बीच मध्यवर्ती स्वचल सिगनलों, अर्ध स्वचल सिगनलों और हस्त सिगनल होने पर, वर्दी में इस प्रयोजन के लिए तैनात रेलवे कर्मचारी द्वारा प्रचालित सिगनलों तथा फाटक सिगनलों को समपार तक सावधानी पूर्वक पास कराने के लिये प्राधिकृत करेगा, जहां ड्राइवर आगे बढ़ने के

लिए गेट स्टाप सिगनल पास करने के बाद यह सुनिश्चित करेगा कि फाटक लॉक है और आगे बढ़ने से पूर्व फाटक वाले हाथ द्वारा सिगनल दिखाये जाते हैं। इस प्राधिकार पर प्रत्येक स्वचल अर्ध स्वचल, हस्त चालित एवं फाटक सिगनल की अलग-अलग विशेष संख्या प्रदर्शित की जायेगी।

- (3) अन्य लागू गति प्रतिबन्धों के पालन को बरकरार रखते हुए, सीधी लाइन पर 25 कि.मी. प्रति घण्टा और जब गाड़ी लाइन के किसी ऐसे भाग में पहुंच या पास कर रही हो, जहां सुरंग, वक्रता, अवरोध, दृष्टि कुहरा या धूल भरी आंधी या किसी अन्य कारण से सामने स्पष्ट दिखाई न दे, तब 10 कि.मी. प्रति घण्टा गति प्रतिबन्ध संबंधी चेतावनी आदेश देगा।
- (ग) जब ड्राइवर किसी ऐसे लाइन के भाग में पहुंच रहा हो या पास कर रहा हो, जहां सामने स्पष्ट न दिखाई देता हो तब सहायक ड्राइवर या सहायक/गार्ड गाड़ी के आगे के संचलन को निर्देशित करने के लिए हस्त सिगनलों के साथ पहले ही भेज दिया जायेगा। आगे कड़ी निगाह रखी जायेगी और इंजन बेधड़क सीटी बजायेगा।
- (घ) प्रभावित खण्ड में किसी गाड़ी को तब तक प्रवेश करने की अनुमति न दी जायेगी, जब तक प्रस्थान करने वाली गाड़ी और वह गाड़ी जो, ठीक इसके पहले प्रस्थान कर चुकी हो, के बीच 15 मिनट का स्पष्ट अन्तर न हो।
- (ङ) अन्तिम रोक सिगनल के अलावा गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान के लिए हस्तचालित नियम के अनुसार अंतिम रोक सिगनलों को गिराया जायेगा। प्रथम रोक सिगनल तभी गिराया जायेगा, जब गाड़ी इसके बाहर लाकर खड़ी कर दी गई हो।
- (च) गार्ड पीछे में कड़ी निगाह रखेगा और पीछे से किसी गाड़ी के आने को रोकने तथा आवश्यक होने पर प्रचलित नियमों के अनुसार इसका प्रतिवाद करने के लिए सहायक नियम 3.65 के अनुसार हाथ-रोक सिगनल और चेतावनी सिगनल को दिखाने के लिए तैयार रहेगा।
- (छ) आगे वाले स्टेशन पर पहुंचते समय ड्राइवर, गाड़ी इंजन को प्रथम रोक सिगनल के ठीक पहले रोक देगा और लगातार लम्बी सीटी बजायेगा। यदि 5 मिनट के अन्दर सिगनल नहीं गिराया जाता है और अगर या कोई व्यक्ति स्टेशन से नहीं आता है, तो ड्राइवर और गार्ड सामान्य नियम 4.44 और उससे संबंध सहायक नियमों के अनुसार कार्रवाई करेगा।
- (ज) सभी गाड़ियों के ड्राइवर प्रभावित खण्ड के अन्त के स्टेशन मास्टर को “बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने के प्राधिकार, को सुपुर्द करेंगे। इन्हें स्टेशन मास्टर परिवहन अधिकारियों के जांच के लिए अपने व्यक्तिगत अभिरक्षण में रखेगा।
- (झ) प्रभावित खण्ड में पूरा संचार-अवरोध होने के दौरान स्वाचालित ब्लॉक सिगनल प्रणाली में “बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने के प्राधिकार” पर चलने वाली सभी गाड़ियों का अभिलेख संबंधित दोनों स्टेशनों के गाड़ी सिगनल रजिस्टर बहियों में रखा जायेगा।

- (अ) जब तक सिगनल ठीक नहीं कर दिए जाय या सक्षम प्राधिकारी द्वारा संचार के कोई एक प्राधिकृत साधन पुनः चालू न कर दिये जायें तब तक इसी प्रणाली से गाड़ियां चलती रहेंगी।
- (ट) जब तक सिगनल ठीक कर दिये जाएंगे, गाड़ियां सहायक नियम 9.12.05 में दिए गये अनुदेशों के अनुसार चलेंगी, किन्तु जहां सिगनल काम न करें और संचार के कोई एक प्राधिकृत साधन पुनः चालू न कर दिये जाये, वहां निम्न प्रपत्र में प्रभावित खण्ड के दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर से संदेश का आदान-प्रदान करने के पश्चात सहायक नियम 9.12.01 में दिये गये अनुदेशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन कार्य होगा।

स्टेशन मास्टर "क" से

गाड़ी सं. (संख्या और विवरण) बजे पूर्ण रूप से पहुंची। आपके स्टेशन के लिए आखिरी गाड़ी (संख्या और विवरण) बजे रवाना की गई। गाड़ियों के काम करने की वर्तमान प्रणाली को रद्द करने का प्रस्ताव है। इसके पश्चात अभिस्वीकृति..... के जरिए लाइन क्लियर लिया जायेगा। प्राइवेट नम्बर..... की पावती दें।

उपर्युक्त संदेश प्राप्त करने पर, स्टेशन मास्टर "ख" उसकी पावती तब तक नहीं देगा, जब तक कि वह अपने अभिलेख से "क" स्टेशन से रवाना की गई आखिरी गाड़ी के पूर्ण रूप से आगमन तथा "ख" स्टेशन से रवाना की गई आखिरी गाड़ी के पूर्ण रूप से "क" स्टेशन पर आगमन से संतुष्ट न हो जाए। इन प्रकार से संतुष्ट होकर वह निम्नलिखित प्रपत्र में उत्तर देगा।

स्टेशन मास्टर "ख" से

सं..... आपकी सं..... समझा जाता है कि गाड़ी (संख्या और विवरण) जो मेरे स्टेशन से रवाना होने वाली आखिरी गाड़ी थी, आपके स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुंच गई है। गाड़ी सं..... जो आपके स्टेशन से रवाना की गई, मेरे स्टेशन पर पूर्ण रूप से बजे पहुंच गई है। गाड़ी के संचालन की वर्तमान प्रणाली रद्द की जाती है। दूसरी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर प्राइवेट नम्बर के जरिए प्राप्त किया जायेगा।

- (1) "क" स्टेशन का स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी के संचालन कार्य को पुनः चालू न करेगा, जब तक कि अप और डाउन दोनों लाइनों की निर्बाधता के संबंध में अपने अभिलेखों (रिकार्डों) की जाँच न कर ले। तब कन्ट्रोल का कार्य पुनः चालू किया जाय, जब "बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने के प्राधिकार" पर गाड़ियों के संचालन कार्य करने के संबंध में खण्ड नियंत्रक को भी सूचित कर दिया जाएगा।

स. नि. 9.12.03— जब सिगनल सक्रिय हो और संचार साधन उपलब्ध हों, तब किसी लाइन के अवरोध के दौरान स्वचल ब्लॉक प्रणाली (दोहरी लाइन) अन्तर्गत गाड़ियों का संचालन निम्न ढंग से होगा—

(क) जब कभी किसी गाड़ी दुर्घटना या अन्य अवरोध से बिजली संचार यंत्र के जरिये लाइन क्लियर प्राप्त करने पर दोहरी लाइन को एक लाइन पर रूकावट आती है, तब वह वरीयता क्रम से निम्न प्रकार प्रयोग किया जाएगा:—

(i) स्टेशन से स्टेशन संयुक्त टेलीफोन, जहां उपलब्ध है।

(ii) संयुक्त टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन, बीएसएनएल फोन (जहां सुविधा है, कॉलर आई डी के साथ)

(iii) कंट्रोल टेलीफोन

(iv) भि .एच. एफ. सेट

(ख) जब अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली अपेक्षित हो, तब प्रभावित खण्ड के एक तरफ का स्टेशन मास्टर, गार्ड/ड्राइवर/रेलपथ निरीक्षक/कर्षण फोरमैन से यह लिखित सूचना पाने पर कि एक लाइन क्लियर है और यह सन्तुष्ट हो जाने पर कि उस लाइन पर खण्ड में कोई गाड़ी नहीं है, खण्ड नियंत्रक और खण्ड के दूसरी तरफ स्टेशन के स्टेशन मास्टर के परामर्श से उस लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू करने के लिए कदम उठायेगा।

(ग) यदि यह संदेह कारक हो कि जिस लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली चालू करनी हो वह अवरुद्ध या क्षतिग्रस्त है, तो इस प्रकार की कार्यप्रणाली तब तक लागू नहीं की जायेगी जब तक इंजीनियरी विभाग का कोई जिम्मेदार अधिकारी जो कम से कम निरीक्षक स्तर का हो, खण्ड का निरीक्षण न कर ले और प्रमाणित न कर दे कि गाड़ियों के आवागमन के लिए लाइन सुरक्षित है।

(ii) ऐसी दोहरी लाइन खण्ड पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू नहीं की जायेगी, जिस पर इंजीनियरी या ऊपरी उपस्कर के प्रभारी अधिकारी की सहमति बिना सामान्य नियम 15.09 के अनुसार इंजीनियरी या ऊपरी उपस्कर परिचालनों के लिए इंजीनियरी सिगनलों का प्रदर्शन करना अपेक्षित हो, ऐसी सहमति स्टेशन मास्टर संबंधित अधिकारी से संदेश/मेमो को आदान-प्रदान करके प्राप्त करेगा।

(घ) इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली अवरोध के दोनों तरफ से एक तरफ अप और डाउन लाइनों के बीच लिए गए क्रॉस ओवरों वाले समीपवर्ती स्टेशनों के बीच लागू की जायेगी।

(ङ) यदि किसी कारण, से इकहरी लाइन कार्यप्रणाली चालू करने से भिन्न यातायात से संबंधित सामान्य निदेश के प्रतिकूल किसी इंजन या गाड़ी को चलाना आवश्यक हो जाए तो सहायक नियम 6.02.05 के उप नियम (छ) में दिए गए

उपबन्ध के अनुसार होगा।

(च) यह पता लगाने के बाद कि यातायात के आवागमन के लिए एक लाइन क्लियर है, इकहरी लाइन कार्य प्रणाली चालू करने का प्रस्ताव करने वाला स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बर से युक्त प्रभावित खण्ड की दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर को निम्न सूचना संदेश भेजेगा:—

- (i) इकहरी लाइन कार्य प्रणाली को चालू करने का कारण
 - (ii) वह लाइन, जिस पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली चालू करने का प्रस्ताव हो।
 - (iii) उक्त लाइन के क्लियर होने से संबंधित सूचना का स्रोत।
 - (iv) कि.मी. के साथ अवरोध स्थल का विवरण।
 - (v) उस लाइन में जिस पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू करना है, संदेश जारी करना है, संदेश जारी करने वाले ब्लॉक स्टेशन पर पहुंची/प्रस्थान की गई आखिरी गाड़ी की संख्या और समय।
 - (vi) उक्त लाइन पर यदि कोई अस्थायी गति प्रतिबन्ध, हो, तो उसके संबंध में जांच।
- (छ) अपेक्षित विवरण के साथ और एक प्राइवेट नम्बर से पुष्टि होने पर तथा दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर से पावती प्राप्त करने पर इकहरी कार्य प्रणाली लागू की जायेगी।
- (ज) गलत दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियां इकहरी लाइन पर बिजली संचार यंत्र के प्रयोग से संबंधित नियमों के अनुसार संचालित होंगी और प्राइवेट नम्बर से युक्त उपर्युक्त उप नियमों (क) में उल्लिखित संचार के साधनों पर लाइन क्लियर प्राप्त किया जायेगा। लाइन क्लियर प्राप्त करते समय पहचान संख्या भी प्रयोग की जायेगी।

- (ii) जब तक पूर्ववर्ती गाड़ी का सम्पूर्ण अन्तिम भाग पूर्ण रूप से नहीं पहुंच जाय और जब तक लाइन, जिस पर गाड़ी लेना हो, पिछले छोर पर उल्लंघन चिन्ह या स्टार्टर तक, यदि कोई हो, क्लियर न हो तब तक उपर्युक्त परिच्छेद (i) में उल्लिखित लाइन क्लियर नहीं दिया जायेगा। आगमन छोर पर सभी प्वाइंट निर्दिष्ट लाइन के अनुकूल ठीक ढंग से व्यवस्थित किए जायेंगे तथा सम्मुख कांटे लॉक किये जायेंगे।

नोट:— ठीक दिशा में गाड़ी/गाड़ियों के पूर्ण रूप से आगमन के पश्चात, गलत दिशा में चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी के लिए, तब तक लाइन क्लियर न मांगा जायेगा या दिया जायेगा, जब तक कि प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा दोनों स्टेशन मास्टर यह आश्वस्त न कर दें कि सही दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियां पूर्ण रूप से अगले स्टेशन पर पहले ही पहुंच चुकी हैं।

- (झ) सही दिशा में चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी के लिए उपर्युक्त उपनियम (ज) में उल्लिखित क्रियाविधि के अनुसार लाइन क्लियर लिया जायेगा, किन्तु लाइन

क्लियर तभी दिया जायेगा जब प्रथम रोक सिगनल के आगे कम से कम 180 मीटर के लिए लाइन क्लियर हो और प्रभावित खण्ड के दूसरी तरफ के स्टेशन पर गलत दिशा में चलने वाली अन्तिम गाड़ी पूर्ण रूप से पहुंच चुकी हो और उसके लिए संबंधित स्टेशन के मास्टरों के बीच प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।

- (अ) स्वचल सिगनलों के संकेतों पर सही दिशा में चलने वाली बाद की गाड़ियों की एक दूसरे के बाद चलने की अनुमति दी जायेगी, बशर्ते कि पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर ने आगे के स्टेशन मास्टर को इस तथ्य की सूचना दी हो कि वह खास गाड़ी (गाड़ियों) को एक दूसरे के पीछे चलने की है और आगे वाले स्टेशन मास्टर से उसे/उन्हें लेने की तैयारी को सुनिश्चित कर लिया हो तथा इस प्रकार की प्रत्येक गाड़ी के लिए प्राइवेट नम्बर प्राप्त कर लिया हो।
- (ट) गलत दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियों और सही दिशा में चलने वाली पहली गाड़ी के ड्राइवर को निम्न चीजें दी जाएगी :-
- (i) विहित प्रपत्र में एक काजगी लाइन क्लियर टिकट,
- (ii) इस प्रयोजन के लिए प्रतिनियुक्त वर्दी में प्वाइंट्समैन/किसी अन्य सक्षम रेलवे कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल दिखाने पर, ड्राइवर को अर्न्तवर्ती गैर-शासित अर्ध स्वचल शासित और हस्त चालित सिगनलों के पार करने के लिए प्राधिकृत करते हुए प्रपत्र टी/ए 912 पर प्राधिकार। इस प्राधिकार पर प्रत्येक सिगनल की विशिष्ट संख्या प्रदर्शित की जायेगी। अर्ध स्वचल गेट सिगनल की स्थिति में, गाड़ी समपार तक सर्तकता पूर्वक लाई जायेगी जहाँ ड्राइवर यह सुनिश्चित कर लेगा कि फाटक बन्द है और उनमें ताला लगे हैं तथा उसके आगे बढ़ने से पहले समपार पर फाटक वाले द्वारा "आगे बढ़ने" के लिए हाथ सिगनल दिखाया गया हो। ड्राइवर यह भी सुनिश्चित करेगा कि सीमावर्ती साइडिंग के प्वाइंट ठीक व्यवस्थित किये गये हैं तथा उनमें ताला लगे हैं और उनको पार करने से पहले सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा ऐसे प्वाइंटों पर आगे बढ़ने के हाथ सिगनल प्रदर्शित किये गये हैं।
- (iii) एक सतर्कता-आदेश जिसमें लिखा है:-
- (क) लाइन जिस पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली चालू की गई हो,
- (ख) किलोमीटर में दूरी जहां दूसरी लाइन पर अवरोध हो,
- (ग) यदि कोई गति प्रतिबन्ध हो,
- (ठ) इकहरी लाइन कार्यप्रणाली को लागू करने के पश्चात् पहली गाड़ी के ड्राइवर को जारी किये गये सावधानी आदेश में भी यह विनिर्दिष्ट करते हुए कि किस लाइन पर गाड़ियों को चलाया जायेगा, इकहरी लाइन कार्य प्रणाली को लागू करने के संबंध में लाइन पर काम करने वाले सभी गेटमैन, गैंगमेट और चाबीवालों को रोकने और सूचित करने के लिए पृष्ठांकित किया जायेगा।

- (ड) पहले से लागू किसी अन्य प्रतिबन्ध का भी अनुपालन करते हुए अस्थायी इकहरी लाइन पर गुजरने वाली पहली गाड़ी की गति 25 कि.मी. प्रतिघंटा तक प्रतिबन्धित होगी। पहले से लागू किसी अन्य प्रतिबन्ध का अनुपालन करते हुए बाद की गाड़ी/गाड़ियों सामान्य गति से चलेगी।

नोट:— इस लाइन में, जिस पर अस्थायी इकहरी लाइन चालू की है, यदि कोई गति प्रतिबन्ध हो, तो संबंधित स्टेशन मास्टर गलत दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए अपेक्षित सामान्य नियम 15.09 के अनुसार इंजीनियरी सिगनलों को प्रदर्शित करने की व्यवस्था करने के लिए संबंधित रेल पथ निरीक्षक को संदेश जारी करेगा।

- (ढ) गाड़ियों के समूह में से पहले गाड़ी के अलावा सही दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियों को उपर्युक्त उपनियम (ट) के परिच्छेद (iii) के अनुसार सावधानी आदेश दिया जायेगा।

- (ण) यदि कोई गति प्रतिबन्ध होती, उसका अनुपालन करते हुए, सही दिशा में सभी गाड़ियां बुक की गई गति से चलेंगी।

- (त) सही दिशा में गाड़ियों के संचालन को शासित करने वाले स्थावर सिगनल गिरा दिये जायेंगे। फिर भी गलत दिशा में चलने वाली गाड़ियां जाने वाली पर बाहर की ओर और गाड़ी लेने वाले स्टेशन पर भीतर की ओर क्रमशः सहायक नियम 3.70.01 और सहायक नियम 3.69.03 में दी गई क्रियाविधि के अनुसार पायलट की जायेंगी, किन्तु प्रपत्र टी – 369 (3 ख) के बदले प्रपत्र टीए – 912 पर प्राधिकर जारी किया जायेगा। स.नि. 5.09 एवं इसके उपनियम में वर्णित क्रियाविधि द्वारा ही ये ट्रेन जाने वाली स्टेशन तक चलाई जाएगी।

- (थ) आगे वाले स्टेशन पर पहुंचते समय गलत दिशा में चलने वाली प्रत्येक गाड़ी का ड्राइवर या तो सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल के सामने वाले ठहराने पर या गलत लाइन के जिस पर वह गाड़ी चला रहा है, अन्तिम रोक सिगनल पर, जो भी पहले पड़े, अपनी गाड़ी खड़ी करेगा और सीटी बजायेगा।

- (द) इस प्रकार के कार्य अवधि के लिए स्टेशनों पर गाड़ी रजिस्टर वहीं रखी जायेगी।

- (ध) सामान्य कार्य संचालन को पुनः चालू किया जाना:—

- (i) उपरी उपस्कर से संबंधित दुर्घटना एवं गार्ड एवं ड्राइवर की इंजन विफलता के मामलों में, इंजीनियरी विभाग के जिम्मेदार कर्मचारी जो कि एक से कम निरीक्षक या कर्षण फोरमैन के नीचे रैंक का न हो, से जो लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त होने के बाद कि गाड़ी गुजरने के लिए पटरी खाली है स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करके अन्य स्टेशन/स्टेशनों को संदेश भेजेगा और खण्ड नियंत्रक के परामर्श से गाड़ी के विषय में निर्णय लेगा, जिसको ले जाने के पश्चात् सामान्य कार्य प्रणाली लागू की जायेगी।

- (ii) संबंधित स्टेशनों की गाड़ी सिगनल रजिस्टर बहियों में भी उस समय को प्रदर्शित करते हुए इन्दराज किया जायेगा, जब दोहरी लाइन कार्य प्रणाली बन्द की गई तथा इकहरी लाइन कार्य-प्रणाली लागू की गई और सामान्य कार्य-प्रणाली पुनः

चालू की गई।

- (iii) संबंधित रेल पथ निरीक्षक को भी संदेश भेजा जायेगा कि क्या संकेतक, जिसकी अस्थायी व्यवस्था थी, को हटाने के लिए उपर्युक्त उपनियम (ड) की निम्न नोट के अनुसार कार्रवाई की गई।

- (न) अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली से संबंधित सभी अभिलेख निरीक्षण अधिकारियों द्वारा जांच करने के लिए स्टेशन पर रख लिए जाएंगे।

स.नि. 9.12.04— लाइन के अवरुद्ध होने के दौरान, जब संचार का कोई साधन उपलब्ध न हो, स्वचल ब्लाक प्रणाली (दोहरी लाइन) के अन्तर्गत गाड़ियों के संचालन से संबंधित क्रियाविधि :

किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने या अन्य अवरोध से संचार के पूर्णरूप से खराब होने के दौरान जब कभी किसी दोहरी लाइन पर (स्वचल ब्लाक प्रणाली अन्तर्गत चालित) एक लाइन के प्रयोग करने में बाधा उत्पन्न हो जाये, तब इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू करते हुए बिना अवरोध वाली लाइन पर नीचे दी गई क्रियाविधि के अनुसार अस्थायी रूप से यातायात चालित किया जा सकता है।

- (क) इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू करने से पूर्व, प्रभावित खण्ड के एक तरफ के स्टेशन मास्टर को गार्ड/ड्राइवर/रेलपथ निरीक्षक/कर्षण फोरमैन से लिखित सूचना प्राप्त होनी चाहिए कि एक लाइन क्लियर है।
- (ख) अवरुद्ध खण्ड के आगे वाले स्टेशन मास्टर से अवरोध के विषय में सूचना प्राप्त करने पर, **सं.नि.9.12.02** में निर्धारित क्रियाविधि के अनुसार उस स्टेशन की ओर जाने वाली किसी गाड़ी के गार्ड उक्त अवरुद्ध लाइन पर गाड़ियों के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को **स.नि. 9.12.03** (च) के अनुसार वह संदेश भेजने की व्यवस्था करेगा। जब कोई गाड़ी प्रतीक्षा न कर रही हो या किसी गाड़ी के जाने की उम्मीद न हो, तब अपने स्टेशन के किसी कर्मचारी/गैंगमैन के जरिए संदेश भेजा जाएगा, जो पैदल या ठेलागाड़ी या किसी सार्वजनिक परिवहन का उपयोग करके जा सकता है।
- (ग) नियम 9.12.02 के अनुसार संदेश भेजने के पश्चात, विपरीत दिशा से किसी इंजन/ब्रेकयान के साथ इंजनों/ इएमयू स्टॉक के खाली रैक नहीं भेजा सकता है तथापि स्टेशन मास्टर किसी भी गाड़ी के इंजन/हल्के इंजन/ब्रेक यान के साथ इंजन/ इएमयू स्टॉक के खाली रैक को वह भेज सकता है। जैसा कि सहायक नियम 9.12.06 के तहत उल्लिखित है।
- (घ) उपर्युक्त उपनियम (ख) में प्रदर्शित संदेश प्राप्त करने पर, अवरुद्ध खण्ड में गाड़ियों के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्टेशन मास्टर निम्नांकित के जरिये उसकी पावती भेजने की व्यवस्था करेगा:—
- (i) गाड़ी के इंजन के ड्राइवर/हल्के इंजन/ब्रेकयान के साथ इंजन/इएमयू स्टॉक के खाली रैक, यदि कोई प्रतीक्षा कर रहा हो/किसी के आने की संभावना हो, तो वह सहायक नियम 9.12.06 में निर्धारित क्रिया विधि के अनुसार भेजा जा

सकता है/या

- (ii) दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर द्वारा भेजे गए इंजन/इएमयू स्टॉक के खाली रेक ड्राइवर के जरिए जिसे सहायक नियम 9.12.06 में निर्धारित क्रिया विधि के अनुसार उस स्टेशन को लौटाना हो।
- (ड) अवरूद्ध खण्ड में गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा अवरोध के संबंध में सूचना प्राप्त होने की स्थिति में, वह सहायक नियम 9.12.03 (च) के अनुसार प्रभावित खण्ड के दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर को तुरन्त संदेश भेजने की व्यवस्था करेगा। यदि आवश्यक होगा तो स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर प्रतीक्षा करती हुई, आने वाली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर जांच संदेश भी भेजेगा। संदेश और लाइन क्लियर जांच संदेश उसके किसी स्टेशन कर्मचारी/गैंगमैन के जरिए भेजा जायेगा, जो ऐसे स्टेशन को पैदल या ठेलागाड़ी या किसी सार्वजनिक परिवहन से जायेगा।
- (च) उपर्युक्त उपनियम (ड) में उल्लिखित संदेश प्राप्त करने पर, स्टेशन मास्टर उक्त रेल कर्मचारी को लौटाते हुए उसकी पावती भेजने की व्यवस्था करेगा जो निम्न तरीके से जाएगा:-
 - (i) किसी गाड़ी/इंजन से जो सहायक नियम 9.12.02 में निर्धारित क्रियाविधि के अनुसार उस स्टेशन की ओर प्रस्थान करने वाले हों। या
 - (ii) यदि उपर्युक्त खंड (i) के अनुसार कोई गाड़ी या इंजन उस स्टेशन की ओर न जाने वाला हो, तब पैदल/सार्वजनिक परिवहन/ठेलागाड़ी से जाएगा।
- (छ) यदि दूसरी तरफ से स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन क्लियर के जांच भेज दी गई हो तो, अंतिम गाड़ी जिसके पूर्ण रूप से पहुंचने के पश्चात उस गाड़ी के लिए लाइन क्लियर समझा जायेगा, जिसके लिए लाइन क्लियर मांगा गया हो, को संख्या और विवरण का उल्लेख करते हुए उसी व्यक्ति के जरिये सशर्त लाइन क्लियर जवाबी संदेश भेजा जाएगा।
- (ज) उपनियम (च) के अनुसार पावती भेज देने के पश्चात् इकहरी लाइन कार्य प्रणाली से संबंधित लाइन के ऊपर सहायक नियम 9.12.06 में दिये गये अनुदेशों के अनुसार गाड़ियां चलाई जा सकती हैं। यदि सशर्त लाइन क्लियर जवाबी संदेश भेज दिया गया हो, तो कोई गाड़ी या इंजन तब तक न भेजा जायेगा, जब तक वह गाड़ी न आ जाय, जिस के लिए सशर्त लाइन क्लियर दिया गया हो,
- (झ) उपर्युक्त उपनियम (च) में उल्लिखित पावती के प्राप्त करने पर, अवरूद्ध खण्ड में गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्टेशन मास्टर सहायक नियम 9.12.06 में निर्धारित क्रिया विधि के अनुसार निर्वाध लाइन पर गाड़ियों के संचालन का कार्य पुनः चालू कर सकता है। उपनियम (ट) के परिच्छेद (iii) तथा उपनियम (i) और सहायक नियम 9.12.03 के (ड) तथा उपनियम (ढ.) एवं (ण) के अनुसार एक सावधानी आदेश भी जारी किया जायेगा।
- (ट) अवरूद्ध खण्ड के दोनों तरफ के स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के उपर्युक्त दिए गए

ढंग से अवरोध के संबंध में जानने के पश्चात संबंधित स्टेशनों के बीच निर्वाध लाइन पर सहायक नियम 9.12.06 में निर्धारित क्रियाविधि के अनुसार गाड़ियां तब तक चलती रहेंगी, जब तक कि:-

- (i) हटा लिए गये अवरोध के संबंध में दोनों स्टेशन मास्टर सूचित न किये गए हों, और तब ऐसी स्थिति में सहायक नियम 9.12.02 में दी गई क्रियाविधि अपनाई जायेगी, या
- (ii) संचार के कोई एक साधन पुनः स्थापित न किये गये हों, ऐसी स्थिति में सहायक नियम 9.12.03 में निर्धारित क्रियाविधि अपनाई जायेगी।

स. नि. 9.12.05— जब सिगनल सक्रिय हों, संचार साधनों की खराबी के दौरान स्वचालित ब्लाक प्रणाली (दोहरी लाइन) अन्तर्गत गाड़ियों का कार्य संचालन:

- (क) प्रभावित खण्ड के पिछले स्टेशन का मास्टर, खण्ड नियंत्रक उपलब्ध न हो, तो अपने स्टेशन के ठीक पीछे वाले स्टेशन मास्टर के परामर्श से खण्ड में गाड़ी/गाड़ियों की संख्या और विवरण तथा अपने स्टेशन पर उनके आगमन के संभावित समय का पता लगायेगा। तब बहु प्राथमिकता को दृष्टि में रखते हुए प्रभावित खण्ड में गाड़ियों को भेजने के लिए उनके क्रम के विषय में निर्णय लेगा और जिस क्रम से उनके स्टेशन से गाड़ियों को छोड़ने की अनुमति दी जाएगी, उसी क्रम से गाड़ियों की संख्या और विवरण को प्रदर्शित करते हुए, अपने हस्ताक्षर एवं मुहर अन्तर्गत दो प्रतियों में उनकी एक सूची तैयार करेगा।
- (ख) इस प्रकार सूची में दर्ज की गई गाड़ियों की श्रृंखला में से पहली गाड़ी को प्रभावित खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति देने के पूर्व गाड़ी रोक दी जाएगी लोको पायलट और गार्ड को एक सावधानी आदेश जारी की जाएगी, जिसमें परिस्थिति का विस्तृत विवरण दिया जाएगा और लोको पायलट को सुझाव दिया जाएगा कि वह स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर अपनी गाड़ी रोककर कूट में सीटी बजाए! इसके पश्चात आगे वाले स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार निर्देश दिये जाएंगे। आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सौंपने के लिए ड्राइवर को सूची की प्रति (उपनियम (क) में उल्लिखित) भी दी जाएगी।
- (ग) प्रभावित खंड के अगले स्टेशन पर पहुंचने के बाद ड्राइवर स्टेशन मास्टर को सूची सौंप देगा और स्टेशन मास्टर उसे चिपका देगा तथा उस में प्रदर्शित क्रम के अनुसार गाड़ियों की संख्या एवं विवरण के विषय में प्रविष्टि करेगा जब तक पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा वह अन्यथा सूचित न किया जाए, तब तक जैसे ही गाड़ी उसके स्टेशन को पार करें/पहुंचे, वह उसके पार होने/आगमन के समय को प्रदर्शित करते हुए गाड़ी की संख्या और विवरण को सूची से काट देगा।
- (घ) उपर्युक्त उपनियम (ख) के अनुसार ड्राइवर के जरिए सूची भेजने के पश्चात, पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर दूसरी प्रति को अपने गाड़ी लॉग रजिस्टर में चिपका देगा। सूची में दिखाई गई बाद की गाड़ी/गाड़ियों को क्रम के बाहर खड़ा करने की आवश्यकता नहीं है, बशर्ते कि प्रभावित खण्ड में उन्हें उसी क्रम से प्रवेश करने की अनुमति दी जाए, जिस क्रम से वे सूची में प्रदर्शित की गयी

है। जैसे ही प्रत्येक गाड़ी खण्ड में प्रवेश करेगी, वैसे ही वह अपनी सूची से गाड़ी की संख्या और विवरण भी काट देगा।

- (ङ) यदि किसी अपरिहार्य कारणवश प्रभावित खण्ड में गाड़ियों के चलाने के क्रम में परिवर्तन करना आवश्यक हो जाए या पहले भेजी गई सूची में प्रदर्शित सभी गाड़ियों के संचालन के पूरा होने पर, पहले की सूची के क्रम में किसी प्रकार के परिवर्तन के लिए आवश्यक टिप्पणी के साथ तथा आयुक्त उपनियम (ख) से (घ) तक में प्रदर्शित ढंग से नई सूची के अनुसार बाद की गाड़ियों के संचालन के संबंध में की गई कार्रवाई के लिए एक नई सूची तैयार की जाएगी।

स.नि. 9.12.06 — पैनल कार्य निलम्बित होने के दौरान और जब संचार के कोई साधन उपलब्ध न हो, तब स्वचालित ब्लाक प्रणाली (इकहरी लाइन) अन्तर्गत गाड़ियों के कार्य संचालन से संबंधित क्रियाविधि:—

तो संबंधित स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन सहायक नियम 06.02.04 में निर्धारित तरीके से किया जाएगा सिवाय इसके कि टी/369 (3बी) के बदले में, निर्धारित फार्म टी/ए 912 में प्राधिकरण जारी किया जाएगा। यह प्रपत्र स्वचालित/अर्द्ध स्वचालित/मैन्युअल रूप में संचालित प्रस्थान और गेट सिगनल की अलग-अलग संख्या को इंगित करेगा जिसे लोको पायलट द्वारा पास किया जाना है। प्रस्थान सिगनल (लों) के मामले में लोको पायलट ऐसे सिगनलों को तभी पास करेगा जब एक सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा हाथ से सिगनल दिखाया जाएगा। गेट सिगनल (लों) के मामले में लोको पायलट ऐसे सिगनलों को सावधानी से समपार तक पार करेगा जहां वह सुनिश्चित कर लेगा की सड़क यातायात के लिए गेट बंद करके लॉक कर दिया गया है और गेट मैन द्वारा आगे बढ़ने के लिए हैंड सिगनल दिखाया जाता है।

स.नि. 9.12.07 निलम्बन के दौरान जब यातायात की दिशा निश्चित न की जा सकती हो, किन्तु नीचे दिये गए एक साधन से आगे के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर लिया जा सकता है, स्वचालित ब्लाक प्रणाली (इकहरी लाइन) के अन्तर्गत गाड़ियों के संचालन से संबंधित कार्यविधि का नीचे दी गई वरीयता के अनुसार प्रयोग किया जा सकता है:—

- (i) जहां कहीं उपलब्ध हो एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच स्थित टेलीफोन।
- (ii) स्थिर टेलीफोन जैसे कि ऑटो फोन या बी एस एन एल फोन (कलर आई डी सहित जहां व्यवहार्य हो।
- (iii) कन्ट्रोल टेलीफोन।
- (iv) व्ही.एच.एफ. सेट —

जब कभी उपरोक्त मदों के अंतर्गत अधिसूचित संचार यंत्र के प्रयोग करते हुए लाइन क्लियर लिया जाए, जब प्राइवेट नं. के प्रयोग के अलावा पहचान नंबरों का आदान-प्रदान किया जाएगा। प्रपत्र संक्र. टी/ए-1425 में लाइन क्लियर जांच बहियां तथा गाड़ी पार करने के लिए निम्न क्रिया विधि अपनाई जाएगी।

ट्रेन गुजरने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी :-

- (क) किसी गाड़ी को ब्लॉक स्टेशन छोड़ने की अनुमति देने से पूर्व इसे खड़ा रखा जाएगा और स्टेशन प्रबंधक (मैनेजर) गाड़ी के गार्ड और ड्राइवर को परिस्थितियों के संबंध में सूचित करेगा।
- (ख) स्टेशन मास्टर प्रभावित खण्ड के आगे ब्लॉक स्टेशन के प्रबंधक (मैनेजर) से गाड़ी के लिए तुरंत “ लाइन क्लियर” मांगेगा और प्राप्त करेगा।
- (ग) प्रभावित खण्ड के दूसरी तरफ, ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन प्रबंधक (मैनेजर) “लाइन क्लियर” तब तक नहीं देगा, जब तक सामान्य नियम 8.03 के उपनियम (2) के अन्तर्गत निर्धारित शर्तों का अनुपालन नहीं हो जाता है।
- (घ) “लाइन क्लियर” प्राप्त करने पर स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी को निम्नांकित की सुपुर्दगी करेगा—
 - (i) विहित प्रपत्र पर अर्थात् टी/सी- 1425 या टी/ डी- 1425 पर जैसा भी मामला हो, “लाइन क्लियर टिकट।”
 - (ii) निर्धारित प्रपत्र टी/ए-912 पर एक प्राधिकार स्वचालित/ अर्ध स्वचालित/ मैनुअल रूप से संचालित प्रस्थान और गेट सिग्नल की अलग-अलग संख्या दर्शाता है जिसे लोको पायलट द्वारा पास किया जाना है । प्रस्थान सिग्नलों के मामले में लोको पायलट ऐसे सिग्नलों को सावधानी से समपार फाटक तक पास करेगा जहां वह सुनिश्चित रहे कि सड़क यातायात के लिए गेट को बंद करके लॉक कर दिया गया है और गेटमैन द्वारा आगे बढ़ने के लिए हैंड सिग्नल दिखाया जाता है ।
 - (iii) किसी सम्भाव्य अवरोध पर कड़ी निगाह रखने तथा काफी सतर्कता बरतने के लिये ड्राइवर को सावधानी आदेश भी जारी किया जायेगा। प्रभावित खण्ड में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी की गति 25 कि.मी. प्रतिघंटा तक सीमित रहेगी, बशर्ते कि लागू अन्य प्रतिबन्धों का पालन किया जाए।
- (ङ) उपनियम (घ) में उल्लिखित प्राधिकार ड्राइवर को सुपुर्द करने से पूर्व, स्टेशन मास्टर का यह उत्तर दायित्व होगा कि वह यह सुनिश्चित करें कि उन प्वाइंटों को ठीक कर दिया गया है, जिन पर गाड़ी चलेगी तथा सम्मुख कांटे लॉक कर दिए गए हैं।
- (च) पहली गाड़ी के अतिरिक्त, बाद वाली गाड़ी/गाड़ियों का ड्राइवर सामान्य गति से चल सकता है, बशर्ते कि सड़क यातायात के लिये खुलने वाले समपार के फाटकों तथा अन्य अवरोध को ध्यान में रखते हुए तथा काफी सतर्कता बरतते हुए लागू किसी अन्य गति प्रतिबंधों का अनुपालन हो और वह मार्ग में पड़ने वाले किसी अवरोध के पहले ही रुक जाए।
- (छ) अगले स्टेशन पर पहुँचते समय ड्राइवर प्रथम रोक सिग्नल के संकेत को मानकर गाड़ी चलाएगा। स्टेशन मास्टर जब संतुष्ट हो जाएगा कि गाड़ी लेने के लिए

सब प्रकार से निरापद है तभी सिगनल 'ऑफ' करेगा या यदि आवश्यक हो, तो गाड़ी को पायलट करने की व्यवस्था करेगा।

- (ज) गाड़ी सिगनल रजिस्टर वहीं प्रयोग में लायी जायेगी और इस प्रणाली अन्तर्गत गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी इन्दराज इसमें किये जायेंगे।
- (झ) ज्योंहि सक्षम अधिकारी द्वारा पैनल ठीक कर दिया जाएगा, संबंधित स्टेशन मास्टर द्वारा प्राइवेट नम्बरों से संदेश का आदान-प्रदान करने के पश्चात् तथा यह आश्वस्त करने पर कि खण्ड निर्बाध है, स्वचालित ब्लाक प्रणाली (इकहरी लाइन) पर गाड़ियों के सामान्य संचालन को पुनः चालू किया जायेगा। इसके अतिरिक्त जब कि कन्ट्रोल काम न कर रहा हो, सामान्य संचालन पुनः चालू करने के पूर्व, नियंत्रक की अनुमति प्राप्त कर ली जाएगी।
- (ञ) इस प्रणाली से गाड़ी के संचालन से संबंधित सभी अभिलेख, परिवहन निरीक्षण अधिकारी द्वारा निरीक्षण करने के लिए स्टेशन पर रख लिए जाएंगे।

स.नि. 9.12.08 —किसी दुर्घटना होने या लाइन बाधित होने पर "स्वचल ब्लाक सिगनल सेक्शन में राहत इंजन/ट्रेन को आगे जोन का प्राधिकार/ब्लाक टिकटों का प्राधिकार एवं ट्रेनों के कार्य संबंधी नियम एवं विनियम (टी/सी-912)

जब किसी बाधित लाइन पर स्वचल ब्लाक सिगनल सेक्शन में राहत इंजन/ट्रेन को आगे जाने का प्राधिकार/ब्लॉक टिकटों का प्राधिकार के अनुरूप ट्रेनों का परिचालन आवश्यक हो जाता है तो स.नि. 6.02.05 में समाहित सभी अनुदेशों का पालन किया जाना चाहिए। केवल निर्धारित फार्म सं. टी/ए-602 के बदले टी/सी-912 का प्रयोग किया जाना चाहिए।

स.नि. 9.12.09 — तीसरी लाइन शुरू होने के महेनजर स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिगनल के विफल होने पर या तो स्टार्टर या एडवांस (अग्रिम) स्टार्टर सिगनल जैसा भी मामला हो एकहरी लाइन (ऑटो सेक्शन) पर जब यातायात की दिशा निश्चित हो जाती है, तो गाड़ियों के पायलटिंग आउट की स्थिति में आगे बढ़ने का प्राधिकार टी/ए 912 एवं टी/511 होना चाहिए बीडब्ल्यूएम 6.23 के संदर्भ में। (स पर्ची सं. 93 जोड़े गए)

9.13. स्वचालित ब्लाक पद्धति पर यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचलन:-

स्वचालित सिगनल स्वचल सिगनल क्षेत्र में गाड़ियां केवल यातायात की स्थापित दिशा में ही चलेंगी। यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत गाड़ियों के संचलन की अनुमति नहीं है। यदि आपात स्थिति में किसी गाड़ी का, गाड़ी को स्थापित दिशा के विपरीत संचलन 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 पीछे की लाइन स्टेशन तक साफ और अवरोध रहित है।

स.नि. 9.13.01— जब गाड़ी को पीछे ले जाने की आवश्यकता हो, तब सहायक नियम 4.12.01 में निर्धारित क्रियाविधि अपनायी जायेगी। सहायक नियम 4.12.01 (क) (झ) में निर्दिष्ट आश्वासन देने से पूर्व स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा

कि उस गाड़ी के पीछे में जिसे पीछे ले जाने की अनुमति दी गई हो, किसी गाड़ी को न तो अनुमति दी गई है और न अनुमति दी जाएगी।

9.14 अर्ध स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल के “आन” स्थिति में कार्यविधि:-

- (1) यदि किसी अर्ध स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल का स्वचल रोक (स्टाप) के रूप में प्रचालन किया जाता है तो, यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 लागू होगा।
- (2) यदि अर्धस्वचल रोक (स्टाप) सिगनल का हस्तचालित रोक (स्टाप) सिगनल के रूप में प्रचालन किया जाता है और खराब हो जाता है तो उसे अध्याय 3 के खंड एच के अनुसार पास करवाना चाहिए।
- (3) यदि ड्राइवर को अर्धस्वचालित ‘स्टॉप’ सिगनल “ऑन” स्थिति में पास करने के लिए उसके नीचे लगे बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल को ऑफ करने हेतु प्राधिकार प्राप्त है, तो वह यथास्थिति नियम 9.02 या 9.07 में उल्लेखित सावधानियां बरतेगा।

स.नि. 9.14.01 – (क) किसी स्टेशन पर किसी गाड़ी के आगमन को शासित करने वाला अर्ध स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल जब एक हस्तचालित रोक सिगनल के रूप में काम कर रहा हो और खराब हो जाए, तब सहायक नियम 3.69.03 में दी गई प्रक्रिया के अनुसार ही यह पार की जाएगी।

(ख) स्वचालित सिगनल वाले क्षेत्र (दोहरी लाइन के स्टेशनों पर, जब अंतिम रोक सिगनल, जो हस्तचालित रोक सिगनल या अर्ध स्वचालित रोक सिगनल हो सकता है तथा जो किसी स्टेशन से किसी गाड़ी के प्रस्थान को शासित शासित करते हुए और हस्तचालित रोक सिगनल के रूप में काम करते हुए खराब हो जाए, तब स्टेशन मास्टर, लोको पायलट को निर्धारित फार्म टी/ए-912, पर एक लिखित प्राधिकार देंगे, जिसके अंतर्गत “आन” की स्थिति में ऐसे सिगनल को पार करने के लिए उसे प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान करने या खराब होने पर, संबंधित सभी प्वाइंट ठीक न कर दिए जाए तथा सम्मुख कांटों को लॉक न कर दिया जाए। सामान्य नियम 3.70 के अनुसार छूटने वाली गाड़ी को हाथ सिगनल भी दिखाये जाएंगे। “ऑन” की स्थिति में, ऐसे सिगनल पार करने के पश्चात या खराब हो जाने पर ड्राइवर सामान्य नियम 9.02 तथा सहायक नियम 9.02.01 (बी) में दिए गए तरीके से अपनी गाड़ी को अगले सिगनल तक ले जायेगा।

किंतु जहां दो समीपवर्ती स्टेशनों के बीच को स्वचालित/अर्ध स्वचालित रोक (स्टॉप सिगनल) हस्तक्षेप न हो वहां, सहायक नियम 9.12.01 के निर्धारण अनुसार गाड़ी पास करायी जाएगी।

सहायक नियम 9.14.02 – जब एक लोको पायलट को प्रकाशमान “ए” चिह्नित अर्ध स्वचालित रोक सिगनल झिलमिलाते/टिमटिमाते हुए मिले, तब ऐसी स्थिति में वह सहायक नियम 9.02.02 या 9.07.02 जो भी लागू हो उसके अनुसार काम करेगा।

9.15 – स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक स्टॉप सिगनल को “आन” स्थिति में पार करना – यदि ड्राइवर स्वचालित क्षेत्र में फाटक रोक (स्टाप) सिगनल को ऑन स्थिति में पाता है और यदि “ए” चिह्न (मार्कर) प्रज्ज्वलित है तो वह यथास्थिति नियम 9.02 या 9.07 के उपबंध का पालन करेगा।

अथवा

(ख) i – यदि “ए” चिह्न (मार्कर) बत्ती की रोशनी बुझी हुई है तो वह फाटक चौकीदार को चेतावनी देने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और सिगनल के पहले अपनी गाड़ी खड़ी कर देगा।

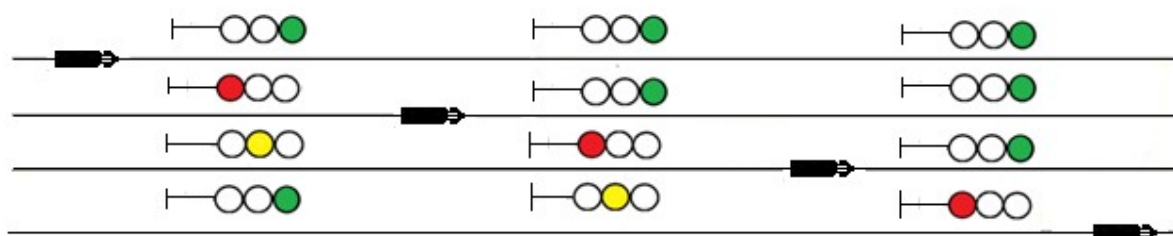
(ii) यदि दिन में एक मिनट और रात में दो मिनट प्रतीक्षा करने के बाद भी सिगनल “आफ” न मिले तो वह गाड़ी को सावधानीपूर्वक आगे बढ़ाते हुए समपार (लेवल क्रॉसिंग) तक लायेगा और

(iii) यदि फाटक चौकीदार हस्त सिगनल दिखा रहा है, तब सावधानीपूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाते हुए समपार फाटक को पार करेगा। या

(iv) यदि चौकीदार नहीं है या उपस्थित होने पर भी हाथ सिगनल नहीं दे रहा है तो गाड़ी को लेवल क्रॉसिंग से ठीक पहले रोक देगा तथा यह सुनिश्चित करने पर कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद है तथा फाटक चौकीदार से हाथ सिगनल मिलने पर या उसकी अनुपस्थिति में सहायक लोको पायलट से हाथ सिगनल मिलने पर, ड्राइवर निर्धारित कोड में सीटी बजाते हुए यथास्थिति नियम 9.02 या 9.07 के उपबंधों का पालन करते हुए अगले स्टॉप सिगनल तक गाड़ी को सतर्कता के साथ आगे बढ़ाएगा।

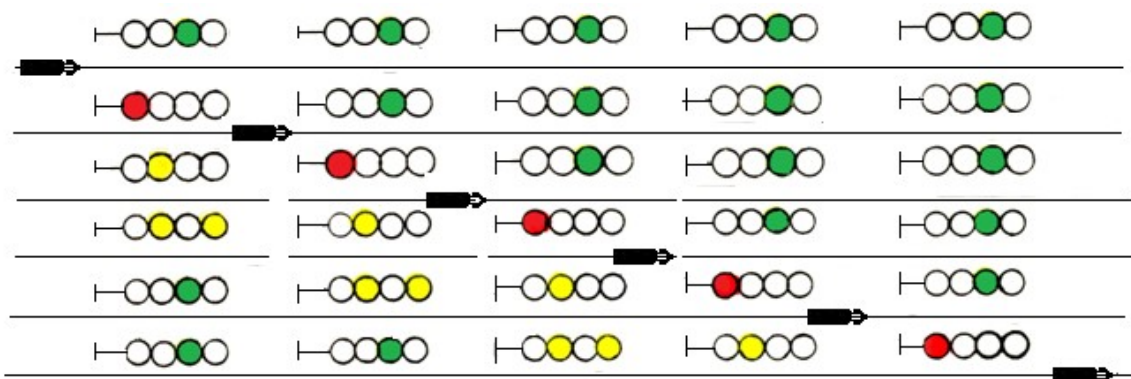
9.16 दृष्टांत रेखाचित्र – तीन संकेत और चार संकेत सिगनल व्यवस्था में गाड़ियों के पीछे, संकेत के कम में स्वतः परिवर्तन, निम्न चित्रों में दिखाया गया है। ये स्केल में नहीं खींचे गए हैं :-

तीन संकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में गाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम में स्वतः परिवर्तन



चित्र

चार संकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में गाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम में स्वतः परिवर्तन



अध्याय X

अनुगामी गाड़ी पद्धति

10.01. अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें:—

- (1) जहां गाड़ियों का संचालन अनुगामी गाड़ी के अनुसार किया जाता है, वहां उन्हें एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिये एक के बाद एक लगातार उसी दिशा में उसी लाइन पर ऐसी रीति और समय के अंतर से भेजा जा सकेगा जैसा कि विशेषअनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।
- (2) गाड़ियां, अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार तब तक नहीं चलाई जाएंगी जबतक कि अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर ने गाड़ियां लेने की तैयारी के बाबत संदेश का आदन—प्रदान नहीं कर लिया है और इसके अतिरिक्त जबतक यह आश्वासन नहीं दे दिया गया है कि जिस स्टेशन के अनुगामी गाड़ियां भेजी जाएंगी उस ओर वह तब तक कोई गाड़ी नहीं भेजेगा जबतक कि वे सब अनुगामी गाड़ियां उसके स्टेशन पर पहुंच नहीं जाती और जब तक कि उसे विपरीत दिशा में गाड़ियों को भेजने की अनुमति नहीं मिल जाती।

10.02. रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट भेजना:— जब रेल के किसी भाग पर नियम 7.01 के अधीन अनुगामी गाड़ी पद्धति आरम्भ की जाती है तो उसकी रिपोर्ट तार द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त को भेजी जाएगी।

10.03. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिये अनुपालनीय शर्त:— जब अनुगामी गाड़ी पद्धति अपनाई जायेगी, तो निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जाएगा, अर्थात:—

(क) जब तक ड्राइवर को इस प्रयोजन के लिये निर्धारित प्रारूप पर लिखित प्रस्थान अधिकार नहीं दे दिया जाता और उससे उसकी लिखित अभिस्वीकृति नहीं मिल जाती, यदि उस स्टेशन पर गाड़ी का रुकना निर्धारित नहीं है तो उसको किस काम के लिये रोका गया है उसका कारण बताए बिना कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी।

(ख) प्रस्थान प्राधिकार में, उस अगले स्टेशन का नाम, जिसपर उसे रुकना है, गति, जिससे उससे चलना है और उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के वास्तविक समय का उल्लेख किया जायेगा।

(ग) आगे जाने वाली हर गाड़ी के ड्राइवर और गार्ड को इस बात की सूचना दी जाएगी कि उनके पीछे एक अनुगामी गाड़ी चलेगी तथा उसे 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 उसके पहले वाली गाड़ी को प्रस्थान किए 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 गाड़ियां समान गति से चलाई जायेगी और यह 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 पहुंचने का वास्तविक समय तत्काल सूचित किया जाएगा, तथा

(छ) किसी दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच एक ही समय में चलने वाली अनुगामी गाड़ियों की संख्या स्टेशन दूरी के हर 5 किलोमीटर के लिये एक गाड़ी से अधिक नहीं होगी और जब तक विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति प्राप्त नहीं हो 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 ड्राइवर या गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार देना:—

(1) गार्ड अथवा ड्राइवर को प्रत्येक, प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिये नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा दिया जायेगा।

(2) जब उपनियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार ड्राइवर को दिया जाता है, तो उसकी एक प्रति गार्ड को भी दी जाएगी।

(3) यदि उपनियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार गार्ड को दिया जाता है तो वह—

(क) गार्ड द्वारा व्यक्तिगत रूप से लोको पायलट को सौंपा जाएगा या

(ख) गार्ड द्वारा प्रतिहस्ताक्षित करने को बाद स्टेशन मास्टर अथवा इस काम के लिये विशेषरूप से नियुक्त किसी रेल सेवक द्वारा लोको पायलट को सौंपा जाएगा।

(4) उप नियम (2) या (3) के अंतर्गत ड्राइवर को आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं सौंपा जाएगा—

(क) जब तक गाड़ी चलने के लिए तैयार न हो, और

(ख) यदि गाड़ी को किसी अन्य गाड़ी को पास करवाने के लिए रोका गया हो, जब तक बाद की गाड़ी पूरी न आ जाए और जब तक पिछली गाड़ी का चालू लाइन क्लियर न हो जाए।

10.05. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार:— अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लिखित प्रस्थान प्राधिकार का प्रयोग निम्नलिखित प्रारूप में होगा, अर्थात् —

क्रम सं.....रेलवे

अनुगामी गाड़ी पद्धति
प्रस्थान प्राधिकार
अप (अथवा डाउन)

गाड़ी सं अप (अथवा डाउन) तारीख

समय घंटे मिनट

स्टेशन से स्टेशन तक

सेवा में, लोको पायलट अथवा गार्ड

(1) अपनी गाड़ी के साथ स्टेशन से स्टेशन तक प्रस्थान करने के लिये आपको प्राधिकृत किया जाता है।

* (2) आपकी गाड़ी से आगे जाने वाली गाड़ी, सं. इस स्टेशन से घंटे मिनट पर छूटी है।

* (3) गाड़ी सं. आपकी गाड़ी के पीछे इस स्टेशन से घंटे मिनट पर छूटेगी।

(4) आपसे अपेक्षा है कि आप किलोमीटर प्रति घंटे की प्रतिबन्धित गति पालन करेंगे।

हस्ताक्षर
का स्टेशन मास्टर
(स्टेशन की मुहर)

गार्ड का हस्ताक्षर स्टेशन

‘जो लागू न हो, उसे काट दें।

स्टेशन पर पहुँचते ही ड्राइवर इस टिकट को तुरन्त स्टेशन मास्टर को अथवा उसे लेने के लिये प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति को सौंप देगा और वह व्यक्ति इसे तत्काल रदद करके अभिलेख में (टिकट) रख देगा।

10.06. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी:-

(1) जब नियम 10.04 के उपनियम (1) के अधीन ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार सौंपा जाता है तो स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि :-

(क) इस प्रयोजन के लिये निर्धारित प्रपत्र पर वह सही-सही भरा गया है और

(ख) उस पर पूरे हस्ताक्षर स्याही से किए गए हैं।

(2) यदि नियम 10.04 के उप नियम के अधीन ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो वह इस बाबत समाधान कर लेगा कि उसे दिया गया प्रस्थान प्राधिकार इस प्रयोजन के लिये निर्धारित प्रपत्र में ठीक-ठीक (सही-सही) और सम्पूर्ण तैयार किया गया है और वह तब तक अपनी गाड़ी लेकर आगे नहीं बढ़ेगा, तब तक कि उसमें जो भूल-चूक थी, 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 ड्राइवर को सौंपने से पहले वह भी उसी तरह अपना समाधान कर लेगा।

10.07. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी अथवा गाड़ियों के मार्ग में अवरोध:- जब तक यह संचालन पद्धति लागू है, तब तक किसी आती हुई गाड़ी के मार्ग में बाहरी सम्मुख (फेसिंग) कांटों के बाहर लाइन को अवरुद्ध नहीं किया जायगा।

10.08. अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति:-

यह निश्चय कर लेने पर कि उसी दिशा में और अनुगामी गाड़ियां नहीं भेजी जाएंगी, 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 जाएगी जब तक कि अन्तिम गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती और उन दोनों स्टेशनों के बीच की लाइन क्लियर नहीं हो जाती।

10.09. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा:-

(1) यदि कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच रोक दी जाती है (रुक जाती है)/रुक जाए और वह पाँच (5) मिनट से अधिक रुक जाती है अथवा 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 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 ड्राइवर भी आगे की ओर गाड़ी की उसी रीति से रक्षा की व्यवस्था करेगा जैसा कि गार्ड के लिए निर्धारित है।

अध्याय – XI

पायलट गार्ड पद्धति

11.01. पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें – जहां गाड़ियों का संचालन पायलट गार्ड पद्धति के अनुसार किया जाता हो, वहां :-

(क) एक रेल सेवक, (जिसे इससे बाद पायलट गार्ड कहा गया है) खासतौर पर गाड़ियों को पायलट करने के लिए विशेषरूप से प्रतिनियुक्त किया जाएगा, तथा

(ख) और कोई भी गाड़ी बिना पायलट गार्ड के व्यक्तिगत प्राधिकार के स्टेशन नहीं छोड़ेगी।

11.02. पायलट गार्ड पद्धति में अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालन की जानेवाली शर्तें गाड़ियां, एक ही दिशा में, स्टेशनों के बीच एक दूसरे के पीछे नहीं चलेगी, जबतक कि:-

(क) ड्राइवर को आगे वाली गाड़ी के छूटने के समय और स्थान जहां वह आगे रुकेगी से उचित तरीके से सावधान न कर दिया गया हो,

(ख) सभी गाड़ियां एक ही गति से चलेंगी और विशेष अनुदेशों को छोड़कर यह गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक न होगी।

(ग) आगे छूटने वाली गाड़ी के बाद 15 मिनट का समय बीत चुका हो।

11.03. पायलट गार्ड पद्धति की पोशाक अथवा बैज:- पायलट गार्ड को लाल पोशाक या बैज दिया जाएगा जिससे वे अलग से पहचाने जाएंगे।

11.04. पायलट गार्ड गाड़ी के साथ जाएगा या आगे बढ़ने का प्राधिकार देगा:-

(1) किसी भी स्टेशन से कोई भी गाड़ी तब तक नहीं छोड़ी जाएगी जबतक कि ड्राइवर यह नहीं देख लेता कि नियम 11.03 में विहित पोशाक या बैज पहनकर पायलट गार्ड गाड़ी के साथ नहीं जाता, या आगे बढ़ो का प्राधिकार वह व्यक्तिगत रूप से नहीं देता।

(2) **पायलट गार्ड प्रत्येक गाड़ी के साथ जाएगा :** बशर्ते कि जब सेक्शन के एक ही छोर से दो या अधिक गाड़ियां छोड़े जाने के पहले, एक गाड़ी को दूसरे छोर से छोड़ा जाना हो, पायलट गार्ड केवल ऐसी अंतिम गाड़ी के साथ जाएगा और आगे वाली गाड़ियों को आगे बढ़ो प्राधिकार व्यक्तिगत रूप से देगा।

(3) पायलट गार्ड, जब किसी गाड़ी के साथ जाएगा तो वह इंजन के फुटप्लेट पर चढ़कर जाएगा।

11.05. पायलट गार्ड के टिकट:-

(1) जब पायलट गार्ड किसी गाड़ी के साथ न जाए तो वह गार्ड को (या, गार्ड न हो तो ड्राइवर को) आगे बढ़ने के प्राधिकार के रूप में एक छपे हुए फार्म में उचित रूप में स्याही से भरकर और हस्ताक्षरित कर एक पायलट गार्ड टिकट देगा।

(2) ऐसी प्रत्येक टिकट केवल एकल यात्रा और उस पर लिखे हुए स्टेशन के लिए लागू होगी।

(3) यदि गाड़ी गार्ड के चार्ज में है तो वह गाड़ी छूटने के पहले टिकट ड्राइवर को दे देगा।

(4) गाड़ी पहुंचने के साथ-साथ ड्राइवर यह टिकट स्टेशन मास्टर को तुरंत सुपुर्द कर देगा जो उसे तुरंत रद्द कर देगा।

11.06. पायलट गार्ड पद्धति में गाड़ियों का संरक्षण:- एक गाड़ी जिसके पीछे दूसरी गाड़ी आ रही हो, यदि स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाए तो नियम 10.09 के अनुरूप गार्ड और ड्राइवर गाड़ी की सुरक्षा के लिए कार्यवाई करेंगे।

ध्याय – XII

ट्रेन – स्टाफ और टिकट पद्धति

12.01. ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें:- जहां दो स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति के अनुसार होता है, वहां-

(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 लिये कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जायेगी, जब तक कि ट्रेन स्टाफ उस स्टेशन पर मौजूद नहीं है जहां से गाड़ी चलना प्रारंभ होती है और चलाने की अनुमति देते समय स्टेशन मास्टर इसे ड्राइवर को सुपुर्द नहीं कर देता अथवा उसे दिखा नहीं देता।

12.02. यह पद्धति कहाँ लागू होगी:- ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति पर गाड़ियों का संचालन केवल इकहरी लाइन पर ही किया जायेगा, जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा ट्रेन-स्टाफ स्टेशन घोषित कर दिया गया है।

12.03. ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिये अनुपालनीय शर्तें:- ट्रेन-स्टाफ स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के बाद एक अनुगामी गाड़ियां तब तक नहीं चलाई जायेगी, जब तक कि-

(क) ड्राइवर को उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रुकने के अगले स्टेशन की सही प्रकार से जानकारी नहीं दे दी जाती है,

(ख) सभी गाड़ियां एक ही गति से चलती हैं और विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उनकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं है, तथा

(ग) उससे पहले वाली गाड़ी को छूटे हुए 15 मिनट बीत चुके हैं।

12.04. ड्राइवर के पास ट्रेन-स्टाफ अथवा ट्रेन-स्टाफ टिकट का होना:-

किसी स्टेशन से कोई गाड़ी तबतक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक कि ड्राइवर के पास ट्रेन-स्टाफ अथवा ट्रेन-स्टाफ टिकट उस लाइन के, जिस खण्ड पर उसे जाना है, नहीं मिल जाती है और जिन्हें वह अपने साथ यात्रा पर ले जाएगा।

12.05. ट्रेन-स्टाफ अथवा ट्रेन-स्टाफ टिकट ड्राइवर को कौन देगा:-

ट्रेन-स्टाफ अथवा ट्रेन-स्टाफ टिकट ड्राइवर को स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिये नियुक्त कोई अन्य रेल सेवक द्वारा दिया जाएगा।

12.06. ट्रेन-स्टाफ अथवा ट्रेन-स्टाफ टिकट ड्राइवर को कब दिया जाएगा:-

(1) यदि किसी गाड़ी के पीछे कोई अनुगामी गाड़ी के जाने का आशय नहीं हो और उससे विपरीत दिशा में चलने वाली किसी गाड़ी के लिए ट्रेन-स्टाफ की आवश्यकता हो तो उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन ट्रेन-स्टाफ ड्राइवर को दे दिया जाएगा।

(2) ट्रेन-स्टाफ की वापसी से पहले, जब किसी गाड़ी के पीछे अनुगामी गाड़ियों के जाने के आशय है, तक उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, अन्तिम गाड़ी के ड्राइवर के सिवाय अन्य सभी गाड़ियों के ड्राइवरों को ट्रेन-स्टाफ टिकट यह बताने के लिये दिया जायेगा कि ट्रेन स्टाफ पीछे आ रहा है, और यह ट्रेन-स्टाफ अन्तिम गाड़ी के ड्राइवर को ही दिया जाएगा।

(3) यदि किसी गाड़ी के पीछे कोई दूसरा सहायक इंजन लगा हो तो आगे वाले इंजन के ड्राइवर को ट्रेन-स्टाफ टिकट और पीछे वाले इंजन के ड्राइवर को ट्रेन-स्टाफ दिया जाएगा।

बशर्ते कि, यदि गाड़ी के साथ लगे दोनों इंजनों को लाइन की पूरी दूरी तक जाना है, जहां तक कि ट्रेन-स्टाफ साथ होते हैं और उस गाड़ी के पीछे अन्य अनुगामी गाड़ियाँ हैं, तो प्रथम उल्लिखित गाड़ी के साथ लगे हर इंजनों के ड्राइवर को ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया जायेगा।

(4) यदि किसी गाड़ी के आगे सहायता के लिये एक दूसरा इंजन लगा है तो यथा स्थिति, ट्रेन-स्टाफ अथवा ट्रेन-स्टाफ टिकट आगे वाले इंजन के ड्राइवर को दिया जाएगा।

(5) यदि मेटेरियल गाड़ी को स्टेशनों के बीच में रुकना है तो ट्रेन स्टाफ ड्राइवर को दे दिया जाएगा।

(6) ट्रेन-स्टाफ अथवा ट्रेन-स्टाफ टिकट किसी भी गाड़ी के ड्राइवर को तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि गाड़ी प्रस्थान करने के लिये तैयार नहीं है।

(7) ड्राइवर ट्रेन-स्टाफ टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक कि वह यह न देख ले कि जो व्यक्ति ट्रेन-स्टाफ टिकट दे रहा है, उसके पास उस समय ट्रेन-स्टाफ मौजूद है।

12.07. ट्रेन-स्टाफ का इंजन पर रहना:- जब ट्रेन-स्टाफ गाड़ी के ड्राइवर को दिया जाता है तो वह उसे इंजन पर इस प्रयोजन के लिये निर्धारित सुस्पष्ट स्थान पर खड़ा कर देगा।

12.08. जब तक ट्रेन-स्टाफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान नहीं करने दिया जाए:- जब किसी गाड़ी का ड्राइवर ट्रेन स्टाफ किसी स्टेशन से लेकर गया है, तो कोई अन्य गाड़ी, उस स्टेशन से, प्रथम उल्लिखित गाड़ी के पीछे तब तक प्रस्थान नहीं करेगी, जब तक कि ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर वापस नहीं आ जाता।

12.09. गाड़ी पहुंचने पर ट्रेन-स्टाफ अथवा ट्रेन-स्टाफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना:-

(1) जिस स्टेशन के लिए ट्रेन-स्टाफ अथवा ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया गया है उस स्टेशन पर ड्राइवर तुरन्त वह ट्रेन-स्टाफ टिकट स्टेशन मास्टर को अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इसको लेने के लिए नियुक्त किसी रेल सेवक को 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 टिकट लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायक लोको पायलट उस ट्रेन-स्टाफ को लेकर उस स्टाफ स्टेशन की दिशा में जायेगा जहां सबसे अच्छी सहायता मिल सकती है जिससे कि ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर सहायतार्थ जाने वाले इंजन को सुपुर्द करने के लिये उस स्टेशन पर उपलब्ध हो सके।

(2) यदि ट्रेन-स्टाफ टिकट लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो साधारणतः उस स्टेशन से सहायता मांगी जाएगी जहां पर कि ट्रेन-स्टाफ छोड़ा गया है, किन्तु यदि सहायता विपरीत दिशा के स्टेशन से अधिक शीघ्र मिल सकती है तो ट्रेन स्टाफ को खण्ड की दूसरी ओर भेजने के लिये आवश्यक कार्रवाई तुरन्त की जाएगी।

(3) जब भी कोई इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायक लोको पायलट सहायता के लिये जाने वाले इंजन के साथ उस स्थान तक जाएगा।

12.11. ट्रेन-स्टाफ टिकट रखने की विधि:- जब ट्रेन-स्टाफ टिकट इस प्रयोजन के लिये दिए गए टिकट बाक्स में रखे जाएंगे और उसके अन्दर लगे स्प्रिंग में फंसा दिया जायेगा, तथा उस बाक्स को खोलने की चाबी वही ट्रेन-स्टाफ होगा जिससे कि यह टिकट सम्बन्धित है।

12.12. ट्रेन-स्टाफ रखने की विधि:- जब ट्रेन-स्टाफ किसी स्टेशन पर है तो उसे बक्सों में नहीं रखा जाएगा, बल्कि वह स्टेशन मास्टर के सुरक्षित अभिरक्षा में रहेगा।

12.13. ट्रेन-स्टाफ टिकटों और बक्सों पर पहचान चिन्ह:-

(1) प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ पर, लागू होने वाली लाइन के भाग के दोनों सिरों पर ट्रेन-स्टाफ स्टेशनों का नाम अंकित रहेगा।

(2) लाइन के अलग-अलग भागों के लिये ट्रेन-स्टाफ और ट्रेन-स्टाफ टिकट और उनके बाक्सों की पहचान चिन्ह अलग-अलग रंगों से होगी।

(3) “अप” और “डाउन” ट्रेन-स्टाफ टिकटों के भी अलग-अलग पहचान चिन्ह होंगे।

12.14. ट्रेन-स्टाफ टिकट का प्रारूप:- प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ टिकट निम्नलिखित प्रारूप में होगा:-

टिकट सं.	
.....रेलवे	
ट्रेन स्टाफ टिकट	
अप (अथवा डाउन)	
गाड़ी सं.	
समय	घंटे मिनट
. से तक	
सेवा में, ड्राइवर और गार्ड,	
आपको स्टेशन स्टेशन तक जाने के लिये प्राधिकृत किया जाता है और ट्रेन-स्टाफ बाद में भेजा जाएगा।	
आपसे आगे जाने वाली गाड़ी, सं. घंटे.....	
..... मिनट पर छूटी है।	

हस्ताक्षरित

.....का स्टेशन मास्टर

तारीख

(टिकट के पीछे)

ड्राइवर इस टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जबतक वह लाइन के उस भाग के ट्रेन-स्टाफ को देख नहीं लेता जिसमें उसे प्रवेश करना है।

ड्राइवर पहुँचते ही तुरन्त उस टिकट को स्टेशन मास्टर को अथवा इसे प्राप्त करने के लिये प्राधिकृत व्यक्ति को दे देगा जो उसे तुरन्त रद्द कर देगा।

12.15. जारी किए गये ट्रेन-स्टाफ टिकटों का अभिलेख:- स्टेशन मास्टर जारी किए गये प्रत्येक ट्रेन स्टाफ टिकट को रजिस्टर में रखेगा जिसमें प्रत्येक टिकट का क्रमांक और जिस गाड़ी के लिये वह जारी किया गया है, वह दर्ज किया जाएगा।

12.16. निकट सिगनल के बाहर अवरोध:- निकट सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरुद्ध होने वाले भाग का ट्रेन-स्टाफ स्टेशन पर नहीं है।

12.17. ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा:- यदि कोई गाड़ी, जिसके पीछे कोई दूसरी गाड़ी आ रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाती है तो गार्ड और ड्राइवर, नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिये कार्यवाई करेंगे।

अध्याय – XIII एवं XIV केवल एक गाड़ी पद्धति एवं ब्लाक संचालन

अध्याय – XIII केवल एक गाड़ी पद्धति

13.01 केवल एक गाड़ी पद्धति का उपयोग – केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार गाड़ियाँ सिर्फ इकहरी (सिंगल) लाइन की शार्ट टर्मिनल ब्रांच पर ही चलाई जा सकती है ।

स. नि. 13.01.01 दक्षिण पूर्व रेलवे के वे सेक्शन जहां केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार गाड़ियां चलती है
1) औनलाझोरी – गुरुमहिसानी (2) औनलाझोरी बादामपहाड़ (3) बोवाईचंडी – मसाग्राम (4) भांजपुर – बांगड़ीपोसी
(सं पर्ची सं. 135 जोड़ा गया)

13.02. केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें:- जहां गाड़ियों का संचालन केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहां, जिस खंड पर वह पद्धति लागू है, उस पर एक समय में केवल एक ही गाड़ी रहेगी।

13.03. सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार:- सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार—ड्राइवर अपनी गाड़ी उस खंड में तब तक ही ले जाएगा जब तक कि उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है।

स0 नि0 13.03.01 प्रस्थान प्राधिकार एक मेटल बैज होगा:-

----- से -----तक और
-----तक वापसी के लिये लोको पायलट/मोटरमैन के लिए प्रस्थान प्राधिकार।

पृष्ठभाग

नियंत्रक स्टेशन का नाम।

सामान्यतः बैज नियंत्रण स्टेशन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के अधिकार में रहेगा। मेटल बैज के गुम हो जाने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर से लाइन क्लियर टिकट जारी किया जायेगा जिस पर स्टेशन मोहर के साथ समय, तारीख और गाड़ी संख्या लिखी रहेगी। बैज के गुम हो जाने की स्थिति अभिलेखित की जायेगी।

13.04. केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना अथवा गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि:-

1. (क) यदि गाड़ी असमर्थ हो जाती है और उसे सहायता की आवश्यकता होती है अथवा कोई दुर्घटना हो जाने पर गाड़ी का आगे बढ़ना असम्भव हो जाता है तो, नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार, गाड़ी की उस दिशा में रक्षा की जायेगी जिधर से, यदि आवश्यक है तो, सहायता प्राप्त की जा रही है।

(ख) गाड़ी का गार्ड उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को, जहां से सबसे अच्छी सहायता प्राप्त हो सकती है, उस परिस्थितियों की सूचना देगा जिसमें गाड़ी असमर्थ हुई है तथा आगे नहीं बढ़ सकती है और यदि गार्ड के लिये उस स्टेशन को जाना आवश्यक है, तो वह ड्राइवर को लिखित अनुदेश देगा कि वह उसकी वापसी तक गाड़ी को खड़ी रखे और उससे 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 हुई गाड़ी का गार्ड रहेगा जो ड्राइवर को यह बतायेगा कि ऐसी असमर्थ गाड़ी कहां है और किस परिस्थिति में है अथवा इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के गार्ड के न होने पर ऐसे अनुदेश होंगे जिससे असमर्थ हुई गाड़ी के स्थान तथा परिस्थितियों का ज्ञान हो सके।

3. असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड उस लाइन के सुरक्षित एवं समुचित संचालन के लिए तब तक जिम्मेदार रहेगा जब तक कि असमर्थ हुई गाड़ी वहां से चल नहीं देती और उसकी सहायतार्थ गया हुआ कोई अन्य इंजन आधार स्टेशन पर वापस नहीं पहुंच जाता।

4. यदि असमर्थ हुई गाड़ी में कोई गार्ड नहीं है तो सहायक ड्राइवर अथवा आवश्यकतानुसार, ड्राइवर इस नियम द्वारा गार्ड को सौंप गए कर्तव्यों का पालन करेगा बशर्ते कि नियम 4.20 के अनुसार इंजन को चालक दल रहित न छोड़ा जाये।

स0 नि0 13.04.01— यदि कोई गाड़ी सेक्शन के बीच असमर्थ हो जाती है और प्रस्थान करने में असमर्थ है तो सहायक ड्राइवर के मार्फत परिस्थितियों की लिखित सूचना उस स्टेशन मास्टर के पास भेजेगा जहां से सहायता मिल सकती है। सहायक ड्राइवर के न रहने पर नियम 13.04 के उप पैरा 1 (ख) का अनुपालन किया जायेगा।

अध्याय – XIV

ब्लाक संचालन

क – सामान्य उपबन्ध

14.01. लाइन क्लियर देने या लेने का साधन:— एक ब्लाक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक जाने वाली प्रत्येक गाड़ी का परिचालन निम्नलिखित में से किसी एक अथवा एक से अधिक साधनों द्वारा परिचालित किया जायेगा:—

(क) टोकन अथवा टोकन रहित किस्म के विद्युत ब्लाक यंत्र

(ख) ट्रैक सर्किट

(ग) धुरी काउन्टर, अथवा

(घ) विद्युत संचार यंत्र

स नि 14.01.01 लाइन क्लियर प्राप्त करने/देने के लिए उनकी उपलब्धता और अधिमानता के क्रम का कड़ाई से पालन करते हुए निम्नलिखित विद्युत संचार उपकरणों का उपयोग करना चाहिए।

1. ब्लाक उपकरण, ट्रैक सर्किट और धुरी काउन्टर
2. ब्लाक उपकरण में जुड़ा टेलिफोन
3. जहां कहीं भी उपलब्ध हो स्टेशन से स्टेशन तक फिक्स्ड टेलिफोन
4. फिक्स्ड टेलिफोन जैसे कि ऑटोफोन तथा बीएसएनएल फोन (जहां उपलब्ध हो कॉलर आई डी सहित)
5. कंट्रोल टेलिफोन तथा
6. वी एच एफ सेट

स नि 14.01.02 (क) वी एच एफ सेट का उपयोग केवल मात्र संचार माध्यम के रूप में

(i) यह मात्र उन विशिष्ट सेक्शनों तथा साइडिंगों में उपयोग किया जाए जिस सेक्शन में मात्र माल गाड़ी चलती हो, जहां यात्री गाड़ी चलती हो वहां इसका उपयोग न किया जाए।

(ii) जहां कहीं भी जी एस एम आर उपलब्ध कराया गया है या उपयोग किया जा रहा है वहां क्लियर देने के लिए वी एच एफ सेट का उपयोग करने की अनुमति नहीं है।

(iii) वी एच एफ सेटों के माध्यम से लाइन क्लियर के आदान प्रदान करने के पहचान पत्र का उपयोग किया जाएगा।

(ख) संचार के सभी अन्य माध्यमों के विफल होने पर वी एच एफ सेट का उपयोग

(i) संचार के सभी अन्य माध्यमों के विफल हो जाने के मामले में संचार के निर्धारित अन्य किसी भी एक माध्यम के चालू होने तक वी एच एफ सेट का उपयोग एक मात्र विकल्प रह जाता है।

(ii) मात्र पर्यवेक्षक स्टाफ की उपस्थिति में ही वी एच एफ सेटों का, लंबी अवधि तक उपयोग करने की अनुमति दी जा सकती है।

(iii) वी एच एफ सेटों के माध्यम से लाइन क्लियर के आदान प्रदान करने के दौरान पहचान पत्र का उपयोग किया जाएगा।

14.02. यंत्रों की व्यवस्था:—

1. “डी” श्रेणी (ब्लाक) के स्टेशनों के अतिरिक्त जहां उनकी व्यवस्था विशेष अनुदेशों के अधीन की जा सकती है, सभी स्टेशनों पर विद्युत संचार यंत्रों की व्यवस्था की जाएगी।

2. (क) किसी भी स्टेशन पर, विद्युत ब्लाक यंत्र, जहां भी वे लगे हुए हैं, और विद्युत संचार यंत्र ऐसे किस्म के होंगे जो रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित हों और उनका प्रथम बार प्रयोग तब तक नहीं किया जायेगा जब तक वह उन्हें पास नहीं कर देता।

(ख) विद्युत ब्लाक यंत्रों अथवा विद्युत संचार यंत्रों के अनुरक्षण का प्रभारी व्यक्ति, रेल संरक्षा आयुक्त के अनुमोदन के बिना, प्रथम बार में प्रयुक्त यंत्रों और लगाये गए उपस्करों के बदले में किसी अन्य यंत्र अथवा उपस्करों के लगाने की अनुमति नहीं देगा जो खंड (क) में वर्णित शर्तों की पूर्ति नहीं करते हैं।

14.03. ब्लाक वर्किंग उपस्कर में हस्तक्षेप करने के पहले सहमति आवश्यक:— स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति के बिना, कोई रेल सेवक ब्लाक वर्किंग उपस्कर की मरम्मत या कल-पुर्जों की फिटिंग में कोई हस्तक्षेप नहीं करेगा।

स नि 14.03.01 ब्लॉक वर्किंग उपस्करों की विस्तृत मरम्मत के लिए ब्लाक वर्किंग मैनुअल देखें

(ख) ब्लाक स्टेशन जहां विस्तृत ब्लॉक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर की व्यवस्था है !

14.04. सक्षमता प्रमाण पत्र:—

1. कोई भी व्यक्ति विद्युत ब्लाक यंत्रों का प्रचालन तब तक नहीं करेगा जब तक कि उसने ब्लाक यंत्रों के प्रचालन की परीक्षा पास नहीं कर ली है और जब तक कि उसके पास रेल प्रशासन द्वारा इस प्रयोजन के लिये नियुक्त रेल सेवक का दिया गया सक्षमता प्रमाण-पत्र नहीं है।

2. उपनियम (1) में उल्लिखित सक्षमता प्रमाण पत्र की वैधता केवल तीन वर्ष अथवा उससे अधिक ऐसी किसी अवधि के लिये होगी जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाये।

स0 नि0 14.04.01 सामान्य नियम 14.04 के उप नियम (1) में उल्लिखित प्रावधान के अनुसार प्राचार्य, क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, सीनी जांच करके सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए सक्षम प्राधिकारी हैं जो केवल तीन वर्षों के लिए वैध होगा। स्टेशन अधीक्षक, उप स्टेशन अधीक्षक, स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर और स्वीचमैन के मामले में परीक्षा की तारीख से जैसा कि प्रमाण पत्र में दर्शाया गया है, तब तक के लिए वैध होगा।

ग्रुप सी कर्मचारी के मामले में क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान के प्रिंसिपल (प्राचार्य) और ग्रुप डी के मामले में डी टी टी सी के प्रभारी अनुदेशक, जेड आर टी आई/डी टी टी सी प्रारंभिक प्रशिक्षण/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम में भाग लेने वाले रेलवे कर्मचारियों की परीक्षा करके प्रमाण पत्र जारी या नवीकरण करने के लिए प्राधिकृत हैं। तथापि, कुछ मामलों में ग्रुप सी परिवहन कर्मचारियों को जारी किए गए इस प्रशिक्षण में भाग लेने संबंधी प्रमाण पत्र को स्थानीय स्तर पर, किसी अधिकारी द्वारा जो कि ए ओएम/ए टी एम के नीचे के

रैंक का न हो, बढ़ाया जा सकता है । ऐसी बढ़ोतरी केवल 6 माह के लिए ही वैध होगी और किसी भी स्थिति में यह, आगे नहीं बढ़ाया जा सकता है ।

6 माह के भीतर सेवानिवृत्त होनेवाले सहायक स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर्स को पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के लिए प्रतिनियुक्त नहीं किया जा सकता बशर्ते कि ए ओ एम द्वारा 6 माह तक सक्षमता का विस्तार किया जाए ।

इसी तरह, एस टी जे एम/पी एम/सी एम को सेवानिवृत्ति के 6 माह के भीतर पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के लिए प्रतिनियुक्त नहीं किया जा सकता जिन्हें अनुभागीय डी टी आई द्वारा सक्षमता प्रमाणन प्राप्त है । (स पर्ची सं. 93 जोड़े गए)

स.नि. 14.04.02. जेड आर टी आई/सीनी द्वारा जारी वर्किंग ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट/पी आई/आर आर आई/ई आई/बी पी ए सी अथवा एस एस आई (बी डी यू भी) : ओ पी/टी-1 बी के सक्षमता प्रमाणपत्र में निम्नलिखित को उनके फॉर्मेट पी आई/आर आर आई/ई आई/एस एस आई (बी डी यू भी) और एस एस डी ए सी/एम एस डी ए सी/वी पी ए सी आदि में शामिल करना चाहिए और प्रशिक्षण के लिए एक दिवसीय अध्ययन यात्रा की व्यवस्था करनी चाहिए ताकि जेड आर टी आई/सीनी में अपने कार्यकाल के दौरान यदि ये उपकरण वर्तमान में जेड आर टी आई सीनी के माडल रूम में उपलब्ध नहीं हैं तो प्रशिक्षु इन उपकरणों को देखें और उनसे परिचित हो सकें । (स पर्ची सं. 128 जोड़े गए)

14.05. घंटी कोड:- गाड़ियों को सिगनल देने के लिये घंटी संकेत के निम्नलिखित निर्धारित कोड का प्रयोग किया जायेगा और इनकी एक प्रति प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर ब्लॉक उपस्कर के प्रचालन-स्थान के पास प्रदर्शित की जायेगी, अर्थात:-

निर्देश सं०	संकेत	कोड	संकेत विधि	अभिस्वीकृति की रीति
1.	ध्यानाकर्षण अथवा टेलीफोन सुनने के लिए	0	एक स्ट्रोक अथवा /बीट	एक स्ट्रोक अथवा /बीट
2.	क्या लाइन क्लियर है अथवा लाइन क्लियर पूछताछ	00	दो	दो
3.	ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश	000	तीन	तीन
4.	(क) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन से बाहर होना (ख) अवरोध का हटना	0000	चार	चार

5.	(क) अंतिम घंटी सिगनल रद्द करो (ख) घंटी संकेत गलती से दिया गया है।	00000	पांच	पांच
6.	(क) अवरोध खतरा घंटी संकेत (साधारण)	000000	छह	छह
	(ख) रोको और गाड़ी की जांच करो	000000—0	छह	छह
	(ग) गाड़ी पिछली बत्ती अथवा बत्ती बोर्ड के बिना गई है।	000000—00	विराम—एक छह विराम—दो	विराम—एक छह विराम—दो
	(घ) गाड़ी विभाजित हो	000000—000	छह विराम—तीन	छह विराम—तीन
	(ङ:) वाहन दोहरी लाइन पर गलत दिशा में अथवा इकहरी लाइन के ब्लाक सेक्शन में चल रही हैं।	000000—0000	छह विराम—चार	छह विराम—चार
	(च) वाहन दोहरी (डबल) लाइन पर सही दिशा में चल रही हैं।	000000—00000	छह विराम—पांच	छह विराम—पांच
	(7) प्रशिक्षण (टेस्टिंग)	0000000000000000	सोलह	सोलह

टिप्पणी:- (1) 0'एक स्ट्रोक अथवा बीट का सूचक है और '---' विराम का सूचक है।

(2) प्रत्येक घंटी संकेत धीरे-धीरे और स्पष्ट दिया जायेगा।

(3) दोनों छोर पर नॉन रनिंग लाइन को छोड़कर ब्लॉक प्रोविंग एक्सेल काउंटर प्रावधान वाले सेक्शन या पूर्ण ट्रैक सर्किटिंग के ट्रैक सर्किट वाले स्टेशन यार्ड वाले सेक्शन में अधिमानता संख्या 3 तथा 4 के तहत घंटी संकेत का आदान-प्रदान करने की आवश्यकता नहीं है।

14.06. घंटी-संकेतों की अभिस्वीकृति:-

(1) मिलने वाले प्रत्येक घंटी संकेत की अभिस्वीकृति, उसकी प्राधिकृत अभिस्वीकृति भेजकर दी जायेगी।

(2) किसी घंटी संकेत की अभिस्वीकृति तब तक पूरा नहीं दी जाएगी जब तक स्पष्ट रूप से समझ नहीं लिया जाता।

(3) कोई घंटी संकेत तब तक पूरा नहीं माना जायेगा जब तक कि अभिस्वीकृति नहीं दे दी जाती।

(4) जिस स्टेशन को घंटी संकेत भेजा जाता है यदि वह उत्तर नहीं देता है तो, कम से कम 20 सेकेण्ड के अन्तर से वह घंटी संकेत तब तक दोहराया जाता रहेगा, जब तक उत्तर नहीं मिल जाता।

14.07. गाड़ी सिगनल रजिस्टर:-

(1) गाड़ी सिगनल रजिस्टर स्टेशन मास्टर द्वारा अथवा उसके आदेशों के अधीन रखा जायेगा।

(2) ब्लॉक यंत्र परिचालन करने वाला व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्रों पर मिलने वाले अथवा भेजे जाने वाले सभी संकेतों के मिलने तथा भेजे जाने का समय, अभिस्वीकृति के तुरंत बाद, उक्त रजिस्टर में दर्ज करेगा।

(3) इस रजिस्टर में दर्ज किया गया समय, वास्तविक समय-होगा, किन्तु एक मिनट का कोई फ़ैक्शन पूरा मिनट माना जायेगा।

(4) इन रजिस्टर में सभी प्रविष्टियाँ स्याही से दर्ज की जाएगी।

(5) इस रजिस्टर में दर्ज कोई भी अंश मिटाया नहीं जायेगा, किन्तु यदि कोई प्रविष्टि गलत पाई जाती है तो उस पर एक लाइन इस प्रकार खींच दी जाएगी ताकि उसे किसी भी समय पढ़ा जा सके और सही प्रविष्टि उसके उपर दर्ज कर दी जाएगी।

(6) जो व्यक्ति उस समय इस रजिस्टर को अपने पास रखता है वह उसमें दर्ज की गई सभी प्रविष्टियाँ और रजिस्टर के प्रत्येक कोलम सही-सही भरे जाने के लिये जिम्मेदार होगा।

स0 नि0 14.07.01-

(क) किसी गाड़ी के लिये प्रविष्टियाँ करने वाला स्टेशन मास्टर उस समय तक ड्यूटी करता रहेगा जब तक कि उस गाड़ी से प्रभावित सभी प्रविष्टियाँ पूरी नहीं हो जाती। किसी गाड़ी को लाइन क्लियर देने वाला स्टेशन मास्टर उस समय तक, जब तक गाड़ी पहुंच नहीं जाती और पिछले स्टेशन के ब्लॉक खण्ड के बाहर गाड़ी, का संकेत भेजे जाने और उसकी अभिस्वीकृति मिलने तक, ड्यूटी पर रहेगा। उसी प्रकार, लाइन

क्लियर प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से ब्लॉक खंड के बाहर गाड़ी का संकेत और उसकी अभिस्वीकृति मिलने तक ड्यूटी पर रहेगा।

जैसा कि उपर संकेत किया गया है, उसे छोड़, ड्यूटी में परिवर्तन निर्धारित रोस्टर के अनुसार किया जायेगा।

(ख) स्टेशन मास्टर जब कभी भी ड्यूटी बदलेगा, ट्रेन रजिस्टर में एक सीधी लाइन खींच दी जायेगी और जाने वाला स्टेशन मास्टर अपने नाम लिखकर हस्ताक्षर स्पष्ट अक्षरों में करेगा और लाइन के ठीक उपर समय लिख देगा अथवा उसी रोस्टर ड्यूटी के घंटे की समाप्ति पर किसी भी समय “लाइन ऑफ” होने की स्थिति में, इनमें से कोई भी पृष्ठांकित करेगा, जो उचित हो:-

.....बजे पहुंची गाड़ी को प्रवेश कराने के उद्देश्य से बजे “लाइन ऑफ” किया।

..... स्टेशन को भेजी गई गाड़ी के लिये, जो वहां पहुंच गई, ब्लॉक खंड रिपोर्ट के बाहर गाड़ी को ले जाने के उद्देश्य से बजे, “लाइन ऑफ” किया।

इस प्रकार ड्यूटी पर आनेवाला स्टेशन मास्टर अपना नाम स्पष्ट अक्षरों में लिखकर हस्ताक्षर करेगा और लाइन के नीचे समय दर्ज करेगा।

(ग) (ड्यूटी पर) आने वाले स्टेशन मास्टर के रिपोर्ट करने के पश्चात और जाने वाले स्टेशन मास्टर के “लाइन ऑफ” करने के पहले, किसी गाड़ी को संकेत दिये जाने के स्थिति में लाइन क्लियर पूर्ववर्ती स्टेशन मास्टर द्वारा दिया जायेगा और परवर्ती स्टेशन मास्टर को उस गाड़ी से संबंधित किसी भी प्रकार के आदान-प्रदान की पूर्णता के लिये प्रतीक्षा नहीं करनी चाहिये।

(घ) ब्लॉक खंड में किसी दुर्घटना अथवा किसी अपवाद कारण से यदि गाड़ी सामान्य प्रचालन समय से एक घंटे से अधिक रुकती है तो उपनियम (क) लागू नहीं होगा। ऐसी दशा में स्टेशन मास्टर की डायरी तथा ट्रेन सिगनल रजिस्टर में लाल स्याही से निम्नलिखित दर्ज करने के बाद “लाइन ऑफ” कर सकता है:-

(i) दोहरी लाइन पर(सं०) गाड़ी अप अथवा डाउन लाइन से (जैसी भी स्थिति हो) बजे प्रस्थान।

(ii) इकहरी लाइन पर और के बीच परिचालित ब्लॉक खंड पर अप/डाउन गाड़ी, सं. बजे प्रस्थान।

ड्यूटी खत्म कर जाने वाले और उन्हें ड्यूटी से भारमुक्त करने वाले स्टेशन मास्टर संयुक्त रूप से उपर की प्रविष्टि पर हस्ताक्षर करेंगे।

14.08. प्रस्थान प्राधिकार:- ड्राइवर अपनी गाड़ी को ब्लॉक स्टेशन से तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसे प्रस्थान प्राधिकार निम्नलिखित रूप में नहीं दे दिया जाता है, अर्थात :-

(क) दोहरी लाइन पर, अन्तिम रोक सिगनल को, “ऑफ” स्थिति में करके, और

(ख) इकहरी लाइन पर या तो, -

- (i) उस ब्लाक सेक्शन के लिये, विद्युत ब्लाक यंत्र से निकाले गए टोकन देकर अथवा
- (ii) स्टेशन मास्टर द्वारा यथावत हस्ताक्षरित लाइन क्लियर टिकट देकर, अथवा
- (iii) इस प्रयोजन के लिये, विशेष अनुदेशों द्वारा, निर्धारित कोई दस्तावेज देकर, अथवा
- (iv) जिस सेक्शन पर टोकन रहित प्रकार के विद्युत ब्लाक यंत्र अथवा सर्किट अथवा धुरी काउन्टर की व्यवस्था है, वहां उप खंड (i) से (iii) तक में उल्लिखित किसी वास्तविक प्राधिकार के बदले अन्तिम रोक सिगनल को “ऑफ” करके।

स0 नि0 14.08.01— विशेष अनुदेशों के लिये ब्लाक संचालन (वर्किंग) मैनुअल देखें।

14.09. ड्राइवर द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जांच:—

(i) ड्राइवर यह सुनिश्चित करेगा कि उसे जो प्रस्थान प्राधिकार दिया गया है वह संचालन पद्धति के अधीन उचित प्राधिकार है और उसी ब्लाक सेक्शन के लिये 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 किए गए हैं।

(ii) यदि उपनियम (i) में बताई गई शर्तें पूरी नहीं हुई हैं, तो ड्राइवर अपनी गाड़ी उस स्टेशन के आगे अथवा उस स्टेशन से तब तक नहीं ले जायेगा जब तक कि ऐसी कोई भूल अथवा कमी दूर नहीं कर दी जाती।

14.10. ब्लाक सेक्शन बन्द करने की शर्तें:—

(1) यदि ब्लाक सेक्शन गाड़ी के आने से अथवा अवरोध का कारण दूर हो जाने से साफ हो गया है तो अगले ब्लाक स्टेशन द्वारा, घंटी कोड में निर्धारित संकेत देकर, सेक्शन ब्लाक कर दिया जायेगा।

(2) इस प्रकार का संकेत देने के पूर्व, स्टेशन मास्टर निर्धारित विशेष निर्देशों के अनुसार स्वयं को संतुष्ट करेगा कि:—

(क) पूरी गाड़ी आ गई है अथवा सेक्शन पर अवरोध का कारण दूर कर दिया गया है तथा

(ख) जिन शर्तों के अधीन लाइन क्लियर दिया जाता है, उसका अनुपालन कर लिया गया है।

(3) “ए” श्रेणी इकहरी लाइन पर के क्रॉसिंग स्टेशनों पर उपनियम (2) के खंड (ख) के उपबन्धों में ढील दी जा सकती है। ऐसे मामलों में स्टेशन मास्टर स्वयं को संतुष्ट करेगा कि गाड़ी अपने प्रस्थान सिगनल पर, उस लाइन से अलग और दूर खड़ी है जिस पर दूसरी गाड़ी को आना है।

(4) जिस सेक्शन में ब्लाक प्रोबिंग एकसेल काउन्टर या ब्लाक स्टेशनों के बीच में निरंतर ट्रैक सर्किटिंग और नॉन रनिंग लाइनों को छोड़कर स्टेशन सेक्शन के पूर्ण ट्रैक सर्किटिंग या प्राप्तकर्ता स्टेशन में संस्थापित हो और कार्य कर रहा हो तथा दिए गए संकेत के अनुसार गाड़ी के पूर्ण आगमन के साथ-साथ ब्लाक सेक्शन के क्लियर होने का पूर्ण संकेत हो तो गाड़ी के पूर्ण आगमन का आश्वासन स्टेशन मास्टर को होना चाहिए।

14.11. प्रस्थान प्राधिकार के रूप में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी:—

- (1) लोको ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि उस प्रयोजन के लिये निर्धारित प्रक्रिया का, जहां तक कि वह विशेष मामले में लागू होनी है, पालन नहीं कर लिया गया है।
- (2) लोको ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर अथवा इस कार्य के लिए विशेष स्टेशन अनुदेशों के अधीन नियुक्त रेल सेवक के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति नहीं देगा।
- (3) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि ड्राइवर को दिया गया प्रस्थान प्राधिकार पूर्णतः सही है और यदि वह लिखित रूप में है तो वह सम्पूर्ण है और उस पर स्याही से पूरे हस्ताक्षर किये गये हैं।
- (4) यदि कोई गाड़ी स्टेशन पर रुकी है और दूसरी गाड़ी कास करने की प्रतीक्षा कर रही है तो ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि कास करने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ जाती और रुकी हुई गाड़ी के लिये परिचालित लाइन साफ नहीं हो जाती।
- (5) यदि गाड़ी में दो इंजन एक साथ जुड़े हैं अथवा एक इंजन गाड़ी के आगे और दूसरे गाड़ी के पीछे लगा है तो प्रस्थान प्राधिकार अगले इंजन के ड्राइवर को दिया जायेगा।

14.12. विद्युत टोकन यंत्रों और टोकन की बावत विशेष जिम्मेदारी:—

- (1) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होगा कि —

(क) विद्युत ब्लाक यंत्रों का प्रचालन उसके अतिरिक्त और कोई न करे,

(ख) घंटी संकेतों और इसके अतिरिक्त विद्युत संचार यंत्रों द्वारा भेजे जाने वाले संदेश के सम्बन्ध में, जिनके अन्तर्गत प्राइवेट नम्बरों का प्रयोग भी शामिल है, विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यविधि का सही तौर पर पालन किया जाये।

(ग) रुकने वाली गाड़ियों के ड्राइवर द्वारा आने वाला टोकन वापस कर देने पर ही जानेवाला टोकन दिया जाए,

(घ) यदि वह किसी आने वाली-गाड़ी का टोकन प्राप्त करे तो वह उसे तुरंत विद्युत ब्लाक यंत्र में डाल दे, तथा

(ङ.) विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति विद्युत ब्लाक यंत्र को नहीं खोलेगा।

2. (क) आवश्यकता से पूर्व विद्युत ब्लाक यंत्र में से टोकन नहीं निकाला जायेगा और निकाले जाने पर गाड़ी सिगनल रजिस्टर में इसका नम्बर दर्ज कर दिया जाएगा और वह तब तक स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जायेगा जब तक ड्राइवर को वह दे नहीं दिया जाता अथवा वापस विद्युत ब्लाक यंत्र में डाल नहीं दिया जाता।

(ख) अगले ब्लाक स्टेशन पर गाड़ी के पहुंचने पर, ड्राइवर टोकन को विशेष अनुदेशों के अनुसार दे देगा और फिर वह टोकन उस स्टेशन के विद्युत ब्लाक यंत्र में डाल दिया जायेगा।

(ग) यदि गाड़ी को उसी ब्लाक स्टेशन पर वापस लौट आना है जहां से उसने प्रस्थान किया था, तो ऐसी वापसी पर, जिस विद्युत ब्लाक यंत्र से टोकन निकाला गया था, उसी में फिर वापस डाल दिया जाएगा।

14.13. विद्युत ब्लाक उपकरणों अथवा ट्रैक सर्किटों अथवा एक्सेल काउन्टरों की विफलता:—

(1) यदि विद्युत ब्लाक उपकरणों, ट्रैक सर्किटों अथवा एक्सेल काउन्टरों अथवा उसके विद्युत कनेक्शनों में खराबी आ जाती है तो विद्युत संचार यंत्रों द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त किया जायेगा।

(2) जब इस प्रकार लाइन क्लियर प्राप्त किया जाता है तो इस आशय की प्रविष्टि गाड़ी सिगनल रजिस्टर में कर दी जाएगी और लिखित प्रस्थान प्राधिकार जारी करने के बाद गाड़ी को जाने दिया जा सकता है। उक्त प्राधिकार पर भी इस आशय की अभ्युक्ति लिख दी जाएगी।

14.14. मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट को बन्द करना:— यदि मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट की दोनों ओर के स्टेशनों पर लगे ब्लाक यंत्र अथवा अन्तिम रोक सिगनल के बाद लगाए गये ट्रैक सर्किट अथवा ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर लगे एक्सेल काउन्टर खराब हो जाते हैं तो मध्यवर्ती ब्लाक के सिगनल को भी खराब माना जायेगा और मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट को बन्द समझा जायेगा और उस मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट को दोनों ओर के स्टेशनों के बीच का सेक्शन एक ब्लाक सेक्शन माना जायेगा।

ग – ब्लाक स्टेशन जहां विद्युत ब्लॉक उपकरण का प्रावधान नहीं है

14.15. सिगनल भेजना:— जिन स्टेशनों पर विद्युत ब्लाक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है, वहां गाड़ियों के संचालन के लिये अनुदेशों के अधीन निर्धारित सिगनल, परिस्थिति के अनुसार, विद्युत संचार यंत्रादि पर भेजे जायेंगे।

14.16. गाड़ी सिगनल रजिस्टर:— जिन ब्लाक स्टेशनों पर ब्लाक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है, वहां भी नियम 14.07 में उल्लिखित गाड़ी सिगनल रजिस्टर रख जायेगा।

14.17. आगे बढ़ने के लिए संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के प्रपत्र (फार्म) :—

(1) गाड़ियों के संचालन के सम्बन्ध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और लिखित प्रस्थान प्राधिकार रेल प्रशासन द्वारा उसके लिए विशेष रूप से निर्धारित किए गए प्रपत्रों पर लिखे जाएंगे।

(2) ऐसे प्रपत्रों (फार्म) जिल्द बंधे पुस्तक के रूप में होंगे और वे प्रत्येक ब्लाक स्टेशनों पर स्टेशन मास्टर अथवा इस प्रयोजन के लिये विशेष अनुदेशों द्वारा नियुक्त किसी रेल सेवक के पास रखे जाएंगे।

14.18. संदेशों की विशिष्टता:—

(1) किसी गाड़ी के संचालन के सम्बन्ध में भेजे जाने वाले प्रत्येक संदेश में सम्बन्धित गाड़ी का स्पष्ट वर्णन रहेगा।

(2) प्रत्येक गाड़ी के लिये पूछताछ तथा उत्तर अलग-अलग भेजा जाएगा।

14.19. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों की लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर:—

(1) गाड़ियों के संचालन के सम्बन्ध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और सभी लिखित प्रस्थान प्राधिकार स्याही से ही लिखे जायेंगे और उन्हें भेजने अथवा जारी करने के लिये प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा उन पर हस्ताक्षर किए जाएंगे।

(2) कोई भी संदेश अथवा लिखित प्रस्थान प्राधिकार पूर्णतः अथवा अंशतः तब तक नहीं लिखा जाएगा अथवा हस्ताक्षरित किया जाएगा जब तक कि उसकी आवश्यकता नहीं है।

14.20. संदेशों की सम्पूर्णता:— दुर्घटना को रोकने की दृष्टि से अथवा किसी अन्य आपात स्थिति के सिवाय, किसी संदेश का कोई भाग तब तक नहीं भेजा अथवा कार्यान्वित किया जायेगा, जबतक सम्पूर्ण संदेश लिख नहीं लिया गया है।

14.21. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का परिरक्षण:— संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों को, उनके जारी होने के उतने समय बाद नष्ट कर दिया जायेगा जितना कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये,

परन्तु कोई भी संदेश अथवा प्रस्थान लिखित प्रस्थान प्राधिकार उसके जारी होने के एक माह समाप्त के पूर्व तक नष्ट नहीं किया जाएगा।

स0 नि0 14.21.01— गाड़ी संदेश पुस्तकों को रखना:— गाड़ी संदेश पुस्तकों के पूरे हो जाने पर और इन नियमों के अधीन अन्य प्राप्त और सम्प्रेषित संदेशों को स्टेशन पर छह: माह तक रखा जाएगा। छह: माह के बाद, जैसा निर्धारित किया जाए, उसी के अनुसार इसका निपटारा कर दिया जाएगा। परन्तु किसी लंबित मामले से सम्बन्धित होने पर इसे सुरक्षित रखना अपेक्षित है।

14.22. लाइन क्लियर रद्द करना:— यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर कोई लाइन क्लियर रद्द किया जाता है तो विपरीत दिशा में किसी गाड़ी को जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि इस प्रकार के रद्द करने की अभिस्वीकृति का संदेश प्राप्त नहीं हो जाता और उसमें यह नहीं कहा जाता कि वह गाड़ी, जिसके लिये लाइन क्लियर दिया गया था, रोक ली गई है और रुकी रहेगी।

14.23. ड्राइवर के पास प्रस्थान प्राधिकार का होना:— ड्राइवर स्टेशन से अपनी गाड़ी तब तक नहीं ले जायेगा, जबतक कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार के रूप में स्टेशन मास्टर द्वारा यथाविधि हस्ताक्षरित लाइन क्लियर टिकट नहीं हो।

14.24. प्रस्थान प्राधिकार : ड्राइवर को कब दिया जाये:— ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार तब तब नहीं दिया जाएगा, जब तक कि इस प्रयोजन के लिये निर्धारित कार्यविधि का, जहां तक कि वह विशेष मामले में लागू होती हैं, पालन नहीं कर दिया गया हो।

स0 नि0 14.24.01— प्रस्थान प्राधिकार देने की कार्यविधि के लिये ब्लाक संचालन (वर्किंग) मैनुअल, नियम 2. 04 देखें।

घ – लाइन क्लियर टिकट

14.25. लाइन क्लियर टिकट :—

(1) यदि विद्युत ब्लाक यंत्रों की खराबी के कारण अथवा उनकी व्यवस्था न होने के कारण, प्रस्थान प्राधिकार लाइन क्लियर टिकट के रूप में है, तो वह, विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, निम्नलिखित प्रपत्र (फार्म) में होगा, अर्थात्—

फार्म सं. टी/डी 1425 (अप)

-----रेलवे

क्र.सं.-----

पेपर लाइन क्लियर टिकट

(लोको पायलट/रिकार्ड)

अप (टी/सी- 1425)

गाड़ी सं. अप (विवरण) ----- तारीख समय घंटे
मिनट

प्रेषक स्टेशन मास्टर

सेवा में,

गाड़ी सं. अप के लोको पायलट

यह लाइन क्लियर है और आपको स्टेशन तक आगे जाने का प्राधिकार दिया जाता है
अंतिम गाड़ी सं. बजे से सेक्शन क्लियर किया गया स्टेशन

प्राइवेट संख्या (शब्दों में)(अंको में)

सिगनल “आन” रहने की स्थिति में गुजरने का प्राधिकार

जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म सं. टी/डी 1425 (डाउन)

-----रेलवे

क्र.सं.-----

पेपर लाइन क्लियर टिकट

(लोको पायलट/रिकार्ड)

डाउन्(टी/ डी- 1425)

गाड़ी सं. डाउन (विवरण) -----

तारीख समय घंटे मिनट

प्रेषक स्टेशन मास्टर

सेवा में,

गाड़ी सं. डाउन के लोको पायलट

यह लाइन क्लियर है और आपको स्टेशन तक आगे जाने का प्राधिकार दिया जाता है
अंतिम गाड़ी सं. बजे से स्टेशन क्लियर किया गया स्टेशन

प्राइवेट संख्या (शब्दों में)(अंको में)

सिगनल “आन” की स्थिति में गुजरने का प्राधिकार

जब ब्लाक उपकरण से सिगनल इंटरलॉकड किया गया हो तो खतरे पर अंतिम रोक सिगनल पार करने के लिए आपको प्राधिकृत किया जाता है।

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का स्टैम्प

(2) ऐसे प्रत्येक टिकट पर क्रम संख्या अंकित होगी जो गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जायेगी। डाउन दिशा के लिये दी जाने वाली संख्या को अप दिशा की संख्याओं से स्पष्ट रूप से पृथक दर्शाया जाएगा।

(3) उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित टिकट सफेद कागज पर नीले रंग में छपेगा।

अप तथा डाउन दिशा की पेपर लाइन क्लियर टिकट में अंतर समझने के लिए टिकट पर “अप” तथा “डाउन” का चिन्ह बाहर तीर बना होना चाहिए।

ड. ब्लाक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन

14.26. ब्लाक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन:- विद्युत ब्लाक यंत्रों का प्रयोग तथा प्रचालन विशेष अनुदेशों द्वारा शासित होगा जो रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन से जारी किये जायेंगे।

अध्याय – XV

रेलपथ और निर्माण कार्य

(क) रेलपथ अथवा निर्माण कार्य पर तैनात रेल सेवक

15.01. रेलपथ और निर्माण कार्य की दशा :- प्रत्येक रेलपथ और निर्माण कार्य का निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाले रेलपथ या निर्माण कार्य की दशा के लिये जिम्मेदार होगा।

स0 नि0 15.01.01— इस अध्याय के प्रयोजन के लिये मद रेलपथ निरीक्षक में पुल निरीक्षक भी शामिल रहेगा।

15.02. लाइन का अनुरक्षण :- प्रत्येक रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक :-

(क) यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) वाली पूरी लाइन या निर्माण कार्य अच्छी अवस्था में है, तथा

(ख) रेलपथ या निर्माण कार्य के साथ होने वाली उन सभी दुर्घटनाओं या उनकी खराबियाँ जो उसकी समझ में गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा डाल सकती है, प्रभारी इंजीनियर (इंजीनियर-इन-चार्ज) को तुरन्त रिपोर्ट करेगा और साथ ही दुर्घटना को रोकने के लिये सभी आवश्यक कार्रवाई करेगा।

स0 नि0 15.02.01— इस अध्याय में सन्दर्भित प्रभारी इंजीनियर का अभिप्राय सहायक इंजीनियर अथवा संबंधित खंड के तत्काल प्रभारी अधिकारी से है।

15.03. सामान की देखभाल :- प्रत्येक रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाली सभी रेलों, कुर्सियों, स्लीपरों और अन्य सामान की सुरक्षा का प्रबंध करेगा और यह भी सुनिश्चित करेगा कि इनमें से जो भी सामान वस्तुतः काम में नहीं आ रहा है उसे लाइन से अलग ठीक प्रकार चट्टा लगाकर रखी जाए जिससे कि गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा न पड़े।

स0 नि0 15.03.01— रेलपथ के ढीले कल-पुर्जे आदि लाइन के किनारे नहीं छोड़ेगा जिसे समाज विरोधी तत्वों द्वारा खतरनाक अवरोध के लिये उनका इस्तेमाल किया जाये। ऐसे सामान फाटक-घर अथवा गैंग-हटों के समीप जमा कर दिये जायेंगे जहां से वे बाद में किसी उपयुक्त डिपों में मौका मिलते ही ले जाये जायेंगे। यार्डों के नवीकरण अथवा रिलेडिंग के मामले में यह लागू नहीं हैं क्योंकि इसके लिये विशेष चौकीदार रखे जाते हैं।

स0 मि0 15.03.02— काठ के स्लीपरों की ढेर मिटटी डाल कर ठोक दी जायेगी और आग से इसकी रक्षा के लिये 7.5 मीटर तक की दूरी तक आसपास की समस्त घास नीचे तक काट देनी चाहिये।

स0 मि0 15.03.03— रेल सामान, जैसे, कैरेज और वैगन के कल-पुर्जे लाइन के किनारे मिलने पर स्थायी रेलपथ निरीक्षक द्वारा जमा कर लिए जाएंगे और उन्हें समीपस्थ गाड़ी परीक्षक के पास भेज देने के लिये समीप स्टेशन मास्टर के सुपुर्द कर दिए जाएंगे।

15.04. रेलपथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण :-

(1) रेलपथ के प्रत्येक भाग का निरीक्षण विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिये नियुक्त किए गए किसी रेल सेवक द्वारा प्रतिदिन पैदल किया जायेगा:-

परन्तु जिन लाइनों पर यातायात कम और यदा-कदा होता है, वहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, ऐसे निरीक्षणों के बीच समय का अंतर बढ़ाकर दो दिन में एक बार किया जा सकता है।

(2) सभी पुलों का और निर्माण कार्यों का, जिसके अन्तर्गत सिगनल के तार, अंतर्पार्शन (इन्टरलाकिंग) गियर, कांटे और कैचियां (कासिंग) उपरी उपस्कर और गाड़ियों की सुरक्षा और संचालन पर प्रभाव डालने वाले अन्य उपस्कर भी हैं, विशेष अनुदेशों के अनुसार नियमित रूप से निरीक्षण किया जाएगा।

स0 नि0 15.04.01— प्रत्येक गैंग का चाबीवाला (की-मैन) प्रत्येक रनिंग ट्रैक की उस दूरी तक, सूर्योदय होने पर अथवा इसके तुरंत बाद, निरीक्षण करेगा जो उसके प्रभार में है और जरूरत पड़ने पर एक बार से अधिक बार ऐसा करेगा। वह ढीली चाबियों को अथवा अन्य जोड़ों को या तो कस देगा अथवा बदल देगा, जैसा अपेक्षित हो, और समय-समय पर रेलपथ की हालत का निरीक्षण करेगा।

स0 नि0 15.04.02— स्वतंत्र प्रभारित स्थायी रेलपथ निरीक्षक हफ्ते में कम से कम एक बार ट्राली द्वारा अपने खंड की पूरी लम्बाई का निरीक्षण करेंगे और उनके अधीन स्थायी रेलपथ निरीक्षक, (ग्रेड iii) अपरिहार्य रूप से वर्जित किये जाने की दशा को छोड़, जिस दशा में ये एक रिपोर्ट शीघ्र ही अपने इंजीनियर प्रभारों को देंगे, हफ्ते में, कम से कम दो बार ऐसा करेंगे।

स0 नि0 15.04.03— स्थायी रेलपथ अनुरक्षण कर्मचारी यह देखने के लिये जिम्मेदार होंगे कि सिगनल के तार सभी प्रकार के अवरोधों से मुक्त रहे। स्थायी रेलपथ निरीक्षक द्वारा गैंगमेनों और चाबीवालों को इस ड्यूटी से स्पष्ट परिचित करा दिया जायेगा।

स0 नि0 15.04.04— भारतीय रेलवे रेलपथ एवं कर्म मैनुअल में निर्धारित ऐसे निरीक्षणों की प्रकृति और अवधि के मुताबिक, रेलपथ और कर्म से संबंधित निरीक्षक अपने खंड के सेतुओं और नालों का निरीक्षण नियमित अन्तरावधियों पर किया करेंगे निरीक्षण के दौरान पाई गई किसी खतरनाक खराबी की रिपोर्ट शीघ्र ही प्रभारी इंजीनियर को दी जायेगी।

स0 नि0 15.04.05— सिगनल निरीक्षक महीने में कम से कम एक बार प्रत्येक अन्तर्पाशित स्टेशन और अन्तर्पाशित समपार का दौरा करेंगे और सावधानीपूर्वक समस्त सिगनलों, कांटों तथा अन्य उपकरणों का कार्य निरीक्षण करेंगे।

स0 नि0 15.04.06— स्थायी रेलपथ निरीक्षक और निरीक्षक अन्तर्पाशित कांटों के सही समायोजन पर विशेष ध्यान देंगे। यदि कांटों के किसी सेट पर दो में से किसी एक दिशा में 5 मी0 मी0 मोटी गेज टेस्ट अंश से खींच के अग्रभाग से 15 से0 मी0 भीतर डालकर इसे लॉक करना सम्भव पाया जाता है, तो ऐसे कांटे खराब समझे जायेंगे और इससे उस समय तक अन्तर्पाशित कांटों की तरह काम किया जायेगा जब तक कि यह सुनिश्चित नहीं हो जाता कि उनका उपयुक्त सेटिंग आवश्यक समायोजन द्वारा हो गया है।

15.05. लाइनों पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाना :-

(1) नियम 15.04 में उल्लिखित निरीक्षण के अतिरिक्त, जब कभी भारी वर्षा, लाइन बह जाने (ब्रीचेज), बाढ़, तूफान और सामाजिक उपद्रव जैसी असाधारण परिस्थितियों में रेल के किसी भी भाग को खतरा पहुंचने की संभावना हो तो लाइन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार गश्त (पेट्रोलिंग) लगाया जाएगा।

(2) यदि लाइन पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक को कोई ऐसी परिस्थिति दिखाई देती है जिससे गाड़ियों को संरक्षा प्रभावित होने की संभावना है या उसे किसी अन्य खतरे की आशंका है तो वह इस बावत निर्धारित विशेष अनुदेशों के अनुसार लाइन पर अवरोध की रक्षा के लिए कार्रवाई करेगा और इसके बाद वह निकटतम स्टेशन मास्टर को शीघ्रतम साधनों द्वारा सूचित करेगा। नियम 3.62 भी देखिए।

स0 नि0 15.05.01— मानसून काल में मंडल इंजीनियर, जहां आवश्यक समझे, लाइन का नियमित पहरा देने की व्यवस्था करेंगे।

स0 नि0 15.05.02— मानसून काल में अति दृष्टि अथवा असाधारण बाढ़ अथवा बिना मानसून काल में, आकस्मिक प्रचण्ड आंधी की हालत में स्थायी रेलपथ मिस्त्री और गैंगमेन अपने प्रारम्भिक प्रयत्नों से, गैंगों द्वारा लाइन के उन अंशों पर जिनकी इनसे प्रभावित होने की सम्भावना है, उस समय तक गश्ती देने की व्यवस्था करेंगे जब तक कि खतरा टल न जाये। इस बात का ख्याल किये बिना की गश्तीवाले द्वारा मानसून काल में नियमित पहरा दिया जाना लागू है अथवा नहीं, यह कार्य किया जायेगा। भारी वर्षा और बाढ़ की हालत में, गैंग गश्ती वाले जाने पहचाने खतरनाक स्थानों पर यथा ऐसे तट अथवा कटाव जिनके ढह जाने अथवा धँस जाने की सम्भावनाएं हैं, बाढ़ के कारण प्रभावित होनेवाले सेतु और उनके प्रवेश तट और रेलपथ के वे भाग जिनके प्रभावित जलाशयों द्वारा खतरे की सम्भावनाएं हैं विशेष ध्यान देंगे चक्रवात अथवा भयंकर तुफान की हालत में गश्ती वाले रेलपथ की उस दूरी का भी निरीक्षण करेंगे जिनकी पेड़ आदि के गिरने से अवरुद्ध होने की सम्भावनाएं हैं।

स0 नि0 15.05.03— मंडल इंजीनियर उन खंडों के बारे में निर्णय करेंगे जहां नियमित मानसून गश्ती आवश्यक है और अलग-अलग गश्ती के लिये इन्हें योग्य बीटों में बाँट देंगे। प्रत्येक स्थायी रेलपथ निरीक्षक के खंड के एक छोर तक इन बीटों की क्रमिक संख्या होगी। इसके अलावे, ऐसे खतरनाक स्थानों को पहचान कर उन्हें सूची में दर्ज कर ली जायेगी, जहां स्थायी चौकीदारी की अपेक्षा हो।

स0 नि0 15.05.04— एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक चलते गश्ती बीटों के मामले में वह सम्बन्धित सहायक इंजीनियरी, स्थायी रेलपथ निरीक्षकों तथा मंडल परिचालन अधीक्षक मंडल यांत्रिक इंजीनियर और विद्युतीकृत खंडों की स्थिति है, मंडल बिजली इंजीनियर (चल-स्टाक) को संबंधित स्टेशन मास्टरों, नियंत्रण कार्यालय, लोकोशेड फोरमैनो, कर्षण फोरमैन आदि को देने के लिये गश्ती चार्टों को यथेष्ट मात्रा में तैयारी की व्यवस्था करेगा। ये चार्ट प्रत्यक्ष स्थानों पर प्रदर्शित किये जायेंगे। संबंधित फोरमैन सवारी गाड़ियों के ड्राइवरों को यह बताने के लिये जिम्मेदार होगा कि उसे गश्तीवालों की पास करने की कम सम्भावना है, यदि गाड़ी सही समय से चल रही है।

स0 नि0 15.05.05— प्रत्येक गश्ती —दस्ते को टीम के बक्से सहित एक गश्ती —बही दी जायेगी जिसमें यथेष्ट पन्ने हों। इस बहियों पर क्रमिक संख्या लिखी रहेगी ताकि ये प्रत्येक खंड के गश्ती की संख्या से मेल खाती हो। वहीं के प्रथम पृष्ठ पर गश्ती —बीट का संख्या, किलामीटर और गश्ती वालों के नाम लिखे रहेंगे। बाकी पृष्ठों पर तारीख, स्टेशन का नाम, आगमन और गमन का समय तथा स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन के हस्ताक्षर के कालम होंगे। जहां गश्ती केवल रात में होती है, गश्ती बही दिन में स्टेशन/स्वीचमैन के कब्जे में रहेगी।

स0 नि0 15.05.06— गश्ती वाला, मंडल इंजीनियर द्वारा निर्दिष्ट बीट की गश्ती , अपने गश्ती घंटों के दौरान करेगा। गश्ती वाला, जिसकी बीट किसी स्टेशन पर समाप्त होती है, वहां पहुंचने पर अपनी गश्ती बही स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन को पेश करेगा जो उसमें उसके वहां आगमन और गमन का समय दर्ज करेगा और अपना हस्ताक्षर करेगा। गश्ती वाले का नाम और उसके आगमन/गमन का समय स्टेशन डायरी में भी दर्ज किया जायेगा। बीट की दूसरी ओर, जहां कोई स्टेशन नहीं है, गश्ती वाला दूसरी बीट के गश्ती वाले के साथ अपनी गश्ती बही बदलेगा और फिर उसको बीट पर गश्ती लगाएगा। मध्यवर्ती गश्ती वाला भी इसी प्रकार अपनी गश्ती बही बदलेगा इस प्रकार प्रत्येक गश्ती —बही एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक आती जाती रहेगी।

स0 नि0 15.05.07— यदि किसी गश्ती वाले को मध्य खंड में अपनी बीट के अंतिम छोर पर पहुंचने पर उसकी गश्ती बही लेने के लिये दूसरा गश्ती वाला नहीं मिलता है तो 15 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद वह आगे प्रस्थान कर जायेगा जब तक वह अथवा उसके आगे वाले दूसरी बीट का गश्ती वाला उसे नहीं मिल जाता और उसके साथ अपनी गश्ती बही बदल लेगा। गश्ती वाला ऐसे नामित बीट से अनुपस्थित गश्ती वाले के मामले की रिपोर्ट दूसरे दिन गैंगमेट को देगा। यदि रास्ते में ऐसी कोई गैंगमेट हो तो वह गैंगमेट को गश्ती लगाने के लिये किसी दूसरे गैंगमेट को तुरंत प्रतिनियुक्त का परामर्श देगा।

स0 नि0 15.05.08— स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन इस तथ्य की जांच करेगा कि ड्यूटी पर आनेवाली गश्तीवाला शांत और पूरी तरह उपस्करयुक्त है, उसकी बत्ती अच्छी तरह कटी-छंटी है और उसमें तेल पूरा भरा है और वे समय पर अपनी बीट के लिये प्रस्थान कर जाते हैं।

स0 नि0 15.05.09— प्रत्येक गश्तीवाले को निम्नलिखित तथा अन्य ऐसे उपस्कर दिये जाएंगे जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हो:-

- (i) एक स्टाफ
- (ii) एक नंबर प्लेट
- (iii) टीन केस में एक गश्ती —बही
- (iv) एक झोला
- (v) एक टीम केस में 10 विस्फोटक
- (vi) हाथ सिगनल झण्डे—2 लाल और 1 हरा (केवल दिन की गश्ती के लिये)
- (vii) दो हाथ सिगनल बत्तियां
- (viii) तीन सेल वाला एक बिजली टार्च (केवल दिन की गश्ती के लिये)
- (ix) एक दियासलाई
- (x) एक सीटी
- (xi) रक्षा-कपड़े-स्थानीय परिधान नियमावली के अनुरूप।

टिप्पणी : यदि आदमियों को जोड़े के रूप में गश्ती लगाना है तो इन उपस्करों को दुगुणा करने की जरूरत नहीं, लेकिन एक अतिरिक्त हाथ सिगनल बत्ती ले जाई जाएगी।

स0 नि0 15.05.10— यदि कोई गश्तीवाला अपने आगमन के अधिसूचित समय के 15 मिनट पश्चात भी उपस्थित नहीं होता, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्रवाई करेगा:-

(क) निर्धारित नियमों से परे, वह अगले ब्लॉक खण्ड में सीधी जानेवाली गाड़ियों को रोक देगा।

(ख) वह खण्ड की दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर को भी ऐसी ही कार्रवाई करने का परामर्श देगा और खण्ड नियंत्रक को भी सूचना देगा।

(ग) ब्लॉक खंड में प्रस्थान करनेवाली प्रत्येक गाड़ी को वह फार्म टी/बल 409 पर सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसमें ड्राइवर को सतर्क रहने का और मौसम के साफ रहने पर दिन में 40 कि० मी०/घं० और रात में अथवा मौसम के धुंधलेपन की हालत में 15 कि० मी०/घं० की रफ्तार पर चलाने का परामर्श देगा। सतर्कता आदेश तब तक जारी किये जाते रहेंगे जबतक गश्तीवाला आ नहीं जाता और यह रिपोर्ट नहीं करता कि गाड़ी पास करने के लिये लाइन सुरक्षित है।

(घ) वह किसी स्टेशन कर्मचारी/गैंगमैन को गश्तीवाले का पता और देर होने का कारण सुनिश्चित करने के लिये भेजेगा और यदि गश्तीवाले का पता नहीं चलता तो स्टेशन मास्टर तुरंत ही संबंधित गैंगमैन/स्थायी रेलपथ निरीक्षक से अन्य गश्तीवाले की व्यवस्था करने के लिये सम्पर्क स्थापित करेगा।

स० नि० 15.05.11— गाड़ी की संरक्षा से संबंधित गश्तीवाले की ड्यूटी:—

(क) गश्तीवाला बीट से संबंधित चार्ट के अनुसार अपनी बीट में भूमि धसान, स्खलन, बह जाने के चिन्ह, आंधी, तूफान के दौरान रेलपथ के आरपार पेड़ों के गिरने अथवा कोई ऐसा कारण जिससे लाइन की संरक्षा खतरे में पड़ जाती हो, देखते हुए आगे पीछे गश्ती लगाता रहेगा। सेतु और उनके प्रवेश तटों पर विशेषध्यान रखा जाएगा।

(ख) लाइन पर खतरा बह इस बात की अनुमान वह तब कर लेगा जब:—

(i) किसी भी सेतु पर लगे अंकित खतरे के चिन्ह के रोक तब अथवा उसके उपर बाढ़ का स्तर पहुंच जाए,

(ii) बाँध के एक ओर जल का स्तर दूसरी ओर के जल स्तर से काफी उपर हो जाए,

(iii) पेड़ के गिरने जैसा कोई अवरोध सेतु के जलमार्ग को रोक रहा हो,

(iv) रेलपथ निपटारे (सेटलमेंट) का संकेत दे रहा हो, अथवा,

(v) किसी सेतु संरचना के किसी भाग अथवा इसके प्रवेश की असफलता की संभावना है, जिससे सेतु की संरक्षा को खतरा हो।

(ग) जब लाइन का कोई भाग असाधारण वर्षा अथवा बाढ़ अथवा किसी अन्य कारण से असुरक्षित हो जाता है तब वह निम्नलिखित साधारण नियम 15.05.11 (ज) में उल्लिखित अनुदेशों के अनुसार गाड़ी को रोकने के लिए तुरंत कार्रवाई करेगा।

(घ) जब खतरे की कोई संभावना नहीं होती तब गश्तीवाला गाड़ी को बायीं तरफ पायदान पर सामने (ऐसा) खड़ा हो जायेगा और अपनी नम्बर प्लेट पर अपनी बत्ती का प्रकाश फेर कर इस प्रकार फेंकेगा ताकि गुजरती हुई गाड़ियों से उसका नम्बर देखा जा सके। पूरी गाड़ी को पार करते समय वह लगातार सीटी भी बजाएगा।

(ङ.) अपने आगमन और गमन के लिये वह संबंधित स्टेशन पर तैनात स्टेशन अथवा स्विचमैन का हस्ताक्षर प्राप्त कर लेगा और जैसी भी स्थिति हो समीपवर्ती गश्तीवाले से अपनी गश्ती बही बदल लेगा।

(च) समीपवर्ती गश्तीवाले और स्थावर चौकीदार से उसकी बीट की हालत के बारे में वह सूचना विनिमय कर लेगा।

(छ) मार्ग में ड्राइवर द्वारा देखे गये किसी खतरनाक स्थिति के सम्बन्ध में उससे प्राप्त अनुदेशों पर वह अमल करेगा और बताए गए (इंगित) स्थान पर प्रस्थान करेगा और आवश्यक कार्रवाई करेगा।

(ज) लाइन के किसी भाग के टूटने अथवा किसी अन्य कारणवश यातायात की दृष्टि से असुरक्षित हो जाने की स्थिति में, गश्तीवाला निम्नलिखित कार्रवाई करेगा:—

(क) जहां दो गश्तीवाले नियोजित हैं:

(i) वहां दोनों दिशाओं से एक साथ खतरा सिगनल दिखाया जायगा।

(ii) तत्पश्चात, दोनों गश्तीवाले विपरीत दिशाओं में खतरे का सिगनल दिखाते हुए जाएंगे और बड़ी लाइन के मामले में, अवरोध केन्द्र से 600 मीटर दूर रेल लाइन पर दोनों में से प्रत्येक एक एक विस्फोटक लगाएंगे और तत्पश्चात खतरे के केन्द्र से 1200 मीटर और आगे जाकर रेल लाइन पर 10 मीटर की दूरियों पर तीन-तीन विस्फोटक लगाएगा। दोहरी-तिहरी लाइन खंडों पर विस्फोटक उसी लाइन पर लगाए जायेंगे, सामान्यतः जिसपर गाड़ी आयेगी। छोटी लाइन पर पहला विस्फोटक खतरे के केन्द्र से 400 मी० दूर और बाद के तीनों विस्फोटक 800 मी० की दूरियों पर लगाए जायेंगे।

(iii) एक गश्तीवाला ठीक उसी जगह खड़ा रहेगा जहां उसने तीन विस्फोटक लगाए हैं और रोक हाथ सिगनल दिखाता रहेगा जबकि दूसरा गश्तीवाला, जो समीपस्थ खंड स्टेशन के नजदीक है, रोक हाथ सिगनल दिखाते हुए जल्दी उस स्टेशन की ओर प्रस्थान करेगा। यदि मार्ग में कोई गैंग है, तो वह गैंगमेट को इस घटना की सूचना देगा। मेट अपने गैंग के साथ तुरंत प्रभावित स्थल की ओर प्रस्थान करेगा और लाइन की समुचित संरक्षा की व्यवस्था सुनिश्चित करेगा और अपनी सक्षमता के भीतर सभी मरम्मत करेगा। स्टेशन पहुंचने पर गश्तीवाला स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन को खतरे के विषय में सूचित करेगा। तत्पश्चात वह अवरोध केन्द्र की ओर लौट आएगा और लाइन की संरक्षा तब तक करता रहेगा जबतक कि गैंगमेट आकर उनको कार्यमुक्त न कर दे।

(iv) यदि अवरोध की प्रकृति इस प्रकार की है, यथा:— प्रचंड धारा के साथ बांध का बह जाना कि वह दोनों गश्तीवालों में से किसी एक को उसे पार करना असम्भव कर देता है, तो उस दोनों में से एक अवरोध केन्द्र पर खड़ा हो जायेगा और एक हाथ से सिगनल लगातार दिखाता रहेगा और विपरीत दिशा से आनेवाली उपरोक्त पैरा (ii) और (iii) में उल्लिखित कार्रवाई करता हुआ पिछले स्टेशन की ओर प्रस्थान करेगा।

(ख) जहां केवल एक ही गश्तीवाला नियोजित है और इकहरी लाइन पर अवरोध अथवा क्षति का पता चलता है, ऐसी हालत में:—

(i) किसी एक दिशा से आ रही किसी भी गाड़ी को सचेत करने के उद्देश्य से, गश्तीवाला एक लाल हाथ सिगनल किसी महत्वपूर्ण स्थान पर रख देगा और जल्दी जल्दी विपरीत दिशा में प्रस्थान करेगा तथा बड़ी लाइन होने पर, अवरोध केन्द्र से 600 मी० दूर एक और 1200 मी० की दूरी पर तीन विस्फोटक, प्रत्येक 10 मी० दूर, लगाएगा। छोटी लाइन पर पहला विस्फोटक खतरे केन्द्र से 400 मीटर दूर और बाद के तीनों विस्फोटक 800 मी० दूरी पर, 10 मी० की दूरियों पर लगाए जाएंगे।

(ii) तत्पश्चात, वह तुरंत लौटेगा और विस्फोटकों से, उसी प्रकार, दूसरी ओर की संरक्षा करेगा।

(iii) अवरोध के दूसरी ओर जा पाना यदि वास्तव में पूरी असम्भव हो जाए तो ऐसी स्थिति में (जैसे कि प्रचंड धारा में बह जाना) रोक हाथ सिगनल ऐसी स्थिति में रखा जायेगा ताकि विपरीत दिशा से आने वाली गाड़ी द्वारा इसे, जितनी दूरी से सम्भव हो देखा जा सके।

(ग) जहां केवल एक ही गश्तीवाला नियोजित है और ऐसी हालत में दोहरी लाइन खंड पर अवरोध अथवा क्षति का पता चलता है :-

(i) जब अवरोध केवल एक लाइन पर हो तो गश्तीवाला अवरोध के पास विपरीत दिशा में एक साल हाथ सिगनल रख देगा और जिस दिशा में गाड़ी के आने की संभावना है, उस ओर दौड़ेगा और उप-पैरा (ख) (i) में उल्लिखित निर्देशानुसार विस्फोटक लगाएगा।

(ii) जब दोनों लाइन अवरुद्ध हो तो गश्तीवाला एक लाल हाथ सिगनल किसी लाइन पर आनेवाली किसी भी गाड़ी को चेतावनी देने के उद्देश्य से महत्वपूर्ण स्थान पर रख देगा तत्पश्चात, वह रेल पथ के दूसरी ओर दौड़ेगा जिस ओर से गाड़ी के आने की संभावना है और उप-पैरा (ख) (i) में उल्लिखित निर्देशानुसार विस्फोटक लगाएगा। तत्पश्चात, वापस पीछे की ओर दौड़ेगा और विस्फोटकों द्वारा दूसरी लाइन को भी संरक्षा (जिस पर पहले से लाल हाथ सिगनल रखा गया था) उप-पैरा (ख) (i) में उल्लिखित निर्देशानुसार विस्फोटक लगाएगा। दोनों लाइनों की संरक्षा करने के बाद गश्तीवाला रोक हाथ सिगनल दिखाते हुए

समीपस्थ स्टेशन की ओर जल्दी-जल्दी प्रस्थान करेगा। यदि वह बाधाओं के कारण निकटवर्ती स्टेशन के पास पहुंचने में असमर्थ होता है तो वह दूसरी ओर के स्टेशन की ओर प्रस्थान करेगा और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन को, पहुंचने पर, इसके बारे में रिपोर्ट करेगा। रास्ते में, यदि किसी गैंग से उसकी मुलाकत होती है तो वह गैंगमेट को इस अवरोध की सूचना देगा जो अपने गैंग के साथ अवरोध स्थल की ओर प्रस्थान करेगा और लाइन की समुचित संरक्षा सुनिश्चित करेगा और ऐसा मरम्मत का काम करेगा जो उसकी आधीन संभव क्षमता के है।

(iii) उपर्युक्त उप पैरा (ज) में उल्लिखित हर हालत में, लाइन की संरक्षा और सहायता-आह्वान करने के बाद, गश्तीवाले अपनी बीट की गश्ती में जुट जायेंगे।

स0 नि0 15.05.12- मंडल इंजीनियर, जब-जब वे आवश्यक समझे, लाइन के लिये अन्य प्रकार की गश्ती जैसे गर्मी के मौसम में गश्ती, जिसमें रेलपथ के ऍठ जाने की संभावना हो अथवा जहां सामाजिक विवादों की संभावना हो वहां संरक्षा गश्ती अथवा अन्य किसी कारण से भी गश्ती की व्यवस्था कर रूक सकते हैं। ऐसी गश्तियाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार की जायेगी। किसी प्रकार की खराबी अथवा अवरोध होने की हालत में लाइन की संरक्षा उसी प्रकार की जायेगी जैसे कि स0 मि0 15.05.11 (ज) में उल्लिखित है।

स0 नि0 15.05.13- स्थायी रेलपथ निरीक्षक यह सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होंगे कि उने अधीन वे सभी की गश्ती से संबंधित उन समस्त नियमों और अनुदेशों से भलीभांति अवगत है और लाइन की संरक्षा के मामलों में अपनी ड्यूटी में समुचित ढंग से प्रशिक्षित (ड्रिल्ड) हैं।

15.06. गाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य :-

रेल या निर्माण कार्य निरीक्षक या विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिये नियुक्त सक्षम रेल सेवक की पूर्व अनुमति के बिना कोई भी गैंग किसी, ऐसे काम को आरम्भ नहीं करेगा या नहीं करता रहेगा, जिससे गाड़ियों या यातायात को खतरा है, और ऐसी काम के अधीक्षण के लिए स्वयं उपस्थित रहेगा और यह देखेगा कि नियम 15.08 और 15.09 के उपबंधों का पालन किया जाता है।

परन्तु आपात काल में, यदि संरक्षा के लिए, उक्त रेल सेवक के पहुंचने से पहले, ऐसे किसी काम को आरम्भ करना आवश्यक है तो गैंग मेट तुरंत काम आरम्भ कर सकता है, और वह स्वयं सुनिश्चित करेगा कि नियम 15.09 के उपबंधों का पालन हो जाए।

15.07. धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, काम करना :— धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, आपातकालीन मामलों के सिवाय कोई रेल अपनी जगह से हटाई नहीं जायेगी और न ही ऐसा कोई दूसरा काम किया जायेगा जिससे गाड़ियों के आने-जाने में अवरोध पड़ने की संभावना है।

15.08. लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहलीं सावधानी:— रेल पथ या निर्माण कार्य पर लगाया गया कोई भी व्यक्ति तब तक न कोई रेल बदलेगा, न उलटाएगा, न कांटों या सिगनलों का वियोजन (डिस्कनेक्ट) करेगा और न ही लाइन को अवरुद्ध करने वाला कोई अन्य काम आरम्भ करेगा जब तक कि रोक (स्टाप) सिगनल प्रदर्शित नहीं कर दिया जाते और जहां निर्धारित किया गया है, वहां 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 (स्टाप) सिगनल के प्रदर्शन से छूट पाई जा सकती है, यदि इस प्रकार के काम करने से पहले स्वचालित (आटोमैटिक) रोक (स्टाप) सिगनलों से भिन्न आवश्यक सिगनलों को “ऑन” स्थिति में करने के अतिरिक्त उन्हें वियोजित (डिस्कनेक्ट) कर दिया जाता है, जिससे कि उन सिगनलों को तबतक फिर से “ऑन” न किया जा सके जब तक कि ऐसा करना सुरक्षित नहीं है और ऐसे सिगनलों से आगे तदनुरूप पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ रहे।

परन्तु यह और कि यदि निर्माण-कार्य का क्षेत्र स्वचालित (आटोमैटिक) सिगनल द्वारा नियंत्रित होता है तो निर्माण कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक उस ओर आती हुई गाड़ी को रोकने और चेतावनी देने के लिए किसी सक्षम रेल सेवक को कार्य-स्थल के पहले पर्याप्त दूरी पर तैनात करेगा।

(2) नीचे उप नियम (3) में दिए गए निर्देश के सिवाय, बिना यातायात बंद किए पटरी में कोई भी रेल हटाने का कार्य नहीं किया जाएगा।

(3) आपात स्थिति में, इंजीनियरिंग के अधिकारी जो पी0 डब्ल्यू0 आई0 ग्रेड-III से कम न हो, ऐसा परिचालन शुरू करने से पहले सर्वप्रथम गाड़ी को रोकेंगे और एक लिखित मेमो गाड़ी के चालक को देगा जिसमें गाड़ी रोकने का कारण लिखा रहेगा। साथ ही इंजीनियरिंग के अधिकारी, स्टेशन मास्टर को ऐसे पटरी को ब्लॉक करने के लिए एक संदेश भेजेगा तथा उससे लिखित रूप में इसकी पुष्टि प्राप्त करेगा। ऐसी आपात स्थिति के मामले में गाड़ी को रोकने के बाद तथा गाड़ी को चालक को सलाह देने के बाद ही कार्य प्रारंभ किया जाएगा।

स0 नि0 15.08.01— किसी ऐसे परिचालन से, जिसमें स्थायी रेलपथ अथवा सिगनल/अंतर्पीशन गियर में हस्तक्षेप होता है, चाहे वह स्टेशन सीमा के भीतर ही अथवा बाहर तथा काम की प्रकृति ऐसी है जिसमें लाइन को ब्लॉक करना अथवा, सकर्तता आदेश जारी करना अपेक्षित तो ऐसे परिचालन के लिए जिम्मेदार इंजीनियरिंग अधिकारी संबंधित स्टेशन मास्टर को अपने काम करने की इच्छा को लिखकर देगा और उनसे लिखित अनुमति प्राप्त कर लेगा। काम तब तक शुरू नहीं किया जाएगा जब तक कि संबंधित स्टेशन मास्टर की ऐसी अनुमति प्राप्त नहीं कर ली जाती है !

टिप्पणी:- इस अध्याय के उद्देश्य से, शब्द इंजीनियरिंग कर्मचारी, में सिगनल और दूर-संचार तथा कर्षण वितरण विभाग से संबंधित कर्मचारी भी सम्मिलित माने जायेंगे।

स0 नि0 15.08.02- ब्लॉक की व्यवस्था और गति-प्रतिबंध लगाने की प्रक्रिया:

(क) मंडल परिचालन प्रबंधक को संबंधित मंडल इंजीनियर प्रत्येक महीने की 15 तारीख तक अगले महीने के दौरान संभावित गति-प्रतिबंध और अवरोध (ब्लॉक) का पूर्वानुमान लिख भेजेंगे।

(ख) गति-प्रतिबंध:-

- (i) गति प्रतिबंध का वर्गीकरण स्थायी, अर्ध-स्थायी और अस्थायी जैसा किया जायेगा। अस्थायी प्रतिबंध के हैं जो प्रकृति से शुद्ध रूप से अल्पावधि है और इन्हें कार्यचालन समय सारणी में शामिल नहीं किया जाता है। “स्थायी” अथवा “अर्धस्थायी” जैसे शब्द की संख्या, जो गति-प्रतिबंध पर लागू होते हैं, सं0 नि0 15.09.03 में उल्लिखित हैं जिसे संदर्भित किया जा सकता है।
- (ii) मंडल इंजीनियर मंडल परिचालन प्रबंधक को, जैसे ही यह आवश्यक हो जाता है कि कोई गति-प्रतिबंध पर गति सीमा कम करनी है, तत्काल इसकी सूचना देगा। जहां इसकी जरूरत पूर्व सम्भावित हो, “हरी सूचना (ग्रीन नोटिस) जारी किये जाने के लिये (निम्नलिखित उपनियम(घ) के अनुसार) 7 दिन की नोटिस दी जायेगी।
- (iii) मुख्य का नियंत्रक अथवा संबंधित स्टेशन मास्टर, को उन्हें, तदनुसार, सतर्कता आदेश जारी करने के लिये संदेश जारी कर, आपात कालीन स्थिति में, स्थायी रेलपथ निरीक्षक द्वारा अस्थायी गति-प्रतिबंध लगाई जा सकती है। इसकी प्रतियां इंजीनियरिंग, परिचालन, सिगनल एवं दूर संचार, यांत्रिक और बिजली (कर्षण) विभाग के सर्व सम्बंधित अधिकारियों के साथ साथ संबंधित लोको/शेड फोरमैन/कर्षण फोरमैन (चल-स्टाक) को और दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों तथा संबंधित नोटिस स्टेशन को भेजी जाएगी।

(ग) लाइन का अवरोध (ब्लॉकिंग)

- (i) संरक्षा के लिये अपेक्षित तत्काल एवं अप्रत्याशित काम के लिये संबंधित इंजीनियरिंग कर्मचारियों द्वारा विशेषकर अधिग्रहण करने पर, अधिग्रहण ब्लाक की व्यवस्था, अल्पावधि सूचना पर भी, की जायेगी।
- (ii) रनिंग लाइनों की प्रभावित और गति-प्रतिबंध से संबंधित अन्य कार्य के मामले में, ब्लाक तब तक लागू नहीं किया जायेगा जब तक हरे कागज पर, जिसे “हरी सूचना” (निम्नलिखित उपनियम (घ) के अनुसार) के नाम से प्रचलित जाना जाता है, सर्व संबंधित को परिपत्र द्वारा अधिसूचित नहीं कर दिया गया है। ऐसे सभी कार्यों के लिए मंडल इंजीनियर या मंडल सिगनल व दूर संचार इंजीनियर, जैसा भी मामला हो, मंडल परिचालन प्रबंधक को हरी नोटिस (ग्रीन नोटिस) जारी करने के लिए सात दिन का नोटिस देगा।

(घ) हरी सूचना (ग्रीन नोटिस):-

- (i) “हरी सूचना” जारी करने का उद्देश्य संरक्षा के आधार पर सर्व संबंधित को अग्रिम सूचना देने से है ताकि इंजीनियरिंग अथवा सिगनलिंग कार्य के लिये अपेक्षित गति प्रतिबंध अथवा ब्लाक से मेल खाती हुई गाड़ी सेवाओं की व्यवस्था की जा सके। मंडल इंजीनियर अथवा मंडल सिगनल और दूर-संचार

इंजीनियर से आवश्यक विवरण प्राप्त होने पर, जैसे भी स्थिति हो, यह मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा जारी किया जायेगा।

मंडल परिचालन प्रबंधक, मंडल इंजीनियर/मंडल सिगनल और दूर संचार इंजीनियर के साथ यह जांच कर लेंगे कि इससे उत्पन्न समय की कमी के लिये प्रावधान की व्यवस्था है, जिसकी पुष्टि न होने पर वह मुख्य परिचालन प्रबंधक के साथ मंडल इंजीनियर/मंडल सिगनल और दूर संचार इंजीनियर को सलाह देते हुए, तत्काल पत्र-व्यवहार करेगा।

(ii) निम्नलिखित मदें “हरी सूचना” में शामिल किए जायेंगे:-

- (1) कार्य का स्वरूप।
- (2) सम्भावित कार्य अवधि।
- (3) लागू किया जानेवाला गति-प्रतिबंध।
- (4) कार्य चलने के दौरान लागू किये जाने वाले सिगनल, अंतर्पार्शन आदि जैसे कार्य की पद्धति।
- (5) वे विभिन्न चरण, जिसमें काम किया जायेगा और प्रत्येक चरण में कार्य पद्धति के अलग तरीके।
- (6) अस्थायी सिगनल का स्वरूप, जो निर्मित किया जायेगा।
- (7) पालन किये जानेवाले साधारण एवं सहायक नियम।
- (8) जारी किया जानेवाला सर्तकता आदेश का स्वरूप।
- (9) गति-प्रतिबंध के पार करने के लिये मेल, एक्सप्रेस, सवारी और मालगाड़ियों के लिये अपेक्षित अतिरिक्त समय।
- (10) क्या काम हो जायेगा और सूर्योदय से सूर्यास्त के बीच अथवा पूरे 24 घंटे गति/प्रतिबंध लागू रहेगा।
- (11) “हरी सूचना” की चालू अवधि (जारी करने की तारीख से अधिकतम 3 महीने तक)

स0 नि0 15.08.03— इंजीनियरिंग कार्य के लिये लाइन को ब्लॉक करने सम्बन्धी साधारण अनुदेश:-

(क) लाइन को ब्लॉक करने के लिये ऐसा समय हो कि, जहां तक सम्भव हो सके, गाड़ी सेवाओं में कम से कम बाधा आए।

(ख) लाइन ब्लॉक के प्रारम्भ होने से पूर्व नामित गाड़ी द्वारा कार्य-स्थल पार होने के परिणाम स्वरूप संबंधित ब्लॉक खंड के साफ होने के तुरन्त बाद की अवधि, हर हालत में, लाइन ब्लॉक करने की अवधि का प्रारम्भ हो जाना समझा जायेगा, जबतक किसी अतिरिक्त समय का, लाइन-ब्लॉक आदेश में विशिष्ट रूप से विनिर्दिष्ट न हो।

(ग) ऐसी हालत में, जहां कार्य-स्थल ऐसी जगह पर है कि नामित अंतिम गाड़ी को, ऐसे कार्यस्थल को पार करने के पश्चात, ब्लॉक खंड को पार करना पड़ा है, लाइन को अवरुद्ध करने वाला कोई ऐसा काम तबतक नहीं शुरू किया जायेगा जबतक वास्तव में यह सुनिश्चित नहीं कर लिया जाता कि गाड़ी ने खंड को पार कर लिया है अथवा यह सुनिश्चित करने के लिये कि कार्यस्थल पर इसके रुकने अथवा इससे पीछे जाने की सम्भावना नहीं है, कार्यस्थल को पार कर जाने के बाद काफी समय बीत चुका है। (सं0 नि0 15.08.04 (घ) के अनुसार)

- (घ) मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा जारी किये गये लाइन-ब्लॉक आदेश, जिसमें “हरी नोटिश” भी शामिल है, ब्लॉक स्टेशनों के कार्य स्थल की दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के नाम जारी किये जायेंगे जिसकी प्रतियां नोटिस स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों तथा संबंधित इंजीनियरी कर्मचारियों को दी जायेगी, तथा जिसकी अभिस्वीकृति इंजीनियरिंग कर्मचारियों की सूचना के तहत, स्टेशन मास्टरों द्वारा दी जायेगी। इन आदेशों की प्रविष्टियां गाड़ी रजिस्टर, सतर्कता आदेश रजिस्टर और स्टेशन डायरी में अनिवार्यतः लाल स्याही से प्रविष्टि की जायेगी और ये प्रविष्टियां रोज ब रोज उस समय तक दर्ज की जाती रहेंगी जबतक ब्लॉक वास्तव में प्रभावी नहीं हो जाता ।
- (ङ.) गाड़ी नियंत्रक सावधानी बरतेगा कि किसी अतिरिक्त गाड़ी को आदेश नहीं दिया जाता जिसकी रनिंग से लाइन-ब्लॉक प्रभावित होता है अथवा उससे गाड़ी रनिंग बुरी तरह से प्रभावित होता है और यह सुनिश्चित करने के लिये कि लाइन- ब्लॉक नियत समय पर शुरू हो सकता है, वे सभी संभावित कार्रवाई करने के लिये जिम्मेदार होगा।
- (च) लाइन ब्लॉक जबतक लागू है, तब किसी भी हालत में, चाहे जो भी हो, किसी यातायात गाड़ी को अवरुद्ध ब्लॉक में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी। खंड के दोनों छोरों के स्टेशन मास्टरों इस अवधि के दौरान खंड में किसी गाड़ी को प्रवेश कराने के लिये न तो लाइन क्लियर जारी करेंगे और न तो कहेंगे।
- (छ) कार्य-प्रभारी इंजीनियरिंग कर्मचारी की जिम्मेदारी पर अवरुद्ध खंड में माल गाड़ियों को ले जाने की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि वह कर्मचारी स्थायी पथ निरीक्षक ग्रेड-III से निचले स्तर का न हो। उनके कार्य से संबंधित नियमों के लिये सहायक नियम 4.62.05 देखें।
- (ज) अवरुद्ध खंड में मोटर ट्रालियों तथा लॉरी को प्रवेश करने की अनुमति दी जा सकती है, वशर्ते कि उन्हें माल गाड़ियों की तरह समझा जाये, सिवाय इसके, कि गार्ड और ड्राइवर दोनों की ड्यूटी का मोटर ट्राली अथवा लारी के प्रभारी व्यक्ति को सौंप दिया गया हो।
- (झ) खंड के भीतर यातायात गाड़ियों का चलना तब तक प्रारम्भ नहीं किया जायेगा जबतक कि सभी माल गाड़ियां और मोटर ट्रालियां/लरियां, जो उपर्युक्त उपनियम (छ) और (ज) के अर्न्तगत प्रवेश कर चुकी हैं, खंड से साफ निकल न गई हों और इस सम्बन्ध में ऐसी गाड़ियों अथवा मोटर ट्रालियों अथवा लारियों में से प्रत्येक से संबंधित अलग-अलग सन्देशों का क्रमिक स्टेशन मास्टरों द्वारा विनियम न हो गया हो तथा अभिस्वीकृति न मिल गई हो।
- (ञ) रेलपथ के अवरोध खंड की संरक्षा, साधारण नियम 15.09 (i) (क) के अनुसार चिन्हित पताकों अथवा पटाखों के उपयोग द्वारा हर हालत में, की जायेगी, बिना इस बात का ख्याल किये कि अस्थायी रोक संकेत और सतर्कता संकेत लगे हुए हैं अथवा नहीं।
- (ट) एक बार लाइन-ब्लॉक लागू हो जाने पर, वह तब तक परिचालित रहेगा जब तक इंजीनियरिंग कार्य प्रभारी से संबंधित स्टेशन मास्टरों में से किसी एक द्वारा, नियमों के अधीन निर्धारित तरीके से ब्लॉक हटाने से संबंधित संदेश प्राप्त नहीं हो जाता है।
- स0 नि0 15.08.04— जब किसी खंड के कार्य-स्थल पर गाड़ी नियंत्रण की व्यवस्था नहीं है अथवा जब नियंत्रित खंड पर नियंत्रण कार्यचालन की खराबी अथवा किसी अन्य कारण वर्ष इंजीनियरिंग कर्मचारियों के इस्तेमाल के लिये “फिल्ड टेलीफोन” उपलब्ध नहीं है, तब, लाइन को ब्लॉक करने की पद्धति:—हो**
- (क) प्राप्त लाइन ब्लॉक की शर्तों के अनुसार, जब किसी खंड को शीघ्र ही ब्लॉक करना है, तो स्टेशन मास्टर, जिसकी ओर से कार्य-स्थल को पार करने वाली गाड़ी को प्रवेश करना है, उस गाड़ी के गार्ड को, निम्नलिखित तरीके से, दो प्रतियों में “अन्तिम गाड़ी प्रमाण पत्र” जारी करेगा।

अंतिम गाड़ी प्रमाण पत्र

गाड़ी से द्वारा खंड को
पार कर जाने के

बाद और

.....के बीच 19

..को मिनट से

.....घंटो तक इंजीनियरिंग प्रयोजन के
लिये लाइन-ब्लॉक रहेगी।

स्टेशन दिनांक

.....

स्टेशन मास्टर

स्टेशन -मुहर

नोट:- भरी जाने वाली समाप्ति की अवधि, मामले में उपनियम 15.08.03 (ग) की व्याप्ति के भीतर, सवारी गाड़ी के लिये 10 मिनट और मालगाड़ी तथा मिश्रित गाड़ी के लिये 15 मिनट होगी। अन्य मामलों में इस तरह की अवधि लिखने की जरूरत नहीं है।

इसके अलावे, स्टेशन मास्टर ड्राइवर को एक सतर्कता आदेश भी सुपुर्द करेगा जिसमें, कार्यस्थल के इंजीनियरिंग प्रभारी द्वारा रोक हाथ सिगनल को देखते रहने की चेतावनी रहेगी। यदि अन्तिम गाड़ी सीधे जानेवाली गाड़ी है, तो यह इसी प्रयोजन के लिये नियम से हटकर, रोकी जायेगी।

किन्तु, ड्राइवर को इस प्रकार का कोई सतर्कता आदेश जारी नहीं किया जायेगा यदि गाड़ी का समय इस प्रकार का है कि कार्यस्थल पर कोई भी इंजीनियरिंग कर्मचारी तब वहां नहीं हो। (उप नियम (ख) के तहत दिए गए टिप्पणी के अनुसार)

(ख) उपरलिखित अंतिम गाड़ी इंजीनियरिंग कर्मचारी प्रभारी द्वारा रोक हाथ सिगनल दिखाकर कार्य-स्थल पर रोकी जायेगी। गाड़ी का गार्ड भी देखता रहेगा और गाड़ी के रुकने पर उसी इंजीनियरिंग कर्मचारी को “अंतिम गाड़ी प्रमाण पत्र” की एक प्रति देगा और उसकी प्राप्ति स्वीकृति ले लेगा। बाद में यदि गाड़ी सीधे जाने के लिये बुक है तो, उसे इस प्रयोजन के लिये, नियम से हटकर रोककर गार्ड ब्लॉक खंड की दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को भी उसकी दूसरी प्रति देगा और उसकी प्राप्ति ले लेगा।

नोट:- यदि अंतिम गाड़ी काम शुरू होने के समय से बहुत पहले कार्य-स्थल से गुजरने वाली हो, जिसके कारण उसे पास करते समय इंजीनियरिंग कर्मचारी का वहां उपस्थित रहना यह दूसरी असुविधा जनक हो जाता है, तो गाड़ी को कार्य-स्थल पर रोकने की जरूरत नहीं। बल्कि यह दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन तक सीधे जा सकती है जहां स्टेशन मास्टर को गार्ड अंतिम गाड़ी प्रमाण पत्र की दोनों प्रतियां दे देगा और इसकी अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा। तत्पश्चात, यह इंजीनियरिंग कर्मचारी की जिम्मेदारी हो जायेगी कि वह स्टेशन मास्टर से प्रमाणपत्र की अपनी प्रति स्वयं हस्तगत कर ले और बदले में इसकी प्राप्ति स्वीकृति दे। बदले में, स्टेशन मास्टर दूसरी ओर से स्टेशन मास्टर को ऐसा किये जाने की सूचना टेलिफोन अथवा तार द्वारा होगा। इस कार्यविधि का जहां कहीं भी पालन करना है

इंजीनियरिंग कर्मचारी की जिम्मेदारी यह होगी कि वह सर्वसम्बन्धित को इस मामले की सूचना काफी पहले से देगा।

(ग) यदि कार्य-स्थल पर नामित गाड़ी आकर रुक जाये और उस गाड़ी के गार्ड के पास न तो अन्तिम गाड़ी प्रमाणपत्र है अथवा न तो ब्लाक के प्रभारी कर्मचारी, यदि आवश्यक समझता है तो कार्यक्रम के अनुसार काम चालू रखेगा और ब्लाक स्टेशनों की दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के नाम लिखी गई तार सूचना, मंडल परिचालन प्रबंधक को सूचित करते हुए कि कार्यक्रम के अनुसार कार्य प्रगति पर है, गार्ड द्वारा भेजेगा। ब्लाक के अगले स्टेशन पर पहुँचने पर गार्ड तुरंत स्टेशन मास्टर को संदेश सुपुर्द करेगा और उसकी प्राप्ति स्वीकृति ले लेगा। “गाड़ी ब्लाक खंड के बाहर” देने के पूर्व स्टेशन मास्टर उस पर हस्ताक्षर करेगा और ब्लाक खंड को दूसरी ओर के सिगनल स्टेशन मास्टर को संदेश प्रसारित कर उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा।

(घ) स्टेशन मास्टर, जिसने “अन्तिम गाड़ी प्रमाण पत्र जारी किया है, उसी गाड़ी के लिये दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर से” ब्लाक खंड के बाहरी गाड़ी” सिगनल को अभिस्वीकृति के तुरंत पश्चात ब्लाक संचार “लाइन ब्लाकड” लेबल और अंतिम रोक सिगनल लीवर पर लीवर कॉलर और अंतिम रोक सिगनल के लिये (जहां व्यवस्था है) स्टेशन मास्टर के स्लाट स्लाइड कॉलर रखवाने की व्यवस्था करेगा। लीवर/कॉलर उस समय तक नहीं हटाया जायेगा जब तक लाइन ब्लाक खतम न हो जाये और खंड गाड़ियों के सामान्य आगमन के लिये साफ न हो जाये (उपनियम (च) और (छ) के अनुसार)।

(ङ.) लाइन ब्लॉक तब तक चालू नहीं समझा जायेगा और न तो इंजीनियरिंग कर्मचारी प्रभारी द्वारा लाइन को अवरुद्ध करने वाला कोई ऐसा काम शुरू नहीं करेगा जब तक कि उसके पास अन्तिम गाड़ी प्रमाणपत्र न हो अथवा उपर्युक्त उपनियम (ग) में उल्लिखित संदेश जारी न कर दिया गया हो।

(च) यदि कार्य-स्थल ढलान के अंतिम छोर पर अथवा लम्बी ग्रेडिएन्ट के छोर पर है जिसे अंतिम गाड़ी द्वारा कार्यस्थल को पार करने के बाद तय किया जाता है तो लाइन को अवरुद्ध करने का काम तब तक शुरू नहीं किया जायेगा जब तक उपनियम 15.08.04 (क) के अनुसार अंतिम गाड़ी प्रमाण पत्र में निर्धारित अवधि, अंतिम गाड़ी द्वारा ब्लाक खंड के साफ होने के सम्भावित समय के पश्चात, खतम न हो गयी हो।

(छ) ऐसे मामलों को छोड़कर जहां किसी अव्यक्त कारणवश कार्य में विलम्ब होता है, प्रभारी इंजीनियरिंग कर्मचारी अंतिम गाड़ी प्रमाणपत्र में निर्दिष्ट अवधि के भीतर अवरोध को हटाने के लिए जिम्मेदार होगा तथा स्टेशन मास्टर को ब्लाक हटाने से संबंधित लिखित सूचना देगा और उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा।

(ज) यदि किसी कारणवश लाइन ब्लाक को निर्दिष्ट अवधि से आगे बढ़ना अपेक्षित है, तो प्रभारी इंजीनियरिंग कर्मचारी जल्द से जल्द निकटतम ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को विलम्ब का कारण बताते हुए तथा ब्लाक को कितने समय के लिये बढ़ाना है इसका संकेत देते हुए, एक लिखित संदेश भेजेगा इस प्रकार का संदेश मिलने पर स्टेशन मास्टर दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर के साथ-साथ मंडल परिचालन प्रबंधक को भी इस प्रकार समय बढ़ाने के बारे में तत्काल सूचना देगा।

(झ) यातायात गाड़ियों की रनिंग पुनः तभी चालू की जा सकती है जबकि अवरोध हटाने की सूचना संबंधित संदेश इंजीनियरिंग कर्मचारी की ओर से, दोनों में से किसी एक स्टेशन मास्टर को उपरोक्त उपनियम (छ) के अनुसार प्राप्त हुआ हो और उसने इसे दूसरे स्टेशन मास्टर को संचारित कर उसकी

अभिस्वीकृति प्राप्त कर ली हो बशर्ते उपनियम 15.08.03 (i) के उपबन्धों का अनुपालन भी इसके साथ किया गया हो।

(ज) ब्लाक का काम पूरा हो जाने के बाद गुजरने वाली पहली गाड़ी के लिये कार्य-स्थल के किलोमीटर पर “स्टाप ड्रेड” के लिये, सतर्कता आदेश अनिवार्यतः जारी किया जायेगा। परवर्ती गाड़ियों के लिये, ब्लाक हटाने वाले संदेश में जैसा संकेतित हो, ऐसे प्रतिबन्धों सहित, सामान्य रूप से कार्य करने की अनुमति दी जा सकती है।

स0 नि0 15.08.05— गाड़ी नियंत्रण युक्त बिना बिजली वाले खंडों पर फील्ड टेलिफोन द्वारा लाइन का अवरुद्ध किया जाना:—

(क) कार्य स्थल पर प्रस्थान करने से पूर्व इंजीनियरिंग कर्मचारी स्टेशन मास्टर से पहचान कवर प्राप्त कर लेगा। इसकी अभिस्वीकृति प्राप्त करते समय स्टेशन मास्टर स्वयं इस बात की जांच कर लेगा कि इंजीनियरिंग कर्मचारी को सही पहचान कवर जारी किया गया है। तत्पश्चात वह अवरुद्ध किये जाने वाले खंड की दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर की पहचान कवर का विवरण बता देगा। यही पहचान कवर क्रमिक अवरोधों के लिये भी इस्तेमाल किया जा सकता है।

(ख) इंजीनियरिंग कर्मचारी कार्यस्थल पर ले जाने वाले फील्ड टेलिफोन देखकर यह सुनिश्चित कर लेगा कि यह काम करने की अच्छी हालत में है।

(ग) अवरोध का काम शुरू करने से पहले इंजीनियरिंग कर्मचारी निकटतम स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को निम्नलिखित प्रारूप में ब्लाक संदेश लिखेगा।

..... (तारीख) को अप/डाउन गाड़ी द्वारा सेक्शन को साफ करने के समय पश्चात और के बीच (समय) से कृपया अप/डाउन लाइन (दिनांक) को घंटे तक (समय) ब्लाक करें।

इंजीनियरिंग कर्मचारी का
पदनाम

(नोट:— “दोनों अथवा दोनों में से एक, जो उचित हो, काट दें)

तत्पश्चात, वह फील्ड टेलिफोन द्वारा खंड नियंत्रक से सम्पर्क स्थापित करेगा और उसके मार्फत ब्लाक खंड के दूसरे छोर को स्टेशन मास्टर से भी सम्पर्क कर पहचान नम्बर का विनिमय करते हुए प्राइवेट नम्बर सहित संदेश देगा।

(घ) संदेश की प्राप्ति तथा इंजीनियरिंग कर्मचारी की सही पहचान से सन्तुष्ट होने पर स्टेशन मास्टर खंड नियंत्रक से उसकी सहमति प्राप्त कर लेगा और दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को संदेश प्रसारित करेगा जहां से इंजीनियरिंग कर्मचारी को पहचान कवर जारी किया गया है तथा प्राइवेट नम्बर सहित उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा। तत्पश्चात, वह निम्नलिखित प्रारूप पर लिखित संदेश तैयार करेगा और पहचान नम्बर का विनिमय करते हुए इंजीनियरिंग कर्मचारी को प्राइवेट नम्बर सहित इसे संचारित करेगा।

“आपके ब्लाक संदेश के सन्दर्भ में ।(तारीख) को अप/डाउन गाड़ी द्वारा को सेक्शन को साफ करने के समय पश्चात और समय के मध्य

अप/डाउन लाइन अवरुद्ध करने की अनुमति दी जाती है।
स्टेशन मास्टर/.....

(ड.) उपरोक्त उपनियम (घ) में उल्लिखित संदेश के विनिमय और उसमें संदर्भित अंतिम गाड़ी द्वारा कार्य को पार कर लेने के पश्चात, इंजीनियरिंग कर्मचारी खंड नियंत्रक के साथ सम्पर्क स्थापित करेगा जो यह सुनिश्चित करने के पश्चात कि गाड़ी ब्लाक के बाहर चली गई है, अगले अवरोध को शुरू करने की सहमति देते हुए एक आदेश संख्या देगा और इसकी सूचना दोनों छोरों के स्टेशन मास्टर को भी देगा।

(च) काम के पूरा हो जाने के बाद और इंजीनियरिंग कर्मचारी गाड़ी को पास कराने की स्थिति में होने पर, वह ब्लाक हटा लेगा और संबंधित स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर सहित निम्नलिखित फार्म पर पहचान संख्या का विनिमय करते हुए अवरोध हटाने की सूचना प्रसारित करते हुए ऐसा गति प्रतिबन्ध लागू करेगा, जो जरूरत के अनुसार हो सके:-

“सन्दर्भ ब्लाक नियंत्रण आदेश सं. और के बीच अप/डाउन लाइन पर लगाया गया अवरोध एतद्वारा हटाया जाता है। सतर्कता आदेश ड्राइवर्स को निम्नलिखित का पालन करने के लिये जारी करें:-

(स्थान व प्रतिबंध के बारे में उल्लेख करें)

इंजीनियरिंग कर्मचारी का पदनाम

(छ) अवरोध हटाने का संदेश प्राप्त करने पर स्टेशन मास्टर इसे तुरंत दूसरी छोर के स्टेशन मास्टर को संचारित करेगा और उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा। तत्पश्चात, वह इसकी रिपोर्ट खंड नियंत्रक को देगा। खंड नियंत्रक, इस बात से सन्तुष्ट होने पर कि संदेशों का विनिमय सही ढंग से हुआ है, और उपनियम 15.08.03 (1) की शर्तों के अधीन खंड साफ है, स्टेशन मास्टर को सामान्य कार्य का पुनः चालू करने के लिए एक आदेश संख्या जारी करेगा।

(ज) अवरोध के पहले अथवा उसके दौरान कार्य किसी चरण में नियंत्रण कार्य-पद्धति अथवा फील्ड टेलिफोन के खराब होने पर सामान्य नियम 14.08.04 में दी गयी कार्य-विधि अपनाई जायेगी।

स0 नि0 15.08.06— बिजलीकृत खंडों पर फील्ड टेलिफोन द्वारा लाइन को अवरुद्ध करना पद्धति 1 कर्षण बिजली नियंत्रक द्वारा संचारण सहित।

(क) कार्यस्थल पर प्रस्थान करने से पूर्व इंजीनियरिंग कर्मचारी स्टेशन मास्टर से उसी तरीके से, जिस तरह उपनियम 15.08.05 (क) में उल्लिखित है, एक पहचान-कवर प्राप्त कर लेगा।

(ख) इंजीनियरिंग कर्मचारी यह सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होगा कि जो फील्ड टेलिफोन वह कार्यस्थल पर ले जा रहा है, वह अच्छी तरह काम करता है।

(ग) अवरोध शुरू करने के पूर्व इंजीनियरिंग कर्मचारी उपनियम 15.08.05 (ग) में उल्लिखित ढंग से अवरोध संदेश तैयार करेगा। तत्पश्चात, वह लगभग एक-एक किलोमीटर की दूरी पर लाइन के किनारे टेलिफोन सर्किटों में से किसी एक के मार्फत कर्षण बिजली नियंत्रक से सम्पर्क स्थापित करेगा और उसके साथ पहचान संख्या सहित प्राइवेट संख्या का विनिमय करते हुए संदेश संचारित करेगा।

(घ) उपरोक्त संदेश मिलने पर कर्षण बिजली नियंत्रक, इंजीनियरिंग कर्मचारी की पहचान संख्या सहित, इसे खंड नियंत्रक को संचारित करेगा। बदले में, वह इसे संबंधित स्टेशन मास्टरों को संचारित कर उनकी

अभिस्वीकृति, प्राइवेट संख्या सहित, प्राप्त कर लेगा। उपनियम (क) के अनुसार दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर द्वारा इंजीनियरिंग कर्मचारी को जारी किये गए सादृश्य पहचान-कवर को अधिकार में रखने वाला स्टेशन मास्टर, खंड नियंत्रक को अपनी सादृश्य-पहचान संख्या अभिस्वीकृति देने के पूर्व अवरोध संदेश के साथ प्राप्त पहचान संख्या को मिलाकर उसके प्राधिकार को सत्यापित करने के लिए जिम्मेदार होगा तत्पश्चात खंड नियंत्रक, जैसा कि उपनियम 15.08.05 (घ) में उल्लिखित है, उसी प्रारूप में एक पुष्टि संदेश जारी करेगा जिसमें अवरोध की अवधि संकेतित होगा और इंजीनियरिंग कर्मचारी को आगे संचारित करने के लिये इसे स्टेशन मास्टर द्वारा दी गई पहचान संख्या सहित, कर्षण बिजली नियंत्रक के पास भेज देगा।

(ड.) उसके बाद कर्षण बिजली नियंत्रक पहचान संख्या, प्राइवेट संख्या का विनिमय करते हुए, इंजीनियरिंग कर्मचारी को टेलीफोन पर संदेश भेजेगा। स्टेशन मास्टर के बारे में उसकी सही पहचान के लिये, जिसने अवरोध-संदेश को अभिस्वीकृति दी है, इंजीनियरिंग कर्मचारी की, अपनी सन्तुष्टि हेतु, यह एक महत्वपूर्ण जिम्मेदारी होगी कि संदेश के साथ प्राप्त पहचान संख्या का मिलान करेगा। किसी प्रकार की गड़बड़ी होने पर, वह कर्षण बिजली नियंत्रक द्वारा खंड नियंत्रक को तुरंत इसकी रिपोर्ट करेगा और आगे के अनुदेश की प्रतीक्षा करेगा।

(च) उपनियम (ड.) में उल्लिखित संदेश की सही प्राप्ति पर तथा उसमें उल्लिखित अन्तिम गाड़ी के कार्यस्थल को पार कर जाने के बाद, इंजीनियरिंग कर्षण बिजली नियंत्रक के साथ सम्पर्क बनाए रखेगा, जो खंड नियंत्रक के साथ इस तथ्य की पुष्टि करने के बाद कि अवरुद्ध खंड से गाड़ी निकल गई है उससे आदेश संख्या प्राप्त कर अवरोध को प्रारम्भ करने के लिये प्राधिकृत करने के बाद, इस इंजीनियरिंग कर्मचारी के पास उसे काम शुरू करने के लिये संचारित करेगा।

(छ) काम के पूरा हो जाने पर और इंजीनियरिंग कर्मचारी का यातायात को पास कराने की परिस्थिति में होने पर वह अवरोध हटा लेगा और उपनियम 15.08.05 (छ) में संकेतिक उसी प्रारूप पर दूसरी पहचान-संख्या द्वारा समर्पित प्राइवेट संख्या का विनिमय करते हुए, कर्षण बिजली नियंत्रक को, संबंधित स्टेशन मास्टर के प्रति लिखित अवरोध हटाने का संदेश प्रसारित कर ऐसे प्रतिबन्ध लागू करेगा जो आवश्यक हो।

(ज) अवरोध हटाने संबंधी संदेश की प्राप्ति पर कर्षण बिजली नियंत्रक इसे तत्काल खंड नियंत्रक को भेज देगा, जो बदले में दोनों छोरों के स्टेशन मास्टरों को पहचान संख्या सहित संचारित करेगा और उनकी अभिस्वीकृति उसी रूप में प्राप्त करेगा जैसा कि उपरोक्त उपनियम (घ) में दिया गया है। तत्पश्चात, खंड नियंत्रक उपनियम 15.08.03 (i) की शर्तों के अधीन खंड साफ है और इसके बाद स्टेशन मास्टर काम के पुनरारम्भ के लिये आदेश संख्या जारी करेगा।

(झ) इस मामले में उपनियम 15.08.05 (ज) और (झ) भी लागू होंगे।

स0 नि0 15.08.07— विद्युतीकृत खंडों पर फील्ड टेलिफोन द्वारा लाइन को अवरुद्ध करना (पद्धति—II अवरुद्ध खंड के एक छोर पर स्थित इंजीनियरिंग कर्मचारी के प्रतिनिधि मार्फत संचारण सहित)

(क) कार्यस्थल पर प्रस्थान करने के पहले, इंजीनियरिंग कर्मचारी अपने किसी विश्वस्त प्रतिनिधि को, जो स्थायी रेलपथ निरीक्षक—III से नीचे के ओहदे से कम नहीं होगा, दोनों स्टेशनों में से निकटतम कर्षण बिजली नियंत्रक साकेट के पास फील्ड टेलिफोन को संभालने के लिये रखेगा। प्रतिनिधि इंजीनियरिंग कर्मचारी द्वारा हस्ताक्षरित एक प्राधिकार पत्र अपने साथ ले जायेगा।

(ख) इंजीनियरिंग कर्मचारी यह सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होगा कि उपरोक्त प्रतिनिधि को दिया गया फील्ड टेलिफोन तथा कार्यस्थल पर उसके द्वारा ले जाया गया दूसरा टेलिफोन अच्छी तरह काम करने लायक है।

(ग) अवरोध शुरू करने के पूर्व इंजीनियरिंग कर्मचारी अवरोध संदेश उसी प्रकार लिखेगा जैसा कि उपनियम 15.08.05 (ग) में संकेतित है तत्पश्चात, वह अपने प्रतिनिधि से कर्षण बिजली नियंत्रक के टेलिफोन पर सम्पर्क स्थापित करेगा और दूसरे को वही संदेश संचारित करेगा, जो सावधानीपूर्वक उसे लिख देगा। तत्पश्चात, प्रतिनिधि स्टेशन की ओर प्रस्थान करेगा और स्टेशन मास्टर को संदेश की एक प्रतिलिपि सुपुर्द करेगा।

(घ) संदेश के मिलने पर और इसे देनेवाले की सही पहचान के बारे में सन्तुष्ट होने पर स्टेशन मास्टर इसकी अभिस्वीकृति देगा और उसके बाद खंड नियंत्रक की सहमति प्राप्त कर लेगा तत्पश्चात, वह दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर की प्राइवेट संख्या द्वारा समर्पित अभिस्वीकृति प्राप्त कर, उस संदेश को प्रसारित करेगा। इसके बाद वह इंजीनियरिंग कर्मचारी को उपनियम 15.08.05 (घ) में उल्लिखित संदेश उस फार्म पर तैयार करेगा और उसे प्रतिनिधि को उसी रूप में सौंपेगा।

(ङ.) प्रतिनिधि कर्षण बिजली नियंत्रक साकेट के पास वापस जायेगा और कार्यस्थल के इंजीनियरिंग कर्मचारी को टेलीफोन द्वारा संदेश प्रसारित करेगा। तत्पश्चात, वह फिर स्टेशन के लिये प्रस्थान करेगा और अन्तिम नामित गाड़ी द्वारा अवरुद्ध खंड को, जैसे ही पार किया जाता है, खंड नियंत्रक द्वारा जारी किये जाने वाले आदेश संख्या प्राप्त कर लेगा जिसमें अवरोध का आरम्भ संज्ञापित होगा। उसके बाद यह आदेश कर्षण बिजली नियंत्रक टेलीफोन पर कार्यस्थल के इंजीनियरिंग कर्मचारी को संचारित किया जायेगा।

(च) काम पूरा हो जाने पर और इंजीनियरिंग कर्मचारी का यातायात को पास कराने की परिस्थिति में होने पर, वह अवरोध हटा लेगा और उपनियम 15.08.05 (छ) में संकेतित एसी प्रारूप पर कर्षण बिजली नियंत्रक को संबंधित स्टेशन मास्टर के प्रति लिखित अवरोध हटाने का संदेश, प्रसारित कर, ऐसे प्रतिबन्ध लागू करेगा जो आवश्यक हो। प्रतिनिधि संदेश को सावधानीपूर्वक लिख लेगा और उस स्टेशन मास्टर को उस की अभिस्वीकृति के अधीन सौंप देगा।

(छ) अवरोध हटाने का (Block Removal Message) संदेश प्राप्त करते ही स्टेशन मास्टर इसे तत्काल दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को प्रसारित करेगा और उसकी अभिस्वीकृति लेने के बाद खंड नियंत्रक को इसका रिपोर्ट देगा। खंड नियंत्रक इस तथ्य से सन्तुष्ट होने पर कि उपनियम 15.08.03 (i) के उपबन्धों के अधीन खंड साफ है, वह दोनों स्टेशन मास्टरों को सामान्य काम शुरू करने के लिये आदेश संख्या जारी करेगा।

(ज) इस मामले में उपनियम 15.08.05 के (ज) और (झ) भी लागू होंगे।

स0 नि0 15.08.08— विद्युतीकृत खंडों पर विशेषपूर्व सावधानी बरतना।

(क) बिजली अवरोध की व्यवस्था — ऐसा कोई काम, जिसमें केन का इस्तेमाल हो अथवा अन्य रूप में, शिरोपरि उपस्कर को बन्द किये बिना शुरू नहीं किया जायेगा। ऐसे प्रयोजन के लिये, साधारण नियम 17.04 और उससे संबंधित सहायक नियमों के अधीन बिजली ब्लाक की व्यवस्था की जायेगी।

(ख) भूमिगत सिगनलिंग/दूर संचार केबल के समीप सिगनल एवं दूर संचार विभाग के किसी प्रतिनिधि के वहां मौजूद होने के अभाव में और कर्मचारी की संरक्षा के लिये उपयुक्त पूर्व सावधानी अपनाये बिना खुदाई की कोई भी काम शुरू नहीं किया जायेगा।

स0 मि0 15.08.09— रेलपथ नवीकरण और ढलाई रेलों के अनुरक्षण और लाइन बिछाने से संबंधित कार्य के विषयनियम:—

(क) निम्नांकित उपनियम (ख) और (ग) में जैसा उपबंधित है, के अतिरिक्त लाइन को अवरुद्ध किये बिना किसी रेल के हटाने से संबंधित कोई भी काम शुरू नहीं किया जायेगा।

(ख) गिटिटियों की गहरी स्क्रीनिंग सहित अथवा उसके बिना स्लीपर के थ्रू-नवीकरण तथा अन्य काम, जैसे थर्मिट झलाई, जिसमें रेलों का अपसारण अपेक्षित नहीं है, सतर्कता-आदेश के अधीन, निम्नांकित उपनियम (ग) की उपबन्धों के अधीन, किये जा सकते हैं। परन्तु अवरोधों की व्यवस्था जहां-जहां सुविधापूर्वक की जा सकती है, ऐसे काम, जिनके निष्पादन के दौरान रेलपथ गाड़ियों को पास कराने के लिये अनुरक्षित हो जाते हैं, विषेशसंरक्षा के लिये ब्लॉक के अधीन विशेषतः किये जा सकते हैं।

(ग) (i) सतर्कता आदेश के अधीन जब कभी भी रेलपथ अपसारण अथवा झलाई का काम किया जाता है, स्थायी रेलपथ निरीक्षक प्रभारी निम्नांकित प्रारूप पर दो में से किसी एक स्टेशन मास्टर को, काम करने के अपने इरादे की नोटिस देगा:—

सं.

रेलपथ कार्य नोटिस

प्रेषक :- सेवा में,

स्थायी रेलपथ निरीक्षक स्टेशन मास्टर/ और

..... आज बजे से बजे तक और के बीच अप/डाउन लाइन पर का काम होगा। बजे के बाद इस खंड पर चलने वाली समस्त अप/डाउन गाड़ियों को अगली सूचना तक क्रमशः कि०मी०/कि०मी० पर इंजीनियरिंग सिगनल के अनुपालन और अपेक्षित होने पर तत्काल रुक (स्टॉप डेड) जाने के लिये तैयार रहने की सूचना दे दी जाये।

तारीख

हस्ताक्षर

समय

स्थायी रेलपथ निरीक्षक

(ii) उपरोक्त नोटिस प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर तत्काल तार द्वारा अवरुद्ध खंड की दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को सूचना देगा और उसकी अभिस्वीकृति प्राइवेट कवर के विनियम सहित प्राप्त कर लेगा। तत्पश्चात, वह स्थायी रेलपथ निरीक्षक को निम्नलिखित प्रारूप पर उसकी नोटिस के लिये अभिस्वीकृति सुपुर्द करेगा:—

सं०.....

रेलपथ कार्य शुरू करने के लिये प्राधिकार

प्रेषक : सेवा में,

स्टेशन मास्टर सेवा में, स्थायी रेलपथ निरीक्षक

आपका सूचना सं० दिनांक समय मैंने
नोट कर लिया है और के स्टेशन मास्टर को भी इसकी सूचना दे दी गई है और उसको
अभिस्वीकृति प्राप्त कर ली गई है।

आपके द्वारा दिये गये संकेत के अनुसार अप गाड़ियों/डाउन गाड़ियों को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा।

तारीख

हस्ताक्षर

समय

स्थायी रेलपथ निरीक्षक

(iii) स्टेशन मास्टर से अभिस्वीकृति के प्राप्त होने की शर्त के अधीन, स्थायी रेलपथ निरीक्षक, नियम 15.09 के अनुसार रेलपथ की संरक्षा के लिये अपेक्षित सावधानी बरतते हुए नियोजित स्थान और समय पर काम शुरू करा सकता है।

(iv) ऐसे सभी मामलों में, स्थायी रेलपथ निरीक्षक, कार्य के दौरान कार्य स्थल पर पहुँचने वाली समस्त गाड़ियों की खबर और उनके द्वारा पार करने के संभावित समय को अभिनिश्चित करने और समस्त सवारी गाड़ियों को बिना रोकें हुए पास कराने हेतु रेलपथ को तैयार रखने के लिये जिम्मेदार होगा। जहां गहरी स्क्रीनिंग का काम चल रहा हो, वहां प्रतिबंधित गति से गाड़ियों को सुरक्षापूर्वक पास कराने के लिये रेलपथ को अस्थायी सहारा देने के लिए लकड़ियों के गटटर (ब्लाक्स) यथेष्ट मात्रा में अपने पास रखेगा।

(v) दिन का काम पूरा होने पर, स्थायी रेलपथ निरीक्षक निकटतम स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित प्रारूप पर एक संदेश भेजेगा:—

सं०

रेलपथ कार्य—प्रतिबन्ध को हटाने की सूचना

प्रेषक : रेलपथ निरीक्षक /

सेवा में, स्टेशन मास्टर.....

.....

मेरी सूचना सं० दिनांक में उल्लिखित रेलपथ कार्य पूरा हो गया है। अप दिशा में कि०मी० पर कि० मी० प्र०घं०/डाउन दिशा में कि०मी० गति प्रतिबन्ध के अनुपालन हेतु सभी गाड़ियों की सावधानता—आदेश जारी करें।

तारीख

हस्ताक्षर :

समय

रेलपथ निरीक्षक /

(vi) उपर्युक्त नोटिस की प्राप्ति के तत्काल बाद स्टेशन मास्टर उसे दूसरी छोर के स्टेशन मास्टर को इसे संचारित करेगा और उसकी अभिस्वीकृति प्रति प्राप्त कर लेगा। तत्पश्चात वह रेलपथ निरीक्षक को अपनी अभिस्वीकृति देगा।

स० नि० 15.08.10— स्टेशन यार्ड में गैर चालू लाइन कार्य:—

(क) व्यस्त यार्डों में सामान्य रेलपथ अनुरक्षण—कार्य के मामले में लाल हाथ संकेत झंडी सहित दो चौकीदार दोनों ओर उचित स्थान पर खड़े रहेंगे।

(ख) किसी भारी मरम्मत या नवीकरण के मामले में उपर्युक्त उपनियम (क) में उल्लिखित के अलावा दोनों ओर उचित स्थल पर दो चौकीदार तैनात किए जाएंगे।

(ग) कार्यरत गैंग की सुरक्षा एवं यार्ड के सामान्य कार्य में हस्तक्षेप कम करने के विचार से चौकीदार की तैनाती तथा रोक झंडियों का लगाना सुनिश्चित किया जायेगा।

15.09 सिगनल दिखाना:—

- (1) जब कभी लाइनों की मरम्मत के कारण या किसी अन्य अवरोध के कारण चालक को यह बतलाना आवश्यक है कि उसे रूकना है या प्रतिबन्धित गति से आगे बढ़ना है तो उसे निम्नलिखित सिगनल दिखाये जायेंगे और, जहां निर्धारित किया गया है, पटाखों का प्रयोग किया जायेगा, दोहरी लाइन होने से यह सिगनल उस दिशा में जिस ओर से गाड़ी आती है और इकहरी लाइन पर दोनों ओर दिखाये जायेंगे अर्थात्
- (क) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या उससे कम समय तक रहने की सम्भावना है तो बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 600 मीटर की दूरी और मीटर गेज लाइन और नैरो गेज लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर एक रोक पताका (बैनर फ्लैग) लगाई जाएगी तथा बड़ी लाइन पर 1200 मीटर दूरी पर और मीटर गेज लाइन और नैरो गेज लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर, तीन पटाखे, जो एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर होंगे, रखे जाएंगे। इसके अतिरिक्त रोक (स्टाप) हाथ सिगनल, अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर, रोक पताका (बैंकर फ्लैग) के पास, और तीन पटाखों से 45 मीटर की दूरी पर, दिखाए जायेंगे, अवरोध के स्थान : पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हाथ सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाये तो वह ड्राइवर को “आगे बढ़ो” हाथ सिगनल दिखायेगा ताकि ड्राइवर सामान्य गति से आगे जा सके।
- (ख) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक लगे रहने की संभावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक रोक संकेतक (स्टाप इंडिकेटर) लगाया जाएगा और बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर गेज लाइन तथा नैरो गेज लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर सर्तकता संकेतक (काशन इंडिकेटर) लगाया जायेगा। इसके अतिरिक्त, जिस स्थान से ड्राइवर सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहां समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडिकेटर) लगाए जाएंगे।
- (ग) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी और फिर कम से कम 800 मीटर की दूरी पर सतर्कता से “आगे बढ़ो” हाथ सिगनल दिखाये जायेंगे। जहां आवश्यक है वहां 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेश द्वारा, रेल सेवक गाड़ी को हाथ सिगनल दिखाता रहेगा। और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाये तो वह ड्राइवर को “आगे बढ़ो” हाथ सिगनल दिखायेगा ताकि ड्राइवर सामान्य गति से आगे जा सके।
- (घ) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध एक दिन या उससे कम समय तक रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक गति संकेतक (स्पीड इंडिकेटर) लगाया जाएगा और फिर अवरोध के स्थान से कम से कम 800 मीटर की दूरी पर एक सतर्कता (काशन इंडिकेटर) लगाया जायेगा। इसके अतिरिक्त, जिस स्थान में से ड्राइवर सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहां समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडिकेटर) लगाए जाएंगे।

(2) अवरोध का स्थान स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर—

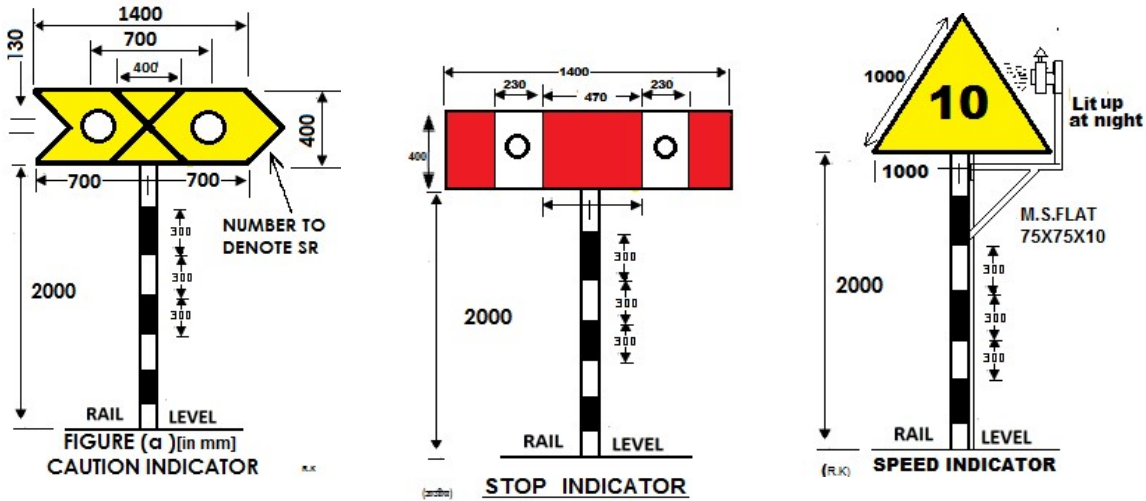
- (क) यदि कांटों को सेट करके और जकड़ कर या हस्त नियंत्रित रोक (स्टाप) सिगनल/सिगनलों को “आन” रखकर अवरुद्ध लाइन को अलग कर दिया गया है तो उपनियम (1) के उपबंधों से छूट दी जा सकती है, और
- (ख) उन दशाओं के सिवाय, जिनमें ड्राइवर को पिछले स्टेशन पर अवरोध और उनके विवरण को सूची देते हुए सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) दिया गया है, किसी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक “आफ” नहीं किए जायेंगे जब तक कि गाड़ी को प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल पर रोक नहीं दिया जाता।
- (3) यदि कार्यस्थल स्वचालित (आटोमैटिक) सिगनल क्षेत्र में स्थित है, और यदि अवरोध का स्थान एवं संबंधित सिगनल सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश नियंत्रित करने वाले स्वचल (आटोमैटिक) सिगनल के बीच की दूरी बड़ी लाइन पर 1200 मीटर से कम और मीटर लाइन पर 800 मीटर से कम है, और बशर्ते कि सुनिश्चित कर लिया गया है कि स्वचल (आटोमैटिक) सिगनल “आन” 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 (ख) में उल्लिखित सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडीकेटर) हटाया जा सकता है।
- (4) उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (घ) में उल्लिखित संकेतक (कॉशन इंडीकेटर्स) के आकार और शकल को विशेषअनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

स.नि. 15.09.01—

- (क) जब कभी अवरोध—स्थल पर 300 मीटर से अधिक ढाल (उतराई) से होकर आना पड़ता है तो वहां बड़ी लाइन में उपनियम 15.09(1)(क) में संदर्भित पटाखें 1200 मीटर के बदले 1400 मीटर पर रखे जाएंगे तथा उपनियम 15.09.1(ख) में संदर्भित सावधानता सूचक अवरोध—स्थल से 1200 मीटर की दूरी पर लगाये जायेगा। ऐसे मामले में उपनियम 15.09(1)(ग) से संदर्भित “सावधानी” से गमन, हाथ सिगनल तथा उपनियम 15.09(1)(घ) में यह संदर्भित सावधानता सूचक अवरोध स्थल से 800 मीटर के बदले 1200 मीटर की दूरी पर लगाये जायेंगे।
- (ख) समानता बनाए रखने के लिए सभी बीजी मामलों में 1200 मीटर की दूरी पर सावधानी सूचना लगवाने की व्यवस्था की जाए। प्रथम प्रतिबंधित क्षेत्र में 30 मीटर की दूरी पर पहला गति सूचकांक लगाना चाहिए। उपनियम 15.09(1)(क) में संदर्भित मामलों में यदि लाइन के बाह्यतम हाथ सिगनल वाले का दृश्य कम से कम 800 मीटर आगे स्पष्ट न दिखता हो तो आगे की ओर किसी आने वाली गाड़ी के चालक को उसे पर्याप्त दृष्टिगत दूरी से मुख्य हाथ सिगनल वाले के निकट गाड़ी रोकने के लिए ‘रूकों’ हाथ सिगनल की पुनरावृत्ति द्वारा अनुमति देने और इस प्रकार पटाखों के विस्फोट के अवसरों में कमी लाने के लिए आवश्यकतानुसार अतिरिक्त हाथ सिगनल वालों को नियुक्ति किया जाये।

स.नि. 15.09.02 — उपनियम 15.09(1) (ख) व (घ) में संदर्भित विभिन्न संकेतक तथा लाइन पर प्रयोग निम्नांकित द्वारा शासित होगा:—

- (क) **सर्तकता बोर्ड :-** यह चित्र (क) में दिखाए विवरण के अनुसार होगा और इनमें 1.40 मी. चौड़ा तथा 0.40 मी. गहरा क्षैतिज बोर्ड, बायीं ओर मछली की पूंछ जैसी एवं दाहिनी ओर नुकीला, पीला व काला रंगा हुआ और 0.4 मी. ऊँची काली व सफेद धारियों के परिवर्तन से रंगे हुए खड़े स्तम्भ में बोर्ड का निचला सिरा रेल से 2.0 मी० की ऊँचाई पर रखते हुए लगाया जाएगा। यह संकेतक स्थायी तथा अस्थायी दोनों प्रतिबंधों के लिए लगाया जाएगा। जब अस्थायी प्रतिबंध के लिए प्रयोग होगा तो यह क्षैतिज रूप से व्यवस्थित दो पीली रोशनी प्रदर्शित करेगा, स्थायी प्रतिबंध के लिए कोई रोशनी प्रदर्शित करना आवश्यक नहीं है।



- (ख) **गति संकेतक:-** यह चित्र (ख) में दिखाये गए विवरण के अनुसार होगा तथा इसमें समान त्रिभुजाकार बोर्ड होगा जिसमें 1.0 मी० किनारों के साथ तथा गति सूचक 0.30 मी० ऊँचा होगा जिस पर वह गति निर्धारित होगी जिसके अनुसार गाड़ी चलेगी। काली व सफेद धारियों के परिवर्तन से रंगे हुए खड़े स्तम्भ में रेल-तल से ऊपर 2.0 मी० की ऊँचाई पर बोर्ड का निचला सिरा स्थिर करते हुए लगाया जायेगा। यह संकेतक स्थायी तथा अस्थायी दोनों प्रतिबंधों के लिए लगाया जायेगा और चित्र में दिखाये गए के अनुसार इसके सामने हाथ सिगनल द्वारा रात में (केवल अस्थायी प्रतिबंध के लिए) यह प्रकाशित होगा। जैसा कि चित्र में ऊपर दिखाया गया है !

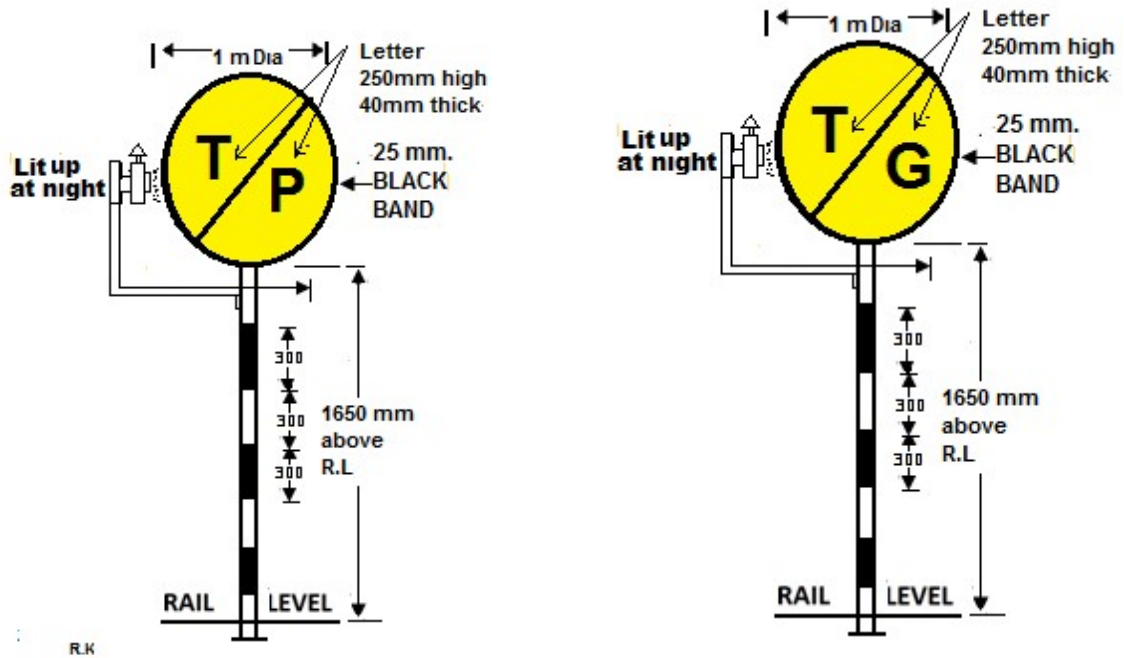
चित्र उपर दिए गए हैं

- (ग) **रोक संकेतक** यह चित्र : ऊपर चित्र है ! (ग) के विवरण के अनुसार होगा और इसमें 1.40 मी० चौड़ा तथा 0.40 मी० गहरा तथा लाल व सफेद रंगी खड़ी धारियों वाला होगा। 0.40 मी० ऊँची सफेद व काली धारियों में परिवर्तन से ये खड़े स्तम्भ में रेल तल से 2.0 से.मी. की ऊँचाई पर बोर्ड का निचला सिरा रखते हुए यह लगाया जाएगा। यह संकेतक रात में क्षैतिज रूप में व्यवस्थित दो लाल रोशनी प्रदर्शित करेगा।

रोक संकेतक पार करने पर यदि गाड़ी को प्रतिबन्धित गति से गमन करने की अनुमति दी गई तो जांच के बाद गाड़ी को हाथ सिगनल दिखाने के लिए कि गाड़ी को कोई खतरा नहीं है एक सिगनल वाले को नियुक्त किया जायेगा। जैसे ही गाड़ी रुकेगी सिगनल वाला प्रतिबंध पुस्तिका (रुको आदेशों) में चालक का हस्ताक्षर ले लेगा और उसके बाद हरा हाथ सिगनल दिखाते हुए गाड़ी को गमन करने की अनुमति देगा। सिगनल वाले के द्वारा प्रतिबंध पुस्तिकाओं के अनुपालन के लिए इंजीनियरिंग के रुको आदेश फार्म इ० डी० 39 (अप गाड़ियों के लिए) और इ० डी० 40 (डाउन गाड़ियों के लिए) का उपयोग किया जायेगा जो सिगनल मैन के पास रहता है !

(घ) समाप्ति संकेतकः—

- (i) यह संकेतक चित्र (घ) (i) एवं चित्र (ii) में दिया गया है। इसमें 100 मीटर व्यास वाला डिस्क, जिस पर अंग्रेजी में टी/जी तथा टी/पी. अक्षर काले रंग से लिखा होगा। यह बोर्ड एक सम्वत् पोस्ट पर जो 0.33 मी. ऊँचे सफेद तथा काली पट्टियों से रंगा होगा तथा बोर्ड का केन्द्र रेल की सतह से 2.15 मीटर ऊँचा होगा।
- (ii) यह समाप्ति संकेतक जिस पर टी/पी. अक्षर लिखा होगा उस खंड पर चलने वाली सबसे लम्बी यात्री गाड़ी के बराबर प्रतिबंधित क्षेत्र के बाद की दूरी पर लगाया जाएगा। इसी प्रकार इस खंड पर चलने वाली सबसे लम्बी माल गाड़ी के दूरी के बराबर प्रतिबंधित क्षेत्र के बाद की दूरी पर इसे लगाया जाएगा। इसी प्रकार बड़ी लाइनों के खंड में यह दूरी टी/पी. बोर्ड पर 550 मीटर एवं टी/जी. बोर्ड पर 700 मी. जब तक अन्यथा अधिसूचित न हो, होगी। यह बोर्ड ड्राइवर को यह संकेत करता है कि नीचे दिए नियम (iv) के अतिरिक्त, इस बिन्दु से गाड़ी अपनी सामान्य गति पर चलाई जा सकती है।



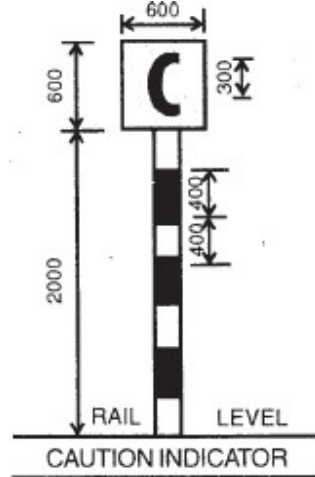
- (iii) समाप्ति संकेतक जो अस्थायी प्रतिबंध के लिए दिया गया है उसे रात को हाथ सिगनल बत्ती द्वारा प्रकाशित किया जाए।
- (iv) ई. एम. यू. गाड़ियों द्वारा गतिप्रतिबंधित क्षेत्र को पार करने के बाद, गार्ड इस नियम 4.51. 01(13) में उल्लिखित नियम के अनुसार घंटी-कोड (बेल कोड) सिगनल मोटरमैन को गति पकड़ने के लिए देगा।

(ड.) संवेदनशील स्थानों में सावधानी एवं समाप्ति संकेतकः—

- (i) ऐसे पुलों के पास जहां मानसून के दौरान, जल-स्तर खतरे के चिन्ह को छू सकता है और जहां मानसून के मौसम के दौरान अचानक खतरा उत्पन्न हो सकता है, एक विशेष प्रकार के बोर्ड जैसा कि चित्र (ड.) में दर्शाया गया है। बोर्ड लगाया जाएगा ताकि ड्राइवर का ध्यानाकर्षण हो सके ऐसे स्थानों में विशेष अतिरिक्त सावधानी की आवश्यकता है। ये बोर्ड 0.6 वर्ग मीटर के पीले रंग में रंगे जिन पर 0.3 मीटर आकार को 'सी' अक्षर काले रंग से लिखा होता है और जो एक लम्बवत पोस्ट जिस पर 0.4 मी. लम्बी काली सफेद धारियों बनी होती है तथा जिनका सिरा रेल सतह से

2.0 मी. ऊँचा होता है, ऐसे बोर्ड संवेदनशील पुल के आरम्भ होने के 1200 मीटर दूरी पर निर्दिष्ट बिंदु पर लगा होता है।

- (ii) सावधानी बोर्ड की भाँति ही विवरण किन्तु सी अक्षर के स्थान पर टी होगा यह संवेदनशील पुल से उतनी दूरी पर समाप्ति बोर्ड लगा होगा कि जितनी उस खंड से गुजरने वाली सबसे लम्बी गाड़ी की लम्बाई है।
- (iii) जहां पर सी तथा "टी" बोर्ड की दूरी 1.6 कि.मी. से अधिक होगी वहां 800 मीटर की दूरी पर कई "सी" बोर्ड की कतारें होगी ताकि ड्राइवर को यह याद रहे कि संवेदनशील दूरी अब तक पूरी समाप्त नहीं हुई है।
- (iv) एकल लाइन खंडों में प्रथम एवं अंतिम सी तथा "टी" एक ही बोर्ड के दोनों ओर रंगे जाएं ताकि अलग से "टी" बोर्ड की आवश्यकता न पड़े तथा यदि मध्यवर्ती बोर्ड कोई हो तो उसके दोनों ओर "सी" लिखा जाए।
- (v) ये दोनों विशेषसावधानी एवं समाप्ति बोर्ड केवल मानसून के दौरान लगाए एवं अनुरक्षित किए जाएं और रात को इन्हें प्रकाशित करने की कोई आवश्यकता नहीं है।
- (vi) जब ड्राइवर दिन को या रात को "सी" बोर्ड को पार करता है तब उसे विशेषरूप से सतर्क रहना चाहिए एवं इस बात के लिए तैयार रहना चाहिए कि किसी भी क्षण गाड़ी की रफ्तार कम की जा सकती या रोकी जा सकती है, चाहे किसी स्थानीय पहरेदार, गश्तीवाला अथवा गैंगमैन द्वारा खतरे का सिगनल मिलने पर अथवा वह स्वयं यदि रेलपथ पर किसी खतरे को देखता है तो गाड़ी को रोक सके जब ऐसी कोई प्रतिकूल सूचना न मिले तो ड्राइवर "टी" बोर्ड को पार करने के बाद अपनी सामान्य गति पुनः आरम्भ कर सकता है।



सावधानी संकेतक

(च) सावधानी संकेतक उपरी शीर्ष के ऊपर कभी भी नहीं टांगना चाहिए बल्कि जिस लाइन पर आवाजाही नहीं हो उस लाइन पर चारों तरफ से बिना किसी बाधा के पर्याप्त दूरी पर अलग से एक खंभा लगाकर उस पर यह बोर्ड टांगना चाहिए।

स.नि. 15.09.03— स्थायी गति अवरोधः—

- (क) लम्बी अवधि तक जारी रहने वाले स्थायी गति प्रतिबंध जिसे शीघ्र हटाए जाने की सम्भावना न हो, को स्थायी प्रतिबंध के रूप में परिभाषित किया जाता है तथा उन्हें चालू समय-सारणी में अधिसूचित किया जाए। अर्धस्थायी प्रतिबंध तथापि जो सीमित अवधि के हैं परन्तु जिन्हें कार्यपारित समय सारणी के अनुसार पूर्ण अवधि तक के लिए बढ़ाए जा सकते हैं उन्हें भी इसमें

अधिसूचित किया जाए। स्थायी प्रतिबंध से संबंधित नियम अर्धस्थायी प्रतिबंधों पर भी समान रूप से लागू होंगे।

- (ख) समय-सारणी के प्रचलन की अवधि में स्थायी प्रतिबंधों की सूची में किसी भी प्रकार का सम्बर्द्धन या परिवर्तन पाक्षिक राजपत्र द्वारा अधिसूचित किया जाएगा।
- (ग) सभी ड्राइवर स्थायी प्रतिबंध की अद्यतन सूची प्राप्त कर ले और अति सावधानी पूर्वक उसका अनुपालन करें। संकेतकों को रात में जलाने की आवश्यकता नहीं है। ड्राइवरों को ऐसे सभी प्रतिबंध, सावधानी, गति, रूकना एवं समाप्ति संकेतकों के स्थानों का संकेत देने के लिए तथा इनका स0 नियम 15.09.02 में दिए गए तरीके के अनुसार संकेत देने की व्यवस्था होगी।
- (घ) जहां पूरे खंड पर स्थायी प्रतिबंध लागू होती है उदाहरणार्थ जैसे अतर्पाशात खंड के सम्मुख काँटा के ऊपर 15 कि०मी०/प्रतिघंटा गति प्रतिबंध हो अथवा जहां इस विषय पर निश्चित नियम हो, वहां कोई संकेतक की आवश्यकता नहीं है।

स.नि. 15.09.04—

- (क) रोक झंडी को पार नहीं किया जाएगा जब तक कि वह हटा नहीं दी जाती।
- (ख) आपात काल में जब रोक झंडी समय पर प्राप्त नहीं हो तो एक हाथ सिगनल उसी दूरी पर दिखाया जाएगा जहाँ कि नियम 15.09 के अनुसार रोक झंडी दिखाई जाती।

स.नि. 15.09.05— अस्थायी इंजीनियरी संकेतक रात में प्रकाशित रहेगा या तो हाथ सिगनल लैंप लगाया जाए या प्रकाशित बिंदु/देदीप्यमान टेप लगाया जाए।

15.10. गाड़ियों की सुरक्षा में सहायता:— रेलपथ या निर्माण कार्य पर नियुक्त प्रत्येक रेल कर्मचारी, गाड़ी के गार्ड अथवा चालक की मांग पर गाड़ी की सुरक्षा के लिए सहायता करेगा।

15.11. प्रत्येक गैंग का गैंगमेट:— हर रेल पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि उसके जिम्मे रहने वाली पूरी लाइन पर काम करने वाले हर गैंग में एक सक्षम गैंगमेट हैं।

15.12. सिगनलों की जानकारी और गैंग का साज-सामान:— प्रत्येक रेलपथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि —

(क) उसके अधीन काम करने वाले प्रत्येक गैंगमेन और गैंगमेट को हैंड सिगनलों और पटाखा सिगनलों की सही-सही जानकारी है, तथा

(ख) उसके जिम्मे रहने वाली पूरी लाइन पर काम करने वाले प्रत्येक गैंग को, विशेषअनुदेशों द्वारा निर्धारित अन्य औजारों या उपकरणों के अतिरिक्त, एक रेलपथ गेज, दो जोड़ी झंडी सिगनल, दो हैंड सिगनल बत्तियां और बारह पटाखे दिए गए हैं।

सं. नि. 15.12.01— प्रत्येक गैंग के उपस्कर में निम्नांकित भी शामिल रहेगा:—

- (i) रेलपथ के आर पार खड़ा करने के लिए डंडों सहित दो बैनर पलैंग।
- (ii) स्पिरिट लेबेल सहित एक लेबेल बोर्ड।
- (iii) अपेक्षित आकार प्रकार के स्पैनर।

सं. नि. 15.12.02— किसी रेलपथ निरीक्षक के अधीन नियुक्त प्रत्येक चाबीवाले को आपात स्थिति में रेलपथ की सुरक्षा के लिए नियमों का सम्यक ज्ञान रखना होगा और उसे निम्नांकित उपस्कर दिए जायेंगे:—

- (i) अपेक्षित आकार प्रकार के रैंच और हथौड़ा।
- (ii) एच. एस. फ्लैग (2 लाल और 1 हरा)।
- (iii) पटाखें—8 (एक से अधिक लाइनों के अनुकूल वृद्धि की जाय)
- (iv) एच. एस. बत्तियाँ—2 (गैंग सीमा पर किसी लम्बी सुरंग के होने की स्थिति में)

15.13. गेजों, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण:—

(1) प्रत्येक रेलपथ या निर्माण—कार्य निरीक्षक प्रत्येक मास में कम से कम एक बार नियम 15.12 के खण्ड (ख) के अनुसार गैंगों को दिए गए रेल—पथ गेजों, झंडियों, सिगनल बत्तियों, पटाखों, औजारों और उपकरणों का निरीक्षण करेगा और यह अभिनिश्चित करेगा कि उपरोक्त सामान पूरी और अच्छी हालत में है।

(2) वह यह भी देखेगा कि यदि कोई सामान खराब है या खो गई हैं तो उसके बदले दूसरी दे दी जाए।

15.14. लाइन की संरक्षा के लिए गैंगमेट की जिम्मेदारी:—

प्रत्येक गैंगमेट:—

(क) यह देखेगा कि उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइन गाड़ियों के आने जाने के लिए सुरक्षित है।

(ख) यह देखेगा कि नियम 15.12 के खण्ड (ख) के अधीन उसे दिए गए सिगनल सही हालत में है और तुरंत प्रयोग के लिए तैयार है।

(ग) यह देखेगा कि उसके गैंग के प्रत्येक व्यक्ति को हैंड सिगनलों और पटाखा सिगनलों की ठीक—ठाक जानकारी है,

(घ) अपने जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर या उसके आते के अंदर आदमियों या पशुओं के अतिचार को रोकने का प्रयत्न करेगा तथा,

(ड.) लाइन की मरम्मत करते समय, उसे ऊँचा करने या नीचा करते समय अथवा ऐसा कोई अन्य काम करते समय, जिसके कारण किसी गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए सतर्कता बरतने की आवश्यकता है तो, वह स्वयं मौके पर उपस्थित रहेगा और नियम 15.09 में निर्धारित सतर्कता सिगनल दिखाए जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

15.15 बारूद विस्फोटन:— विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमति के सिवाय, रेल—पथ या निर्माण—कार्य पर काम करने वाला कोई भी रेल सेवक रेल लाइन पर या उसके आस—पास बारूद विस्फोटन कार्य नहीं करेगा।

15.16 काँटे या कैचियाँ (कासिंग) लगाना या हटाना:— जब तक कि विशेष अनुदेशों के अधीन ऐसी अनुमति नहीं दे दी गई है। आपात स्थिति के सिवाय, कोई भी रेल सेवक, न तो किसी काँटे या कैची (कासिंग) को लगाएगा और न हटाएगा।

(क) यात्रावाही गाड़ियों के लिए प्रयोग में लाई जाने वाली लाइनों में अपर आयुक्त, रेलवे संरक्षा की पूर्व स्वीकृति के बिना कोई अतिरिक्त प्वाइंट या क्रासिंग नहीं लगाये जायेंगे। प्वाइंट या क्रासिंग लगाये जाने के पश्चात्, जबतक वे समुचित प्राधिकृत यातायात अधिकारी को सुपुर्द न किये जाएं जबतक ऐसे प्वाइंटों पर यातायात की निरापद कार्य प्रणाली के लिए संबंधित इंजीनियरी विभाग का अधिकारी आवश्यक एहतियात बरतने के लिए उत्तरदायी होगा, जिनका कार्य होगा कि वे चालू लाइन में सेट, बोल्ट/क्लैम्प लाकड तथा स्पाइकड, सहायक प्वाइंटस या क्रासिंग की देखरेख करेंगे।

(ख) स्टेशन-सीमा के बाहर चालू लाइन में प्वाइंट और क्रासिंग होने की स्थिति में, जबतक वे औपचारिक रूप से यातायात विभाग को सुपुर्द न कर दिये जाएं, तबतक ऐसे प्वाइंटों पर दिन-रात निगरानी रखने के लिए संबंधित इंजीनियरिंग विभाग का अधिकारी हाथ सिगनल और पटाखों से भलीभाँति सज्जित व्यक्तियों की नियुक्ति की व्यवस्था करेगा। वह दोनों तरफ के ब्लॉक स्टेशनों तथा संबंधित नोटिस देने वाले स्टेशनों के स्टेशन मास्टर्स को भी सूचित करेगा कि उस स्थान पर किस गति से गाड़ियाँ पास करें ताकि तदनुसार वे ड्राइवर को सावधान कर सकें।

(ग) जब सवारी गाड़ियों के उपयोग में न आने वाली लाइनों में प्वाइंट और क्रासिंग लगाना आवश्यक हो, तब मंडल परिचालन प्रबंधक को सूचित करने के पश्चात् मंडल इंजीनियर (सामान्य नियम 15.08 और उस में उल्लिखित नियमों के अनुसार) अपनी ओर से पहल करके ऐसा कर सकता है। उनके लगाये जाने के पश्चात्, जबतक वे किसी समुचित प्राधिकृत यातायात अधिकारी को सुपुर्द न कर दिए जाए तबतक संबंधित इंजीनियरी विभाग का अधिकारी यातायात को सुरक्षित कार्य प्रणाली से संबंधित आवश्यक एहतियात बरतने के लिए उत्तरदायी होगा और प्रयोग में लाई जाने वाली लाइन के लिए प्वाइंट, बोल्ट/क्लैम्प, ताला ठीक से लगाये जायेंगे और कीलों को लगाने की व्यवस्था की जायेगी। इन प्वाइंटों और क्रासिंग को प्रयोग में लाने के लिए रेलवे संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति प्राप्त करने की आवश्यकता नहीं है।

(घ) जब नये प्वाइंट यातायात के लिए प्रयोग में लाये जायें या कोई पुराना सेट हटाया जाए तब निम्नांकित अधिकारी को तार द्वारा सूचित कर दिये जायेंगे:

क्षेत्रीय प्रधान कार्यालय

सी. आर. एस

मुख्य इंजीनियर

मुख्य परिचालन प्रबंधक

मुख्य यांत्रिक इंजीनियर

मुख्य बिजली इंजीनियर

मुख्य सिगनल और दूर संचार इंजीनियर

मण्डल-मुख्यालय

मण्डल रेल प्रबंधक

मण्डल इंजीनियर

सहायक इंजीनियर

मण्डल परिचालन प्रबंधक

मण्डल सिगनल और दूर संचार इंजीनियर

मण्डल यांत्रिक इंजीनियर

मण्डल बिजली इंजीनियर(चल स्टॉक)

मण्डल बिजली इंजीनियर(कर्षण)

@ टी एफ ओ (आर एस)

ड्राइविंग निरीक्षक

प्रत्येक छोर के लोको फोरमैन या शेड फोरमैन

मुख्य नियंत्रक

खण्ड का मण्डल यातायात निरीक्षक

टिप्पणी

“ विद्युतीकृत खण्डों के होने पर ही सूचित किया जाए

“ जब प्वाइंट यात्री गाड़ियों की चालू लाइन पर हो तभी सी.आर.एस को संबोधन पत्र में शामिल करने की आवश्यकता है।

(ड.) इस प्रकार के तारों के पता के लिए कूट संक्षेप एक्स, जेड, सी सहायक नियम 15.16.01 के अनुसार और संबंधित स्टेशन के कूट आद्यक्षर रहेंगे।

यदि अन्य अधिकारियों को भी संदेश भेजना आवश्यक हो, तो मानक पता के बाद उनका कूट आद्यक्षर भी जोड़ा जायेगा।

(च) भेजने वाला स्टेशन ठीक पते के लिए और प्राप्त करने वाले स्टेशन ठीक वितरण के लिए उत्तरदायी होंगे।

सं. नि. 15.16.02— किसी चालू लाइन पर गैर-अन्तर्पाशित प्वाइंट के प्रत्येक सेट में अनुमोदित ताला, लगाने का उपकरण और कुंजी लगी रहेगी अन्तर्पाशन के खराब होने के मामले में, सिगनल निरीक्षक यह सुनिश्चित करेगा कि प्रयोग के लिए अन्तर्पाशन प्वाइंटों पर उपयुक्त “पैडलॉक लगाने के उपकरणों की व्यवस्था की गई है।

नोट:— क्लैम्पो और पैडलॉकों के अभिरक्षण के स्टेशन मास्टर उत्तरदायी होगा।

सं. नि. 15.16.03— स्टेशन पर अन्तर्पाशन संस्थापन के लिए निम्नलिखित नियमों का पालन किया जाए:—

(क) जब किसी स्टेशन के अन्तर्पाशन का काम हाथ में लेना हो, तब मंडल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर, मंडल परिचालन प्रबंधक को समुचित नोटिस देगा और कार्य प्रभारी सिगनल एवं दूर संचार स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना देगा कि वह काम आरम्भ करने वाला है और सहायक नियम 3.15.04 के अनुसार फार्म एस एण्ड टी/डी एन में नोटिस पर स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर प्राप्त करेगा।

(ख) यदि अब तक प्वाइंट यातायात विभाग के सुपुर्द न कर दिये गये हो तो स्टेशन मास्टर और रेल पथ निरीक्षक यातायात को निरापद करने के लिए प्वाइंटों को लॉक रहित एवं लॉक करने तथा सम्मुख कांटे के लॉक, अन्य जुड़नारों एवं संयाजनों को ठीक समायोजित करने के लिए कार्य-प्रभारी सिगनल एवं दूर संचार अधिकारी की यथासम्भव सहायता करेंगे।

(ग) अन्तर्पाशन कार्य प्रारम्भ करने से पूर्व पैडलॉक द्वारा लॉक किये गये सभी प्वाइंट गाड़ियों को चलाने के लिए उसी प्रकार तबतक लॉक किये रहेंगे और पहले की तरह चाभी यातायात या सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा रखी जायेंगी, जबतक अन्तर्पाशन की जांच न कर ली जाय और प्रयोग में न लाई जाएं।

(घ) जब तक अन्तर्पाशन का परीक्षण न कर लिया जाय और प्रयोग में न लाया जाय, तब तक गाड़ियों को पुराने सिगनलों या हस्त सिगनलों से नियंत्रित किया जायेगा।

(ड.) कार्य-प्रभारी सिगनल एवं दूर संचार के अधिकारी तथा उसके लोग अन्तर्पाशन उपस्कर पर काम करने के लिए यातायात कर्मचारियों को अनुदेश देने में यथासम्भव सब प्रकार की सहायता देते रहेंगे।

(च) किसी वर्तमान स्टेशन की सीमा से बाहर उदारणार्थ किसी नये स्टेशन पर जब सिगनलों या अन्तर्पाशन का परीक्षण करना आवश्यक हो जाय, तब सामान्य नियम 15.08 के अन्तर्गत लाइन अवरूद्ध समझी जायेगी और कार्य प्रभारी सिगनल एवं दूर संचार अधिकारी द्वारा आवश्यक रोक सिगनल प्रदर्शित किये जायेंगे।

(छ) जब अन्तर्पाशित संस्थापन प्रयोग में लाये जाएं या वर्तमान संस्थापन प्रयोग के लिये अनुपयुक्त ठहराये जाएं या उनमें बदली की जाय, तब निम्नांकित अधिकारियों को तार द्वारा सूचित कर दिया जायेगा:—

महाप्रबंधक	मंडल रेल प्रबंधक
प्रधान कार्यालय (गार्डनरीच)	मंडल मुख्यालय
प्र आयुक्त, रेलवे संरक्षा	मण्डल अधीक्षक
प्र मुख्य इंजीनियर	मण्डल इंजीनियर
प्र मुख्य परिचालन इंजीनियर	सहायक इंजीनियर
प्र मुख्य सिगनल और दूर संचार इंजीनियर	मण्डल परिचालन अधिकारी
प्र मुख्य यांत्रिक इंजीनियर	मण्डल सुरक्षा अधिकारी
प्र मुख्य बिजली इंजीनियर	मण्डल सिगनल और दूर संचार इंजीनियर
	मण्डल यांत्रिक इंजीनियर
	मण्डल बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक)
	मण्डल बिजली इंजीनियर(कर्षण)
	प्रत्येक छोर का स्टेशन मास्टर
	प्रत्येक छोर के लोको फोरमैन या शेड फारमैन (जैसा भी मामला हो)
	मुख्यालय(गार्डनरीच) मंडल मुख्यालय
	खण्ड का मण्डल यातायात निरीक्षक
	खण्ड का रेलपथ निरीक्षक
	ब्लाक सिगनल निरीक्षक
	“कर्षण शक्ति नियंत्रक
	“कर्षण फोरमैन (चल—स्टॉक)
	मुख्य नियंत्रक

विद्युतीकृत खण्डों के होने पर सूचित किया जाना।

(ज) इस प्रकार के तारों के पता के लिए कूट संक्षेप एक्स, जेड, सी सहायक नियम 15.16.03 और उसके नीचे उन स्टेशनों के कूट आद्यक्षर रहेंगे, जहां पानेवाले का मुख्यालय हो। यदि अन्य अधिकारियों को भी संदेश भेजना आवश्यक हो, तो मानक पते के बाद उनके कूट आद्यक्षर जोड़े जायेंगे।

(झ) भेजने वाला स्टेशन ठीक पते पर भेजने के लिए तथा प्राप्त करने वाले स्टेशन ठीक पते पर वितरण के लिए उत्तरदायी होगा।

रूनि0 15.16.04 — मंडल परिचालन प्रबंधक और नये स्टेशनों एवं साइडिंग के मामले में, मंडल वाणिज्य प्रबंधक की पूर्व अनुमति के बिना किसी भी नये प्वाइंटों, सिगनलों या अन्तर्पाशन की व्यवस्था का भार इंजीनियर/सिगनल एवं दूर संचार विभाग से नहीं लिया जायेगा।

रूनि0 15.16.05 — नए प्वाइंटों, सिगनलों या अन्तर्पाशन व्यवस्था का भार सुपुर्द करने/ग्रहण करने के लिए निम्नलिखित तरीका अपनाई जायेगी:-

(क) ब्लॉक स्टेशनों के रूप में प्रयोग में लाये जाने वाले नये स्टेशनों पर तार या ब्लाक यंत्र लगाये जायेंगे और सामान्य नियम प्रणाली लागू की जायेगी।

(ख) सभी प्वाइंटों में कीलें लगाई रहेगी, जबतक कि वे यातायात विभाग को न सौंप दी जाये। जब इन्हें सौंपा जाना हो, तब मंडल परिचालन प्रबंधक स्टेशन पर जाने के लिये मंडल परिचालन निरीक्षक को प्रतिनियुक्त करेगा, जो संबंधित इंजीनियरी विभाग के अधिकारी के साथ कीलों को हटाने की व्यवस्था करेगा।

(ग) संबंधित स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में सावधानी पूर्वक जांच करने के पश्चात, मंडल परिवहन निरीक्षक इस बात से आश्वस्त होगा कि सभी यातायात सम्बन्धी आवश्यकताओं की पूर्ति कर ली है और प्रत्येक वस्तु व्यवस्थित रूप में है। तब वह निम्नांकित फार्म (ई डी 9.22) में इंजीनियरी/सिगनल एवं दूर संचार विभाग को कार्यों के लिए रसीद देगा।

.....मण्डल के से स्टेशन पर निम्नांकित वस्तुओं को अच्छी स्थिति में पाया, मैं उनके संचालन को समझ गया हूँ।

दिनांक

पदनाम

(घ) जब यह काम कर दिया जायेगा, तब इंजीनियरी/सिगनल एवं दूर संचार विभागों की जिम्मेदारी समाप्त हो जायेगी और स्टेशन मास्टर का उत्तरदायित्व आरम्भ होगा।

(ङ.) प्वाइंट और सिगनलों के संचालन के सम्बन्ध में कर्मचारियों को अनुदेश देने के पश्चात तथा आश्वस्त होने पर कि वे उनकी उपयोग से भलीभांति परिचित हो गए हैं, मंडल परिचालन निरीक्षक उन्हें स्टेशन मास्टर को सुपुर्द करेगा और उसी रूप में उससे एक प्रमाण पत्र प्राप्त कर लेगा, जिसमें उन्होंने पहले इंजीनियरी/सिगनल एवं दूर संचार विभागों को दिया है।

(च) सवारी गाड़ियों द्वारा उपयोग में लाई जाने वाली लाइनों के प्वाइंटों या नये अन्तर्पाशित सिगनलों के मामले में, मंडल परिवहन निरीक्षक तब तक स्टेशन नहीं छोड़ेगा, जब तक वह व्यक्तिगत रूप से यह न देख ले कि पहली गाड़ी सुरक्षित रूप से पास कर गई है और वह इसके सुरक्षित गमन के लिए स्टेशन मास्टर के साथ संयुक्त रूप से उत्तरदायी होगा।

(छ) जब कोई नया स्टेशन या साइडिंग यातायात के लिए चालू की जाय या कोई पुराना स्टेशन या साइडिंग बन्द कर दी जाय, तब निम्नांकित अधिकारियों को तार द्वारा सूचित किया जाए:-

क्षेत्रीय प्रधान कार्यालय

मंडल मुख्यालय

महाप्रबन्धक

मंडल रेल प्रबंधक

प्रत्येक छोर का स्टेशन मास्टर

आयुक्त, रेलवे संरक्षा	मंडल इंजीनियर	प्रत्येक छोर का लोको फोरमैन या शेड फोरमैन (जैसा भी मामला हो)

प्र मुख्य इंजीनियर

प्र मुख्य परिचालन प्रबंधक	मंडल परिचालन प्रबंधक	खंड का मंडल यातायात निरीक्षक

प्र मुख्य वाणिज्य प्रबंधक	मंडल संरक्षा अधिकारी

प्र मुख्य सिगनल एवं संचार इंजीनियर	मंडल वाणिज्य प्रबंधक	खंड का रेलपथ निरीक्षक

प्र मुख्य यांत्रिक इंजीनियर	सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर	ब्लाक सिगनल निरीक्षक

मुख्य बिजली इंजीनियर	मंडल यांत्रिक इंजीनियर	ब्लाक सिगनल निरीक्षक

मुख्य चिकित्सा अधिकारी	सहायक सुरक्षा अधिकारी

मुख्य कार्मिक अधिकारी

मुख्य वित्त सलाहकार एवं

मुख्य लेखा अधिकारी	मंडल बिजली इंजीनियर(चल-स्टॉक) टी एफ ओ (चल-स्टॉक)

मुख्य भंडार नियंत्रक	मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण), टी एफ ओ (कर्षण)

विद्युतीकरण खंड होने पर सूचित किया जाय।

(ज) इस प्रकार के तारों के पता के लिए छूट संक्षेप निम्न होगा:-

एक्स जेड सी- सहायक नियम 15.16.05 के बाद संबंधित स्टेशन का कूट आद्यक्षर । यदि अन्य अधिकारियों को भी संदेश देना अपेक्षित हो, तो मानक पते के बाद उनके कूट आद्यक्षर जोड़े जायेंगे।

(झ) भेजने वाला स्टेशन ठीक पते के लिए तथा प्राप्त करने वाले स्टेशन ठीक वितरण के लिए उत्तरदायी रहेंगे।

सहायक नियम 15.16.06-

(क) जब किसी स्टेशन पर अन्तर्पाशित सिगनलों का नया संस्थापन या वर्तमान अन्तर्पाशन का परिवर्धन या परिवर्तन प्रयोग में लाने के लिए तैयार हो, तब कार्यप्रभारी सिगनल इंजीनियर, मण्डल परिचालन प्रबंधक के साथ विनिर्दिष्ट तिथि को उसे प्रयोग में लाने की व्यवस्था करेगा।

(ख) किसी स्टेशन पर वर्तमान अन्तर्पाशन के नये संस्थापन या परिवर्धन या परिवर्तन के मामले में, कार्य प्रभारी सिगनल इंजीनियर द्वारा न्यूनतम अपेक्षित अवधि के लिए अस्थायी गति-प्रतिबन्ध जैसा आवश्यक समझा जाय, लगाया जायेगा।

(ग) ऐसे मामलों में, जहां आयुक्त, रेलवे संरक्षा ने चालू करने से पूर्व संस्थापन को निरीक्षण करने की इच्छा व्यक्त की हो, वहां लगाया गया अस्थायी सीमा प्रतिबन्ध तब तक नहीं हटाया जाएगा, जब तक आयुक्त, रेलवे संरक्षा, संस्थापन का निरीक्षण न कर ले और उसे पास न कर दें।

(घ) नया अन्तर्पाशित संस्थापन और वर्तमान अन्तर्पाशन में परिवर्तन, कार्य का यथा सम्भव, सहायक परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा उत्तरदायित्व लिया जायेगा।

15.17. खतरे की आशंका होने पर गैंगमेट और गैंगमैन के कर्तव्य:—

यदि कोई गैंगमेट या गैंगमैन यह समझता है कि रेल-पथ या निर्माण-कार्य में किसी खराबी के कारण या असाधारण वर्षा या बाढ़ या किसी अन्य घटना के कारण लाइन के असुरक्षित हो जाने की या किसी गाड़ी के खतरे में पड़ जाने की संभावना है तो वह लाइन की मजबूती सुदृढ़ कर, और गाड़ियों की संरक्षा के लिए, तुरंत व्यवस्था करेगा और आवश्यकतानुसार गाड़ियों को, सर्तकता से आगे बढ़ने या रूकने के लिए निर्धारित सिगनल देगा और शीघ्रातिशीघ्र निकटतम स्टेशन मास्टर तथा रेलपथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक को परिस्थिति की रिपोर्ट देगा।

सहायक नियम 15.17.01—

(क) यदि कोई रेल पटरी बुरी तरह टूट-फूट जाय, तो रेलपथ के प्रभावित भाग से किसी गाड़ी को तबतक पार करने की अनुमति न दी जायेगी, जबतक टूटी-फूटी रेल पटरी बदल न दी जाय या किसी अधिकारी द्वारा जो रेलपथ निरीक्षक से नीचे स्तर का न हो अन्यथा सुरक्षित न बना दी जाय और उसके द्वारा उसके फिट होने का प्रमाण-पत्र न दिया जाय।

(ख) उपनियम (क) के प्रयोजन के लिए, कोई रेल निम्न दशाओं में बुरी तरह टूटी-फूटी समझी जायेगी:—

(i) जब रेल पटरी के ऊपरी भाग में 75 मि०मी० से अधिक (किसी घुमाव की ऊपरी रेल पटरी के होने पर 25 मि०मी०) का अन्तर हो जाय या रेल पटरी के किसी भाग के टूटने के कारण या अलग होकर हिलता हुआ रेल पटरी के छोर के टूटे हुए भाग के कारण होने वाला अन्तर जिससे पहियों के लिए अवलम्ब और मार्गदर्शन का सिलसिला प्रभावित हो।

या

(ii) रेल शीर्ष की एक मीटर की लम्बाई में एक से अधिक स्थान पर टूट-फूट हो।

या

(iii) पहियों के मार्ग में रेल तल 150 मि०मी० से अधिक लम्बाई में टूटा हो या पूर्णतः टूटने की सम्भावना हो।

या

(iv) गर्डर पुल पर, जिस किसी ढंग की टूट-फूट हुई हो।

सहायक नियम 15.17.02—

(क) यदि रेल पटरी की टूट-फूट सहायक नियम 15.17.01 में उल्लिखित स्थिति से कम गम्भीर हो, तो रेल मेट, की मैन गाड़ियों को उस पर से चलने दे सकता है, बशर्ते उनकी गति 20 कि०मी० प्रति घंटे से अधिक न हो, किन्तु यह तभी किया जाय जब विशेष/कील लगी फिस प्लेट्स, यदि उपलब्ध हो, का उपयोग करते हुए, और/या सबसे पास वाले स्लीपरों को हटा कर साथ-साथ मिलाते हुए या टूट-फूट वाले स्थान के नीचे एक अतिरिक्त लकड़ी के स्लीपर/ब्लॉक को लगाते हुए और उससे टूट-फूट के दोनों छोरों को मजबूती से बांधते हुए उक्त प्रयोजन के लिए रेल पटरी को सुरक्षित बना दिया जाय और विधिवत सुनिश्चित कर लिया जाय कि स्लीपर अच्छी तरह पैक किये गये हैं और उचित ढंग से एक सीध में हैं तथा गाड़ियों के गुजरते समय पर्याप्त सहारा देतें हैं।

(ख) जब तक उपनियम (क) उल्लिखित ढंग से रेलपथ सुरक्षित न कर लिया जाय, तबतक किसी गाड़ी को प्रभावित भाग से होकर गुजरने नहीं दिया जायेगा।

सं० नि० 15.17.03—

(क) रेल पटरी की टूट-फूट की सूचना पाने पर चाहे वह गम्भीर किस्म का हो या न हो, स्टेशन मास्टर खंड नियंत्रक, दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर, रेलपथ निरीक्षक और अन्य संबंधित अधिकारियों को तुरन्त सूचित करेगा।

(ख) सहायक नियम 15.17.01 के अनुसार अधिक टूट-फूट की स्थिति में, खंड तबतक अवरुद्ध रहेगा, जब तक संबंधित रेलपथ निरीक्षक द्वारा इसके फिट होने की पुष्टि नहीं की जाती है।

(ग) सहायक नियम 15.17.02 के अनुसार अन्य मामलों में संबंधित स्टेशन मास्टर प्रभावित खंड पर 2 कि०मी० प्रति घंटा की गति प्रतिबन्ध पालन करने एवं इंजीनियरी सिगनलों के अनुसार काम करने के लिए गाड़ियों के ड्राइवर और गार्डों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

सहायक नियम 15.17.04 — यदि किसी कारण से चालू रेलपथ पर 5.5 मी० से कम दूरी की रेल पटरी बन्द करना आवश्यक हो, तो सामान्य नियम 15.09 के अनुसार दिन और रात प्रदर्शित किये जाने वाले निर्धारित सिगनल के साथ इस पर 15 कि०मी० प्रति घंटे का गति प्रतिबन्ध रहेगा।

(ख) लारी, ट्राली और मोटर ट्राली का कार्य संचालन

15.18. ट्राली, लारी और मोटर ट्राली में भेद:—

(1) जिस वाहन को चार व्यक्ति मिलकर लाइन पर से उठा सकते हैं उसे ट्राली समझा जाएगा और उसी प्रकार के किन्तु उससे अधिक भारी वाहन को लारी समझा जाएगा।

(2) जो ट्राली, मोटर द्वारा स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) है वह मोटर ट्राली है।

(3) आपातस्थिति के सिवाय, ट्राली को रेल-पथ या अन्य भारी सामान की ढुलाई के लिए प्रयुक्त नहीं किया जायेगा, और यदि कोई ट्राली इस प्रकार लादी जाती है तो उसे इन नियमों के प्रयोजन के लिए “लारी” समझा जाएगा।

सहायक नियम 15.18.01 — इस रेलवे पर ट्राली, लारी और मोटर ट्राली का वर्गीकरण नीचे दिए गये नियमों के अनुसार होगा:

(क) कोई वाहन, जिसका सीट सहित कुल वजन 220 कि० ग्रा० से अधिक न हो तथा हाथ से चालित हो और चार व्यक्तियों द्वारा रेलपथ से उठा कर नीचे रखा जा सके, उसे ट्राली कहा जायेगा।

(ख) कोई स्वचालित वाहन, जिसका कुल वजन 165 कि०ग्रा० से अधिक न हो और तीन व्यक्तियों द्वारा रेलपथ से उठाकर नीचे रखा जा सके, “उसे लाइट मोटर ट्राली” कहा जायेगा। इंजन चालित ट्राली एवं मोटर से चालित लाइट ट्राली जो इन बातों को पूरा करती हो, इस कोटि के अन्तर्गत आयेगी।

(ग) “मोटर ट्राली” एक स्वचालित वाहन जिसका कुल वजन 165 कि०ग्रा० से अधिक हो या जो तीन व्यक्तियों द्वारा रेलपथ से उठा कर नीचे रखा न जा सके उसे मोटर ट्राली कहा जाएगा।

(घ) कोई “डिप लारी” जिसमें दो अलग-अलग चार पाहियों वाले यूनिट हो और जो वस्तुओं और उपस्कर को ढोने के लिए एक साथ जोड़ कर इकहरी वाहन बनाया जा सके, वह एक लारी के रूप में समझी जायेगी, भले ही वे इकहरी यूनिटों के रूप में या साथ में मिलकर जोड़े के रूप में केवल वही चले।

(ड.) इस रेलवे पर सामान्यतः प्रयोग में लाई जाने वाली “मेटेरियल ट्राली” इस अध्याय में प्रयोग की जानेवाली “लारी” का पर्याय कही जायेगी, बशर्ते केवल वही चलायी जाये और उपर्युक्त (क) में निर्धारित शर्तों को पूरा करती हो तो उसे “ट्राली” समझा जाए।

सहायक नियम 15.18.02 — लाइन पर प्रयोग में लाई जाने वाली प्रत्येक ट्राली या लारी मंडल में पंजीकृत की जायेगी और इस पर पंजीयन संख्या, पदनाम और धारक एवं मंडल जिससे संबंधित हो, के मुख्यालय का कोड नाम इस पर अंकित रहेगा।

15.19. लाल झंडी या बत्ती का दिखाया जाना:— प्रत्येक लारी या ट्राली, जब लाइन पर है, दिन के समय लाल झंडी और रात के समय या धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या सुरंग में, लाल बत्ती दिखाएगी। लाल झंडी या लाल बत्ती उन दिशाओं की ओर दिखाई जाएगी जिधर से गाड़ी आ सकती है।

स0 नि0 15.19.01—

(क) ज्योंही ट्राली, लारी या मोटर ट्राली इन लाइन से हटा दी जाय और यह क्लीयर कर दी जाय, त्योंही लाल झंडी या बत्ती, जैसा भी मामला हो, हटा दी जायेगी, किन्तु ऐसा करने से पूर्व यह सुनिश्चित कर लिया जायेगा कि लाइन सभी अवरोधों से क्लीयर कर दी गई है, जबतक इस प्रकार से क्लीयर न कर दी जाय तबतक झंडी या बत्ती बराबर प्रदर्शित की जाती रहेगी।

(ख) ट्राली, लारी या मोटर ट्राली का प्रभारी व्यक्ति यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि झण्डियों और बत्तियों का अनुरक्षण ठीक प्रकार होता है एवं प्रयोग के लिए तैयार है और बत्तियां हमेशा साफ सुधरी है तथा उनमें पर्याप्त मिटटी का तेल भरा है और जब बत्तियां प्रयोग में लाई जाएं, तब तेज प्रकाश दे।

15.20. ट्राली, लारी या मोटर के साज सामान :— प्रत्येक ट्राली, लारी या मोटर ट्राली, में निम्नलिखित साज सामान होंगे:—

(क) दो हाथ सिगनल बत्तियां,

(ख) दो लाल और दो हरी हाथ सिगनल झंडियां,

(ग) पर्याप्त संख्या में पटाखे,

(घ) एक जंजीर और एक ताला,

(ङ.) रेल के जिस सेक्शन पर ट्राली, लारी या मोटर ट्राली को चलाना है, उस पर लागू कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइमटेबिल) की एक प्रति साथ ही उसके सभी शुद्धि पत्र तथा परिशिष्ट, यदि कोई है,

(च) केवल मोटर ट्राली के लिए एक मोटर हार्न और एक सर्च—लाइट।

(छ) केवल लारी के लिए, दो रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग) और

(ज) अन्य ऐसी वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस बाबत निर्धारित करें।

नोट:— ट्राली, लारी या मोटर ट्राली के प्रभारी (इंचार्ज) अधिकारी के पास निर्धारित साज सामान के अतिरिक्त एक घड़ी भी होगी।

स0 नि0 15.20.01— प्रत्येक ट्राली, लारी या मोटर ट्राली, लाइन पर रखे जाने से पहले उसमें निम्नांकित उपस्कर लगाये जायेंगे:

- (i) दो हाथ सिगनल बत्तियां।
- (ii) तीन लाल और तीन हरी हाथ सिगनल झंडियां।
- (iii) टिन की पेटी में 10 पटाखे।
- (iv) संचालन समय—सारणी की एक प्रति।

- (v) इकहरी लाइन प्रणाली पर सामने और पीछे लाल दिखाने के लिये एक बत्ती (रात में) और दोहरी लाइन प्रणाली में पहुंचने वाली गाड़ियों के सामने लाल और विपरीत दिशा में सफेद।
एक लाल झंडी (दिन में)
बत्ती या झंडी, जैसा भी मामला हो, को स्पष्ट प्रदर्शित करने के प्रयोजन से उसे लगाने के लिए साकेट या अन्य व्यवस्थाओं से युक्त एक डंडा के साथ एक कर्मचारी।
- (vi) केवल मोटर ट्राली के लिए।
एक अच्छे किस्म का शक्तिशाली बिजली टार्च या ठीक काम करती शक्तिशाली हेड लाइट,
एक प्रभावशाली हार्न।
- (vii) केवल लारियों के लिये।
एक गुटका (स्किड) एक लकड़ी का टेक (बेज)।
दो लाल बैनर फ्लैग सामग्री ट्राली का सूचना पुस्तिका (फार्म ए एवं फार्म बी)।
- (viii) तेल कुप्पी और वाहन के लिए अन्य आवश्यक उप साधन और औजार।

स0 नि0 15.20.02— ट्राली, लारी या मोटर ट्राली, जिन्हें रेलपथ-परिवहन वाले क्षेत्र में चलता है, पृथक की जायेगी।

15.21. कारगर ब्रेक:— कोई लारी या ट्राली लाइन पर तब तक नहीं रखी जाएगी, जबतक कि उसमें कारगर ब्रेक नहीं लगे हैं।

स0 नि0 15.21.01— ट्राली/लारी/मोटर ट्राली का प्रभारी व्यक्ति वह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि ब्रेक अच्छी स्थिति में है और प्रत्येक यात्रा के आरम्भ में वह उनकी जाँच करेगा।

स0 नि0 15.21.02— जब दो या दो से अधिक ट्राली, लारी या मोटर ट्राली एक दूसरे के पीछे विशेषतः ढलान, मोड़, कटाव आदि पर चलें, तब उनके बीच काफी अन्तर होना चाहिए ताकि सामने वाले वाहन के बिना सम्पर्क में आये ब्रेक लगा कर उन्हें रोका जा सके। ढलान, वाहनों की गति और अन्य स्थानीय शर्तों को ध्यान में रखते हुए विशेषखंडों के लिए यह दूरी मंडल रेल प्रबंधक द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

15.22. लारी या ट्राली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त व्यक्ति ही उसका प्रभारी (इंचार्ज) होगा :—

(1) विशेषअनुदेशों द्वारा इस काम के लिए नियुक्त योग्यता प्राप्त व्यक्ति के सिवाय अन्य कोई व्यक्ति किसी लारी या ट्राली को लाइन पर नहीं रखेगा।

(2) ऐसा योग्यता प्राप्त व्यक्ति लारी या ट्राली के साथ रहेगा और उसके समुचित रक्षा तथा विशेषअनुदेशों के अनुसार उसके प्रयोग के लिए जिम्मेदार होगा।

स0 नि0 15.22.01— कोई ट्राली, लारी चालू लाइन या स्टेशन यार्ड में तब तक प्रयोग में न लाई जायेगी, जबतक मुख्य परिचालन प्रबंधक या मंडल रेल प्रबंधक द्वारा जारी किये गये अनुज्ञापत्र के साथ कोई व्यक्ति और इन नियमों के अनुसार पर्याप्त संख्या में लोग उनके साथ न हो।

स0 नि0 15.22.02— ट्राली, मोटर ट्राली या लारी के काम करने के लिए निम्नांकित शर्तों के अनुसार अनुज्ञापत्र स्वीकृत किये जायेंगे।

(क) ट्राली, मोटर ट्राली या लारी के काम करने के संबंधित अनुज्ञा-पत्र के लिए संबंधित विभिन्न विभागों के अधिकारियों या कर्मचारियों को जहां वे काम करते हैं उस मंडल के मंडल रेल प्रबंधक को आवेदन पत्र देना होगा।

(ख) इस प्रकार का आवेदन पत्र प्राप्त होने पर मंडल रेल प्रबंधक लिखित परीक्षा के लिए या तो स्वयं प्रश्नपत्र देगा या अपने अधीन काम करने वाले किसी सक्षम अधिकारी को ऐसा करने के लिए

प्राधिकृत करेगा। आवेदक लिखित परीक्षा देने के पश्चात मंडल रेल प्रबंधक या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त अधिकारी के समक्ष मौखिक परीक्षा देगा।

(ग) यदि आवेदक लिखित और मौखिक दोनों परीक्षाओं में उत्तीर्ण हो जाता है, तो योग्यता प्रमाणपत्र जारी करने के लिए मामला मंडल रेल प्रबंधक के पास प्रस्तुत किया जायेगा। इस प्रकार जारी किया गया योग्यता (अनुज्ञा-पत्र) प्रमाणपत्र केवल एक वर्ष की अवधि के लिए मान्य होगा।

(घ) अशिक्षित कर्मचारियों के मामले में, लिखित परीक्षा नहीं ली जाएगी, किन्तु मौखिक पूर्णरूपेण छानबीन करके ली जायेगी। सहायक नियम 15.22.03 में दिये गये विवरण के अनुसार ऐसे कर्मचारियों के लिए भी वार्षिक प्रमाण पत्र देना अनिवार्य होगा।

(ङ) क्षेत्रीय प्रधान कार्यालयों में अधिकारियों को ट्राली और मोटर ट्राली का अनुज्ञा-पत्र मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा उसी ढंग से जारी किया जायेगा, जैसा उपर्युक्त उपनियम (क) से (घ) में उल्लिखित है।

(च) इंजीनियरी, बिजली (कर्षण) परिचालन वाणिज्य और सिगनल एवं दूर संचार विभागों के अधिकारी एवं निरीक्षक तथा प्र मुख्य परिचालन प्रबंधक, प्र मुख्य इंजीनियर, प्र मुख्य बिजली इंजीनियर, प्र मुख्य सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर या मंडल रेल प्रबंधक द्वारा विनिर्दिष्ट इस प्रकार के अन्य रेल अधिकारियों को अपने ड्यूटी के दौरान ट्राली/मोटर ट्राली का उपयोग करने की अनुमति दी जाती है।

(छ) लारियों का उपयोग सामान्यतः इंजीनियरी विभाग के कर्मचारियों द्वारा ही किया जाएगा

(ज) ट्राली, लारी और मोटर ट्राली के अनुज्ञापत्र धारकों के लिए विभिन्न खंडों की जिन पर उन्हें अपनी ट्राली, लारी और मोटर ट्राली को परिचालित करना है तो विशेष स्थितियों के विषय में जानना आवश्यक है।

स0 नि0 15.22.03—

(क) प्रतिवर्ष दिसम्बर की समाप्ति से पूर्व, ट्राली, लारी और मोटर ट्राली के अनुज्ञापत्र धारकों को निम्नांकित प्रपत्र में मंडल रेल प्रबंधक के पास प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना होगा :

मैं, (नाम) पदनाम की हैसियत से
..... स्टेशन पर कार्य करते हुए एतद् द्वारा प्रमाणित करता हूँ कि मैं उन सभी खंडों जिन पर मुझे अपनी ट्राली/लारी/मोटर ट्राली उपयोग करना है तथा उससे संबंधित सभी नियमों एवं नियमों में किए गये अद्यतन परिवर्तनों से भी भलीभांति परिचित हूँ उनका अति सावधानी से पालन करूँगा। इन नियमों के अनुपालन में कमी होने पर, मैं अकेले ही उसके लिए उत्तरदायी होऊँगा।

हस्ताक्षर
दिनांक

(ख) मंडल रेल प्रबंधक के कार्यालय में इन प्रमाण पत्रों की सावधानी पूर्वक जाँच की जायेगी। यदि कोई अनुज्ञापत्र धारक इसे समय से प्रस्तुत नहीं करता है, तो जबतक वह प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं करेगा, तब तक के लिए वह अनुज्ञापत्र के उपयोग का अधिकार खो बैठेगा, इसके अलावा इस प्रकार की चूक के लिए अनशासनिक कार्रवाई के लिए भी वह उत्तरदायी होगा।

स0 नि0 15.22.04— पर्यवेक्षण-अधिकारी जब सम्भव हो तब इस बात की जांच करेंगे कि अनुज्ञापत्र धारकों को ट्राली, लारी और मोटर ट्राली के परिचालन से संबंधित नियमों की कितनी जानकारी है।

स0 नि0 15.22.05— किसी अधिकारी या कर्मचारी के एक स्टेशन पर से दूसरे स्टेशन पर स्थानान्तरण की स्थिति में, उसके लिए यह आवश्यक होगा कि वह अपने नये अधिकार क्षेत्र में पड़ने वाले किसी खंड की विशेषस्थितियों से संबंधित सभी नियमों से परिचित हो जाय।

स0 नि0 15.22.06—

(क) ट्राली और मोटर ट्राली विशेषतः रेल कर्मचारियों को ड्यूटी के दौरान यात्रा करने के लिये होती है। फिर भी प्राधिकृत व्यक्ति अति आवश्यक चिकित्सा के इच्छुक व्यक्तियों, रेल कर्मचारियों तथा खंड पर काम करने वाले ठेकेदार के एजेन्टों को भी अपनी ट्राली/मोटर ट्राली पर ले जा सकते हैं।

(ख) सरकारी अधिकारी (गैर-रेलवे) और रेलवे में काम न करने वाले व्यक्तियों को संबंधित विभाग के मंडल अधिकारी, जिसके पास ट्राली हो, अपने विवेक से ट्राली/मोटर ट्राली में यात्रा करने की अनुमति दे सकता है, किन्तु इस प्रकार की ट्राली/मोटर के साथ एक प्राधिकृत व्यक्ति अनिवार्य रूप से रहेगा। यात्रा की यह अनुमति एक तरफ की यात्रा या निर्धारित अवधि के लिये हो सकती है। इस प्रकार के व्यक्तियों को दिए जाने वाला प्राधिकृत व्यक्ति यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होता है कि इस सम्बन्ध में मंडल अधिकारी द्वारा आवश्यक अनुमति दी गई है, किन्तु अपरिहार्य मामलों में, जैसे अत्यावश्यक चिकित्सा सहायता पाने के इच्छुक व्यक्तियों के मामले में, वे अपने विवेक से काम कर सकते हैं बाद में संबंधित मंडल अधिकारी को इस विषय में सूचित कर सकते हैं।

(ग) कोई सरकारी अधिकारी (गैर रेलवे) या रेलवे में काम न करने वाला कोई दूसरा व्यक्ति, जिसे उपर्युक्त उप नियम (ख) के अर्न्तगत उल्लिखित परिस्थितियों में ट्राली या मोटर ट्राली से यात्रा करने की अनुमति दी गई हो, जबतक प्रचलित आदेशों के अर्न्तगत प्र मुख्य वाणिज्य प्रबंधक से विशेष रूप से छूट न दी गई हो, उसे विहित प्रपत्र में मुहर लगा क्षतिपूर्ति बन्ध पत्र देना अपेक्षित होगा।

(घ) लारियां पूर्ण रूप से सामान ढोने के लिए होती हैं और उनपर कोई व्यक्ति सवारी नहीं करेगा। ये इंजीनियरी विभाग के किसी सक्षम अधिकारी जिनके पास सहायक नियम 15.22.01 के अनुसार आवश्यक अनुज्ञा-पत्र हो, के आदेश और सीधे वैयक्तिक पर्यवेक्षण के अर्न्तगत ही काम करेंगे।

(ङ.) किसी ट्राली या मोटर ट्राली पर यात्रा करने वाले व्यक्तियों की अधिकतम संख्या ट्राली के कर्मीदल सहित आठ से अधिक न होगी या किसी खास किस्म की ट्राली के लिए इस प्रकार की कोई अन्य सीमा मुख्य इंजीनियर या मुख्य बिजली इंजीनियर द्वारा विशेष रूप से निर्धारित की जायेगी।

स0 नि0 15.22.07—

(क) किसी ट्राली के प्रभारी अधिकारी इसके सुरक्षित संचालन के लिए हमेशा उत्तरदायी होगा। जब ट्राली पर दो या दो से अधिक सक्षम अधिकारी हो तब यह जिम्मेदारी उस अधिकारी पर हो, जो वस्तुतः उस समय के लिए इसके संचालन का नियंत्रक होगा।

(ख) दोहरी या बहु लाइन खंड पर कार्य करते समय, ट्राली, लारी या मोटर ट्राली का प्रभारी व्यक्ति यह देखने के लिए उत्तरदायी होगा कि समीपवर्ती लाइन का किसी प्रकार उल्लंघन नहीं होता है। कोई मोटर ट्राली या लारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा इस प्रयोजन के लिये ब्लाक की गई या प्राधिकृत लाइन के अलावा अन्य किसी लाइन पर नहीं रखी जायेगी।

(ग) किसी ट्राली, लारी या मोटर ट्राली पर काम करने वाले, प्राधिकृत सभी व्यक्ति कमानी (स्प्रिंग प्वाइंट) वाले स्थान से जहां भी वे हो, तथा उनकी ठीक ढंग से व्यवस्था करने से परिचित रखेंगे।

स0 नि0 15.22.08—

(क) जब किसी मिल, कोयले की खान या अन्य कम्पनी के प्रबन्धक को निर्धारित सीमाओं के अन्तर्गत रेलवे पर किसी ट्राली को चलाने के लिए लाइसेंस मंजूर किया गया हो, तब ट्राली का प्रभारी ट्रालीमैन रेलवे कर्मचारी होगा जो मंडल रेल प्रबंधक द्वारा नियुक्त किया जायेगा और जो चालू सक्षमता प्रमाण पत्र धारक होगा।

(ख) किसी प्राइवेट ट्राली के लिए नियुक्त प्रभारी प्रधान ट्रालीमैन के पास, सामान्य एवं सहायक नियमों की एक प्रतिलिपि तथा लाइन के उस खंड पर, जिसके लिए ट्राली लाइसेंस लागू हो, ट्राली के

संचालन से संबंधित कोई विशेषआदेश हो, तो होने चाहिए और वह संबंधित मंडल रेल प्रबंधक को उसके लिए आश्वस्त करेगा।

(ग) प्रत्येक प्राइवेट ट्राली के लिए एक पास जारी किया जायेगा जो प्रधान ट्रालीमैन के पास रहेगा और स्टेशन मास्टर या रेलवे के किसी अन्य अधिकारी द्वारा मांगने पर दिखाया जायेगा।

15.23. गाड़ी के साथ जोड़ने का निषेध :- कोई लारी या ट्राली किसी गाड़ी के साथ नहीं जोड़ी जाएगी।

स0 नि0 15.23.01— ट्राली या लारियां हमेशा ठेली जायेगी और खींची नहीं जायेगी। उनको ठेलने के लिए पास का उपयोग या किसी अन्य अप्राधिकृत वस्तुओं की सहायता सर्वथा वर्जित है।

स0 नि0 15.23.02—

(क) जबतक मंडल रेल प्रबंधक द्वारा जारी किया गया कोई कार्ड पास न हो, किसी ट्राली, लारी या मोटर ट्राली की किसी गाड़ी में वहन नहीं की जाएगी।

(ख) कोई ट्राली, लारी या मोटर ट्राली गाड़ी के प्रभारी गार्ड की अनुमति के बिना, जो यह निदेश देगा कि यह कहाँ रखी जायेगी, गाड़ी के किसी वाहन में नहीं लादी जायेगी। निरीक्षक या अन्य व्यक्ति जो अपनी ट्राली को गाड़ियों में ले जाना चाहते हों, वे गाड़ी के पहुंचने से बहुत पहले इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को देंगे। स्टेशन मास्टर नियंत्रक को सूचित करेगा यदि बिना ठहराव के मालगाड़ी को रोकना आवश्यक है और दिए गये अनुदेशों के अनुसार काम किया जाएगा।

(ग) जब किसी गाड़ी में जगह हो, तब गार्ड किसी ट्राली/लारी/मोटर ट्राली को लेने से इन्कार नहीं करेगा।

15.24. चलाने का समय :- साधारणतः लारी केवल दिन में और इतने साफ मौसम में चलाई जाएगी कि सिगनल पर्याप्त दूरी से अच्छी तरह देखा जा सके और यह दूरी कभी भी 800 मीटर से कम नहीं होगी।

स0 नि0 15.24.01—

(क) दुर्घटना या अत्यावश्यक स्थितियों को छोड़कर रात में या कुहरा, धूल भरे तूफान या अन्य स्थिति में, जिससे अच्छी तरह दिखाई नहीं देता हो, कोई भी लारी लाइन पर नहीं चलाई जायेगी। यदि ऐसी परिस्थितियों में नितान्त आवश्यकतावश, लारी चलाना ही पड़े, तो पहले लाइन को ब्लॉक कर दिया जायेगा।

(ख) यदि काम करने के दौरान, किसी कारण से दृश्यता कम हो जाय और 800 मीटर से कम दिखाई पड़े, तो जब तक ब्लॉक के अन्तर्गत काम करना सुरक्षित न हो, लारी को तुरन्त हटा लिया जाना चाहिए।

15.25. मोटर ट्राली :- मोटर ट्राली केवल विशेष अनुदेशों के अनुसार ही चलाई जाएगी।

स0 नि0 15.25.01—

(क) मोटर ट्राली विशेष अधिकारियों को सुपुर्द की जाती है या उनकी देखरेख में रखी जाती है, किन्तु उनका उपयोग उन अधिकारियों तक ही प्रतिबन्धित नहीं होता है।

(ख) जिस व्यक्ति को मोटर ट्राली चलाने के लिए अनुज्ञापत्र नहीं दिया गया है, उसे मोटर ट्राली नहीं चलाना चाहिए।

(ग) कोई भी मोटर ट्राली, उसे नियंत्रण करने वाले अधिकारी की अनुमति के बिना और कम से कम दो नियमित कर्मियों के बिना उपयोग में नहीं लाई जायेगी।

स0 नि0 15.25.02—

- (क) किसी मोटर ट्राली पर किसी समय भी आठ लोगों से अधिक न ले जाया जाय।
- (ख) जब मोटर ट्राली चल रही हो, तब कम से कम दो आदमी सदा आगे बैठे रहेंगे।
- (ग) मोटर ट्राली जब समपार पर रेलपथ से अलग हो जाय, तब सहायक नियम 15.26.05 और 15.26.08 का प्रावधान लागू होगा।

स0 नि0 15.25.03— कोई मोटर ट्राली लाइन क्लियर होने पर अथवा किसी गाड़ी किसी हल्के इंजन के पीछे या अन्य मोटर ट्राली के पीछे निम्न प्रकार चलाई जायेगी:—

(क) लाइन क्लियर पर :—

- (i) इकहरी लाइन या दोहरी लाइन पर लाइन क्लियर की स्थिति में चलती हुई मोटर ट्राली सभी सिगनलों के अनुसार चलेगी और आगे बढ़ने के लिए प्राधिकार 'सावधानी आदेशों' आदि से संबंधित सभी पहलुओं से हल्के इंजन के रूप में माना जायेगा फिर भी उप-खंड (ii) के उपबन्धों का पालन करेगा।
- (ii) रात्रि में कोई ट्राली 30 कि०मी० प्रति घंटा से अधिक गति से नहीं चलेगी और खतरे की स्थिति में किसी सिगनल को पार नहीं करेगी। इसके अलावा एक अच्छे प्रकाश वाली हेड लाइट या बढ़िया किस्म का बिजली टार्च प्रयोग किया जायेगा।

(ख) इकहरी या दोहरी लाइन पर किसी गाड़ी या किसी हल्के इंजन या अन्य मोटर ट्राली के पीछे चलने पर :—

- (i) ऐसे मोटर ट्राली को निम्न प्रकार के संचालन की अनुमति केवल दिन के प्रकाश में ही दी जायेगी।
- (ii) उप खण्ड (v) एवं (vi) के उपबन्धों के अनुसार कोई मोटर ट्राली उन सिगनलों के अनुसार चलेगी, जैसे कि गाड़ी या हल्के इंजन या मोटर ट्राली जिसके पीछे वह चल रही है, और अब इस अर्थ में यह गाड़ी का अंतिम यान समझा जायेगा। दूसरे शब्दों में, इसके आगे चलने वाली गाड़ी हल्के इंजन या मोटर ट्राली के लिए गिराए गये सिगनल तबतक पुनः "आन" स्थिति में नहीं जायेंगे, जबतक पीछे चलने वाली मोटर ट्राली उनको पार न कर ले ऐसे मामले में, मोटर ट्राली उसी लाइन पर चलाई जायेगी जिस पर गाड़ी हल्के इंजन या मोटर ट्राली जिसके पीछे वह चल रही है। पहुंच सिगनलों से अंत-पार्श्व समपार फाटकों वाले स्टेशनों पर, जब सड़क यातायात फाटक पर प्रतीक्षा कर रहा हो, तब यदि पीछे चलने वाली मोटर ट्राली गाड़ी के समीप में न रहे, तो सड़क यातायात को पार करने के लिए रिसेप्शन सिगनलों को पुनः "आन" की स्थिति में कर दिया जायेगा। सड़क यातायात निपटाने के बाद मोटर ट्राली को जो भी लाइन क्लियर हो उस पर सिगनल को "आन" स्थिति में ही उसे उस लाइन पर ली जायेगी यदि क्लियर लाइन उपलब्ध न हो, तो पायलटिंग के जरिये मोटर ट्राली को लेने की व्यवस्था की जायेगी।
- (iii) उन स्टेशनों पर, जहां रेल परिपथ से युक्त स्वाचालित रिवर्सर प्रयोग में लाये जाते हों, सिगनल लीवर सामान्य स्थिति में नहीं लायी जायेंगे और पहले वाली गाड़ी, लाइट इंजन या मोटर ट्राली को लेने के लिए मार्ग तक नहीं बदला जाएगा, जब तक कि पीछे चलनेवाली मोटर, ट्राली उसी लाइन पर न ले ली जाय, और मोटर ट्राली के प्रभारी व्यक्ति को विशेषसतर्कता से सिगनलों को "आन" स्थिति में पार करने की अनुमति दी जाय।
- (iv) मोटर ट्राली को किसी गाड़ी, लाइट इंजन या अन्य मोटर ट्राली के पीछे चलने की अनुमति देने से पूर्व, उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर, जहां से उसे प्रस्थान करना हो, आगे वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर से युक्त संदेश भेजकर सूचित करेगा और प्राइवेट नम्बर से युक्त पावती प्राप्त करेगा। इसके पश्चात नीचे दिए फार्म में ट्राली के लिए निम्नांकित लाइन क्लियर प्राधिकार, मोटर ट्राली के प्रभारी अधिकारी को, गाड़ी, लाइट इंजन या मोटर ट्राली के पीछे चलने के प्राधिकार रूप में देगा।

मोटर ट्राली
अनुगामी लाइन क्लियर प्राधिकार

.....स्टेशन

मुहर

.....दिनांक

प्रति,

.....(मोटर ट्राली के प्रभारी अधिकारी का पदनाम) आपको एतद् द्वारा
..... स्टेशन और(स्टेशन) के बीच ब्लाक खण्ड में अपनी मोटर ट्राली ले जाने तथा
.....गाड़ी जो दिनांक को बजे(स्टेशन) से प्रस्थान की, के पीछे
.....(स्टेशन) तक सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने की अनुमति दी जाती है पर पहुंचने पर आप इस
प्राधिकार को स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर दें।

हस्ताक्षर प्राइवेट नम्बर

पदनाम स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

नोट :- (i) दोनों स्टेशन पर गाड़ी-रजिस्टर, स्टेशन डायरी और लाइन क्लियर बही मैं इस आशय की प्रविष्टि लाल स्याही से की जायेगी कि मोटर ट्राली पीछे चल रही है।

(ii) गाड़ी लेने वाले स्टेशन में मोटर ट्राली लाइन पर संकेत-वाक्य बोर्ड ब्लाक यंत्रों पर लगा दिया जायेगा।

आगे वाले स्टेशन से, गाड़ी, लाइट इंजन या आगे चलने वाली मोटर ट्राली के आगमन की रिपोर्ट प्रस्थान- स्टेशन (अर्थात पीछे वाले स्टेशन) को तबतक नहीं भेजी जायेगी, जबतक पीछे चलने वाली मोटर ट्राली भी न पहुंच जाय और पीछे चलने वाली मोटर ट्राली के प्रभारी अधिकारी द्वारा मोटर ट्राली के पीछे चलने "सम्बन्धी प्राधिकार प्राप्त न कर लिया जाय कि पीछे वाले स्टेशन और आगे वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर निम्न फार्म में इस आशय का कि गाड़ी ब्लाक खण्ड से बाहर है का संदेश नहीं भेज देता है। गाड़ी/मोटर ट्राली/लाइट इंजन सं०.....के पीछे चलने वाली की मोटर ट्राली सं०
.....आपकी सं० मेरी सं० पर ठीक हालत में पहुंची
.....और स्टेशनों के बीच खण्ड अब सभी रूकावटों से मुक्त है।

जबतक यह सूचना प्राप्त न हो जाय तबतक किसी गाड़ी/लाइट इंजन/मोटर ट्राली के पीछे किसी मोटर को चलाने की अनुमति देने वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर दूसरी गाड़ी या लाइट इंजन के लिए "लाइन क्लियर" नहीं देगा। विनिमय किए गये सभी संदेशों की प्रतियां स्टेशन डायरी में चिपका दी जायेगी।

(v) जहां तक सम्भव हो, मोटर ट्राली प्रभारी व्यक्ति, उस गाड़ी, लाइट इंजन या मोटर ट्राली, जिसके पीछे वह चल रही हो, के पीछे सुरक्षित दूरी पर नजदीक रखेगा और उनके पहुंचने के पश्चात् आगे के ब्लॉक

स्टेशन पर अधिक से अधिक 10 मिनट में पहुंचने की कोशिश करेगा। फिर भी इंजीनियरी मोटर ट्राली के मामलों में इसमें ढिलाई की जा सकती है, यदि खंड नियंत्रक मोटर ट्राली प्रभारी व्यक्ति की खण्ड को अधिक समय तक अधिकार में रखने की अनुमति देता है और टोकन यंत्रों द्वारा चालित इकहरी लाइन के खण्डों पर ट्राली उपयोक्ता गाड़ी या लाइट इंजन के टोकन को, जिसके पीछे वह चलती है, अनुमोदित डिजाइन के क्लैम्प का उपयोग करते हुए लॉक कर देगा और जब तक वह आगे के स्टेशन पर पहुंच नहीं जाता है, तबतक ब्लॉक यंत्र में टोकन लगाने को रोकने के लिए कुंजी को रख लेगा।

(vi) यदि मोटर ट्राली, गाड़ी लाइट इंजन या मोटर ट्राली जिसके पीछे वह चल रही हो, के पहुंचने के 10 मिनट के अन्दर आगे वाले स्टेशन पर नहीं पहुंच जाती है, तो स्टेशन मास्टर शंटिंग करने या अन्य संचालन के लिए सिगनलों को “आन” की स्थिति में कर सकता है। ऐसी स्थिति में ट्राली का प्रभारी व्यक्ति प्रथम रोक सिगनल पर रुक जायेगा और किसी ट्रालीमैन को आगे (किसी लाल हाथ सिगनल को प्रदर्शित करते हुए) स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन के पास उनसे मोटर ट्राली को आगे जाने देने की व्यवस्था करने के लिए भेजेगा।

(vii) लाइन क्लियर पाने पर जाने वाला मोटर ट्राली के पीछे यदि कोई दूसरी मोटर ट्राली चलती है, तो आगे चलने वाली मोटर ट्राली का सामान्य रूप से आगे बढ़ने के प्राधिकार “अथवा इस आशय का सतर्कता आदेश दिया जायेगा कि दूसरी ट्राली उसके पीछे चल रही है। खण्ड (iv) में निर्धारित अनुवर्ती लाइन क्लियर प्राधिकार उस ट्राली द्वारा वहन किया जायेगा, जो पीछे चल रही हो।

(viii) खण्ड (iv) और खण्ड (v) में निर्धारित शर्तों के अन्तर्गत किसी गाड़ी, लाइट इंजन या दूसरी मोटर ट्राली को दो मोटर ट्रालियां अनुसरण कर सकती है। ऐसे मामले में, आगे चलने वाली ट्राली को इस आशय या सतर्कता आदेश दिया जायेगा कि दूसरी ट्राली उसके पीछे चल रही है और खण्ड (iv) में निर्धारित अनुवर्ती लाइन क्लियर—प्राधिकार अन्तिम मोटर ट्राली द्वारा वहन किया जायेगा ! इस स्टेशन का स्टेशन मास्टर जहां से मोटर ट्रालियों को प्रस्थान करना है, प्राइवेट नम्बर से युक्त अपने संदेश में आगे वाले स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि दो ट्रालियां गाड़ी के पीछे चलेगी और प्राइवेट नम्बर से युक्त उसकी पावती प्राप्त कर लेगा। मोटर ट्रालियों के पहुंचने पर आगे वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर अपने संदेश में पीछे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दोनों ट्रालियों के पहुंचने की सूचना देगा।

(ix) जब कोई मोटर ट्राली (vii) के अनुसार लाइन क्लियर पर दूसरी मोटर ट्राली के पीछे चलती हो या खंड (viii) के अनुसार दो मोटर ट्रालियां, किसी गाड़ी, लाइट इंजन या मोटर ट्राली के पीछे—पीछे चलती हो, तब मोटर ट्रालियां एक दूसरी के करीब रहेगी और साथ—साथ छूटेंगी और साथ—साथ स्टेशन में प्रवेश करेगी। ट्रालियों के प्रभारी अधिकारी सम्मिलित रूप से इस के लिए उत्तरदायी होंगे।

(x) जब दो ट्रालियां एक ही दिशा में साथ—साथ चल रही हो, तब उन्हें एक दूसरे से पर्याप्त दूरी बनाएं रखना होगा, ताकि यदि आगे वाली ट्राली से कोई ट्रालीमैन फिसले या आगे वाली ट्राली को एकाएक रोकना पड़े तो पीछे वाली ट्राली सुरक्षित दूरी पर रोकी जा सके। समतल भूमि या ऊपर चढ़ाई पर दो ट्रालियों के

बीच की दूरी 100 मी० से कम नहीं होनी चाहिए तथा ढाल पर या पीछे से तेज हवा होने पर वह दूरी 200 मी० से कम नहीं होनी चाहिए।

(xi) उस खंडों पर जहां किसी गाड़ी के अलगाव की स्थिति में उसके बहुत बड़े हिस्से के पीछे लुढ़कने का खतरा हो, किसी मोटर ट्राली को ऐसी गाड़ी का अनुसरण नहीं करना चाहिए, जिसमें आगे से पीछे तक निर्वात ब्रेक व्यवस्था न हो, किन्तु किसी लाइट इंजन या केवल किसी ब्रेकयान से युक्त किसी इंजन तथा पीछे जोड़े गये किसी सक्रिय लाइट इंजन से युक्त गाड़ी का यह अनुसरण कर सकता है।

(xii) जब कोई मोटर ट्राली किसी स्टेशन पर पहुंच जाय, तब वह स्टेशन मास्टर की सहमति से ही एक लाइन से दूसरी लाइन पर हटाई जा सकती है। यह शंट संचालन द्वारा या मोटर ट्राली को उठाकर दूसरी लाइन पर रखने से किया जा सकता है। यदि ट्राली को उपयोग करने वाला स्टेशन परिसर को छोड़ना चाहता है या लम्बे समय तक ठहरना चाहता है, तो मोटर ट्राली सभी लाइनों से हटा ली जायेगी। पुनः प्रस्थान करने के लिये, स्टेशन मास्टर की पूर्व सहमति के बिना ट्राली को किसी लाइन पर नहीं रखा जायेगा।

(xiii) नीचे उल्लिखित खण्डों पर, अधिक घुमाव और कटाव होने के कारण मोटर ट्रालियां को निम्न क्लियर होने पर भी चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

- (1) मुरी-राँची (2) पोसाइला-महादेवसल
(3) रंगरा-करमपदा (4) बाड़ाजामदा-गुआ

स० नि० 15.25.04—

(क) प्वाइंट और कांसिंग या यार्ड से होकर गुजरते समय किसी मोटर ट्राली की गति किसी भी हालत में 15 कि०मी० प्रति घण्टे से अधिक नहीं होगा।

(ख) जब किसी मोटर ट्राली को लाइन क्लियर या अनुवर्ती लाइन क्लियर प्राधिकार पर किसी स्प्रिंगदार प्वाइंट से होकर गुजरना हो, तब ऐसे प्वाइंटों के सम्बन्ध में अधिसूचित करते हुए एक सतर्कता आदेश मोटर ट्राली के प्रभारी अधिकारी को जारी किया जायेगा और उसको यह सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व होगा कि यदि आवश्यक हो तो प्वाइंट सुरक्षित रखते हुए मोटर ट्राली को ठीक ढंग से ऊपर उठा ले।

(ग) ऐसे खंडों पर, जिनमें रेल परिपथ के बदले एक्सल-काउण्टर लगाये गये हों, ट्राली, मोटर ट्राली, लारी आदि, को जो पृथक नहीं किये गये हों, लाइन क्लियर के अतिरिक्त चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

स० नि० 15.25.05—

(क) इंजीनियरी प्रयोजन के लिए अवरुद्ध एक्स-वाई खंड के भीतर कोई मोटर ट्राली प्रयोग में लाई जा सकती है, बशर्ते कि एक्स स्टेशन के खंड में प्रवेश करने से पूर्व, मोटर ट्राली का प्रभारी अधिकारी एक्स स्टेशन के स्टेशन मास्टर से निम्न पावती प्राप्त कर लेगा:—

“ मैं इस बात से अवगत हूँ कि स्टेशन एक्स और स्टेशन वाई के बीच अवरुद्ध खण्ड में मोटर ट्राली सं० है और मैं प्रमाणित करता हूँ कि इस खण्ड पर मैं तब तक किसी गाड़ी को प्रवेश करने या किसी गाड़ी को आगे बढ़ने का लाइन क्लियर नहीं दूंगा, जबतक इस प्राधिकार को स्वयं लौटाते हुए या स्टेशन वाई पर स्वयं इसे रद्द करते हुए आप मुझे सूचित ना करें कि आपकी मोटर ट्राली ने खण्ड को क्लियर कर दिया है।”

(ख) ट्राली के प्रभारी अधिकारी को प्राधिकार सुपुर्द करने से पूर्व एक्स स्टेशन का स्टेशन मास्टर वाई स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस आशय का संदेश भेजते हुए सूचित करेगा कि वह अवरुद्ध खण्ड में मोटर ट्राली के प्रवेश की अनुमति दे रहा है और प्राइवेट नम्बर से युक्त उससे पावती प्राप्त कर लेगा।

(ग) मोटर ट्राली का प्रभारी अधिकारी तबतक उक्त प्राधिकार को लौटाने या रद्द करने की व्यवस्था नहीं करेगा, तबतक मूल अवरोध रद्द न हो जाय।

स0 नि0 15.25.06— किसी मोटर ट्राली के प्रभारी अधिकारी को कटाव के स्थान पर पहुंचते समय या ऐसे अन्य स्थान पर जहां दूसरी दिशा में आनेवाली ढकेल ट्रालियों के आने से खतरा और अवरोध की आशंका हो या लाइन को पशु पार कर रहे हो तथा लाइनों पर अवरोध आदि हो, तो विशेषसावधानी बरतनी होगी।

स0 नि0 15.25.07—

(क) दो स्टेशनों के बीच किसी मोटर ट्राली का इंजन खराब हो जाने की स्थिति में, मोटर ट्राली को ढकेल कर पास के स्टेशनों पर ले जाया जायेगा, किन्तु इसके अचल होने की स्थिति में इसे लाइन से बिल्कुल हटा दिया जायेगा और “लाइन क्लियर प्राधिकार” खराबी का विवरण देते हुए एक मेंमों के साथ ट्रालीमैन के जरिए समीप वाले स्टेशनों पर भिजवा दिया जायेगा और इस आशय का प्रमाण पत्र भी भेजा जायेगा कि ट्राली लाइन से बिल्कुल हटा दी गई है।

(ख) समीप वाले स्टेशन पर मोटर ट्राली की खराबी और उसके लाइन से हटाने से संबंधित सूचना भेजने के पश्चात् यदि इसे ठीक कर लिया जाय, तो प्रभारी अधिकारी तबतक उसे लाइन पर नहीं रखेगा, जबतक समीप वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मोटर ट्राली के ठीक किए जाने से संबंधित सूचना ट्रालीमैन को भेजकर पुनः नहीं दे दी जाय और दोनों स्टेशनों में से किसी स्टेशन की ओर बढ़ने की अनुमति न ले ली जाय। स्टेशन मास्टर यह संतुष्ट होने के पश्चात् कि ब्लॉक खण्ड में कोई गाड़ी नहीं है, ब्लॉकिंग बैक या ब्लॉकिंग फारवर्ड, जैसा भी मामला हो, करने के पश्चात्, प्रभारी अधिकारी को दोनों स्टेशनों में से किसी स्टेशन की ओर आगे बढ़ने की लिखित अनुमति दे देगा ऐसी अनुमति से वह लाइन विनिर्दिष्ट की जायेगी, जिस पर मोटर ट्राली को चलाता है और इसके, साथ स्टेशन मुहर, विनिमय किये गये संदेश की प्रतियां तथा प्राइवेट नम्बर रहेगा। इस प्रकार की अनुमति स्टेशन मास्टर से प्राप्त करने के पश्चात् प्रभारी अधिकारी विनिर्दिष्ट लाइन से स्टेशन की ओर आगे बढ़ सकता है और जिस स्टेशन की ओर मोटर ट्राली को आगे बढ़ने की अनुमति दी गई हो, यदि वह ठीक लाइन पर पहुंच रही हो, तो उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर आगमन सिगनलों को गिराते हुए उसे लेने की व्यवस्था करेगा। स्टेशन पर मोटर ट्राली आने के बाद प्रभारी अधिकारी उसके ठीक पहुंचने को विधिवत प्रमाणित करते हुए ब्लॉक को रद्द किए जाने के लिए स्टेशन मास्टर को मेंमों सुपुर्द करेगा। स्टेशन मास्टर तब ब्लॉक हटा देगा और सामान्य कार्य प्रणाली पुनः चालू करेगा।

स0 नि0 15.25.08— स्वचालित सिगनल प्रणाली वाले खण्ड पर मोटर ट्राली का चलाया जाना :—

(क) स्वचालित सिगनल प्रणाली खण्ड पर मोटर ट्राली को सामान्यतः दिन के समय में किसी गाड़ी को ही अनुसरण करने की अनुमति दी जायेगी। रात में या आपात-स्थिति में या जब कोई गाड़ी अनुसरण करने के लिए न हो और मोटर ट्राली का चलाया जाना आवश्यक हो, तो संबंधित स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के बीच प्राइवेट नम्बर से युक्त संदेशों के विनिमय द्वारा स्वचालित ब्लॉक प्रणाली हटा दी जायेगी। प्राइवेट नम्बर से युक्त अगले स्टेशन से “लाइन क्लियर” प्राप्त करने के पश्चात् प्रपत्र (3बी)/टी 369 में एक प्राधिकार ड्राइवर को जारी किया जायेगा। अगले स्टेशन से प्राइवेट नम्बर से युक्त मोटर ट्राली के पहुंचने की रिपोर्ट प्राप्त करने पर ही संबंधित स्टेशनों के बीच स्वचालित ब्लॉक प्रणाली पर गाड़ियों का संचालन पुनः चालू किया जायेगा।

(ख) जब मोटर ट्राली किसी गाड़ी/लाइट इंजन का अनुसरण करेगी, तब निम्नांकित शर्तों का पालन किया जाएगा।

- (i) मोटर ट्राली आवश्यक ट्राली परमिट धारक अधिकारी के चार्ज में रहेगा। इस पर पर्याप्त संख्या में ट्रालीमैन रहेंगे, ताकि आवश्यकता पड़ने पर इसको लाइन से उठा

कर हटाया जा सके।

- (ii) मोटर ट्राली किसी गाड़ी या लाइट इंजन के सीधे पीछे और उपयुक्त अन्तर पर दृष्टिगोचर होती हुई अनुसरण करेगी। यदि ट्राली के प्रभारी अधिकारी के लिए इस नियम का पालन करना संभव न हो, तो ट्राली लाइन से हटा दी जायेगी और वह समीपवर्ती स्टेशन को स्थिति के संबंध में सूचित करने की तुरन्त व्यवस्था करेगा।
- (iii) मोटर ट्राली का प्रभारी अधिकारी, स्वचालित खण्ड के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्रथमतः सूचित किए बिना, कि वह अगले स्टेशन के स्टेशन को कहे कि उस स्टेशन पर मोटर ट्राली के सुरक्षित आगमन पर पुनः सूचित किया जाय, स्वचालित खण्ड में प्रवेश नहीं करेगा। जब तक प्राइवेट नम्बर से युक्त विधिवत अधिप्रमाणित आगमन की रिपोर्ट प्राप्त नहीं हो जाय, तब तक स्वचालित खण्ड में मोटर ट्राली को अनुसरण करने वाली प्रथम गाड़ी को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा।
- (iv) मोटर ट्राली का प्रभारी अधिकारी भी प्वाइंट्स और क्रासिंग पार करते समय सावधान एवं सतर्क रहेगा। संरक्षा के लिए, वह उक्त प्वाइंट्स से पहले रुक जायेगा और उनके ऊपर धीरे-धीरे आगे बढ़ने से पहले उनका व्यवस्थित करना सुनिश्चित करेगा। जहां ट्रॉली के लिए मार्ग व्यवस्थित किया गया हो, वह ट्राली का उठाये जाने की व्यवस्था करेगा और सही लाइन पर रखेगा।

स.नि. 15.25.09— लाइट मोटर ट्रालियां —

लाइट मोटर ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/स्कूटर ट्रॉली को मोटर ट्रॉली के समान माना जाएगा। इसलिए, जो भी नियम मोटर ट्रॉली के कार्य के लिए उपयुक्त हैं, जैसे कि स.नि. 15.25.01 से 15.25.08 में उल्लेख किया गया है, लाइट मोटर ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/स्कूटर ट्रॉली पर वही लागू किया जाएगा तथापि लाइट मोटर ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/स्कूटर ट्रॉली के साथ कम से कम तीन ट्रॉली मैन जायेगा पर किसी भी स्थिति में ट्रॉली मैन सहित कुल व्यक्ति की संख्या छः से अधिक नहीं होगी।

स.नि. 15.25.10— स्वतः चालित निरीक्षण यानः— सुरंग निरीक्षण यानों जैसे विशेष भारी वाहनों का संचलन, जहां आवश्यक हो, जारी किए विशेष अनुदेशों द्वारा शासित होंगे। सभी अन्य मामलों में, ये लाइट इंजनों के तरीके से कार्य करेंगे।

15.26. लाइन पर ट्राली की रक्षाः— ट्राली का योग्यता प्राप्त प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति किसी स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, सभी आने वाली गाड़ियों का पता ठिकाना निश्चित करेगा और यदि लाइन पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं दिखाई देती है तोः—

- (क) इकहरी (सिंगल) लाइन पर दोनों दिशाओं में, या
- (ख) दोहरी (डबल) लाइन पर जिधर से गाड़ी आ सकती है, उस दिशा में वह अपनी ट्राली रक्षा के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित सावधानियों बरतेगा।

स.नि. 15.26.01—

- (क) किसी ट्राली का प्रभारी व्यक्ति सभी परिस्थितियों में इसके प्रयोग और सुरक्षा के लिए उत्तरदायी होगा।
- (ख) किसी ट्राली को लाइन पर रखने से पूर्व, इसका प्रभारी व्यक्ति, इसके अतिरिक्त जहां ऐसा करना अव्यवहार्य हो, इस बात की सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। इस प्रयोजन के लिए वह स्टेशन मास्टर से प्रपत्र ई.डी. 9.15, 9.16 या 9.17 पर जैसा भी मामला हो, विहित प्रमाण पत्र प्राप्त करेगा। इस प्रकार का प्रमाण पत्र वहां अनिवार्य होगा, जहां काफी मोड़ या दुर्गम ढाल हो। ट्राली को लाइन पर रखने तथा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करने के पश्चात, ट्राली का प्रभारी व्यक्ति, यदि यह ब्लाक प्रोटेक्शन के अन्तर्गत नहीं चलाई जा रही हो, इसकी सुरक्षा के लिए सभी आवश्यक एहतियात बरतेगा। जब किसी ट्राली को किसी ब्लाक खंड में चलाना हो, तब उस स्टेशन मास्टर, जो ऐसी ट्राली को चलाने की अनुमति दे, ब्लाक खण्ड के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और उससे पावती प्राप्त कर लेगा।
- (ग) यदि प्रभारी व्यक्ति स्टेशन मास्टर को सूचना नहीं देता है, तो ट्राली और इसके साथ चलने वाले व्यक्ति की सम्पूर्ण जिम्मेदारी प्रभारी व्यक्ति पर होगी।
- (घ) ब्लाक खण्ड को क्लियर करने पर, ढकेल ट्राली का प्रभारी अधिकारी, अपने पहुंचने की सूचना देने के संबंध में, उस तरफ के स्टेशन मास्टर को मेमो सुपुर्द करेगा। स्टेशन मास्टर तुरन्त दूसरी तरफ के स्टेशन को सूचित करेगा और अपनी डायरी में रिकार्ड रखेगा।

स.नि. 15.26.02— जब ट्राली वाहन पर हो तब आगे पीछे दोनों दिशाओं पर हमेशा कड़ी नजर रखी जायेगी।

स.नि. 15.26.03— जब कभी उसी लाइन पर कोई गाड़ी, लाइट इंजन या मोटर ट्राली आती हुई पायी जाय तब पर्याप्त समय पूर्व ट्राली को लाइन से स्पष्टतः दूर हटा दिया जायेगा ताकि सुरक्षा को सुनिश्चित किया जा सके तथा यातायात में होने वाले विलम्ब को दूर किया जा सके।

स.नि. 15.26.04—

- (क) ऐसे स्थानों पर जहां से मोड़ो, सुरंगों, कटावों या अन्य कारणों के कारण आती हुई गाड़ियों को अच्छी तरह न देखा जा सके वहां विशेष सतर्कता बरती जायेगी। स्पष्ट दृष्टि की मुख्य आवश्यकता यह है कि गैर विद्युतीकृत खंड में कम से कम 10 टेलिग्राफ पोस्ट और विद्युतीकृत 16 मास्ट की दूरी पर से इकहरे लाइन कार्य संचालन (सिंगल लाइन वर्किंग) में आगे पीछे दोनों ओर में आगे पीछे दोनों ओर तथा दोहरे लाइन कार्य संचालन (डबल लाइन वर्किंग) की स्थित में उस दिशा में जिधर से गाड़ियों के आने की संभावना है उस ओर हमेशा दिखलाई पड़ेगी।
- (ख) (i) ऐसी स्थानों पर जहां उपरोक्त आवश्यकता की पूर्ति नहीं की जा सकती वहां ट्राली ऐसे स्थान पर रोक दी जायेगी जिसके बाहर निर्धारित दृष्टि दूरी तक दिखाई नहीं देती है। एक ट्रालीमैन को हाथ सिगनलों के साथ, क्रमशः आगे और पीछे से आने

वाली किसी गाड़ी को देखने के लिये वहीं रोक दिया जाएगा तथा दूसरे को हाथ से सिगनल दिखलाने के लिये या किसी गाड़ी को आती हुई पाने की स्थिति में ट्राली को हटाने के लिये आगे भेज दिया जायेगा। दोहरी लाइनों पर, सिर्फ उसी दिशा में नजर रखना आवश्यक होगा जिससे गाड़ियां आ सकती हैं। जहां किसी आदमी को आगे भेज दिया जाता है वहां ट्राली तब तक आगे नहीं बढ़ेगा जब तक आदमी 6 टेलीग्राम पोस्ट (या विद्युतीकृत खंड में 8 मास्ट) दूर नहीं चला गया हो या इतनी दूरी पर नहीं चला गया हो जितनी दूरी की आवश्यकता आती हुई गाड़ी को स्पष्ट रूप से देखने के लिए हो जैसा कि उपरोक्त उप नियम (क) में निर्धारित है, वह ट्राली से पर्याप्त दूरी पर हो। जैसे-जैसे ट्राली आगे बढ़ती है, आगे वाला आदमी उसी गति से आगे बढ़ता रहेगा ताकि अपेक्षित दृश्यता शर्त का पालन किया जा सके। पीछे की ओर नजर रखने वाला आदमी ट्राली का अनुगमन करना प्रारंभ तभी करेगा जब यह लगभग 6 टेलीग्राम पोस्ट (या विद्युतीकृत खंड पर 8 मास्ट) आगे चली गयी हो, वह, उसके बाद उसी गति से पीछे की ओर निरन्तर दृष्टि रखे हुए और अपेक्षित दृश्यता की शर्त को सुनिश्चित रखने के लिये और उससे किसी भी प्रकार का सिगनल प्राप्त करने पर तत्परतापूर्वक कार्रवाई करने के लिए उत्तरदायी होगा। जहां टेढ़े मोड़ों आदि के कारण सिर्फ एक नजर रखने वाले आदमी को प्रतिनियुक्त कर निर्धारित दृश्यता की शर्त का पालन किया जा सकता वहां अन्तर्वर्ती नजर रखने वाले आदमियों को पहले आदमी के द्वारा दिये गये सिगनल को ओर बढ़ाने के लिए प्रतिनियुक्त किया जाएगा।

- (ii) यदि नजर रखने वाला आदमी किसी गाड़ी, लाइट इंजन या मोटर ट्राली को आगे या पीछे की ओर, जैसी भी स्थिति हो, आती हुई देखे तब वह तुरन्त लाल हाथ सिगनल को हिलाते हुए ट्राली की ओर सिगनल देगा। ऐसे सिगनल को प्राप्त करने पर, ट्राली का प्रभारी व्यक्ति ट्राली को तुरन्त रोक देगा और इसको लाइन से पर्याप्त दूर हटा देगा। इन परिस्थितियों में तुरन्त रेलपथ से ट्राली को हटाने के लिए अतिरिक्त ट्रालीमैन/गैंगमल/ खलासी ट्राली पर ले जायेंगे ताकि रेल पथ से ट्राली को दूर हटाकर रखने के लिये निर्धारित न्यूनतम चार अपेक्षित व्यक्ति हमेशा उपलब्ध रहे हों। ट्राली के प्रभारी व्यक्ति का यह उत्तरदायित्व होगा कि इसके कारण अतिरिक्त आदमियों की आवश्यकता का पूर्वानुमान करें और क्षीण दृश्यता वाले ऐसे स्थान को पार (निगोशियेट) करने के पूर्व समुचित व्यवस्था करें।
- (iii) इन परिस्थितियों में, जहां कटावों, सुरंगों, पुलों के कारण ट्राली को हटा कर उसे निकटतम ट्राली के रखने की जगह पर ले जाने के विलम्ब होने की उम्मीद हो, वहां निगरानी रखने वाले आदमी अपरिहार्य रूप से अपने साथ तीन पटाखे ले जायेंगे और किसी गाड़ी या लाइट इंजन के आने पर, ट्राली को हटाने का सिगनल देने के लिए, वे उन्हें रेल पटरी पर रख देंगे। ट्राली को लाइन से पर्याप्त दूरी पर हटाये जाने के बाद ही इन पटाखों को हटाया जाएगा।
- (iv) आगे की ओर निगरानी रखने वाला व्यक्ति, उस स्थान पर पहुंचने के बाद ही रुक सकता है जहां से आगे की लाइन की दृश्यता, उपनियम (क) में निर्धारित दूरी से, कम स्पष्ट नहीं है।
- (v) जब ट्राली खुद ही एक ऐसे स्थान में पहुंच गयी हो जहां से पीछे की दृश्यता उपनियम (क) में निर्धारित दूरी से कम नहीं है, तब तक रोक दी जायेगी जब तक

कि पीछे का निगरानी रखने वाला आदमी इसे पकड़ नहीं लेता (कैचेज अप) और उसे उठा नहीं लिया जाता।

टिप्पणी:- ट्राली के प्रभारी व्यक्तियों विशेष कर मेल/एक्सप्रेस और पैसेंजर गाड़ियों के चलने से भलीभांति परिचित रहेंगे और यथासंभव, जब गाड़ियां आने वाली हो तब क्षीण दृश्यता वाले स्थान (रिचेज) में प्रवेश करने से बचने पर ध्यान देंगे।

स.नि. 15.26.05

समपार जो चौकीदार युक्त या चौकीदार रहित नहीं हों, को पार करते समय ट्राली का प्रभारी व्यक्ति अतिरिक्त रूप से सतर्कता बरतेगा ताकि प्रवेश करने (रनिंग इनर) या यातायात अवरुद्ध किये जाने से बचा जा सके। समपारों पर लाइन से हटायी गई ट्रालियों को इस प्रकार रखा जायेगा कि वे सड़क वाहनों के संचालन में व्यवधान उपस्थित न करें।

स.नि. 15.26.06— एक ही लाइन पर विपरीत दिशाओं में दौड़ती दो ट्रालियों को जब एक दूसरे को पार कर गुजरना हो और यदि इसमें कुछ शंका हो कि किस ट्राली को पहले हटाकर दूसरे के लिये रास्ता देना है तो निम्नलिखित परम्परा का पालन किया जायेगा।

- (क) एक-सी ढालों पर जो 400 में 1 से भी अधिक तीक्ष्ण (स्टीपर) हों तो जो ट्राली ढलान की ओर निम्न मुखी दिशा में जा रही है वह हटाई जायेगी।
- (ख) अन्यथा इकहरे लाइन खंड पर अप दिशा में जाने वाली ट्राली की और दोहरे लाइन खंडों पर यातायात की सामान्य दिशा के विपरीत जानेवाली ट्राली को हटाई जायेगी।

स.नि. 15.26.07

- (क) गाड़ियों के संचालन को प्रभावित किए बिना यदि संभव हो तो ट्रालियों को अन्य खंडों में भी ब्लाक प्रोटेक्शन के अधीन चलाया जा सकता है।
- (ख) गश्त लगाने वाली ट्रालियां सिर्फ लाइन क्लियर पर ही चलायी जायेंगी। ट्राली का प्रभारी व्यक्ति स्वयं ही प्रारम्भिक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर से लाइन क्लियर प्राधिकार लेगा और इसे दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को स्वयं ही देगा। दोनों छोरों के स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से यह देखने के लिए उत्तरदायी होंगे कि लाइन क्लियर प्राधिकार सही और हर तरह से पूरी है।

स.नि. 15.26.08— जब कभी ट्राली को लाइन से किसी गाड़ी को पास करने के लिये या किसी अन्य कारण से हटाया जाता है या तब स्टेशन यार्ड में लाइनों के समीप इसे समानान्तर रखा जायेगा ताकि इसके लुढ़कने और रेल परिपथ को उल्लंघित करने तथा उससे गुजरने वाली गाड़ियों को खतरे में डालने की संभावना से बचा जा सके।

15.27. लाइन पर लारी की रक्षा:—

- (1) जब कभी लदी हुई या खाली लारी को लाइन पर रखने की जरूरत हो तो, गाड़ी—संचालन नियमों के अधीन उस लाइन को, यदि संभव है तो, ब्लाक कर दिया जाएगा किन्तु वह तब जब इससे गाड़ियों के संचालन में बाधा न पड़े।
- (2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, यदि लाइन को इस प्रकार ब्लाक नहीं किया जाता है और खाली अथवा भरी हुई लारी लाइन पर रखी जाती है तो लारी की रक्षा निम्नलिखित रूप में की जाएगी।
 - (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, जिस दिशा से गाड़ियां आ सकती हैं उस दिशा में, आवश्यकतानुसार एक या दो व्यक्ति बड़ी लाइन पर लारी से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन तथा नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल-पथ के आर-पार रोक पताका (बैनर फ्लैग) लिए रहेंगे और एक अन्य व्यक्ति बड़ी लाइन पर कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर तथा नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट तौर पर रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाता रहेगा, अथवा
 - (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, लारी के आगे और पीछे एक या दो व्यक्ति आवश्यकतानुसार बड़ी लाइन पर 600 मीटर की दूरी पर तथा मीटर और नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल-पथ के आर पर रोक पताका (बैनर फ्लैग) लिए रहेंगे तथा एक अन्य व्यक्ति दोनों तरफ बड़ी लाइन पर लारी से कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर तथा मीटर लाइन नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट तौर पर रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाता रहेगा।
- (3) लारी से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर तथा मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर ऐसे आगे या पीछे चलने वाले प्रत्येक व्यक्ति को पटाखे दिए जायेंगे और ज्योंही लारी सामान लादने या उतारने के लिए खड़ी होगी अथवा ज्योंही कोई गाड़ी आती दिखाई देगी, त्योंही वह 10—10 मीटर दूरी मीटर पटाखे रख देगा और रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाता रहेगा।
- (4) ज्योंही लारी आकर रुके या कोई गाड़ी आती हुई दिखाई दे, त्योंही एक या एक से अधिक रोक पताका (बैनर फ्लैग) उठाने वाला व्यक्ति उस पताका को रेल-पथ के आर-पार गाड़ देंगे और रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाते रहेंगे।
- (5) ऐसी सभी दशाओं में जब आगे या पीछे झण्डे लिए हुए व्यक्ति लारी से दिखाई नहीं देते तो उनका सिगनल दोहराने के लिए बीच में अतिरिक्त झंडेवालों को रोक सिगनल और पटाखे हटाने का आदेश नहीं मिलता तब तक उन्हें हटाया नहीं जाएगा।
- (6) जब तक लारी के प्रभारी (इंचार्ज) कर्मचारी से झंडेवालों को रोक सिगनल और पटाखे हटाने का आदेश नहीं मिलता तब तक उन्हें हटाया नहीं जाएगा

स.नि. 15.27.01

- (क) जहां हाथ सिगनल—मैन को आगे या पीछे, जैसी भी स्थिति हो लाइन कम से कम 800 मीटर तक स्पष्ट रूप से दिखाई नहीं पड़ती हो, वहां अतिरिक्त हाथ

सिगनल-मैन को आगे या पीछे, जैसा अपेक्षित हो आती हुई गाड़ी को बार-बार रोक हाथ सिगनल दिखलाने के लिए प्रतिनियुक्त किया जा सकता है जिससे ड्राइवर इतनी पर्याप्त दूरी से देख ले कि वह मुख्य हाथ सिगनल-मैन से पर्याप्त आगे गाड़ी को रोक सके और इस प्रकार पटाखों के फूटने की संभावना को सर्वाधिक कम कर सके।

- (ख) सिवाय, जब ब्लॉक प्रोटेक्शन के अन्तर्गत इसे चलाया जा रहा हो, तब यह सुनिश्चित किया जायेगा कि सिगनल-मैन वालों को उपरोक्त निर्धारित रीति के अनुसार प्रतिनियुक्त किए जाने के बाद भी पर्याप्त संख्या में लोग तत्परता पूर्वक माल को लादने एवं उतारने के लिए तथा गाड़ियों के आने पर उसे हटाने के लिये, लारी के पास रहेंगे।

स.नि. 15.27.02 –

- (क) लाइन को ब्लॉक किया जाए या नहीं, लेकिन जब लारी स्टेशनों के बीच काम कर रही है, तब उपरोक्त निर्धारित रीति के अनुसार उसकी रक्षा की जायेगी।
- (ख) स्टेशन यार्ड में काम करने के समय किसी भी दिशा में बैनर पलैंग को इतनी दूरी पर प्रदर्शित किया जायेगा जिससे सुरक्षा सुनिश्चित हो सके।

स. नि. 15.27.03 लारी की गति 10 कि.मी. प्रति घण्टे से अधिक नहीं होनी चाहिए।

स.नि. 15.27.04 – इंजीनियरिंग विभाग का एक कर्मचारी जो कम से कम रेल पथ मिस्त्री के पद से कम का न हो और सेक्शन में लारी के संचालन में वैध परमिट रखता हो, वह लारी के प्रयोग काल में इसका प्रभारी होगा और जब तक लारी पटरी पर है तब तक तथा जब तक इसे लाइन से स्पष्टता दूर हटाकर सुरक्षित रूप से रख नहीं दिया जाता तब तक वह हमेशा इसके साथ रहेगा।

स.नि. 15.27.05 – स्टेशन खंडों में लारियों का चलाया जाना:-

जब स्टेशन खंड में लारी को चलाने की आवश्यकता हो, तब लारी का प्रभारी कर्मचारी स्टेशन मास्टर से ऐसा करने के लिए लिखित अनुमति प्राप्त करेगा जिसमें उस अवधि जिसके अनुरोध प्राप्त होने पर और यदि लारी के चलने से गाड़ियों के संचालन में कोई बाधा नहीं होती हो, तो स्टेशन मास्टर ऐसे प्रभारी कर्मचारी को विशेष रूप से उल्लिखित उस अवधि में काम करने हेतु प्राधिकृत करते हुए अनुमति देगा और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में समुचित प्रविष्टि कर तथ्य अभिलिखित भी करेगा। प्रभारी कर्मचारी उल्लिखित विशेष समय पर लारी को हटाने के लिए उत्तरदायी होगा। स्टेशन मास्टर, गाड़ी आने की अनुमति देते समय या गाड़ी को आने की अनुमति देते समय या गाड़ी लेने/भेजने या शंटिंग करने के लिये, सिगनल को “आफ” करने का प्राधिकार देते समय अपने को संतुष्ट कर लेगा कि संबंधित लारी के द्वारा लाइन अवरुद्ध नहीं है। इन स्लाइडों पर जो लाइनों के सिगनलों को नियंत्रित करते हैं, जिनपर लारी काम करेगी स्लाइड कॉलरों का प्रयोग किया जाएगा और दोनों छोर के स्विचमैन/केबिनमैन को, प्राइवेट नम्बरों का विनिमय करके लीवर कॉलरों का प्रयोग द्वारा लाइन की रक्षा करने के लिये परामर्श दिया जायेगा।

स. नि. 15.27.06 – ब्लाक खंड पर लारी का संचालन

- (क) स. नि. 15.27.07 के अधीन उल्लिखित नियमों के अनुसार कोई भी लारी सामान्यतः ब्लाक संरक्षा के अधीन चलेगी। यदि ऐसी ब्लाक संरक्षा गाड़ियों को विलम्ब से रूकने का कारण होती है तो लारी का प्रभारी अधिकारी किये जाने वाले काम की अत्यावश्यकता को ध्यान में रखते हुए यह निर्णय करेगा कि लाइन क्लियर लिये बिना ही लाइन पर लारी लगा दी जाये अथवा वह लाइन क्लियर होने की प्रतीक्षा करेगा।
- (ख) उपरोक्त उपनियम (क) में किसी बात के होते हुए भी अपरिवर्तनीय रूप से लारी से ब्लाक संरक्षा के अन्तर्गत तब तक काम लिया जायेगा जब तक कि :-
- (i) आपात स्थिति में इसे रात में धुंध, कुहरे या तूफान में जब स्पष्ट दिखायी नहीं देता हो चलाना आवश्यक हो (कृपया सा.नि. 15.24 और सा.नि. 15.25.01 भी देखें।
- (ii) यह रेल या गार्ड से लदा हो।
- (iii) यह विशेष भारी सामानों से लदा हो जिसे तुरंत उतारा नहीं जा सकता और
- (iv) निम्नांकित खण्डों में इसे चलाने की आवश्यकता हो:-

<u>मंडल</u>	<u>खंड</u>
चक्रधरपुर	(क) महादेवसाल –पोसैता
	(ख) रंगरा- करमपदा
	(ग) बड़ाजामदा- गुआ
राँची	सिली- राँची
राँची	चांडिल –गोंदाबेहर

स.नि. 15.27.07 ब्लाक प्रोटेक्शन के अन्तर्गत स्टेशनों के बीच

गाड़ियों के क्रियाविधि:-

- (क) लारी को लाइन पर कार्य कराने वाले इच्छुक लारी प्रभारी स्टेशन मास्टर को विहित प्रपत्र सं.टी/15/8 – भाग- ए पर संबंधित विवरण देते हुए मांग पत्र देगा तथा समुचित पावती लेगा। मांग पत्र प्राप्त होते ही स्टेशन मास्टर सेक्शन कंट्रोलर से कंट्रोल आर्डर सहित अनुमति प्राप्त करेगा। इसके बाद दूसरे छोर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राईवेट नंबर संदेश विनिमय करेगा। तदुपरान्त वह लारी प्रभारी को एक लिखित आदेश सेक्शन में कार्य के लिए निर्धारित फार्म सं. टी. /1518, भाग बी, में जारी करेगा।
- (ख) सिंगल लाइन टोकेन रहित क्षेत्र में ओसीसी चाबी शंटिंग चाबी तथा सिंगल लाइन टोकेन क्षेत्र में बाल टोकेन ट्राली को लिखित आदेश के साथ सुपुर्द करेगा, यदि ब्लाक इन्स्ट्रुमेंट सामान्य रूप से कार्य कर रहा हो।

- (ग) जब डबल लाइन सेक्शन में रेल पथ (ट्रैक) लारी के लिए ब्लाक किया गया हो, प्रभारी अधिकारी लारी को ब्लाक किए गए ट्रैक पर चलाएगा तथा उसे अन्य ट्रैक पर नहीं रखेगा बहिर्गामी या वापसी यात्रा का हो।
- (घ) स्टेशन पहुँचने पर लीडिंग हैंड सिगनल मैन तत्परता से अपने स्टेशन पहुँचने का रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा जो तुरन्त पहुँचकर सिगनल को “आफ” करके, अथवा प्रथम स्टाप सिगनल तक पायलट करके लारी की सुरक्षा की व्यवस्था करेगा।
- (ङ) स्टेशन पर लाइन से जब लारी को हटाया जाता है तो प्रभारी अधिकारी स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म टी/टी 1518, पार्ट सी पर ट्राली ‘रीमूवल रिपोर्ट’ जारी करेगा। बाल टोकन/ओसीसी चाबी/शटिंग चाबी यदि कोई हो तो वह भी स्टेशन मास्टर को पावती लेकर सुपुर्द करेगा।
- (च) बीच सेक्शन से यदि लारी को हटाया जाता है, ट्राली रिमूवल रिपोर्ट को बाल टोकन/ओसीसी चाबी/शटिंग चाबी सहित यदि कोई हो समीपस्थ स्टेशन मास्टर को पावती लेकर सुपुर्द करेगा।
- (छ) बाल टोकन/ओसीसी चाबी/शटिंग चाबी के साथ निर्धारित प्रपत्र पर ट्राली रिमूवल रिपोर्ट यदि कोई हो, ब्लाक को रद्द करने तथा संबंधित सेक्शन में गाड़ियों को सामान्य रूप से चलाने का कार्य बहाल करने का अधिकार स्टेशन मास्टर का होगा।
- (ज) ब्लाक सेक्शन में लारी प्रभारी यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि विनिर्दिष्ट समयावधि के अंदर लॉरी को हटाकर लाइन क्लियर कर दे सिवाय ऐसे कामों के जिसके लिए समयावधि-बढ़ाने की आवश्यकता हो।

स.नि. 15.27.08 बिना ब्लाक प्रोटेक्शन के स्टेशनों के बीच लारी चलाने की कार्यविधि:-

- (क) लारी प्रभारी कर्मचारी निर्धारित प्रपत्र टी 1518 भाग ए में ट्राली बिना प्रोटेक्शन के कार्य करेगा, स्पष्ट रूप से पृष्ठांकित करते हुए मांगपत्र स्टेशन मास्टर को देगा। संबंधित सेक्शन में यदि कोई पीछे गाड़ी की गति प्रतिबंधित (स्पीड रेस्ट्रिक्शन) करने की आवश्यकता हो तो वह भी उस पर पृष्ठांकित करेगा।
- (ख) मांग पत्र प्राप्त होते ही स्टेशन मास्टर सेक्शन कंट्रोलर से विचार-विमर्श करके दूसरे छोर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर के माध्यम से संदेश विनिमय करेगा। तदुपरान्त वह ट्राली प्रभारी को सेक्शन में बिना ब्लाक प्रोटेक्शन के कार्य करने का आदेश फार्म सं. टी/1518 भाग बी में जारी करेगा।
- (ग) जब तक कि लारी को हटाये जाने की रिपोर्ट निर्धारित प्रपत्र टी-1518, भाग ‘सी’ सेक्शन के किसी भी छोर के स्टेशन मास्टर से नहीं मिल जाती है संबंधित सेक्शन में प्रवेश करने वाली सभी गाड़ियों को रोक देगा तथा लोको पायलटों/गार्डों को चेतावनी आदेश देगा कि सेक्शन में लारी कार्य कर रही है।
- (घ) लोको पायलट, यह सूचना पाने पर कि खंड में लारी काम कर रही है, अपने इंजन

या अपनी गाड़ी को ऐसी गति पर चलाएगा कि बिना किसी कठिनाई के वह उसे लारी की रक्षा करने वाले कर्मचारी के द्वारा प्रथम रोक हाथ सिगनल दिखलाए जाने के बाद 800 मीटर की दूरी के अन्तर्गत उसे रोक सके।

- (ड) जिस स्थान से गाड़ी के गुजरने की आशा की जाती है उस स्थान से लारी को लाइन से स्पष्टता दूर, कम से कम दस मिनट पहले, हटा देना चाहिए।
- (च) किसी भी लारी को लम्बे पुल या लम्बी सुरंग या लम्बे तथा संकरे (नैरो) कटाव में प्रवेश करने की अनुमति तब तक नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि लारी के लिए इतना पर्याप्त समय न हो कि वह उतने समय में उसे पार कर जाए और उपरोक्त उपनियम (ड) के अनुसार हटा न दिया जाए।
- (छ) मंडल इंजीनियर के विशेष प्राधिकार के सिवाय लारी को लाइन पर नहीं रखा जाएगा जब कोई गाड़ी मेटेरियल गाड़ी नियमों के अन्तर्गत ब्लाक खंड में काम कर रही हो।

स.नि. 15.27.09— सहायक नियमों 15.26.05 और 15.26.08 के उपबंध, जो ट्राली के समयपार को पार करते समय और जब यह रेल पथ से दूर हो तब की पूर्व सतर्कताओं के पालन से संबंधित है, क्रमशः लारियों पर भी प्रयोज्य होंगे।

15.28 लारियां या ट्रालियां जो प्रयोग में न हों:— जब लारी या ट्राली का प्रयोग नहीं किया जा रहा हो, तब वह लाइन से अलग रख दी जाएगी और उसके पहिये जंजीर और ताले से जकड़ कर बांध दिए जायेंगे।

स. नि. 15.28.01— जब ट्राली, लारी या मोटर ट्राली को गाड़ी में लदान के लिये प्लेटफार्म पर रखा जाता है या जब गाड़ी से उतार कर उसे प्लेटफार्म पर रखा जाता है तब उसे रेल पथ के समानान्तर और इस ढंग से रखा जायेगा कि वह यात्रियों या प्लेटफार्म पर कार्यरत रेल कर्मचारियों के काम में बाधा न बने।

अध्याय – xvi

समपार

- 16.01. **सिगनलों की जानकारी:**— किसी भी व्यक्ति को तब तक गेटमैन नियुक्त नहीं किया जा सकता जब तक कि उसे सिगनल की पूरी जानकारी न हो।

स.नि. 16.01.01— प्रत्येक गेटमैन (फाटकवाला) की विशेष समपार फाटक पर स्वतंत्र रूप से कार्य करने के लिए तैनाती से पूर्व रेलपथ निरीक्षक या परिवहन निरीक्षक के द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए कि फाटक का कार्य संचालन फाटक सिगनल, हाथ सिगनल, पटाखा सिगनल और गेटमैन के लिए दिए गए अन्य उपकरण और आपातकाल के दौरान लाइन को सुरक्षित रखने के नियम आदि के विषय में गेटमैन को पूरी जानकारी है।

इंटरलॉक समपारों के लिए सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ)/परिवहन निरीक्षक और सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) द्वारा समक्षता प्रमाण पत्र संयुक्त रूप से जारी की जाएगी। नॉन इंटरलाकड समपारों के लिए या सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) या परिवहन निरीक्षक जैसा भी मामला हो क्षमता प्रमाण-पत्र जारी करेगा। सक्षमता प्रमाण पत्र पांच वर्षों के लिए जारी किया जाना चाहिए।

इस प्रमाण पत्र पांच वर्ष की समाप्ति के बाद पुन बढाया जाएगा। स्टेशन के बाह्यतम रोक सिगनल के अन्तर्गत आने वाले समपार फाटक के लिए जांच परिवहन निरीक्षक के द्वारा की जाएगी।

सक्षमता प्रमाण पत्र :

प्रमाणित किया जाता है कि मैंने/हमने श्री/श्रीमती/कुमारी

पुत्र/पत्नी/पुत्री.....पदनाम.....
.....का गेटमैन के कर्तव्य की जांच की है। वे गेट में दिए जाने वाले फाटक सिगनल यदि कोई हो तो हाथ सिगनल, पटाखा सिगनल अथवा अन्य कोई उपकरण के संबंध में पूरी जानकारी रखते हैं और असामान्य स्थिति में अपनाए जाने वाले तरीके भी पूरी जानकारी रखते हैं।

फाटक किमी पर..... स्थान.....दिनांक

परिवहन निरीक्षक (सेक्शन इंजीनियर का हस्ताक्षर) सेक्शन इंजीनियर का
हस्ताक्षर

(स-नि 16.01.01 संख्या पर्ची 112 जोड़े गए)

स.नि. 16.01.02 – (क) गेटमैन आने वाली गाड़ी के फाटक लॉज के पास रेल पथ की ओर मुंह करके खड़ा हे जायेगा और किसी भी सिगनल जो गार्ड द्वारा ड्राइवर को दिया जाए की पुनरावृत्ति के साथ-साथ पास करने वाली गाड़ी के साथ यदि किसी प्रकार की गड़बड़ी दिखाई पड़े तो, चेतावनी अथवा खतरे का सिगनल दिखाने के लिये तैयार रहेगा।

दिन को, इस काम के लिये, वह हरी झंडी बायें हाथ में और लाल झंडी दायें हाथ में अलग-अलग डंडों के सहारे लहराते हुए पकड़े रहेगा और रात को, जलती हुई हाथ सिगनल बत्ती लिये रहेगा। जब तक आवश्यकता न हो, तब तक आने वाली गाड़ी की दिशा में हाथ सिगनल का प्रदर्शन नहीं किया जायेगा।

तथापि, ऐसे स्टेशनों पर जहाँ बहुत लाइनों वाली सेक्शन में केबिन स्थित नहीं है अथवा स्टेशन मास्टर का कार्यालय तथा केबिन एक ही छोर पर स्थित है और यातायात गेट लाज स्टेशन भवन के दूसरी तरफ (ऑफ साईड) में है, गेट मैन सा. नि. 4.42.02 (ख) (iii), 4.42.02 (ग) तथा (घ) में उल्लिखित नियमों का पालन करेगा।

- (ख) चलती हुई गाड़ी का प्रत्येक गार्ड, ड्राइवर/मोटरमैन तथा सहायक गार्ड को चौकीदार मुक्त समपार फाटक को पार करते हैं तब उन्हें गेटमैन के सिगनल को ध्यान से देखना चाहिए। उन्हें गेटमैन की ओर एक हरी झंडी दिखानी चाहिए जिससे यह संकेत होगा कि उन्होंने गेटमैन की सिगनल को देखा है और सचेत हैं ऐसा केवल तब नहीं होगा जब गेटमैन “स्टाप” सिगनल दिखाएगा अथवा सा.नि.16.08 के अंतर्गत कोई मामला हो तो तथापि मोटरमैन, गेटमैन के सात सिगनल अदला-बदली नहीं करेगा।

16.02 साज-सामान की आपूर्ति और उनकी देखभाल:- प्रत्येक गेटमैन को:-

- (क) दिन और रात्रि के हैंड सिगनल, पटाखे और अन्य निर्धारित साज-सामान दिये जायेंगे, और
- (ख) इन सिगनलों, पटाखों और अन्य साज-सामान को वह सही हालत में तथा उपयोग के लिए तैयार रखेगा।

स.नि. 16.02.01 –

- (क) मध्यस्थ सेक्शन में चौकीदार युक्त समपार पर मानक उपकरण उपलब्ध किया जाए:-

सामान

मात्रा/संख्या

1. हैंड सिगनल लैम्प (तीन रंगों में)	तीन(चार लाइन वालों पर या दोहरा सिंगल लाइन पर पॉच)
2. हैंड सिगनल झंडी हरी	डंडा चढ़ाकर (मोंटेड स्टिक)
3. हैंड सिगनल झंडी लाल	तीन (चार लाइन वालों पर या जोड़ा

सिंगल लाइन पर 6 तथा यदि

हैक्साबल सेक्शन होने पर डंडा चढ़ाकर 7)

4. बैनर झंडी लाल	तीन (चार लाइन वालों पर या जोड़ा सिंगल लाइन पर 6)
5. लाल बैनर झंडियों को प्रदर्शन के लिए खंभा	दो (चार लाइन वालों पर दोहरा सिंगल पर 5 हैक्साबल सेक्शन में)
6. अतिरिक्त जंजीर ताला सहित	स्टाप मार्क सहित दो
7. पटाखे	टिन डिब्बों में 10
8. गेट लैम्प	2
9. टामी बार	1
10. मोर्टर पैन	1
11. रन्जर	1 (यदि एसपलार रोड इसे उपलब्ध न करवाएं)
12. पिक ऐक्स	1 (यदि एसपलार रोड इसे उपलब्ध न करवाएं)
13. झंडो के लिए टिन डिब्बा	एक
14. तेल के लिए डिब्बा	एक
15. पानी का बोतल/बाल्टी	एक
16. सरसो तेल के लिए केनिस्टर	एक
17. चश्मा पहननेवाले गेटमैल के लिए	
एक सेट अतिरिक्त चश्मा	एक
18. यदि गेट में अवरोध हो तो उसकी रक्षा के लिए	एक
समपार फाटक डायग्राम (नक्शा) लगाने के लिए बोर्ड	

19. टोकरी	एक
20. सीटी	एक
21. दीवार घड़ी	एक
22. छोटे साइज के जंजीर	एक

टिप्पणी :- बहु लाइनों वाले समपारों पर हाथ सिगनलों, पटाखों और बैनर झंडियों की संख्या यथानुसार बढ़ा दी जाएगी।

- (ख) अपने अधीन सभी गेटमैनों को उपर्युक्त साज-सामान सही मात्रा में मिली है, वह सुनिश्चित करने के लिये प्रभारी पर्यवेक्षक कर्मचारी जिम्मेदार हो और वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि गेटमैन को पर्याप्त मात्रा में किरासन तेल, बत्तियाँ और दियासलाइयां मिलती हैं जिससे कि अपनी फाटक बत्ती और हाथ सिगनल बत्तियां रातभर जलाये रखने में समर्थ रहें।

स.नि. 16.02.02— गेटमैन अपनी हाथ सिगनल बत्तियों को हमेशा साफ सुथरा और क्षणिक नोटिस पर जलाने और इस्तेमाल के लिए तैयार रहेंगे। उनमें से एक हाथ बत्ती रात भर जलती रहेंगी। सड़क यातायात मात्रा लिये जब समपार खुला रहे तो इस हाथ सिगनल बत्ती को हमेशा लाल संकेत पर सेट कर तैयार रखा जायेगा ताकि आने वाली गाड़ी को दिखाई जायेगी लेकिन जब कभी भी गाड़ी के आने की सम्भावना हो, उन्हें इस्तेमान के लिए ऊपर उठा दिया जायेगा जिससे कि बत्ती अधिक प्रकाशमान रहे।

जब समपार सड़क यातायता के लिए बंद किया जाता है, तब दीपक आधी बत्ती पर जलता रहना चाहिए किंतु जब ट्रेन के आने की संभावना हो, तो बत्ती को पूरा ऊपर उठाकर तैयार रखे ताकि दीपक से तेज प्रकाश निकले।

ऐसे समपारों पर जहां एल ई डी तीन रंग के हैंड सिगनल लैंप उपलब्ध है वहां गेटमैन हमेशा यह सुनिश्चित करेगा कि ये तीन रंग के हैंड सिगनल लैंप ठीक ढंग से कार्य कर रहे हैं तथा एक पल की नोटिस पर ही 'लाल रंग' दिखाने के लिए तैयार रहें।

स.नि. 16.02.03— प्रत्येक चौकीदार युक्त समपार पर निम्नलिखित चीजें भी रहेंगी और इनकी व्यवस्था अद्यतन होगी:-

रिकोर्ड गेट लाज पर रखा जाए:-

उपर्युक्त उपकरणों के अलावा, निम्नलिखित रिकोर्ड भी गेट लाज पर रखा जाए:-

1. फाटक संचालन निर्देश हिन्दी /अंग्रेजी में
2. फाटक संचालन /निर्देश स्थानीय भाषा में
3. चौकीदार नियम पुस्तक स्थानीय भाषा में
4. उपकरण और पुस्तकों की सूची

5. ड्यूटी रोस्टर
6. चौकीदार के रूप में कार्य करने का प्रमाण पत्र
7. चौकीदार का बायोडेटा विवरण, नजर परीक्षा पास करने की तिथि, आरंभिक /पुनश्चर्या पाठ्यक्रम, संरक्षा कैम्प आदि सहित।
8. समपार फाटक पर पिछली सड़क यातायात जनगणना का रिकार्ड
9. जन शिकायत पुस्तिका
10. निरीक्षण पुस्तक
11. यदि इंटरलॉक इंजीनियरी गेट हो तो एस एंव टी रजिस्टर

स.नि. 16.02.04

- (क) केबिन द्वारा परिचालित समपार फाटक में निम्नलिखित उपकरण एवं पुस्तकों की व्यवस्था होगी:—
- (i) एक लाल और हरा हाथ पताका / झंडी
 - (ii) दो हाथ सिगनल बत्ती
 - (iii) लाल बैनर झंडी किनारों में डंडों सहित
 - (iv) एक बक्से में 10 पटाखे
 - (v) दो फाटक बत्तियाँ
 - (vi) फाटको को बंद करने के लिए दो चेन और ताले
 - (vii) फाटक की बत्तियों के लिए दो ताले
 - (viii) हाथ सिगनल बत्तियों को लटकाने के लिए दो तिरछे डंडे
 - (ix) गेट संचालन नियम
 - (x) समपार फाटक निरीक्षण पुस्तक
 - (xi) शिकायत पुस्तक
 - (xii) यदि गेट बूम/लीफ लाक विफल होने पर उपयोग के लिए छोटा साईज का चेन (जंजीर)
- (ख) स.नि. 16.02.01 (ख) में निहित कार्रवाई के अनुसार पर्यवेक्षक अधिकारी फाटक /केबिन का प्रभारी जिम्मेदार होगी।

नोट :- बहू लाइनों वाली फाटकों के यातायात या केबिन परिचालन के लिए हाथ सिगनल, पटारवों, बैनर झंडों और अन्य मदों को आवश्यकता आधार बढ़ाया जा

सकता है ।(स पर्ची सं. 129 जोड़े गए)

16.03 सड़क यातायात:-

1. इस विषय में इन नियमों द्वारा अनुमत विशेष अनुदेशों के अधीन हर समपार पर रेल लाइन की दोनों तरफ के सब फाटक आम यातायात के लिए हर समय बन्द और मजबूती से बांध कर रखे जायेंगे और वे तभी खोले जायेंगे जब इन्हें सड़क यातायात के आने जाने के लिए खोलना आवश्यक और निरापद है :

बशर्त, कोई भी रेल प्रशासन किसी विशेष समपार अथवा किसी वर्ग-विशेष के समपारों के लिए समय-समय पर विशेष अनुदेश जारी कर सकता है और इस प्रकार के विशेष अनुदेशों द्वारा किसी भी समपार के अथवा किसी वर्ग विशेष के समपारों के फाटकों को किसी गाड़ी या गाड़ियों या अन्य सड़क यातायात के लिए सामान्यतः खुला रखने की अनुमति दे सकता है और ऐसे समपार के लिए वे शर्तें निर्धारित कर सकता है जिनके अधीन किसी गाड़ी अथवा गाड़ियों के आने/जाने अथवा किसी अन्य रेल कार्य के लिये फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द रखे जायेंगे और ऐसे सभी विशेष अनुदेश, जब तक कि उन्हें रद्द अथवा अधिक्रमित नहीं कर दिया जाता है, अधिनियम की धारा 47 के उपबन्धों के अर्थ में तथा उनके अधीन, जहां तक कि उन्हें जारी करने वाले रेल प्रशासन के संबंध है, साधारण नियम समझे जायेंगे।

- (2) यदि किसी कारण वश किसी समपार फाटक को सड़क यातायात रोकने के लिए पटरी के दोनों तरफ का फाटक बंद/बांध कर रखना संभव न हो पाए तो आने वाली गाड़ी , यदि कोई हो तो उसे रोकने के लिए सामान्य नियम 16.06 के तहत निर्धारित विनिर्देशों के अनुसार फाटक संचालन के लिए कार्रवाई की जाएगी।
- (3) जहां समपारों पर गेटमैनों की व्यवस्था की गई है, वहां जब कभी भी सड़क यातायात के लिए समपार खोला जाएगा तब वे, आती हुई किसी गाड़ी को रोकने के लिए हाथ सिगनल दिखाने को तैयार रहेंगे।
- (4) जिस समपार पर रात्रि की ड्यूटी के लिय किसी गेटमैन की विशेष व्यवस्था नहीं है, तो वहां फाटक में, विशेष अनुदेशों के अधीन, रात्रि में ताला बन्द रहेगा और वे, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति में ही सड़क यातायात को पास करने के लिए खोले जायेंगे।
- (क) संरक्षा के अनुरूप सभी समपार फाटक इस प्रकार कार्य करते रहेंगे जिससे कि वाहन यातायात को कम से कम असुविधा हो।
- (ख) महत्वपूर्ण समपारों पर सड़क यातायात को बार-बार और बिना वजह के रुके रहने को कम करने के उद्देश्य से ऐसे फाटक लगातार 10 मिनट से ज्यादा सामान्यतः बंद नहीं रहेंगे।
- (ग) ऐसे समपारों पर जहां टेलीफोन लगे हैं, लाइन विलयर पर मोटर ट्राली को सूचना मिलने पर गेटमैन तुरन्त ही फाटक बंद नहीं करेगा बल्कि मोटर ट्राली के आने की प्रतीक्षा करेगा और जब मोटर वास्तव में आती हुई दिखाई पड़े तभी फाटक बन्द करेगा। केबिनमैन भी यही पद्धति अपनायेगा जहां केबिन द्वारा फाटक संचालित

किये जाते हैं।

- (क) चौकीदार युक्त फाटकों पर, चाहे वे स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा बाहर हों रात्रि में बलियां लगी रहेंगी, जो कि दोनों तरफ के बन्द होने पर सड़क यातायात की तरफ लाल रोशनी दिखायेंगी। सड़क यातायात के लिए खुले रहने पर ये बलियां सफेद रोशनी दिखायेंगी, और ये इस प्रकार दिखाई जायेंगी जिसैकि, फाटक जब कभी भी सड़क यातायात के लिये चाहे खुला अथवा बन्द रहे, गाड़ी को किसी प्रकार का संकेत न मिल पाये।
- (ख) ऊपर उठने वाले अवरोधों वेरियर को छोड़कर, जो कि पीली और काली धारियों से पुते रहेंगे, और फाटक सफेद रंग से पुते रहेंगे। इसके अलावे, प्रत्येक फाटक पर एक डिस्क, लगा रहेगा जिसका व्यास 0.6 मीटर से कम न होगा ताकि दिन की रोशनी में सड़क के इस्तेमाल करने वाले को स्पष्ट सूचना मिलता रहे। बिना इस बात का ख्याल किए कि फाटक बन्द है अथवा नहीं, यदि डिस्क दोनों ओर लाल रंग से पुता रहेगा।

स.नि. 16.03.03

- (क) (i) ऐसे समपारों के फाटकों को, जो स्टेशन सिगनल अथवा मध्य-खंड में फाटक सिगनल से अर्न्प्राशित है, सामान्यतः सड़क यातायात के लिए खुला रखा जा सकता है। गाड़ी के प्रस्थान करने के तुरंत बाद, गाड़ी की संख्या, विवरण तथा गुजरने का सही समय बताते हुए स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन द्वारा गेटमैन को दूरभाष पर सूचना दी जाएगी।
- (ii) यदि स्टेशन/केबिन दूरभाष से जुड़ा हुआ हो और आने वाली गाड़ी की ओर हो तो प्रस्थान करने वाले स्टेशन से गाड़ी प्रस्थान करने की सूचना प्राप्त होने के तुरंत बाद आने वाली स्टेशन के स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिन मैन द्वारा गेटमैन को दूरभाष पर उसके छोर वाले नंबर पर सूचना दिया जाएगा।
- (iii) यदि सेक्शन के किसी भी छोर के स्टेशन से समपार की दूरी 10 मिनट से कम में पार करती हो, तो लाइन क्लियर देने से पूर्व स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन द्वारा गेटमैन को गाड़ी की सूचना प्रदान करेगा।
- (iv) गेटमैन की यह जिम्मेदारी है कि वह समय पर गेट बंद करना निश्चित करे ताकि गाड़ी को या सड़क यातायात को ज्यादा देर तक रोकना न पड़े।
- ख (i) ऐसे समपार जो स्टेशन सीमा के बाहरी सीमा पर है और जहां गेटमैन तथा स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन के बीच टेलीफोन लगे हुए हैं वहां स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन टेलीफोन द्वारा गेटमैन को फाटक बंद करने के लिए एक प्राइवेट नंबर जारी किया जाएगा और गेटमैन गेटबंद करने के बाद प्राइवेट नंबर के माध्यम से स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन को इसकी पुष्टि करेगा कि उसने गेट बंद कर दिया है।
- (ii) सेक्शन के बीच के समपारों के लिए जहां स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन तथा गेटमैन के बीच दूरभाष का कनेक्शन उपलब्ध है, वहाँ ब्लॉक सेक्शन के दोनों छोर से अप/डाउन गाड़ी के संभावित प्रस्थान की सूचना प्राइवेट नंबर के माध्यम

से गेटमैन को दी जाएगी। सिगनल “आफ” करने से पहले स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/गेटमैन यह सुनिश्चित कर लेगा कि गेटमैन ने गेट बंद कर दिया है और प्राइवेट नंबर के माध्यम से एक गेटमैन से आश्वासन प्राप्त कर लेगा और आश्वासन प्राप्त करने के बाद स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन अंतिम स्टॉप सिगनल को “आफ” करेगा।

(सड़क यातायात के लिए खुला “जैसी सामान्य स्थिति सहित दूरभाष वाले चौकीदार युक्त समपार फाटक, गैर अंतरपार्शित इंजीनियरी के लिए)

एकल लाइन सेक्शन में, गाड़ी गेट के पास से पूरी तरह गुजरने के बाद पिछला बोर्ड/पिछला लैंप/एल बी आई सहित निकलना सुनिश्चित करने के बाद गेटमैन समपार फाटक खोल देगा। दूसरी छोर का स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने देने के लिए अंशित रोक सिगनल “आफ” तब तक नहीं करेगा जब तक कि पहली छोर के स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन जो समपार फाटक से टेलिफोन द्वारा जुड़े हुए हैं, वे एक प्राइवेट नंबर के माध्यम से टेलिफोन पर यह आश्वासन नहीं दे देता कि समपार फाटक बंद है।

- (iii) मध्य सेक्शन समपार फाटक जो टेलिफोन से जुड़े हुए हैं और सड़क में बंद हो तो निम्नरूप में काम करेंगे।
- (क) गेटमैन, स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन से फाटक खोलने की अनुमति अवश्य मांगे।
- (ख) स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सेक्शन में गाड़ी की आवाजाही नहीं हो रही हो। उसके बाद स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन एक गुप्त नंबर के माध्यम से गेटमैन का अनुमति देगा कि वह सड़क यातायात के लिए गेट खोल दे।

(जहां इंजीनियरिंग के चौकीदार समपार फाटक पर हो और नॉन इंटरलॉकिंग गेट हो और वहां टेलिफोन उपलब्ध हो सामान्य स्थिति में “सड़क यातायात के लिए बंद” होगा।

सिंगल लाइन खंड में, यदि सड़क यातायात को पार करने के लिए फाटक खोलने की आवश्यकता हुई तब ऐसी स्थिति में गेटमैन स्टेशन मास्टर से गुप्त नंबर का आदान-प्रदान करेगा तथा यह सुनिश्चित करेगा कि ट्रेन इस फाटक से गुजर चुकी है। इसके बाद स्टेशन मास्टर गेटमैन की फाटक खोलने की अनुमति देंगे।

(सी) स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन के द्वारा ट्रेन सिगनलिंग रजिस्टर/केबिन परिचालन रजिस्टर, गुप्त नंबर बुक, लॉग बुक में लाल स्याही से आवश्यक प्रविष्टि अवश्य दर्ज करेंगे।

(डी) सड़क यातायात पूरी होने पर, गेटमैन फाटक बंद करेंगे तथा इसकी पुष्टि स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को निजी नंबर द्वारा करेंगे।

(ई) ब्लॉक खंड के फाटक से किसी ट्रेन के गुजरने के पहले स्टेशन मास्टर/स्विच

मैन/केबिन मैन अवश्य ही गुप्त नंबर के आदान-प्रदान द्वारा गेट मैन से फाटक बंद होने की पुष्टि प्राप्त कर लेंगे।

(iv) स्टेशन में स्टाप सिगनल द्वारा या फाटक पर स्टाप सिगनल द्वारा समपार फाटक इंटरलॉक्ड है तो ऐसी स्थिति में निजी नंबरों के आदान-प्रदान की आवश्यकता नहीं है। तथापि सहायक स्टेशन मास्टर/स्विच मैन/केबिन मास्टर/केबिन मैन, खंड पर ट्रेन के संचलन की सूचना अग्रिम रूप से गेटमैन को दे देंगे।

16.03.03 (बी) (v) यातायात फाटक : स्टेशन के सबसे बाहरी स्टॉप सिगनल के अंदर अवस्थित फाटक यातायात फाटक है।

16.03.03 (बी) (vi) नान-इंटरलॉक्ड, चौकीदार युक्त समपार फाटकों (बी एवं सी श्रेणी) पर जहां सड़क यातायात काफी होती है तथा ट्रेनों से संबंधित यातायात की संख्या अधिक हो और दैनिक आधार पर चौदह से कम गाड़ी चलती हो ऐसे में, सामान्य स्थिति से 'सड़क यातायात के लिए खुला' रह सकता है किंतु निम्न शर्तों को पूरा करना चाहिए :-

- 1) समपार किसी उपनगरीय खंड में नहीं हो।
- 2) समपार में 'को-एक्टिंग लिफ्टिंग बैरियरस उपलब्ध होने चाहिए।
- 3) संबंधित खंड में स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग नहीं होनी चाहिए।
- 4) समपार में स्टेशन मास्टर से संपर्क हेतु टेलीफोन की सुविधा रहनी चाहिए तथा गेटमैन से फाटक बंद होने की सूचना टोकन प्रमाण के रूप में प्राप्ति हेतु गुप्त नंबर के आदान-प्रदान की सुविधा होनी चाहिए।
- 5) समपार का रेलवे ट्रैक दोनों ओर से सीधा होना चाहिए या फिर आने वाली ट्रेन स्पष्ट दिखाई देनी चाहिए।
- 6) जब तक फाटक सड़क यातायात हेतु खुली रहेगी तब तक दिन में लाल झंडी और रात में एक लाल-लाईट समपार फाटक के दोनों छोर की ट्रैक पर आने वाली ट्रेन को दिखाई जाएगी।
- 7) समपार में दोनों छोर पर 'सीटी बोर्ड' रहनी चाहिए ताकि पर्याप्त दूरी से ही आनेवाली ट्रेन के चालक को चेतावनी सुनाई दे ताकि वह भी दूर से ही सड़क पारंपार करने वालों को हार्न से चेतावनी दे सके।

ऐसे समपार फाटकों पर उपरोक्त परिवर्तन करने हेतु प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक तथा प्रधान मुख्य इंजीनियर द्वारा पूर्व अनुमोदन प्राप्ति की आवश्यकता होती है।

चौकीदार युक्त नॉन इंटरलॉक्ड समपार फाटक के सामान्य स्थिति में ऐसे परिवर्तन (बी एवं सी श्रेणी) के लिए प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक तथा प्रधान मुख्य इंजीनियर की पूर्व अनुमोदन प्राप्त करना आवश्यक है।

स.नि. 16.03.04— स्टेशन और मध्य खण्ड के बीच टेलिफोन संचार बंद हो जाने की अवस्था में समपार फाटकों के बीच, जो फाटक सिगनल द्वारा संरक्षित नहीं है, टेलीफोन यातायात व्यवस्था फोन पर गेटमैन की अभिस्वीकृति के न मिलने पर, गाड़ी पास कराने के लिये निम्नलिखित कार्यविधि अपनायी जायेगी :-

- (क) प्रभावित खण्ड में प्रवेश करने वाली प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर और गार्ड को सतर्कता आदेश दिये जायेंगे जिसमें समपार की संख्या और किलोमीटर दी हुई रहेगी और ड्राइवर को निदेश रहेगा कि—
 - (i) गेटमैन का ध्यानाकर्षण करने के लिए वह बार-बार सीटी बजाएगा।
 - (ii) समपार फाटक पर सावधानी से आगे बढ़ना चाहिए ताकि गेटमैन अनुपस्थित रहने पर या 'खतरा' सिगनल प्रदर्शित नहीं कर सके या ट्रेन को 'हरा' हैंड सिगनल नहीं दिखा सके ऐसी परिस्थिति में तुरंत ट्रेन को रोक सके। यदि उसे दिख जाये कि गेटमैन ट्रेन को 'हरा' हैंड सिगनल दिखा रहा है, तो ऐसी स्थिति में ट्रेन को रोके बिना सावधानीपूर्वक गेट पार कर जाना चाहिए।

तथापि यदि लोको चालक को 'हरा' हैंड सिगनल दिखाता हुआ गेटमैन दिखाई न दे, तो ऐसी परिस्थिति में सामान्य नियम 3.73 (2) (सी) में उल्लेखित क्रियाविधि का अनुपालन करना चाहिए।

(स पर्ची सं. 90 (2) जोड़े गए)।

- (ख) (i) सा. नि. 3.7.3(2)(सि) का अनुपालन करते हुए ड्राइवर कुछ पहले गाड़ी को रोक देगा। ड्राइवर रुकने के बाद सुनिश्चित करेगा कि गेटमैन मौजूद है और अपनी ड्यूटी जारी रखने के लिए स्पष्ट रूप से स्वस्थ हालत में है और फाटक बंद कर दिए गए हैं। यदि ऐसा पाया जाता है तो ड्राइवर यथास्थिति, गेट पर उपलब्ध टेलीफोन से स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को सलाह देगा और जो भी स्थिति हो उसकी जानकारी देगा। स्टेशन मास्टर ड्राइवर से ऐसी सलाह प्राप्त करते ही परवर्ती गाड़ियों को चेतावनी आदेश जारी करना बंद कर देगा, बशर्त गेटमैन की अभिस्वीकृति टेलीफोन पर उपलब्ध हो जाए। (स पर्ची सं. 90 (3) जोड़े गए)
- (ii) उपर्युक्त परिस्थिति में, ड्राइवर अलगे स्टेशन पर स्टेशन मास्टर को सलाह देने के लिए गाड़ी न रोकें।
- ग (i) यदि गेट खुला हुआ है और गेटमैन समपार पर नहीं है या वह ड्यूटी करने के लिए अनफिट है तो लोको पायलट, सहायक लोको पायलट को गेट बंद करने तथा हाथ सिगनल दिखाने के लिए गेट पर भेजेगा और सहायक लोको पायलट की अनुपस्थिति में गाड़ी के लिए सहायक गार्ड, या गार्ड से इस काम के लिए सहायता प्राप्त कर सकता है।
- (ii) ड्राइवर हाथ सिगनल मिलने के बाद समपार को बंद करेगा और दो बोगी की लंबाई के बराबर जगह बना कर सहायक चालक अथवा सहायक गार्ड को, जैसी भी स्थिति हो, साथ लेने के लिये रुक जायेगा। गाड़ी के अन्तिम यान के पास हो जाने पर, फाटक बन्द करने के लिए नियुक्त रेल सेवक इसे सड़क यातायात के

लिये पुनः खोल देगा।

- (iii) तथापि ड्राइवर अपनी गाड़ी अगले स्टेशन पर खड़ी करेगा (सीधे पार कर जाने वाला स्टेशन होने पर भी) और समपार की दशा के संबंध में फाटक के गेटमैन गैर हाजिर था अथवा गेटमैन हाजिर तो पर टेलीफोन ही खराब था एक मेमो स्टेशन मास्टर को देगा।
- (iv) गेटमैन की गैरहाजिरी या अनफिट होने की रिपोर्ट का मेमो ड्राइवर से प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर किसी गेटमैन की शीघ्र तैनाती के लिये पिछली स्टेशन के स्टेशन मास्टर को नोटिस स्टेशन प्रबंधक-नियंत्रक, रेलपथ निरीक्षक और संबंधित सहायक इंजीनियर तथा निकटतम गैंगमैन को परामर्श देगा। यदि अपेक्षित हुआ हो टेलीफोन की मरम्मत करने के लिये भी अनुरक्षण कर्मचारी को सूचना देगा। सामान्य रूप से स्टेशन के काम करना प्रारंभ होने तक सावधानी आदेश जारी किया जाएगा।
- (घ) किसी गाड़ी को लाइन क्लियर देने के पहले स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर की वस्तुस्थिति की सूचना संदेश द्वारा प्राइवेट नम्बर सहित लेगा बाद के स्टेशन मास्टर, जैसा कि पैरा (क) में उल्लिखित है, के अनुसार ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (ङ) प्रभावित खण्ड को दोनों तरफ के स्टेशन मास्टरों द्वारा आवश्यक प्रविष्टियां सतर्कता आदेश रजिस्टर और डायरी में दर्ज कर दी जायेगी। सेक्शन कंट्रोलर (खण्ड नियंत्रक) भी उनके द्वारा कार्रवाई का एक नोट अपने चार्ट में रखेंगे।

स.नि. 16.03.05— स्टेशन तथा मध्य खंड के समपार फाटक जो कि फाटक सिग्नल द्वारा सुरक्षित है, के बीच यदि टेलीफोन-संयोग खत्म हो जाए तथा गेटमैन से फोन पर स्वीकृति प्राप्त न हो सके तब ऐसी स्थिति में, जी आर 3.73 में उल्लेखित नियमों का पालन करना चाहिए, ऐसी स्थिति में, प्रभावित खंड में प्रवेश करनेवाली ट्रेनों को 'चेतावनी आदेश' जारी करने की भी आवश्यकता नहीं है। (संशोधन पर्ची 90 (4) जोड़े गए)।

स.नि. 16.03.06— सूर्यास्त से सूर्योदय तक तथा गहरे धुंध मौसम में, भीषण बारिश अथवा आंधी तूफान अथवा ऐसे समय में, जब किसी दिशा से रेल लाइन पर 800 मीटर तक आ रही गाड़ी साफ नहीं दिखई पड़े, तब सड़क यातायात के लिये सभी फाटक ताले लगाकर बन्द रखे जायेंगे और सड़क यातायात को पार करने के लिये जरूरत पड़ने पर ही खोले जायेंगे। यह सुनिश्चित करने के लिए पूरी सतर्कता बरती जायेगी कि ऐसे समय फाटक खोलने के पहले कोई गाड़ी तो नहीं आ रही है।

स.नि. 16.03.07 — ऐसी "विशेष श्रेणी" के समपारों के मामले में, जब सड़क यातायात के खुले रहने पर फाटकों की स्थिति रेल लाइन के आर-पार हो जाती है, तब रेल पथ के आर-पार फाटकों के बन्द होने पर समपार बत्तियां, प्रत्येक दिशा में, रेलपथ की और (सामने) लाल रोशनी दिखायेंगे।

स.नि. 16.03.08— जब समपार (स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा बाहर) सड़क

यातायात के लिये खोला जाता है, आ रही गाड़ी को तुरन्त 'रोक हाथ सिगनल' दिखाने के लिए गेटमैन रात्रि में अपनी हाथ सिगनल बत्ती को दिखाने के लिए 'लाल' रखेगा और दिन में उस पूरे समय तक अपने हाथ में लाल झंडी फहराता रहेगा। जब तक समपार सड़क यातायात के लिए खुला रहेगा।

16.04 पास होने वाली गाड़ी को गेटमैन द्वारा ध्यानपूर्वक देखा जाना:-

यदि विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, गेटमैन पास होने वाली उन सभी गाड़ियों को ध्यानपूर्वक देखेगी और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये तैयार रहेगा।

स.नि. 16.04.01- (स पर्ची सं. 105 & 135 जोड़े गए)

- (क) सभी समपार फाटकों के गेटमैन को गेट की गुमटी की ओर सावधानी पूर्वक खड़ा होना चाहिए। ऐसे रेल मार्ग की ओर मुँह करके दिन को क्रमशः दाहिने एवं बायें हाथ में लाल और हरि झंडी लहराते हुए तथा रात को सफेद बत्ती वाला हाथ-सिगनल लैम्प (बत्ती) दिखाना चाहिए उसे सभी गुजरने वाली गाड़ियों को ध्यान से देखना चाहिए यदि किसी डिब्बा/गाड़ी में कोई असामान्य स्थिति जैसे गर्म धुरा कुछ लटकत हुआ और जलता हुआ यान/माल डिब्बा, लदान लुढ़कता, फलैट टायर, द्युआं अथवा डिब्बे से माल आदि गिरता हुआ देखें तो ड्राइवर तथा गार्ड को सूचित करने के लिए खतरे का सिगनल दिखलाए। ड्राइवर और गार्ड को चाहिए कि वे ऐसे खतरनाक सिगनल देखें। यदि टेलीफोन उपलब्ध हो तो गेटमैन को, उसके द्वारा स्टेशन मास्टर को भी सूचित करना चाहिए।

तथापित मल्टीपल लाइन सेक्शन के स्टेशन पर, जहां कोई केबिन नहीं हो या जहां स्टेशन मास्टर का कार्यालय और केबिन/केबिनें उसी दिशा में अवस्थित हो और यातायात गेट लाइन स्टेशन भवन के दूसरी तरफ हो तो स.नि. 42.02 (ख) (iii) तथा 4.42.02 (ग) तथा (घ) में दिए गए नियम का गेटमैन पालन करेगा।

(ख) सभी चौकीदाय युक्त समपार फाटकों पर यदि ट्रेन 'सामान्य'रूप से फाटक से होकर गुजर रही है, तो गेटमैन 'सब ठीक है' का सिगनल गार्ड को देंगे तथा बदले में लोको पायलट/सहायक लोको पायलट भी गाड़ी फाटक से गुजरने के बाद "सब ठीक है" का सिगनल गेटमैन को देंगे ।

नोट- अंतिम केबिन जो अब केवल यातायात समपार फाटक पर यातायात नियंत्रण के काम आते हैं, वहां के गेटमैन/कर्मचारी भी उपरोक्त (ए) एवं (बी) में वर्णित क्रियाविधियों का ही अनुपालन करेंगे। (संशोधन पर्ची 117 जोड़े गए)

16.05. पहियों की कोर के लिए चैनल:- गेटमैन पहियों की कोर के लिये चैनल को साफ रखेगा।

स.नि. 16.05.01- वर्ष के सूखे हुए महीनों में गेटमैन रोज सवेरे-शाम समपारो पर, धूल के उड़ने से बचने के लिये, जहां पानी की सुविधा है और मेल और एक्सप्रेस गाड़ी के पास करने के तुरन्त पहले, पानी छिड़केगा।

स.नि. 16.05.02— चौकीदार राहित तथा केबिन द्वारा संचालित समपारों पर रेलपथ गैंग का कीमैन, जिसकी बीट में समपार पड़ता है, अपने दैनिक निरीक्षण के दौरान पहियों के कोरों की चैनल की सफाई करना सुनिश्चित करेगा।

16.06 समपारों पर खराबियाँ:— यदि कोई फाटक अथवा उसके बन्ध अथवा फाटक से संबंधित कोई स्थावर सिगनल खराब हो जाता है, तो गेटमैन—

- (क) यथासंभव फाटक को सड़क यातायात के लिये बन्द करने की कार्रवाई करेगा
- (ख) गेट बंद करने के बाद समपार से पास होने वाली गाड़ियों को हाथ सिगनल दिखाएगा,
- (ग) (i) यदि गेट इस तरह से बंद नहीं किया जा सके तो बैनर पताका या समपार पताका इस तरह से फहराएगा कि आने वाली गाड़ी को चेतावनी दी जा सके कि गेट पर पहुंचने से थोड़ी दूर पहले वह गाड़ी को रोक सके और इसके बाद उसे हाथ सिगनल दिखाएगा।
- (ii) अपने वरिष्ठ अधिकारी अथवा निकटतम गैंगमैन को इसकी रिपोर्ट देगा।

स.नि. 16.06.01 यदि फाटक सिगनल खराब हो जाती है, तब गेटमैन सिगनल को 'ऑन' की स्थिति में रखेगा तथा ट्रेन दिखाई देने पर तत्काल फाटक को बंद करके ताला लगाएगा।

सभी नॉन-इंटरलाकड चौकीदार युक्त समपार फाटकों एवं इंटरलाकड समपार फाटकों पर जब वाहनों हेतु सड़क यातायात के लिए फाटक खुली रखी जाएगी तथा स्टॉप सिगनल द्वारा लाईट सिगनल की प्राप्ति नहीं हो रही है तब ऐसी स्थिति में दिन के उजाले में गेटमैन लाल झंडे के द्वारा ट्रैक पार करने की सिगनल देगा तथा दिन में कुहासा रहने पर या रात के समय आनेवाली ट्रेन को 'रेड'—लाईट' द्वारा सिगनल दिखाई जायेंगी। (संशोधन पर्ची 85 जोड़े गए)

स.नि. 16.06.02— फाटक का सिगनल 'आफ' स्थिति में फेल हो जाने पर गेटमैन सड़क के आर-पार तुरन्त फाटक बन्द कर ताला लगा देगा, और, खराब हुए सिगनल 90 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रख देगा और हर गाड़ी के पास होने पर वह फिर से नया लगा देगा। गेटमैन, सड़क यातायात के लिये फाटक तभी खोल सकता जब सिगनल की संरक्षा इसी काम से हो जाए। यदि यही हालत रात्रि में हो अथवा अंधकार होने के बाद भी हरी बत्ती जलती रहे तो उस सिगनल अलार्म (बजा) हरे शीशे (काँच) को इस प्रकार तोड़ दिया जाएगा ताकि आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को हरी रोशनी (न दिखे)

स.नि. 16.06.03 — 16.06.01 और 16.06.02 में उल्लिखित किसी भी मामले में गेटमैन टेलीफोन अथवा किसी पास करती हुई गाड़ी के ड्राइवर अथवा किसी गैंगमैन द्वारा निकटतम स्टेशनों के किसी एक स्टेशन मास्टर को वस्तुस्थिति की सूचना भेज देगा, जो बदले में, उस क्षेत्र के सिगनल अनुरक्षक तथा अन्य संबंधित अधिकारियों को तुरन्त उसकी मरम्मत की सूचना देगा। स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन क्षेत्र में दोनों दिशाओं से अथवा दोहरी/बहु लाइन क्षेत्र में संबंधित लोको पायलट को सावधानी आदेश देने की व्यवस्था करेगा जब तक कि खराबी दूर नहीं

हो जाती। जबतक खराबी दूर नहीं हो जाती, जब तक गेटमैन “प्रस्थान” हाथ सिगनल दिखाकर समपार पर गाड़ियां पास कराता रहेगा बशर्ते सड़क यातायात के लिये फाटक बन्द है और उन पर ताले लगे हों।

(क) यदि किसी गेट का बूम/अवरोध क्षतिग्रस्त हो जाए, तो गेटमैन को निम्नलिखित कार्य करना चाहिए:-

(i) गेटमैन को चाहिए कि वह तुरंत समपार फाटक के जंजीर तथा ताले से बंद करके सड़क यातायात को रोके अथवा गाड़ियों के आवागमन के समय ऐसा करे (जैसा भी मामला हो)

(ii) पास वाले गाड़ी के लोको पायलट अथवा टेलीफोन द्वारा गुजरती स्टेशन के स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को तथा निकटतम गेटमैन को गेटमैन के द्वारा इसकी रिपोर्ट करे/सूचना दें।

(ख) इस रिपोर्ट के प्राप्त होते ही ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर खंड में आने वाली गाड़ियों के ड्राइवर तथा गार्ड को एक चेतावनी आदेश जारी करने की व्यवस्था करेंगे।

(i) बार-बार सीटी बजाएं।

(ii) समपार फाटक से 30 मी. दूरी पर रुकें और समपार फाटक के गेटमैन से हाथ सिगनल द्वारा मार्ग निर्देश प्राप्त करें।

(ग) स्टेशन मास्टर ब्लाक खंड दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को ऊपरलिखित (ख) की तरह आदेश जारी करने के लिए इस संबंध में सूचित करेगा।

जब तक रोध सुधार न हो जाए तब तक इस प्रकार के चेतावनी आदेश जारी किए जाते रहेंगे। स्टेशन मास्टर सिगनल निरीक्षक, पी डब्ल्यू आई और अन्य अधिकारियों को इसके तुरंत सुधार हेतु कार्रवाई के लिए सलाह देगा।

(घ) ड्राइवर यह भी सुनिश्चित करेगा कि गेटमैन द्वारा दिए हाथ सिगनल के कारण समपार फाटक पर बाधा उत्पन्न न हो तथा समपार फाटक को सावधानी पूर्वक पार करेगा।

(ङ) प्रभावित सेक्शन के दोनों सिरों के स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के द्वारा ‘चेतावनी आदेश रजिस्टर’ एवं स्टेशन डायरी में आवश्यक प्रविष्टियां दर्ज की जाएगीं

16.06.05— गेट बूम/लीफ क्षतिग्रस्त होने के मामले में एक छोटे चेन तथा उसमें ताला लगाकर गेट बूम/लीफ को सही तरीके से सुरक्षित किया जाए।

16.07 समपारों पर अवरोध:- प्रत्येक गेटमैन लाइन पर अवरोध देखते ही उसे तुरन्त हटा देगा अथवा यदि वह ऐसा नहीं कर सकता तो, वह:-

(क) यह सुनिश्चित करेगा कि यदि फाटक की रक्षा के लिये, कोई स्थावर सिगनल लगे हैं, तो वे “आन” रहें,

- (ख) रोक हाथ सिगनल दिखायेगा और आनेवाली गाड़ी को रोकने का पूरा प्रयास करेगा, तथा
- (ग) नियम 6.03 के अनुसार अवरोध की रक्षा करेगा।

स.नि. 16.07.01— किसी समपार की लाइन पर अवरोध होने पर, जो स्टेशन से रक्षित नहीं है, गेटमैन फाटक सिगनल होने पर उसे 'आन' रहेगा और यदि वह अवरोध को तुरंत हटा देने में असफल रहता है, तो वह लाइन की रक्षा निम्नलिखित प्रकार से करेगा:—

- (क) छोहरी लाइन पर:—
- (i) दोनों लाइनों के अवरुद्ध होने पर, दिन के समय जिस दिशा से पहले गाड़ी आने की संभावना है, उस रेलपथ के आर-पार पहले बैनर झंडी गाड़ देगा और तत्पश्चात दूसरे रेलपथ के आर-पार दूसरी बैनर झंडी, विपरीत दिशा में आने वाली गाड़ी के लिये गाड़ देगा। सड़क के किनारों से 5 मीटर की दूरी पर समपार से प्रत्यक्ष हटकर, यह बैनर झंडी को गाड़ दिया जाएगा।
- (ii) तत्पश्चात, वह फाटक को बन्द कर उनमें ताले लगा देगा।
- (iii) जिन समपारों पर टेलीफोन लगे हैं, वहां के गेटमैन, यदि समय रहा तो, स्टेशन मास्टर/केबिन मैन को अवरोध की सूचना देगा और उपर्युक्त खंड (i) और (ii) के अनुसार कार्रवाई कर चुकने पर गाड़ी स्थिति सुनिश्चित करेगा।
- (iv) इसके बाद गेटमैन यथाशीघ्र उस दिशा में लाल हाथ सिगनल झंडी दिखाते हुए प्रस्थान करेगा जिधर से पहले गाड़ी के आने की संभावना हो और बड़ी लाइन पर के रेल पथ पर, समपार से 600 मीटर दूर (नैरो पर 400 मीटर) एक पटाखा और 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे, 10 मीटर की फासले पर (छोटी लाइन पर 800 मीटर) लगाएगा। इस प्रकार एक लाइन की रक्षा कर वह रास्ते में से मध्यवर्ती पटाखे को लेकर समपार की ओर लौटेगा और उसी शीघ्रता से विपरीत दिशा में प्रस्थान कर दूसरी लाइन की भी रक्षा समवर्ती उसी तरीके से करेगा। इस प्रकार दोनों लाइनों की रक्षा कर गेटमैन समपार की ओर लौटेगा और स्थानीय सहायता से, जो भी मिले, अवरोध को हटाने का प्रयास करेगा। फिर भी, वह समपार नहीं छोड़ेगा, बल्कि किसी भी गाड़ी के ड्राइवर को चेतावनी देने के लिये अपनी जगह मुस्तैद रहेगा।
- (v) यदि केवल एक लाइन बाधित होती है तो उपरोक्त सुरक्षा की व्यवस्था केवल बाधित लाइन के लिए किया जाना चाहिए।

- (ख) **इकहरी लाइन पर:—**

सिवाय इसके कि बैनर झंडी और पटाखे समपार के दो किनारे गाड़े जायेंगे, गेटमैन उपनियम (क) में उल्लिखित के अनुसार कार्रवाई करेगा।

- (ग) बहु- लाइनों और समानान्तर इकहरी लाइनों पर:—

उपर्युक्त उपनियम (क) अथवा (ख) में, रक्षा के लिये, वह कार्यविधि लागू होगी, परन्तु प्रत्येक मामले में, जैसा तय हो, स्थानीय अनुदेशों में विधिवत् वृद्धि कर ली जायेगी। गाड़ी के जिस दिशा से आने की संभावना हो उस तरफ प्रत्येक अवरुद्ध लाइन पर बैनर झंडियां गाड़ दी जायेंगी और पटाखे रख दिये जायेंगे।

स.नि. 16.07.02— किसी स्टेशन के वाह्यतम सिगनलों के मध्य स्थित समपार पर अवरोध होने पर, किन्तु स्टेशन एप्रोच रोक सिगनल द्वारा जो रक्षित नहीं है, तथा फाटक से अन्तर्पाशित एवं पर्याप्त दूरी पर स्थित होने की दशा में, गेटमैन, सहायक नियम 16.07.01 में वर्णित तरीके के अनुसार लाइन की रक्षा के अतिरिक्त, स्टेशन मास्टर/केबिनमैन को सूचित करेगा, जो बदले में तुरन्त संगत-सिगनलों को “आन” रखेगा। यदि स्टेशन मास्टर/केबिनमैन यह आश्वासन दे कि जब तक अवरोध हटा नहीं दिया जायेगा, तब तक कोई गाड़ी स्टेशन से नहीं छूटेगी तो, स्टेशन की तरफ पटाखे लगाने का विचार छोड़ा जा सकता है।

स.नि. 16.07.03 — स्टेशन सिगनल से रक्षित, फाटक के पर्याप्त दूरी पर स्थित और अन्तर्पाशित किसी समपार पर, जिसमें केबिन से संचालित समपार भी शामिल है, अवरोध होने और यह सुनिश्चित करेगा कि अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी के आवागमन को नियंत्रित करने वाले रोक सिगनल “आन” पर कम कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त, स.नि. 16.07.01 (क) (i) में उल्लिखित ढंग से बैनर झंडियां गाड़ दी जायेंगी। फिर भी, इसी बीच यदि वह लक्ष्य करता है कि किसी दिशा से गाड़ी आ रही है तो हाथ सिगनल और पटाखे के प्रयोग से गाड़ी को रोकने के लिये तैयार रहेगा।

स.नि. 16.07.04— गेटमैन, रात्रि में बैनर झंडियों और लाल हाथ सिगनल झंडियों की जगह लाल संकेत प्रदर्शित करते हुए अपना हाथ सिगनल बत्तियों का प्रयोग करेगा। चूंकि, दोहरी लाइन पर भी केवल दो ही हाथ सिगनल बत्तियों की व्यवस्था रहती है, हाथ सिगनल के प्रयोजन के लिये यह उस दिशा में बैनर झंडी की जगह लगाई गई हाथ सिगनल बत्ती को उठा लेगा, जिस दिशा में वह पटाखे लगाने के लिये प्रस्थान कर रहा हो और जैसे-जैसे आगे बढ़ता रहेगा, बत्ती प्रदर्शित करता रहेगा तथा लौटने पर उसी जगह बत्ती लगा देगा।

स.नि. 16.07.05 — लाइन पर स्वचल ब्लाक सिगनल प्रणाली क्षेत्र में स्थित किसी ऐसे समपार फाटक पर अवरोध की स्थिति में, जिसके गेट सामान्य नियम 3.17 (1) में पहले दिए गए रेखाचित्र 9 के अनुसार सेमी आटोमेटिक गेट रोक सिगनल के साथ 3 इंटरलाक होते हैं, गेटमैन जहां तत्काल उसे आपरेट करके सिगनल के “ए” मार्कर को बुझाएगा। लेकिन जिस समपार फाटकों में “ए” मार्कर केवल बूम को बंद करके नियंत्रित होता है वहां ऐसे समपार फाटक का गेटमैन यदि गेट के अतिरिक्त पल्लें हैं तो उनका उपयोग करके या चेन और पैडलॉक का प्रयोग करके समपार फाटक को आवागमन के लिए बंद करेगा। यदि गेटमैन तत्काल अवरोध को हटाने में असमर्थ हो तो निम्नलिखित तरीके से लाइन को सुरक्षित करेगा:—

- (क) (i) दोहरी लाइन पर, 16.07.1 उपनियम 1 के खंड (i),(ii) और (iii) के अनुसार कार्रवाई करने के बाद जिस दिशा से गाड़ी पहले आने की उम्मीद हो, लाल झंडी दिखाते हुए तेजी से आगे बढ़ेगा और रेलपथ पर समपार से 90 मी. की दूरी पर पहला पटाखा 180 मीटर की दूरी पर दो पटाखे एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी

पर रखे जाएंगे। इस प्रकार एक लाइन को सुरक्षित करने के बाद वह तुरंत दूसरी लाइन की सुरक्षा भी उसी तरीके से करेगा। दोनों लाइनों को विधिवत् सुरक्षित कर गेटमैन समपार फाटक पर लौट आएगा और यदि आवश्यक हुआ तो स्थानीय सहायता प्राप्त करके अवरोध हटाने का प्रयास करेगा, वह फिर भी समपार फाटक नहीं छोड़ेगा बल्कि आती हुई कोई भी गाड़ी के ड्राइवर को चेतावनी देने के लिए वहां उपस्थित रहेगा।

(ii) किसी एक लाइन पर अवरोध हो तो उस दिशा की लाइन पर जिस पर सामान्य: गाड़ी समपार फाटक की ओर आती है, की सुरक्षा के लिए उपर्युक्त सुरक्षा व्यवस्था करना आवश्यक है।

(ख) इकहरी लाइन पर स.नि. 16.07.01 के उपनियम “क” के (i), (ii) और (iii) खंडों में वर्णित तरीके के अनुसार समपार के दोनों ओर उस लाइन पर पटाखे रखने की कार्रवाई की जाएगी तथा उसी लाइन पर समपार फाटक के दोनों ओर बैनर फ्लैग उपरिलिखित उपनियम (क) (i) में वर्णित तरीके के अनुसार लगाए जाएंगे।

(ग) टिकियापाड़ा और पांशकुड़ा के बीच तीन लाइनों पर दो बाह्यतम (बाहरी) रेलपथों के लिए उपर्युक्त उपनियम (क) के अनुसार सुरक्षा की प्रक्रिया अपनाई जाएगी और बीच की लाइन की सुरक्षा के लिए उपर्युक्त उपनियम (ख) में वर्णित प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

16.08. गाड़ी की विभाजन:— यदि कोई गेटमैन देखता है कि गाड़ी विभाजित हो गई है तो वह ड्राइवर को रोक हाथ सिगनल नहीं दिखायेगा बल्कि चिल्लाकर, इशारों (हाव-भा.) अथवा अन्य तरीकों से ड्राइवर और गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

16.09 अतिचार ट्रेसपासिंग:— प्रत्येक गेटमैन, जहां तक संभव हो सके व्यक्तियों और पशुओं के अतिचार को रोकेगा।

16.10 फाटक के प्रभार का अन्तरण:— विशेष अनुदेशों को छोड़, कोई भी गेटमैन अपने फाटक को छोड़कर तब तक नहीं जायेगा जबतक कि दूसरा गेटमैन उसका प्रभार नहीं कर ले लेता।

(i) यदि वह दूसरे गेटमैन द्वारा पदभार युक्त नहीं कर दिया जाता, गेटमैन तब तक समपार नहीं छोड़ेगा जब तक उस क्षेत्र का गेटमैन, जिसके अन्तर्गत समपार पड़ता है, किसी ऐसे गेटमैन को, जो गेटमैन का प्रभार ग्रहण करने में सक्षम है, वहां लगा नहीं देता।

(ii) सदृश्य परिस्थितियों में, यातायात समपारों के मामले में ऐसी सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर गेटमैन को पदभार मुक्त करने के लिये आवश्यक कार्रवाई करेगा

स.नि. 16.10.02— जिन समपारों पर केवल एक कर्मचारी तैनात है वहां सड़क यातायात के लिए गेट बंद किए बिना वह एक श्रण के लिए भी समपार छोड़कर कहीं नहीं जाएगा।

स.नि. 16.10.03— किसी भी व्यक्ति को तब तक गेटमैन की ड्यूटी करने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि उसकी जांच —पड़ताल नहीं हुई है और वह सक्षम पाया गया है।

16.11 ऊँचाई मापक (Height gauges):-

- (1) प्रत्येक समपार पर ऊपरी उपस्कर अथवा अन्य उपस्कर के दोनों ओर एक एक ऊँचाई मापी लगाने का इस प्रकार पर्याप्त व्यवस्था किया जायेगा जिससे कि यह सुनिश्चित हो सके कि उसके नीचे से निकल सकने वाले सभी वाहन और चलने वाले ढांचों, शिरोपरी उपस्कर अथवा अन्य उपस्कर के तले से पर्याप्त दूरी के अन्तर से, निकल जाते हैं।
- (2) उपनियम (1) में उल्लिखित प्रर्याप्त दूरी अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन मंजूर की जायेगी।

अध्याय –XVII

रेलों के विद्युतीकृत (इलेक्ट्रीफाइड) सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01 साधारण नियमों का लागू होना:— इस अध्याय के नियमों में अन्यथा किए गए उपबंधों के सिवाय, गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी नियम रेलों के विद्युतीकृत सेक्शनों में भी लागू होंगे।

स.नि. 17.01.01.

- (क) सभी सहायक नियम, जो भाप और/या डीजल गाड़ियों के संचालन और परिचालन के लिए हैं, बिजली गाड़ियों के संचालन और परिचालन के लिए लागू होंगे, जब तक कि इन नियमों में अन्यथा उपबन्धित न हो।
- (ख) बिजली चल स्टॉक के संचालन से संबंधित सभी अधिकारियों को इन नियमों की सम्यक जानकारी होनी चाहिए। उन्हें यह सुनिश्चित करने की भी जिम्मेदारी होगी कि उनके अधीन काम करने वाले कर्मचारी अपने काम से संबंधित अनुदेशों से तथा सामान्य एवं आपात स्थितियों के अन्तर्गत अपनाई जाने वाली उपयुक्त प्रक्रिया से भलीभांति अवगत है।
- (ग) प्रत्येक रेल कर्मी को, जिन्हें इन नियमों को उपलब्ध कराया गया है, उन्हें नियमों की सम्यक जानकारी करनी होगी और उनकी जानकारी तथा अनुपालन के लिए जिम्मेदार ठहराया जायेगा। नियमों की अनभिज्ञता अनुपालन न करने के लिए बचाव के रूप में स्वीकार नहीं की जायेगी।

17.02 इस अध्याय को लागू विशेष परिभाषाएं:— इन नियमों में, यदि प्रसंग में अन्यथा अपेक्षित न हो तो:—

- (1) विद्युत रेल-पथ और निर्माण कार्य का अभिप्राय कर्षण संस्थापन ट्रैक्शन इंस्टालेशन से है, जिनके अन्तर्गत ऐसे ऊपरी उपस्कर और अन्य संबंधित निर्माण-कार्य भी है जिनकी व्यवस्था रेल के विद्युतीकृत सेक्शनों में की गई है।
- (2) “संभरण” पोस्ट (फीडिंग पोस्ट) का अभिप्राय ऐसी सप्लाइ नियंत्रण पोस्ट (सप्लाय कंट्रोल पोस्ट) से है, जहां ग्रिड उप स्टेशन से आने वाली संभरक (फीडर) लाइनें समाप्त होती है।
- (3) “निरावेशित सेक्शन” (न्यूट्रल सेक्शन) का अभिप्राय है, विद्युत रीधित (इंसुलेटेड) और निष्क्रिय (डेड) ऊपरी उपस्कार का वह छोटा सेक्शन, जो सभीपस्थ उप स्टेशनों अलावा संभरण पोस्टों (फीडिंग पोस्ट) द्वारा संभारित (फीड) क्षेत्रों को पृथक करता

है।

- (4) “विद्युत ब्लाक” (पावर ब्लाक) का अभिप्राय लाइन के किसी सेक्शन पर केवल विद्युत गाड़ियों के यातायात को अवरुद्ध करने से है।
- (5) “प्रदाय नियंत्रण पोस्ट” (सप्लाय कन्ट्रोल पोस्ट) का अभिप्राय है अवरोधकों (इंटरप्टर), पृथक्कारी स्विचों (आइसोलेटर स्विचों), दूर नियंत्रण उपस्कर (रिपोर्ट कंट्रोल इक्विपमेंट) और अन्य उपकरणों का समुदाय, जिनकी व्यवस्था ऊपरी उपस्कर को शक्ति प्रदाय (पावर सप्लाय) नियंत्रण के लिए की जाती है। इसके अन्तर्गत संभरण पोस्ट (फिडिंग पोस्ट) सेक्शनिंग और पैरेललिंग पोस्ट, उप सेक्शनिंग और पैरेललिंग पोस्ट उप सेक्शनिंग पोस्ट हैं।
- (6) “टावर वैगन” का अभिप्राय एक ऐसे स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन से है जो ऊपरि उपस्कर के अनुरक्षण तथा मरम्मत के लिए प्रयोग किया जाता है।
- (7) “कर्षण बिजली नियंत्रण” (ट्रैक्शन पावर कंट्रोल) का अभिप्राय उस सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय कर्षण वितरण प्रणाली पर बिजली आपूर्ति (पावर सप्लाय) के नियंत्रण के लिए जिम्मेदार है।

स.नि. 17.02.01

- (i) “सहायक ड्राइवर” से अभिप्रेत है, एक या एक से अधिक इंजन वाली गाड़ी या एक विद्युत इंजन का विधिवत् प्रमाणित सहायक ड्राइवर।
- (2) “ब्रेक वाल्व” से अभिप्रेत है एक बाल्व जो गाड़ी के स्वचालित ब्रेकों को प्रचालित करता है।
- (3) “कण्डक्टर” से अभिप्रेत है एक निकाय या वस्तु, जो विद्युत धारा के मार्ग में एक हल्का रुकावट डालता है।
- (4) “फेज कण्डक्टर” से अभिप्रेत है एक कण्डक्टर, जो विद्युत धारा को कर्षण ऊपरी उपस्कर तक ले जाता है।
- (5) “रिटर्न कण्डक्टर” से अभिप्रेत है एक कण्डक्टर, जो विद्युत धारा को ट्रैक से सब स्टेशन तक ले जाता है।
- (6) “निष्क्रिय उपस्कर” से अभिप्रेत है कोई विद्युत उपस्कर जिस में विद्युत धारा पास न हो।
- (7) “डेड मैन’स हैंडल” से अभिप्रेत है एक मास्टर नियंत्रक के हस्तक में फिट किया हुआ आपात सुरक्षा साधन जिसे जब छोड़ा जाता है, तब कर्षण मोटरों से विद्युत धारा की पूर्ति स्वतः बन्द हो जाती है और ब्रेक लग लगता है।
- (8) “वितरण प्रणाली” से अभिप्रेत है विद्युत है विद्युत उपस्कर की एक प्रणाली, जिसके जरिये विद्युत ऊर्जा प्रत्यावर्ती या सीधा धारा के रूप में दिये गये क्षेत्र वितरित की जाती है।

- (9) "कर्षण बिजली वितरण प्रणाली" से अभिप्रेत है कर्षण के लिए एक वितरण प्रणाली। इसे बिजली वितरण प्रणाली" के रूप में भी जाना जाता है।
- (10) " मोटरमैन" से अभिप्रेत है बिजली के इकहरे या एक से अधिक यूनिट कोच (इ एम यू) का विधिवत प्रमाणित ड्राइवर।
- (11) "ड्राइविंग ट्रेलर" से अभिप्रेत है एक सवारी डिब्बा, जिसमें एक ड्राइविंग कोच रहता है और जो एक मोटर कोच नहीं है।
- (12) "अर्थ (भू-योजन)" से अभिप्रेत है पृथ्वी का संवाही जमाव या उससे सीधे बिजली संबंधी को संवाहक।
- (13) "भू-योजित" "भू- योजन से संबंध" से अभिप्रेत है पृथ्वी के सामान्य पिण्ड से इस प्रकार का सम्पर्क, जो सब समय बिना खतरे के ऊर्जा के तुरन्त विसर्जन को सुनिश्चित करता है।
- (14) "अर्थ (भू योजन) में केवल ऊपरी उपस्कर के प्रयोजन के लिए, ट्रैक-रिटर्न परिपथ और ऊपरी उपस्कार को सहारा देने वाला ढांचा शामिल है बशर्ते कि ऐसे ढाँचे "अर्थ" या ट्रैक रिटर्न से जुड़े हुए हों।
- (15) "विद्युत उपस्कर" से अभिप्रेत है को उपकरण, जो विद्युत ऊर्जा के उत्पादन, संचारण या उपयोगिता के लिए प्रयोग में लाया जाता है।
- (16) "फीडर" से यह अभिप्रेत है कि एक कण्डक्टर, जो (क) उत्पादन स्टेशन को उप स्टेशन या फीडिंग प्वाइन्ट या (ख) एक उप स्टेशन को एक फीडिंग प्वाइंट से जोड़ता है।
- (17) "फीडर" से यह भी अभिप्रेत है कि एक कण्डक्टर, जो एक पूर्ति नियंत्रण चोको को एक ग्रीड उप स्टेशन या एक पूर्ति नियंत्रण पोस्ट या स्विच गन्ना को फीडिंग पाइंट से जोड़ता है।
- (18) "उच्च वोल्टेज" से अभिप्रेत है एक वोल्टेज जो साधारण काम की स्थिति में 650 वोल्ट से अधिक हो जाए।
- (19) "वोल्टेज" मे अभिप्रत दो ऊर्जा कण्डक्टरों या किसी एक कण्डक्टर के किसी भी भाग को या अर्ध को एक उपयुक्त वोल्ट मीटर से मापा जाता है।
- (20) "स्वतंत्र एयर ब्रेक हैंडल" से अभिप्रेत है बिजली इंजनों के स्वतंत्र एयर ब्रेक उपकरण को नियंत्रित करने वाला एक हटाने योग्य हैंडल।
- (21) "इन्सुलेटर या इन्सुलेटिंग सामग्री" से अभिप्रेत है वह वस्तु जो विद्युत धारा के प्रवाह को अपेक्षाकृत अधिक रोकती है।
- (22) "सक्रिय उपस्कर" से अभिप्रेत है कोई बिजली का उपस्कर जिससे बिजली पास होती हो।

बिजली उपस्कर सक्रिय होता है, जब इसके और अर्थ के बीच शक्ति का अन्तर बना रहे या जब यह दूसरे कंडक्टर या परिपथ से जोड़ा जाय, उसमें इस प्रकार की

शक्ति का अन्तर बना रहे।

- (23) “मास्टर नियंत्रक” से अभिप्रेत है बिजली इंजनों, मोटर गाड़ियों और चालक ट्रेलरों के चालक डिब्बों में नियंत्रक जो नियंत्रित मोटर या मोटरों के मुख्य परिपथ से शामिल नहीं होता, किन्तु जो एक नियंत्रित परिपथ के जरिये दूसरे नियंत्रकों या संयोजकों को चलाता है तथा इससे कर्षण मोटरों की बिजली ऊर्जा की पूर्ति को नियंत्रित करता है।
- (24) “मोटर कोच” से अभिप्रेत है एक गाड़ी , जो कर्षण मोटरों और आवश्यक नियंत्रण तथा उनको चलाने के लिए विद्युत उपकरण से सज्जित हो।
- (25) “मल्टीपल यूनिट गाड़ी” से अभिप्रेत है, जिसमें दो या दो से अधिक एकल यूनिट वाली गाड़ियां मिली हो और एक गाड़ी के रूप में चलाई जाती हों।
- (26) “ऑफ स्थिति” (ऑफ पोजिशन), से अभिप्रेत है उल्टा करने वाले हैंडल की स्थिति, जिससे एक मास्टर कंट्रोलर खेला जाता है और जिससे सम्पर्क इस्तक यदि हो, निष्प्रभावी हो जाता है।
- (27) “ऊपरी उपस्कर” से अभिप्रेत है अपने संबंधी जुड़नारों, विद्युत रोधों और अन्य संलग्नों के साथ रेल पथों के ऊपर बिजली कंडक्टर, जिसके जरिये वे लटकाये जाते हैं और ठीक स्थिति में लाये जाते हैं।

सभी उपरि बिधूत उपस्कर वितरण उपस्कर, वितरण लाइने, जं चारण लाइने ओर फीडरों के समूहों को “ ओवर हेड” लाइन कहा जा सकता है।

- (28) “बाण्ड इम्पेडेन्स (अवरोध बन्ध) से अभिप्रेत है सिगनल और दूर संचार विभाग द्वारा लगाया गया अवरोध जो कर्षण रिटर्न विद्युत धारा के लिए अपेक्षाकृत भारी अवरोध पथ प्रदान करता है।
- (29) “बाण्ड स्ट्रक्चर” से अभिप्रेत है एक बाण्ड कर्षण मास्ट स्ट्रक्चर को संबंध करना या लगभग 200 वर्ग मी. मी. सेक्शन के एक नरम इस्पात पट्टी द्वारा एक रेल से सहारा देना।
- (30) “पैण्टोग्राफ” से अभिप्रेत है एक ऊपर रखा हुआ और एक बिजली इंजन या मोटर कोच की छत से अलग किया हुआ गिरने वाला उपकरण तथा जिसमें ऊपरी उपस्कर से विद्युत धारा को संग्रह करने का साधन हो।
- (31) “काम करने की अनुमति” अभिप्रेत है किसी बिजली उपस्कर पर या उसके निकट किए जाने वाले कार्य के प्रभारी व्यक्ति के नाम किसी अधिकृत व्यक्ति द्वारा हस्ताक्षरित एवं प्रदत्त घोषणा प्रपत्र जिसका प्रयोजन यह होगा कि ऐसे संबंधित व्यक्ति को सही-सही इस बात की जानकारी दी जा सके कि कौन सा उपस्कार पर या उसके निकट कार्य करने में पूरी सुरक्षा है।
- (32) “रेल बाण्ड” से अभिप्रेत है पटरी के निकट लम्बाई में या बीच में जोड़ के पार बिजली सम्पर्क।

- (33) “बाण्ड अविच्छिन्नता” से अभिप्रेत है कांटों और क्रासिंग पर रेल वापसी परिपत्रों की अविच्छिन्नता को कायम रखने के लिए प्रयोग में लाया जाने वाला कोई रेल बाण्ड।
- (34) “बाण्ड क्रास” से अभिप्रेत है किसी रेल पथ की दो पटरियों या निकटवर्ती रेलपथ की पटरियों को साथ में जोड़ने के प्रयोजन से प्रयोग में लाया जाने वाला कोई रेल बाण्ड।
- (35) “बाण्ड ज्वाइंट” से अभिप्रेत है, विद्युत जोड़ से जो दो समीपवर्ती पटरियों के बीच से एक रिल्टन से अंग के रूप में लगा होता है।
- (36) “रिविसिंग हैण्डल” से अभिप्रेत है, वह हैण्डल जो ट्रैक्टर मोटरों के आने और पीछे चलने का नियंत्रण करता है। जो इस तरह लगा रहता है कि यह तभी हटाया जा सकता है जब मास्टर कण्ट्रोलर को खोला जाय।
- (37) “एक यूनिट गाड़ी” से अभिप्रेत है परिचालन इकाई के रूप में रेलवे प्रशासन द्वारा अपनाये जाने वाले एक मोटर कोच या मोटर कोचों और सवारी डिब्बों का सम्मिश्रण।
- (38) “विद्युत स्विच” से अभिप्रेत है किसी विद्युत परिपथ को खोलने या बन्द करने के लिए एक यंत्र
- (39) “स्वीच आल्टरनेट फीड” से अभिप्रेत है ऊपरी उपस्कर के वैकल्पिक खण्डों के लूप या साइडिंग या क्रास आवर के ऊपरी उपस्कर को जोड़ने के लिए उपयोग में लाया जाने वाला स्वीच।
- (40) “स्वीच डबल पोल, गैंग अपरेटेड अर्थ टाइप” से अभिप्रेत है, एक विशेष स्विच जो दो खण्डों को प्रेषित करने तथा दोनों खण्डों को एक साथ भूयोजित करने के लिए विद्युत लाकोशेड निरीक्षण गर्त तथा जल लेने वाले खण्ड में प्रयोग किया जाता है।
- (41) “स्विच अन्तर्योजन खण्ड या पृथक्करण” से अभिप्रेत है, ऊपरी उपस्कर के समीपवर्ती मौलिक खंडों को जोड़ने या अलग करने के लिए प्रयोग किया जाने वाला स्विच।
- (42) “स्वीच गिचर” से अभिप्राय दे पृथक्करण स्विच, परिपथ विच्छेदक, बाधक, अवरोधक एवं अन्य उपकरण जो विद्युत परिपथों के परिचालन, विनिमयमन और नियंत्रण के लिए प्रयोग में लाये जाते हैं।
- (43) “ट्रांसमिशन लाइन” लौह ढांचे से युक्त मात्र ऊपरी कण्डक्टर, जिसके जरिये वितरक प्रणाली के विभिन्न स्थलों के बीच विद्युत उर्जा का संचार होता है।
- (44) “उपकरण” से अभिप्रेत है विद्युत उपकरण और जिसमें सभी मशीन, जुड़नार, साधन और उपसाधन जिनमें कण्डक्टर प्रयोग किये जाते हैं, शामिल हैं।
- (45) “सहायक बिजली इंजीनियर, (कर्षण वितरण) ए.ई.ई.(टी आर डी)” से अभिप्रेत है किसी मण्डल या किसी क्षेत्र में बिजली वितरण प्रणाली सम्बद्ध अनुरक्षण और मरम्मत का प्रभारी एक सहायक कार्यकारी अधिकारी जो मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) के प्रति उत्तरदायी होता है।

- (46) “सहायक बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक) ए ई ई (आर एस)” से अभिप्रेत है किसी मण्डल या किसी क्षेत्र में बिजली चल स्टॉक से सम्बद्ध अनुरक्षण और मरम्मत का प्रभारी एक सहायक कार्यकारी प्रभारी जो प्रवर, मंडल बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक) के प्रति उत्तरदायी होता है।
- (47) “सहायक बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक परिचालन) ए ई ई (आर एस ओ पी)” से अभिप्रेत है किसी मण्डल या किसी क्षेत्र में बिजली चल स्टॉक से संबंधित परिचालन और अन्य स्टेशन का अनुरक्षण का प्रभारी एक सहायक कार्यकारी अधिकारी, जो प्रवर मण्डल बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक परिचालन) या मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण) के प्रति उत्तरदायी होता है।
- (48) “कनिष्ठ इंजीनियर (कर्षण रनिंग) ए टी एफ आर” से अभिप्रेत खंड इंजीनियर (कर्षण) के अधीनस्थ पर्यवेक्षक जो अपनी पारी में बिजली कर्मिंदल को बुक करने और उनके लिए आवधिक विश्राम मंजूर करने के लिए उत्तरदायी होता है। वह बुकिंग कार्यालय में प्रतिदिन रोस्टर प्रदर्शित करने के लिए भी जिम्मेदार होगा। वह यह भी सुनिश्चित करेगा की ड्यूटी करने के लिए हस्ताक्षर करने वाले रनिंग कर्मचारी को जिस गाड़ी के लिए बुक किया जाए उसे, उसके मार्गों को पूरी जानकारी है और उन्होंने परिपत्रों, सूचनाओं सावधानी आदेशों अगर चिकित्सको द्वारा सलाह दी गई हो तो दो जोड़ी चश्मा अपने पास रखेगा। कर्मिंदल द्वारा देखे गये दोषपूर्ण सिगनलों और इंजन के कारण हुई समय आदि के विवरण तथा उसे दी गई अन्य ड्यूटी के विषय में वह तुरन्त कन्ट्रोल को सूचित करता है।
- (49) कनिष्ठ इंजीनियर (कर्षण) जब अर्हताप्राप्त हों तो—
- (क) “उपरी उपस्कर” ओ एच ई” में अर्हताप्राप्त” सहायक कर्षण फोरमैन — से अभिप्रेत है संबंधित क्षेत्र का अधीनस्थ, जो कर्षण ऊपरी लाइन, रेलबन्ध और वहां नियोजित कर्मचारियों के निरीक्षण/अनुरक्षण के लिए कर्षण फोरमैन के प्रति उत्तरदायी होता है।
- (ख) “पावर सप्लाई संस्थापन” (पी एस आई) में अर्हताप्राप्त वरिष्ठ खंड इंजीनियर (कर्षण)(पी एस आई और आर एस) — से अभिप्रेत है संबंधित क्षेत्र का अधीनस्थ, जो सिगनल व्यवस्था एवं अन्य प्रयोजन के लिए विभिन्न स्थानों पर लगाये गये समस्त पूर्ति कण्ट्रोल पोस्टों के पावर सप्लाई संस्थापनों और सहायक ट्रांसफर्मरों तथा वहां नियोजित कर्मचारियों के निरीक्षण/अनुरक्षण के लिए मुख्य कर्षण फोरमैन (पी एस आई एवं आर जी) के प्रति उत्तरदायी होता है ।
- (ग) “उप-स्टेशन उपस्कर” (एस-एस) में अर्हता प्राप्त “ वरिष्ठ खंड इंजीनियर (उप स्टेशन)” के अधीनस्थ से अभिप्रेत है जो संबंधित क्षेत्र, जो रेलों द्वारा स्वभाविक प्राप्त उप-स्टेशन, वापसी विद्युतधारा से संबंधित उप-स्टेशन से संबंध रेल पथ तथा वहां नियोजित कर्मचारियों के निरीक्षण/अनुरक्षण के लिए मुख्य कर्षण फोरमैन (चल स्टॉक) के प्रति उत्तरदायी होता है।
- (घ) “चल स्टॉक (आर एस) में अर्हता प्राप्त” खंड इंजीनियर (आर एस) के अधीनस्थ से अभिप्रेत है संबंधित क्षेत्र जो चल स्टॉक के अनुसरण और वहां नियोजित कर्मचारियों

के लिए मुख्य कर्षण फोरमैन (चल स्टॉक) के प्रति उत्तरदायी होता है।

- (ड) “दूरत्व नियंत्रण उपस्कर (आर जी) में अर्हताप्राप्त” वरिष्ठ खंड इंजीनियर के अधीनस्थ से अभिप्रेत है संबंधित क्षेत्र, जो दूरस्थ नियंत्रण और सम्बद्ध उपस्करों तथा वहां नियोजित कर्मचारियों के निरीक्षण और अनुरक्षण के लिए मुख्य कर्षण फोरमैन (आर जी एवं पी एस आई) के प्रति उत्तरदायी होता है।
- (50) (“बेअर”) अनावृत से अभिप्रेत है विद्युतरोधी सामग्री से न ढका हुआ।
- (51) (क) “केबुल” – से अभिप्रेत है विद्युतरोधी अकेले संवाहक (टोस या सेकेण्ड) या दा से अधिक ऐसे संवाहकों की लम्बाई जिसमें प्रत्येक विद्युतरोधक जो साथ में मिले रहते हैं, लगा रहता है।
- (ख) ऐसे विद्युतरोधी संवाहक, जिनमें समग्र रूप से यांत्रिक उत्पाद आवरण लगा रहता है और नहीं भी लगा रहता है।
- (52) “सावधानी –सूचना ” से अभिप्रेत है सक्रिय उपस्कर से संचग्न या पास में लगाई गई सूचना, जो ऐसे उपस्कर से छूने या हस्तक्षेप करने से संबंधित खतरे की ओर ध्यान आकृष्ट करती है और “सावधान सक्रिय उपस्कर” शब्द धारण करती है।
- (53) “विद्युत चार्जमैन” से अभिप्रेत है कामगरों किसी दल का प्रभारी प्राधिकृत व्यक्ति, जो ऊपरी उपस्कर, पूर्ति नियंत्रण पोस्टों, फीडर लाइनों, दूरस्थ नियंत्रण उपस्कर, विद्युत चल-स्टॉक आदि ऐसे विशिष्ट किस्म के कर्षण उपस्कर पर काम करने के लिए प्राधिकृत होता है।
- (54) (क) “परिपथ” से अभिप्रेत है विद्युत ऊर्जा के संचार के प्रयोजन के लिए संवाहक या संवाहकों की व्यवस्था और किसी प्रणाली या प्रणाली की शाखा को रूप देना ।
- (ख) जब उनसे कोई रुद्ध मार्ग हो, जिनसे विद्युतधारा परिचालन हो सके, तब परिपथ को बन्द रूप में और जब मार्गरुद्ध न हो तब परिपथ को खुला रूप में उल्लेख किया जाता है।
- (55) (क) “ मुख्य कर्षण फोरमैन (ओ एच ई) से अभिप्रेत है प्रवर मण्डल बिजली इंजीनियर (टी आर) मण्डल बिजली इंजीनियर (टी आर डी)/ सहायक बिजली इंजीनियर (टी आर डी) के अधीन एक प्रवर पर्यवेक्षक, जो 23 के वी ए सी कर्षण ऊपरी उपस्कर और वापसी संवाहकों के सम्यक और सुरक्षित अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी होता है।
- (ख) वरिष्ठ खंड इंजीनियर (पी एस आई एवं आर सी/कर्षण फोरमैन (सामान्य) से अभिप्रेत है प्रवर मण्डल बिजली इंजीनियर (टी आर)/मण्डल बिजली इंजीनियर (टी आर डी)/मण्डल बिजली इंजीनियर (एस एस) सहायक इंजीनियर (टी आर डी) के अधीन काम करने वाला एक प्रवर पर्यवेक्षक, जो बिजली आपूर्ति व्यवस्था एवं दूरस्थ नियंत्रण उपस्करों के सम्यक परिचालन और देखभाल के लिए सीधे उत्तरदायी होता है, जो बिजली कर्षण प्रणाली के कुशलतापूर्वक परिचालन के लिए महत्वपूर्ण है।
- (ग) “ वरिष्ठ खंड इंजीनियर (एस एस)” से अभिप्रेत है मण्डल बिजली इंजीनियर (एस एस) के अधीन काम करने वाला प्रवर पर्यवेक्षक, जो कर्षण उप स्टेशन फीडिंग पोस्टों तक वापसी संवाहकों के अनुरक्षण सहित उप स्टेशन उपस्करों को परिचालन

संबंधी देखभाल के लिए सीधे उत्तरदायी होगा।

- (ध) मुख्य ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर (सी टी पी सी) अर्थात् वरिष्ठ डी ई ई (ट्रैक्शन डी ई ई)(टी आर डी) के अधीन कार्य करने वाला वरिष्ठ पर्यवेक्षक है तथा ये परिचालन विभाग के साथ समन्वयन बनाते हुए उपरि उपस्करों को बिजली की आपूर्ति करना इसके विफलताओं या ब्रेकडाउन वाले सेक्शनों का पता लगाने के साथ-साथ रिमोट कंट्रोल स्विचों के उचित संचालन हेतु सीधे उत्तरदायी हैं । ये रख रखाव करने वाले कर्मचारियों हेतु आवश्यक इलेक्ट्रिक पावर ब्लॉक की व्यवस्था करने के लिए भी उत्तरदायी रहेंगे।
- (56) “परिपथ ब्रेकर” से अभिप्रेत है सभी परिस्थितियों में जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो किसी विद्युत परिपथ को बन्द करने और खोलने का यंत्र और इसकी रूपरेखा इस प्रकार होती है कि असामान्य स्थितियों में परिपथ को अपने आप खोल देता है।
- (57) “सक्षमता प्रमाणपत्र” से अभिप्रेत है रेलवे प्रशासन द्वारा किसी व्यक्ति को जारी किया जाने वाला प्रमाण पत्र, जिससे वह अपने काम से संबंधित विशिष्ट ड्यूटी करने के लिए प्राधिकृत होता है।
- (58) “सम्पर्क तार” से अभिप्रेत है कोई ऊपरी संवाहक जिससे विद्युत चल स्टॉक को बिजली शक्ति की आपूर्ति की जाती है।
- (59) “कट-आउट (फ्यूज)” से अभिप्रेत है जब विद्युतधारा पूर्व निर्धारित मूल्य से ऊपर उठे, तब किसी संवाहक से ऊर्जा के संचरण को अपने आप बाधा पहुंचाने वाला साधन।
- (60) “खतरा” से अभिप्रेत है झटके, जलने से स्वास्थ्य या जीवन शरीर के किसी अंग को खतरा या अग्नि या विस्फोटक से शरीर में अन्य चोट या सम्पत्ति को खतरा या संचरण रूपान्तरण परिवर्तन, वितरण के परिचर को खतरा या विद्युत ऊर्जा के प्रयोग से खतरा।
- (61) “खतरा नोटिस” से अभिप्रेत है निष्क्रिय उपस्कर से संलग्न नोटिस, जसमें ऐसे उपस्करों के चालू होने पर खतरे की चेतावनी रहती है और जिसमें “खतरा-काम हो रहा है” लिखा रहता है।
- (62) “खतरा क्षेत्र” से अभिप्रेत है किसी निष्क्रिय उपस्कर के 2 मीटर के अन्दर पड़ने वाला क्षेत्र जिनमें यदि उपस्कर सक्रिय है, तो काम करने की अनुमति नहीं दी जाती है। उपर्युक्त बातों के होते हुए भी बिजली इंजन के ड्राइवर को बफर बीम प्रोजेक्शन पर खड़े इंजन के कैब सहित से हेड लाइट बल्ब को बदलाने की अनुमति है।
- (63) (क) “मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण), डी ई ई (टी आर डी) मण्डल में कर्षण उपस्कर और आर सी उपस्कर के दक्षतापूर्ण अनुरक्षण और परिचालन से संबंध तकनीकी और संगठनात्मक बातों के लिए उत्तरदायी होता है।
- (ख) “मण्डल बिजली इंजीनियर (उप स्टेशन) डी ईई (एस एस)” से अभिप्रेत है किसी मंडल में 25 के वी. ए सी कर्षण उप-स्टेशन उपस्करों का तत्काल प्रभारी

अधिकारी, जो उप-स्टेशन उपस्करों के दक्षतापूर्ण अनुरक्षण और परिचालन से संबंध समस्त तकनीकी और संगठनात्मक मामलों के लिए उत्तरदायी होता है।

- (ग) “प्रवर मण्डल बिजली इंजीनियर (चल-स्टॉक)” से अभिप्रेत है एक कार्यकारी अधिकारी जो बिजली इंजन/बिजली बहु एकक (ई एम यू रेक) के अनुरक्षण से सम्बद्ध सभी तकनीकी और संगठनात्मक मामलों के लिए उत्तरदायी होता है।
- (घ) “प्रवर मण्डल बिजली इंजीनियर (चल-स्टॉक परिचालन)” प्र.मं. बि. इंजीनियर (कर्षण से अभिप्रेत है एक कार्यकारी अधिकारी, जो बिजली विभाग और बिजली और परिचालन विभाग के बीच एक सम्पर्क अधिकारी की ओर से बिजली चल स्टॉक के परिचालन से संबंधी सभी तकनीकी और संगठनात्मक मामलों को देखने के लिए उत्तरदायी होता है।
- (ङ) प्रवर मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण) –प्र.मं.बि.इंजीनियर. (कर्षण से अभिप्रेत है एक कार्यकारी इंजीनियर, जो बिजली विभाग और किसी मण्डल में बिजली और परिचालन विभागों के बीच सम्पर्क अधिकारी की ओर से बिजली चल स्टॉक के परिचालन से सम्बद्ध सभी तकनीकी और संगठनात्मक और बिजली आपूर्ति संस्थानों, ऊपरी उपस्कर आर आर सी उपस्करों के दक्षतापूर्ण अनुरक्षण और परिचालन से सम्बन्धित सभी तकनीकी और संगठनात्मक मामलों को देखने के लिए उत्तरदायी होता है।
- (64) “ड्रापर” से अभिप्रेत है एक जुड़नार जो वक्र रस्सी से सम्पर्क तार को सम्भालते हुए ऊपरी उपस्कार निर्माण प्रयोग किया जाता है।
- (65) “विद्युतीकृत रेल पथ” से अभिप्रेत है ऊपरी उपस्कर से युक्त रेलपथ।
- (66) “आपात –टेलीफोन” से अभिप्रेत है कर्षण बिजली नियंत्रक से सम्पर्क के लिए लगाया हुआ टेलीफोन रेलपथ।
- (67) “ग्रिड उपक्षेत्र स्टेशन या उप-स्टेशन” से अभिप्रेत है एक दूसरी से सम्बद्ध तथा ट्रांसफार्मर और स्वीच गियर से सज्जित बिजली संस्थान, जिससे बिजली कर्षण के लिए बिजली आपूर्ति की जाती है।
- (68) “रक्षित” से अभिप्रेत है जोखिम स्थान से व्यक्तियों और वस्तुओं के खतरनाक सम्पर्क या पहुंच की संभावना को दूर करने के लिए उपयुक्त खोल चाहरदीवारी, रेल या धातु आवरण से ढका हुआ, परिक्षित, घिरा हुआ या अन्यथा सुरक्षित।
- (69) “इन्सुलेटेड” (वायु –अन्तराल) परस्परव्यापी विस्तार से अभिप्रेत है किसी रेलपथ के ऊपर, ऊपरी उपस्कर की व्यवस्था जहां बिजली चल स्टाक्स के पैन्टोग्राफी के लिए लाये गये कुछ दूरी तक निर्बाध पथ में दो कर्षण संवाहक एक-दूसरे से अलग किये जाते हैं। इन दोनों सेटों का कम से कम 50 सेमी की दूरी पर पर्याप्त एयर गैप में रखा जाता है।
- (70) “अवरोधक” से अभिप्रेत है बिना किसी स्वचालित विध्न डालने वाले यंत्र के इकहरे आकार वाले रेल परिपथ का भंजक।

- (क) “ब्रिजिंग अवरोधक” से अभिप्राय है एक अवरोधक जो न्यूट्रल खण्ड पर लगा रहता है, जिससे एक उप स्टेशन आपात स्थितियों के दौरान दूसरे उप-स्टेशन द्वारा सामान्यतः पोषित या जब उपयोग लायक नहीं रहता है, ऊपरी उपस्कार के किसी सेक्टर को पोषण करने में समर्थ होता है। सामान्यतः यह अवरोधक खुली स्थिति में रहता है।
- (ख) “खण्डीय अवरोधक” से अभिप्रेत है एक अवरोधक, जो आपूर्ति को अनवरत रखने के लिए पास के उप सेक्टर को जोड़ता है। सामान्यतः यह अवरोधक बन्द स्थिति में रहता है।
- (ग) “समानान्तर अवरोधक” से अभिप्रेत है एक अवरोधक, जो आपूर्ति दो विभिन्न रेल पथों के उपरी उपस्कर को जोड़ता है।
- (71) “कनिष्ठ ड्राइविंग निरीक्षक – (जे डी आई)” से अभिप्रेत है एक पर्यवेक्षक जो लाइन पर बिजली ड्राइवरों/ सहायक ड्राइवरों को तकनीकी, संरक्षा संचालन नियमों तथा लाइन पर बिजली इंजनों में खराबी/दोषपूर्ण होने की स्थिति में उसकी गड़बड़ी पैदा करने वाली बिजली इंजनों में खराबी/दोषपूर्ण होने पर आनलाइन ज्ञान कराने के लिए उत्तरदायी होता है।
- (72) “लाइन मैन” से अभिप्रेत है वह व्यक्ति, जो ऊपरी लाइनों और उससे संबंधित स्विचों के निरीक्षण और उस पर काम करने के लिए प्राधिकृत होता है।
- नोट: यह सबसे नीचे ग्रेड का कर्मचारी हाता है, जिसे अपने वरिष्ठ अधिकारी के साथ न रहते हुए भी किसी के द्वारा न देखे जाने वाले आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट में प्रवेश करने की अनुमति रहती है।
- (73) “प्रचालक” से अभिप्रेत है ड्यूटी पर तैनात व्यक्ति , जो एक आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट का प्रभारी होता है।
- (74) (क) “दूरस्थ नियंत्रण केन्द्र” से अभिप्रेत है केन्द्र, जिससे विभिन्न पूर्ति, नियंत्रण पोस्टों के उपस्करों को कर्षण शक्ति नियंत्रक द्वारा दूर से नियंत्रण होता है।
- (ख) “दूरस्थ नियंत्रण क्यूबिकलिस से अभिप्रेत है किसी आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट में सक कक्ष, जिसमें पोस्ट पर स्थिति स्विचगियर के दूरस्थ परिचालन के लिए दूरस्थ नियंत्रण उपस्कर एवं बैटरी लगे रहते हैं।
- (75) “ प्रवर लोको निरीक्षण –(एस एल आई)” से अभिप्रेत एक पर्यवेक्षक, जो लाइन पर बिजली ड्राइवरों का पड़ताल और परीक्षण करता है। जाँच करता है, समस्त परिचालन और तकनीकी मामलों में मण्डल बिजली इंजीनियर/ चल स्टाक परिचालन को सहायता देता है, लदान जाँच और अन्तर खंड माल गाड़ियों तथा सवारी गाड़ियों के रनिंग समय को देखता है, लाइन पर बिजली इंजनों के कार्यकलाप का परीक्षण करता है तथा शेडों में उनके कार्य करने के ढंग को रिपोर्ट करता है एवं प्रवर मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण)प्रवर मण्डल बिजली इंजीनियर (परिचालन) द्वारा उसकी सौपी गई अन्य ड्यूटी को करता है।
- (76) “सेक्शन इन्सूलेटर” से अभिप्रेत है एक यंत्र जो पैण्टोग्राम के लिय यांत्रिक सूत्र और

अविच्छिन्न पथ अनुसरण करते समय विद्युत खण्डों में एक सम्पर्क तार को विभाजित करता है।

- (77) “सेक्टर” से अभिप्रेत है फीडिंग पोस्ट से सेक्शनिंग पोस्ट तक किसी रेल पथ के ऊपरी उपस्कर का एक खण्ड।
- (क) “उप-सेक्टर” से अभिप्रेत है ऊपरी उपस्कर का सबसे छोटा खण्ड, जो अवरोधकों के खोलने से अलग किया जा सकता है।
- (ख) “एलिमेण्टरी सेक्शन” से अभिप्रेत है ऊपरी उपस्कर का सबसे छोटा सेक्शन, जो परिचालनों के चालू करने से शेष प्रणाली से अलग किया जा सकता है।
- (78) (क) “सेक्शनिंग एवं समानान्तर पोस्ट”— (एस पी) से अभिप्रेत है न्युट्रल पर दो फीडिंग पोस्टों के बीच मध्य मार्ग में स्थित एक आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट, जिसमें ब्रिजिंग और समानान्तर अवरोधक लगे रहते हैं।
- (ख) डप खण्डीय एवं समानान्तर पोस्ट— (एस एस पी) से अभिप्रेत उप नियंत्रण पोस्ट से है जहाँ खण्डीय एवं समानान्तर अवरोधक लगाए गये हैं।
- (ग) “स्वीचिंग स्टेशन (एस एस)” से अभिप्रेत है एक इकहरी लाइन खण्ड पर एक आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट जहाँ केवल खण्डीय अवरोधक लगाये जाते हैं।
- (79) “टैक रिटर्न” से अभिप्रेत है रेलपथ, जब उप स्टेशन को कर्षण रिटर्न विद्युतधारा के लिए रिटर्न कण्डक्टर के रूप में उपयोग किया जाए।
- (80) “कर्षण से अभिप्रेत है, बिजली कर्षण।
- (81) “इंजन परीक्षक” से अभिप्रेत है एक अधिकारी, जो आउट स्टेशन अनुरक्षण डिपो में बिजली चल स्टॉक के निरीक्षण और अनुसरण के लिए उत्तरदायी होता है।
- (82) (क) “ऊपरी उपस्कर — (ओ. एच. इ.) में अर्हता प्राप्त कर्षण फोरमैन” से अभिप्रेत है संबंधित क्षेत्र का एक अधीनस्थ, जो ऊपरी उपस्कर के परिचालन और अनुसरण तथा वहाँ नियोजित कर्मचारियों के लिये उत्तरदायी होता है।
- (ख) “सहायक कर्षण लोको नियंत्रक— (ए टी एल सी)” से अभिप्रेत है कर्षण लोको नियंत्रक के अधीन एक पर्यवेक्षक, जो बिजली इंजनों के संचालन सम्बन्धी चार्ट तैयार करने, मार्गन्त/खण्डीय ठहराव की जांच पड़ताल और बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक) उत्तरदायी होता है।
- (83) “ कर्षण लोको नियंत्रक (टी.एल.सी.)” से अभिप्रेत है एक अधिकारी, जो बिजली कर्मिंदल ओर उनके स्थानों का प्रभारी होता है तथा बिजली इंजनों के बाहरी-स्टेशन सम्बन्धी अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है।
- (84) (क) “कर्षण लोको नियंत्रक—(टी.एल.सी.)” से अभिप्रेत है प्रवर मण्डल बिजली इंजीनियर (टी.आर/अथवा/सहायक बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक— परिचालन) के नियंत्रण में एक अधिकारी, जो यातायात की आवश्यकता की पूर्ति के लिए बिजली इंजनों और रनिंग कर्मचारियों को बुक करने के लिए जिम्मेदार होगा।

(ख) “सहायक कर्षण लोको नियंत्रक— (ए.टी.एल.सी)” से अभिप्रेत है कर्षण लोको नियंत्रक के अधीन एक पर्यवेक्षक, जो बिजली इंजनों के संचलन संबंधी चार्ट तैयार करने, मार्गान्त/खण्डीय ठहराव की जांच पड़ताल और बिजली इंजनों उपयोग के लिये उत्तरदायी होता है और अन्य यमामलों में सहायक कर्षण लोको नियंत्रक के प्रति जिम्मेदार होता है।

(85) कर्षण शक्ति नियंत्रक—(टी. पी.सी) से अभिप्रेत है एक अधिकारी, जो कर्षण शक्ति बिजली वितरण प्रणाली से संबंधी बिजली आपूर्ति और संचालनों को बराबर कायम रखने को सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी होता है। वह यातायात की आवश्यकताओं तथा बिजली आपूर्ति में तालमेल बैठाता है और ऊपरी लाइनों, केबिनों तथा उससे संबंधी स्विच गियर पर या समीप में कम करने की परमिट जारी करने की व्यवस्था करता है।

(ख) “सहायक कर्षण शक्ति नियंत्रक”— (ए.टी.पी.सी.) से अभिप्रेत है कर्षण शक्ति नियंत्रक की सहायता के लिए प्रतिनियुक्त एक अधिकारी।

(86) “यातायात ब्लॉक ” से अभिप्रेत है समस्त यातायात संचलन से संबंधी रेलपथ को अवरुद्ध करना।

17.03. विद्युत रेलपथ तथा निर्माण—कार्य निरीक्षण:— विद्युत रेल—पथ और निर्माण कार्यों का निरीक्षण, इस प्रयोग के लिए नामित अधिकारियों द्वारा विशेष अनुदेशों के अनुसार और उन्हें सौंपे गए कर्तव्यों के अनुरूप, नियमित रूप से किया जायेगा।

स.नि. 17.03.01

(क) नियम 15.01 से 15—17 तक के अन्तर्गत वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/ सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ सेक्शन इंजीनियर /रेलपथ की ड्यूटी, जहां बिजली मार्ग और निर्माण कार्य से संबंध हो, वहां वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/(ऊपरी शीर्ष उपस्कर) तथा कनिष्ठ सेक्शन इंजीनियर /(ऊपरी शीर्ष उपस्कर) को सुपुर्द की जायेगी।

(ख) ऊपरी शीर्ष उपस्कर के अलावा बिजली निर्माण कार्य का निरीक्षण/अनुरक्षण वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर बिजली पूर्ति प्रतिष्ठान और उप—स्टेशन) तथा वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (दूरस्त नियंत्रण) जैसा उनके लिए लागू हो और जैसा वातानुकूलित कर्षण नियमावली के पैरा 0400 एवं 0617 में विनिर्दिष्ट हो, द्वारा किया जायेगा।

(ग) गैंगमेट, कुंजीमैन और गैंगमैन की ड्यूटी, जहां ऊपरी उपस्कर पर लागू हो वे ऊपरी शीर्ष उपस्कर लाइनमैन के सुपुर्द की जायेगी।

स.नि. 17.03.02(क) प्रत्येक रेल कर्मी की यह ड्यूटी है कि यदि ऊपरी शीर्ष उपस्कर में कोई अनियमिताएं देखे, तब उसकी रिपोर्ट तुरन्त करें

(i) ऊपरी उपस्कर या कोई फीडर या कोई केबिन पूरा या उसका हिस्सा नीचे गिरा तो और या सक्रिय उपस्कर के सम्पर्क में व्यक्ति, पशु या यान आए हों या सक्रिय उपस्कर के संपर्क में उनके आने को सम्भावना हो।

(ii) क्षतिग्रस्त कैंन्टेनरी या डिब्बे गेज को पार करने वाला सम्पर्क तार

- (iii) यदि किसी बिजली चल स्टॉक के पैंटाग्राफ/या यदि वह ऊपरी उपस्कर से उलझा हो।
 - (iv) रेलपथ या ऊपरी उपस्कर के ढांचे पर क्षतिग्रस्त होना
 - (v) पटरी से उतरना या कोई अन्य यातायात दुर्घटना होना।
 - (vi) अखण्ड बाण्डों, संयुक्त बाण्डों क्रॉस बाण्डों और आसन्न बाण्डों में कोई दोष खराबी।
 - (ख) उपर्युक्त उपनियम (क) में उल्लिखित कोई खराबी या दोष देखे जाने पर रेलवे कर्मचारी, कर्षण शक्ति नियंत्रक को सीधे या किसी स्टेशन मास्टर या खान नियंत्रक या समीपस्थ उपलब्ध टेलीफोन के जरिए उसकी सूचना तुरन्त देगा।
 - (ग) ऊपरी लाइन के टूट-फूट होने की स्थिति में, रेल कर्मचारी इसका पता लगाने पर यह भी सुनिश्चित करेगा कि जब तक बिजली कर्षण शाखा का कोई प्राधिकृत अधिकारी तुरन्त कार्रवाई करेगा।
 - (घ) यदि ऊपरी उपस्कर काफी क्षतिग्रस्त हो या मानक गति आयाम भंग हो, तो इस तरह की गई या टूट-फूट को देखने वाला व्यक्ति, रोक हाथ सिगनल दिखाने के लिए कदम बढ़ायेगा और साधारण नियम 03.62 के अनुसार पटाखा रखेगा।
 - (ङ) स्टेशन मास्टर, जिसकी इस प्रकार की खराबी या दोष की रिपोर्ट दी जाए, उसे इसकी सूचना कर्षण शक्ति नियंत्रक के जरिये, जैसी भी स्थिति हो, तुरन्त देनी चाहिए। संचार सूचना कर्षण शक्ति नियंत्रक के जरिये, जैसी भी स्थिति हो, तुरन्त देनी चाहिए। संचार की खराबी की स्थिति में, यातायात के सुरक्षित संचनल को उसे सुनिश्चित करना चाहिए और समीपस्थ कर्षण अधिकारी को सूचित करना चाहिए।
 - (च) किसी खराबी/दोष से संबंधित सूचना प्राप्त करने पर कर्षण शक्ति नियंत्रक तुरन्त प्रभावित खण्ड की बिजली आपूर्ति को काटने की व्यवस्था करेगा और ऐसा निष्क्रिय खण्ड की सुरक्षा की व्यवस्था करेगा और इसकी सूचना खण्ड नियंत्रक को देगा। इसके बाद खण्ड नियंत्रक स.नि. 17.04.16 के अंतर्गत दिए गए नियमों के अनुसार संबंधित स्टेशन मास्टर के साथ मिलकर प्रभावित खण्ड की सुरक्षा करेगा।
- स.नि. 17.03.03(क)**— यदि ऊपरी उपस्कर में कोई त्रुटि हो जैसे कि पैंटोग्राफ के सुचारु आवागमन में बाधा आ सकती है या इसको क्षति पहुंचाने वाले कारक की उपस्थिति दिखती हो तब लोको चालक/मोटरमैन सर्किट ब्रेकर को ट्रिप करके तुरंत पैंटोग्राफ के हैंडल को नीचे रखकर पैंटोग्राफ को “नीचे” करेगा। यदि आवश्यकता हुई, तो ट्रेन को ऐसे स्थान से पहले ही रोक देनी चाहिए।
- (ख) यदि ऊपरी उपस्कर की क्षति सामान्य है, तो ड्राइवर/ मोटरमैन, यदि संभव हो, ऐसे क्षतिग्रस्त खण्ड से होकर आगे बढ़ सकता है।
 - (ग) सभी मामलों में इस प्रकार के दोषों को कर्षण शक्ति नियंत्रक की दृष्टि में लाया जायेगा।

17.04 विद्युत उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति:— यदि विद्युत उपस्कर या उसके किसी अन्य भाग के समीप, सक्षम रेल सेवक से भिन्न किसी अन्य व्यक्ति द्वारा कोई काम किया जाता है तो ऐसा काम केवल तभी और उतनी ही अवधि तक किया जाएगा जब तक 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 से न प्राप्त कर ली है। वह भी, उस अनुमति को, कर्षण शक्ति नियंत्रक (ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर) की जानकारी में ही जारी करेगा।

स.नि. 17.04.01— ऊपरी उपस्कर के किसी हिस्से पर सक्रिय ऊपरी उपस्कर के 2 मीटर के अन्दर काम शुरू करने से पहले कर्षण शक्ति नियंत्रक या प्राधिकृत व्यक्ति से काम करने की अनुमति प्राप्त कर ली जायेगी। पावर ब्लाक और कम करने की अनुमति से संबंधित विस्तृत अनुदेश यहां निम्न नियमों में दिये जाते हैं।

स.नि. 17.04.02— यातायात और पावर ब्लाक—बिजली कर्षण संस्थानों पर अनुरक्षण कार्य के लिए सामान्यतः दो किस्म के ब्लाकों की आवश्यकता पड़ती है।

(क) **यातायात ब्लॉक :—** भाप, बिजली डीजन इंजनों से चलने वाले सभी यानों/गाड़ियों के संचलन वाली लाइन जहां अवरुद्ध हो जाती है, इसकी आवश्यकता तब पड़ेगी, जब ऊपरी उपस्कर संस्थान में किसी बड़े मरम्मत का कार्य किया जाता हो और कर्षण शक्ति नियंत्रक के परामर्श से खण्ड नियंत्रक द्वारा स्वीकृति दी जाय।

(ख) **पावर ब्लाक—** जब बत्ती मरम्मत या ऊपरी उपस्कर का कार्य किया जाना हो, और काम इस प्रकार का हो कि भाप या डीजल इंजनों से चलने वाली गाड़ियों के संचलन पर प्रतिबन्ध लगाना आवश्यक न हो, तब ऊपरी खण्ड की 25 केवी बिजली आपूर्ति निष्क्रिय करते हुए ब्लाक को प्राप्त किया जाता है। कर्षण शक्ति नियंत्रक खण्ड को नियंत्रक के परामर्श से पावर ब्लाक की स्वीकृत देता है। जब दिए गए खण्ड पर बिजली वाली गाड़ियों को चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी, किन्तु भाप या डीजल के ड्राइवर और गार्ड को इस तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए कि ऊपरी उपस्कर के कर्मचारी काम कर रहे हैं और उन्हें अतिरिक्त सावधानी बरतनी चाहिये तथा जब ऐसे खण्ड पर पहुंच/पास कर रहा है तब लगातार लम्बी सीटी बजाना चाहिए और कार्यस्थल पर लगाये सिगनल के अनुसार काम करना चाहिए।

(i) **पावर ब्लाक निम्न तीन प्रकार के होते हैं:—**

(क) आपात पावर ब्लाक,

(ख) पूर्व व्यवस्थित पावर ब्लाक

(ग) स्थानीय रूप से व्यवस्थित पावर ब्लाक

नोट: सेकण्डरी लाइनों अर्थात् साइडिंग, यार्ड शेड आदि के ऊपरी उपस्कर पर पावर ब्लाक, संबंधित स्टेशन मास्टर, यार्ड मास्टर, शेड फोरमैन या इंजन परीक्षक द्वारा स्थानीय स्तर पर व्यवस्थित होते हैं और उपर्युक्त (ग) श्रेणी के अन्तर्गत आते हैं।

स.नि. 17.04.03 – आपात पावर ब्लाक।

- (क) आपात पावर ब्लाक, कर्षण शक्ति नियंत्रक द्वारा व्यवस्थित किया जायेगा और ऊपरी उपस्कर की भारी टूट-फूट या विशेषज्ञ रूप से निम्नस्थिति में व्यक्ति के घायल होने या सम्पत्ति के क्षतिग्रस्त होने की सूचना पाते ही वह प्रभावित ऊपरी उपस्कर के 25 कि.वा. की पूर्ति का तुरन्त काट देता है।
- (i) ऊपरी उपस्कर या किसी फीडर या किसी केबिन के पूरा या उसके हिस्से के गिरने पर और/या व्यक्ति पशु या यान के सक्रिय उपस्कर सम्पर्क में आने का संभावना होने पर।
- (ii) क्षतिग्रस्त कैंटनरी या सम्पर्क तार , समपारों पर जब उँचाई मापों का अतिलंघन करे।
- (iii) एक बिजली इंजन या एक बिजली मल्टीपल यूनिट के क्षतिग्रस्त होने और जिसके सुधार के लिए ड्राइवर/मोटरमैन ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय करने की अपेक्षा करता है।
- (iv) पटरी से उतरने या विद्युतिकृत लाइनों पर किसी अन्य गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने पर जहां कर्षण शक्ति नियंत्रक या खण्ड नियंत्रक द्वारा संरक्षा के लिए 25 कि.वा. बिजली पूर्ति को काटना आवश्यक समझा जाए।
- (ख) ऊपरी उपस्कर की टूट-फूट की सूचना देने वाला व्यक्ति रिपराद रूप से सभी आवश्यक सूचनाएं देगा यथा अपना नाम, पदनाम, अनियमितओं के बाधित होने वाले स्थान की कि.मी. में दूरी, उसकी किस्म और रिपोर्ट करने के स्थान का नाम। आपात ब्लाक की मांग का कारण संक्षेप और संगत, किन्तु स्पष्ट होना चाहिए। वह कर्षण शक्ति नियंत्रक की बिना अनुमति के स्थान/टेलीफोन नहीं छोड़ेगा।
- (ग) सूचना प्राप्त होने पर कर्षण शक्ति नियंत्रक प्रभावित खण्ड की बिजली आपूर्ति को काटने की तुरन्त व्यवस्था करेगा और तब उसके संबंध में रिपोर्ट करने वाले व्यक्ति से खराबी विवरण प्राप्त करेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक साथ-साथ निजी संख्या विनियमय अन्तर्गत निष्क्रिय किये गये खण्ड/खण्डों के विषय में ड्यूटी पर तैनात खण्ड नियंत्रक को सूचित करेगा। बदले में खण्ड अधिकारी स्टेशन संचालन नियमों के अनुदेशों के अनुसार संबंधित स्टेशन मास्टर (एस) के सुरक्षात्मक उपाय करने की व्यवस्था करेगा।
- (घ) नीचे दिए गये उपनियम (ग) के अतिरिक्त, एक बार आपात ब्लाक करने पर जब तक कोई प्राधिकृत अधिकारी के ऊपरी उपस्कार स्थान पर नहीं पहुंचता है और आवश्यकतानुसार लाइन को दो या अधिक स्थलों पर नियोजित नहीं करता है तब तक प्रभावित लाइनों पर कोई काम शुरू नहीं किया जा सकता है। जब तक स्थल पर कोई प्राधिकृत ऊपरी उपस्कर अधिकारी निजी संख्या के साथ संदेश नहीं भेजेगा, तब तक कर्षण नियंत्रक संबंधित खण्ड की बिजली पूर्ति को पुनः चालू नहीं करेगा।
- (ङ) (i) जब किसी बिजली इंजन के ड्राइवर या बिजली मल्टीपल यूनिट गाड़ी के मोटरमैन को पैन्टोग्राफ सहित छत उपस्करों का निरीक्षण और/या प्राप्त करने के प्रयोजन के

लिए कर्षण शक्ति नियंत्रक से आपात पावर ब्लाक प्राप्त करना आवश्यक हो जाए, तब वह उपर्युक्त उपनियम (ख) में उल्लिखित विवरण को देते हुए, इस प्रकार के आपात पावर ब्लाक को मांग करेगा।

- (ii) खण्ड को निष्क्रिय करने के पश्चात कर्षण शक्ति नियंत्रक निजी संख्या के साथ ड्राइवर / मोटरमैन को काम करने के लिए परमिट जारी करेंगे और खण्ड नियंत्रक को सूचित कर देंगे। उपर्युक्त उपनियम (ग) के अनुसार कर्षण शक्ति नियंत्रक और खण्ड नियंत्रक भी कार्रवाई करें।
- (iii) तब ड्राइवर/मोटरमैन छत पर चढ़ने से पहले बिजली चल-स्टॉक के ऊपरी उपस्कर के दोनों छोरों को भूयोजित करेगा। इस प्रयोजन के लिए प्रत्येक बिजली इंजन पर अर्थिंग रॉड रहते हैं। बिजली मल्टीपल यूनिट गाड़ियों के होने पर मोटरमैन, स्टेशन मास्टर से पास वाली लाइन पर चलती हुई दूसरी गाड़ी के ड्राइवर से दो अर्थिंग रॉड ले सकता है काम समाप्त होने पर आर्थिक छड़ रॉड संबंधित स्टेशन मास्टर/ड्राइवर को लौटा दिये जाएंगे।
- (iv) इस प्रकार निष्क्रिय किए गये खण्ड पर निजी संख्या देते हुए, बिजलीपूर्ति को चालू करने के लिए कर्षण शक्ति कंट्रोलर को कहने से पहले, ड्राइवर/मोटरमैन को यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि प्रत्येक वस्तु ठीक है, अर्थिंग रॉड हटा लिये गये है और इंजन का छत पर कोई व्यक्ति या सामग्री नहीं है।

स.नि. 17.04.04— पूर्व व्यवस्थित पावर/यातायात ब्लाक:—

- (क) विद्युत क्षेत्र में सभी विभागों के अधिकारी को जो इस प्रकार के पावर ब्लाक, यातायात ब्लाक या कर्षण उपस्कर के खतरनाक क्षेत्र में काम करने की अनुमति चाहते हैं या जो ऊपरी लाइन और/या स्थल पर निश्चित अनुसरण कार्य के लिए वाडिंग कर्मचारी उपस्थित रहने की मांग करते हैं, निर्धारित प्रपत्र में निम्न बातों को दर्शाते हुए विवरण को मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) कार्यालय में प्रत्येक सोमवार 11 बजे तक दे देंगे।
 - (i) काम की किस्म और तिथि जब इसे किया जाना हो,
 - (ii) जब काम को किया जाना हो
 - (iii) कार्य-स्थल और लाइनों का खण्ड, जिनको ब्लाक किया जाना हो।
 - (iv) गाड़ियां, जिनके बीच ब्लाक की आवश्यकता हो
 - (v) क्या डीजल यातायात के लिए रेलपथ उपलब्ध रहेगा।
- (ख) सभी विभागों की मांगों की समन्वय मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) कार्यालय में किया जायेगा और समेकित विवरण को यातायात और पावर ब्लाकों के साप्ताहिक कार्यक्रम में शामिल करने के लिए प्रत्येक बुधवार को 12 बजे तक संबंधित मण्डल परिचालन अधीक्षक को भेज दिया जायेगा।

- (ग) यातायात ब्लाक, पावर ब्लाक और कार्य करने की अनुमति से संबंधित कार्य मण्डल परिचालन अधीक्षक के कार्यालय में तैयार किया जायेगा और आगामी सोमवार से आरम्भ होने वाले सप्ताह के लिए अधिक से अधिक शुक्रवार तक सर्व संबंधित को (विभागीय अधिकारियों जिन्होंने ऐसे ब्लाकों की मांग की थी, के अलावा संबंधित कर्षण शक्ति नियंत्रक, टी.एल.सी.सी., एच.सी स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को भेज दिया जायेगा।
- (घ) फिर भी कर्षण शक्ति नियंत्रक से आपात पावर ब्लाक और कार्य करने की अनुमति प्राप्त करके आवश्यक किस्म के कार्य किये जायेंगे।

स. नि. 17.04.05

- (क) सहायक नियम 17.04.04 के अनुसार पूर्व व्यवस्थित पावर ब्लाक अधिसूचित किये जाने के पश्चात् कर्षण शक्ति नियंत्रक, विनिर्दिष्ट दिन, कम से कम काम शुरू होने के दो घण्टा पूर्व, खण्ड नियंत्रक से यह जान लेगा कि क्या पूर्व व्यवस्थित कार्यक्रम के अनुसार पावर/यातायात ब्लाक उपलब्ध होगा। तब वह अनुरक्षण गैंग आवश्यक उपस्करों के अनुसार यातायात/पावर ब्लाक उपलब्ध होगा ताकि अनुरक्षण गैंग आवश्यक उपस्करों के साथ डिपो को छोड़ने के लिए कदम उठा सके और काम शुरू होने से कम से कम आधा घण्टा पूर्व स्थल पर उपलब्ध हो सके। स्थल पर पहुंचने पर काम करने वाले गैंग के प्रभारी अधिकारी और आईसोलेटर स्विच को परिचालन करने के लिए प्रतिनियुक्त व्यक्ति अपने पहुंचने की सूचना कर्षण शक्ति नियंत्रक को देंगे।
- (ख) कार्य स्थल पर क्षेत्र कर्मचारियों की तैयारी के विषय में सूचना प्राप्त होने पर, कर्षण शक्ति नियंत्रक विहित प्रपत्र इ टी आर के भाग ख में पावर ब्लाक संदेश भेजेगा। बदले में खण्ड अधिकारी संबंधित स्टेशन मास्टर/संबंधित केबिन के प्रभारी अधिकारी/यार्ड मास्टर को सहायक नियम 17.04.16 और स्टेशन संचालन नियम के अनुसार निजी संख्या से युक्त कार्रवाई करने की सूचना देगा।
- (ग) संबंधित स्टेशन मास्टर/केबिन का प्रभारी अधिकारी/यार्ड मास्टर सहायक नियम 17.04.16 के संबंधित उपबन्धों और बिजली कर्षण से संबंध में स्टेशन संचालन नियमों में उल्लिखित अन्य उपबन्धों का अनुपालन करने के पश्चात उसकी प्राप्ति की सूचना देंगे। पावर ब्लाक के साथ यातायात ब्लाक के मामले में इसे भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि दो स्टेशनों के बीच कोई गाड़ी नहीं है, जिसमें यातायात ब्लाक लगाने का प्रस्ताव हो। संबंधित स्टेशन मास्टर/केबिन के प्रभारी अधिकारी/यार्ड मास्टर तब खण्ड नियंत्रक को निजी संख्या से युक्त इस संबंध में किए गये पूर्वीपथ के विषय में आश्वस्त करेंगे
- (घ) तब खण्ड अधिकारी प्रपत्र इ टी आर-1 के भाग ख की विधिवत् गार कर लौटा देगा।
- (ङ) खण्ड नियंत्रक के आश्वासन पाने पर, कर्षण शक्ति नियंत्रक संबंधित अवरोधकों को खोल देगा और अपेक्षित आईसोलेटरों के परिचालन के लिए क्षेत्र कर्मचारियों को सूचित करेगा तथा पुष्टि संदेश के मिलने पर कि विच्छेद खोल दिये गये हैं और खुली हाल में बन्द कर दिए गये हैं, कर्षण शक्ति नियंत्रक अवरोधकों को बन्द कर

देगा, जिससे संबंधित पूरक खण्ड, जहां काम किया जाना है, के अलावे सभी खण्डों की बिजली पूर्ति पुनः चालू कर दी जायेगी सहायक नियम 17.04.15 भी देखें) तब वह अनुरक्षण कार्य के प्रभारी प्राधिकृत व्यक्ति को विहित प्रपत्र इंटी आर-2 में काम करने की अनुमति का संदेश जारी करेगा।

- (च) ऐसी कर्षण नियमावली पैरा 0535 में निर्दिष्ट के अनुसार ऊपरी उपस्कर के लोको भूयोजित करने और ब्लाक की सम्पूर्ण अवधि के दौरान साधारण नियम 15.09(1), 15.09(2) और 15.09(3) में दिए गये पूर्वीपथ के पश्चात तब अनुरक्षण गैंग कार्य आरम्भ करेगा।
- (छ) काम पूरा होने पर, वह व्यक्ति, जिसने काम करने की अनुमति प्राप्त किया था, यह सुनिश्चित करेगा कि:
 - (i) बिजली उपस्कर और इसके समीप से सभी व्यक्ति और वस्तुएं हटा ली गई हैं।
 - (ii) सभी काम करने वाली पार्टी की सुरक्षा के लिए किया गया भुयोजन हटा लिया गया है।
 - (iii) काम पर प्रतिनियुक्त कर्मचारियों को अगाह कर दिया गया है कि बिजली की पूर्ति पुनः चालू करना है।

तब वह निजी संख्या के विनिमय अन्तर्गत ईटीआर 2 के पैरा ग को भर कर कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा और काम करने के लिए पहले दी गई रद्द करेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक टेलीफोन संचार के बाधा पड़ने की स्थिति में सहायक नियम 17.04.10 के अनुसार कार्यवाही की जायेगी।

- (ज) ऊपरी उपस्कर की सामान्य आपूर्ति को पुनः स्थापित करने के पश्चात् कर्षण शक्ति नियंत्रक ब्लाक को रद्द कर देगा और ई टी आर 1 के भाग ग को विधिवत भर कर भेजते हुए खण्ड नियंत्रक को सूचित कर देगा।
- (झ) तब खण्ड नियंत्रक निजी संख्या के विनिमय अन्तर्गत ब्लाक के रद्द किये जाने के विषय में संबंधित स्टेशन मास्टरों/केबिन के प्रभारी अधिकारियों/यार्ड मास्टरों को सूचित कर देगा।

स.नि. 17.04.06—प्राधिकृत व्यक्ति के अलावा काम का किया जाना:—

- (क) यदि कोई काम बिजली उपस्कर के किसी भाग या पास में अधिकृत व्यक्ति के अलावा किया जाना हो, तब ऐसा काम तब तक शुरू नहीं किया जायेगा, जब तक कार्य का प्रभारी व्यक्ति बिजली कर्षण शाखा के अधिकृत व्यक्ति द्वारा, जो चार्जमैन के नीचे के स्तर का न हो, जारी की गई काम करने की लिखित अनुमति न रखता हो।
- (ख) सर्व प्रथम काम करने की अनुमति कर्षण शक्ति नियंत्रक से ली जायेगी, जिसके लिये कर्षण शक्ति नियंत्रक, खण्ड, नियंत्रक, बिजली कर्षण शाखा का प्राधिकृत, व्यक्ति और संबंधित स्टेशन मास्टर इस संबंध में सहायक नियम 17.04.05 के अन्तर्गत दी गई प्रक्रिया का अनुसरण करेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक से काम करने

की अनुमति प्राप्त करने के पश्चात, बिजली कर्षण विभाग का प्राधिकृत व्यक्ति निर्दिष्ट बिजली उपस्कर को भूयोजित करेगा और अपने व्यक्तिगत अभिरक्षण में प्रतिलिपि को रखते हुए कार्य प्रभारी व्यक्ति को विहित प्रपत्र ईटी और-3 में काम करने की अनुमति जारी करेगा।

- (ग) काम के पूरा होने पर और जब बिजली उपस्कर और इसके आस-पास के सभी कर्मचारी और सामग्री हटा लें, तब काम करने वाली पार्टी का प्रभारी व्यक्ति प्रपत्र ईटी और-3 के भाग 'ग' को भर कर काम करने की अनुमति कार्ड रद्द करने के लिए कर्षण शक्ति नियंत्रक को संदेश जारी करेगा प्राधिकृत व्यक्ति टीपीसी को कार्य करने की अनुमति को रद्द करने के लिए स.नि. 17.04.05 के अनुसार संदेश जारी करेगा। यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक के टेलीफोन संचार में अवरोध हो, तो सहायक नियम 17.04.10 के अनुसार कार्रवाई की जायेगी।

स.नि. 17.04.07—अनेक काम करने वाली पार्टियों :

- (क) जब काम एक से अधिक काम करने वाली पार्टियों द्वारा दिया हो, तब कर्षण शक्ति नियंत्रक द्वारा काम की अनुमति केवल एक प्राधिकृत व्यक्ति को देगा, जो इस नियम के अन्तर्गत "काम करने की अनुमति" में उल्लिखित बिजली उपस्कर के हिस्से पर काम के लिए केवल वही जिम्मेदार होगा। कोई अतिरिक्त पार्टी या पार्टियां इस प्राधिकृत व्यक्ति की अनुमति से ही बिजली उपस्कर के उसी हिस्से पर काम कर सकती है। वह व्यक्ति बिजली उपस्कर के उसी हिस्से पर काम करने वाली पार्टियों की कुल संख्या के विषय में सभी पार्टियों को सूचित कर देगा, प्राधिकृत व्यक्ति काम करने की अनुमति तभी रद्द करेगा, जब वह यह सुनिश्चित कर लेगा कि काम करने वाली सभी पार्टियां अपने लोगों और सामग्री को तथा बिजली उपस्कर में भूयोजित को हटा ली है।

- (ख) जहां दो पार्टियां एक दूसरे अलग से दूरी रखकर काम कर रही हों तब अधिक अवधि तक काम करने वाली पार्टी कर्षण शक्ति नियंत्रक से काम करने की अनुमति लेगी और प्राइवेट नम्बर संयुक्त संदेश भेज कर दूसरी पार्टी से काम आरम्भ करने की अनुमति देगा। दूसरी पार्टी इस पार्टी की इसी प्रकार प्राइवेट संख्या से भेज कर काम के पूरा होने, भूयोजन को हटाने और कर्मचारी और सामग्री को हटा लेने से संबंधित सूचना देगी।

स.नि. 17.04.08— लोको शेड या कारशेड के भीतर कार्य: लोको शेड या कार शेड के भीतर कार्य किये जाने की स्थिति में, काम करने की अनुमति के लिए कर्षण फोनमैन, सहायक कर्षण फोरमैन (आर.एस.) को आवेदन अवश्य किया जाना चाहिये जो इन्सपेक्शन वे या फीडर के स्विच को खेल जाने के पश्चात काम करने की अनुमति जारी करने की व्यवस्था करेंगे। कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करने की आवश्यकता नहीं है तथा स्विचों के बन्द किये जाने से पूर्व काम करने की अनुमति रद्द करने के लिए कार्य प्रभारी व्यक्ति को इसे कर्षण फोरमैन, सहायक कर्षण फोरमैन या चार्जमैन (आर.एस.) को अवश्य लौटा दिया जाना चाहिए।

स.नि. 17.04.09— साइडिंग के लिए बिजली पूर्ति, जो रनिंग लाइनों पर गाड़ी के संचलन को प्रभावित नहीं करती जन परिचालित आइसोलेटरों द्वारा नियंत्रित की

जाती है। इन आइसोलेटरों की कुँजी सामान्य: संबंधित स्टेशन मास्टर के अभिरक्षण में रखी जाती है। ऐसे साइडिंग पर पावर ब्लॉक प्राप्त करने के लिए बिजली कर्षण शाखा के प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा यातायात संचालन के लिए उत्तरदायी स्टेशन मास्टर, केबिन साहयक स्टेशन मास्टर यार्ड मास्टर एवं अन्य के साथ मिलकर स्थानीय व्यवस्था की जानी चाहिये। इस प्रयोग के लिए फार्म ईटी आर-4 को प्रयोग में लाना होगा। संबंधित स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर प्रपत्र ईटी आर-4 के भाग 'ख' पर प्राप्ति से संबंधित हस्ताक्षर करने और आइसोलेटर के लिए कुँजी सुपुर्द करने से पूर्व, सहायक नियम 17.04.16 के अन्तर्गत तथा स्टेशन संचालन नियमों में भी विनिर्दिष्ट विवरण के अनुसार वह एहतियात बरतेगा। काम करने के लिए उत्तरदायी अधिकृत व्यक्ति द्वारा बन्द करने के तुरन्त पहले या बाद कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित कर दिया जायेगा। जब तक वातानुकूलित कर्षण नियमावली के पैरा 0800 और 0801 में वर्णित एहतियातों का अनुपालन नहीं हो जाता है तब तक वह आइसोलेटर को नहीं खोलेगा और जब तक नियमानुसार अपेक्षित उचित भूयोजन नहीं किया जाता है, तब तक कोई काम शुरू नहीं किया जाना चाहिए।

स.नि. 17.04.10— यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक टेलीफोलन संचार में बाधा पड़ती है, तो वह व्यक्ति (जिसे काम करने की अनुमति दी गई थी, काम करने की अनुमति में निर्दिष्ट कर्षण बिजली या ऊपरी उपस्कर के भाग की सामान्य (सक्रिय) स्थिति को पुनः कायम करने के लिए तथा यदि संभव हो, पावर ब्लॉक के रद्द करने के लिये स्थानीय व्यवस्था करेगा। इस कार्य से पूर्व प्राधिकृत व्यक्ति स्वयं इस बात से संतुष्ट हो लेगा कि दूसरी पार्टी को उसी खण्ड पर काम करने के लिए अनुमति नहीं दी गई है।

स.नि. 17.04.11— प्रत्येक कर्षण शक्ति नियंत्रक एक लॉग बुक रखता है, जिसमें कार्य के लिए निष्क्रिय किये गये उपस्कर के विवरण और समय के साथ प्रत्येक काम करने की अनुमति की संख्या तथा संबंधित व्यक्ति से टेलीफोन पर प्राप्त सूचना के अनुसार काम के पूरा होने के पश्चात पुनः शक्ति संचार करने का इन्दराज करना चाहिए।

स.नि. 17.04.12— टेलीफोन पर जारी किये जाये गये बिजली आपूर्ति बन्द करने, बिजली आपूर्ति को पुनः कायम करने, काम करने की अनुमति आदि से संबंधित सभी संदेश प्राइवेट नम्बरों के विनियम द्वारा दिये जायेंगे। इस संबंध में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया का विवरण निम्नवत् है:

- (क) इस प्रकार संदेश भेजने वाले प्रत्येक अधिकारी को प्राइवेट नम्बर ही रखना होगा। ज्यों ही कोई संदेश भेजा जाए, प्रयोग किया गया प्राइवेट नम्बर को प्राइवेट:: नम्बर वही से हस्ताक्षर करवाकर एवं तिथि डलवा कर निकाल देना चाहिए। प्राइवेट नम्बर वही और काम करने की अनुमति से संबंधित प्रपत्र, बिजली कर्षण संख्या के प्राधिकृत अधिकारी की व्यक्तिगत निगरानी में रखा जायेगा। प्रयोग में लायी गी प्रावेट नम्बर वहीं तथा काम करने की अनुमति से संबंध जारी किये गये सभी अधिलेख सावधानी पूर्वक एक वर्ष तक सुरक्षित रखना चाहिए, बशर्ते किये जांच या छानबीन के संबंध में अधिक समय तक रखने के लिए न कहे जाए।

- (ख) प्रत्येक संदेश भेजने वाले प्राइवेट नम्बर से आरम्भ होता है और प्राप्त करने वाले व्यक्ति का प्राइवेट नम्बर के साथ समाप्त होता है। पावर ब्लाक और काम करने की अनुमति से संबंधित सभी संदेश उनके भेजने से पूर्व ईटी आर-3, जैसा भी मामला हो, विहित फार्म रु. में पूरे स्पष्ट लिखे जायेंगे और खण्ड, ईटी आर-1 या ईटीआर 2 या ईटीआर 3 या ईटीआर 4 जैसा भी मामला हो, विहित फार्म पूरे स्पष्ट लिखे जायेंगे और खण्ड, जिस पर पावर ब्लाक की मांग की जाय, वातानुकूलित कर्षण नियमावली के पैरा 0810 में दिए गये विवरण के अनुसार स्पष्ट प्रदर्शित किया जाना चाहिए। टेलीफोन पर संदेश प्राप्त करने वाले व्यक्ति को समान प्रपत्र पर नाम लिखना चाहिए और उसे पुनः स्पष्टीकरण के लिये उसे दुहराना चाहिए। प्राइवेट नम्बरों का विनिमय करने वाले व्यक्ति एक दूसरे को नाम से पहचान। बिजली पूर्ति को पुनः कायम करने से पूर्व पावर ब्लाक उसी व्यक्ति द्वारा रद्द किया जायेगा, जिसने मांग की और प्राप्त भी किया था।
- (ग) जब पावर ब्लाक संदेश कर्षण शक्ति नियंत्रक एवं खंड नियंत्रक के बीच विनिमय किया जाना हो तो संदेश को दो प्रतियों में बनाना चाहिए तथा खंड नियंत्रक को भेजना चाहिए तथा उनकी पावती कार्बन प्रति पर प्राप्त करनी चाहिए। यदि वे बहुत दूरी पर हो तो टेलीफोन पर संदेश भेजना चाहिए तथा ऊपर दिए गए तरीके से उसे रिकार्ड करके रखना चाहिए।

स.नि.17.04.13

- (क) सभी बहिरंग स्विचों की चाबियाँ स्टेशन मास्टर केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या स्विचों के पास सुविधापूर्वक रहने वाले अन्य व्यक्तियों को निगरानी में सामने से शीशे लगे बक्सों में रखी जायेगी। बिजली कर्षण शाखा द्वारा मांग किए जाने पर ये चाबियाँ प्राधिकृत व्यक्ति को ही दी जाएगी और इस काम के लिए रखे गए रजिस्टर में उससे हस्ताक्षर करवाए जायेंगे।
- (ख) (i) सक्रिय उपस्कर के अहाते के सभी कक्ष सामान्यतः बन्द और ताले लगे रहेंगे और कुँजियाँ बिजली कर्षण शाखा के प्राधिकृत व्यक्ति की निगरानी में रहेंगी। एक दूसरी कुंजी मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) द्वारा अधिसूचित स्थान पर सामने से लगाये शीशों वाले बक्स में रखी जायेगी। आताप स्थिति में बिजली कर्षण शाखा के प्राधिकृत अधिकारी द्वारा शीशे के कवर को तोड़ कर कुंजी निकाली जा सकती है। इस प्रकार प्रयोग की गई प्रत्येक कुंजी का अभिलेख रखना होगा।
- (ii) कुंजी वक्से के शीशे के तोड़ने की स्थिति में जब तक शीशा लगाया न जाय कुंजी या कुजियाँ स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर की सुरक्षित निगरानी में, रखी जायेंगी। जहाँ इस प्रकार की कुजियाँ रखी जाए, वहाँ कम्पण शक्ति नियंत्रक उसका अभिलेख रखेंगे, ताकि आपात स्थिति में पार्टियों को निदेश दे सकें।
- (iii) जब दूसरी कुंजी को प्राप्त कराने के लिये शीशा कवर तोड़ा जाए तब इसे लगाने के लिए तुरन्त संबंधित कर्षण इंजीनियर (उपरी उपस्कर) को सूचित किया जायेगा। शीशा को बदलने वाला व्यक्ति बिजली कर्षण शाखा के प्राधिकृत व्यक्ति का हस्ताक्षर, बदलने की तिथि का उल्लेख करते हुए, प्राप्त कर लेगा।

- (ग) बिजली उपस्कार, जो सामान्यतः सक्रिय हो, किसी कक्ष या अहाते में काम करने की कुंजी अपने पास रखेगा। कक्ष या अहाता तुरन्त बन्द करने के पश्चात, ये कुंजियाँ उस व्यक्ति को लौटा दी जाएगी, जिसकी निगरानी में सामान्यतः वे रखी जाती है।
- (घ) जब तक कुंजीया बक्स में या उस व्यक्ति को जिसकी निगरानी में सामान्यतः रखी जाती है, नहीं लौटा दी जाती, जब तक काम करने की अनुमति से संबंध कार्ड रद्द नहीं किए जाएंगे।

स.नि.17.04.14

- (क) ऊपरी उपस्कर में दोष होने की स्थिति में यदि दोषपूर्ण होने के अलावा खण्ड को अलग करने की आवश्यकता हो, तो बिजली कर्षण शाखा का प्राधिकृत व्यक्ति नियंत्रक के साथ स्वस्थ खण्ड के पृथकरण की व्यवस्था करेगा। फिर भी, यदि आवश्यक हो, वह स्वयं इन स्विचों को खोल सकता है, जो संरक्षा को बिना जोखिम में डाले सुविधापूर्वक प्रचालित की जा सकती है।
- (ख) यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक किसी आइसोलेटर स्विच को खोलने या बन्द करने की अपेक्षा रखता है, तो सामान्यतः वह बिजली कर्षण शाखा के किसी प्राधिकृत अधिकारी को अपेक्षित स्विच के परिचालन का कार्य करने के लिए कहेगा। फिर भी आपात स्थिति में, ऐसे आइसोलेटर स्विचों को प्रचालित करने के लिए स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर को कह सकता है।

स.नि. 17.04.15— आइसोलेटर स्विचों का प्रचालन:—

- (क) ऊपरी उपस्कर को पूर्वक खण्डों में वर्गीकृत करने के लिए मुख्य लाइन के विभिन्न स्थलों पर तथा बड़ें यार्डों में विभिन्न पूरक खण्डों के पृथकरण के लिए जन परिचालित आइसोलेटर स्विच लगाये जाते हैं।
- (ख) आइसोलेटर स्विच का प्रचालक हैण्डिल पूर्ण रूप से “खुला” या “बन्द” स्थिति में हमेशा ताला रखा जायेगा ऐसे आइसोलेटरों की एक कुंजी खण्ड के प्रभारी सहायक कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) के पास और दूसरी कुंजी पास वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर के पास रखी रहती है। ताला या कुंजी के खोने या खराब होने की रिपोर्ट ओएचई सेक्शन चार्जमैन एसएसई/एसई/जेई/ओएचई कर्षण बिजली नियंत्रक को दी जाएगी।
- (ग) कोई भार वहन करने पर आइसोलेटर स्विचों को नहीं खोला जायेगा कर्षण शक्ति नियंत्रक, सहायक नियम 17.04.14 (ख) के अनुसार कार्रवाई की पहल करते हुए यह सुनिश्चित करेगा कि आइसोलेटर स्विच के खोलने का आदेश देने से पूर्व तदनुरूपी उप सेक्टर निष्क्रिय कर दिया गया है। आइसोलेटर स्विच को परिचालित करने वाला व्यक्ति इसे तब तक नहीं खोलेगा, जब तक कर्षण शक्ति नियंत्रक द्वारा प्राइवेट नम्बर से युक्त स्पष्ट संदेश न दिया जाए या खण्ड के लिए जिसमें आइसोलेटर स्विच द्वारा नियंत्रित पूरक पूर्णतः शामिल हो, उसने कर्षण नियंत्रक से काम करने की अलग अनुमति प्राप्त कर ली है।
- (घ) समीपवर्ती अवरोधकों के बन्द होने पर भी, अर्थात् भारयुक्त होने पर, आइसोलेटर

स्विच बन्द की जा सकती बशर्ते कि बन्द एक चेष्टा में शीघ्र ही किया जाए।

(ड) साइडिंग और यार्ड को अलग करने तथा रनिंग शेडों के भीतर ऊपरी उपस्कर के पोषण के लिए भी लगाये गये आइसोलेटर स्विचों को खोला जा सकता है। वशर्ते कि संबंधित अधिकारी इसे पूर्ण सुनिश्चित करें कि:-

(i) सम्पूर्ण खण्ड दिखाई पड़ता है, और

(ii) खण्ड में ऊपर उठाये पैन्टोग्राफ से युक्त कोई इंजन नहीं है। फिर भी, जहां इन मुद्दों पर निश्चित रूप से आश्वासन पाना संभव न हो, वहां उन्हें खोलने से पूर्व उपर्युक्त उपनियम (ग) के अन्तर्गत कार्रवाई की जाएगी।

स.नि. 17.04.16 – पावर ब्लाक के दौरान सुरक्षा:-

(क) उन सभी खण्डों को, जिन पर पावर ब्लाक मंजूर किया गया है, पावर ब्लाक के अन्तर्गत खण्ड के प्रत्येक छोर से या ब्लाक की अवधि के दौरान पावर ब्लाक की अवधि के दौरान पावर ब्लाक अन्तर्गत खण्ड की और जाने वाली किसी क्रास ओवर से होकर उठे हुए पैन्टोग्राफ से युक्त बिजली इंजनों बिजली मल्टीपुल युनिट गाड़ी के प्रवेश से सुरक्षा की जायेगी। पावर ब्लाक के अन्तर्गत लीवर परिचालन सिगनलों पर और या खण्डों के संचलन नियंत्रक संचलन नियंत्रक स्थलों पर लाल रंगे हुए उपयुक्त लीवर कालरों को लगाया जायेगा। इसके अलावे, स्टेशन मास्टर के स्लाट वक्स से संबंधित स्लाट स्लाइड कालर भी लगाये जायेंगे। उन स्टेशनों पर जहां पैनल रूट रिले अन्तर्पाशन दिया जाता है, संबंधित स्विच परिचालन स्थलों और/ या सिगनलों पर 'रेड बटन कालर' लगाया जायेगा। इसके/इनके परिचालन के लिए उत्तरदायी अधिकारी द्वारा पावर ब्लाक लगाये जाने से पहले संबंधित लीवरों/ स्लाट स्लाइड/स्विचों पर ये लगाये जायेंगे। यदि प्वाइंट या सिगनल स्थानीय रूप से परिचालित है, तो उनमें ताला लगा देना चाहिए और कुंजियों को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत निगरानी में रख देना चाहिए।

(ख) (i) उस खण्ड पर, जिस पर पावर ब्लाक दिया जाना हो यदि कोई बिजली इंजन/बिजली मल्टीपुल यूनिट गाड़ी हो तो ऐसे इंजन/ईएमयू गाड़ी के ड्राइवर/मोटरमैन को पैन्टोग्राफ नीचे करने और जब तक आगे अनुदेश न दिये जाये, तब तक उसे ऊपर न उठाने के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा एक मेमो दिया जायेगा और प्रतिलिपि पर ड्राइवर/ मोटरमैन से रसीद प्राप्त कर ली जायेगी।

(ii) पावर ब्लाक रद्द किये जाने के पश्चात ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पैन्टोग्राफ को पुनः उठाने के लिए ड्राइवर/ मोटरमैन को मेमो देगा।

(ग) कर्षण शक्ति नियंत्रक से पावर ब्लाक से संबंधित संदेश करने प्राप्त करने पर खण्ड नियंत्रक, इस बात को बताते हुए कि किस समय से पावर ब्लाक आरम्भ होगा, उक्त संदेश को संबंधित समस्त स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टरों से दोहराएगा प्रत्येक स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर इस प्रयोजन के लिए विशेष रूप से रखे रजिस्टर में उसका अभिलेखन करेगा। पावती देने के पूर्व, वह उपनियम(क) और (ख) (i) के अनुसार कार्यवाही करेगा। इसके अलावा,

बिजली कर्षण के विनिर्दिष्ट किया गया हों। जिन स्टेशनों पर केबिन हो, स्टेशन मास्टर ऐसे केबिनों के प्रभारी अधिकारियों से प्राइवेट नम्बरों के विनिमय अन्तर्गत यह आश्वासन प्राप्त करेगा कि वे इस खण्ड से पूरी तरह परिचित हैं, जिस पर पावर ब्लाक दिया जा रहा हो और केबिन में संबंधित लीवरों पर आवश्यक लीवर कालर लगाये गये हैं। स्टेशन मास्टर तक प्राइवेट नम्बर से युक्त पावर ब्लाक से संबंधित संदेश की पावती देगा।

- (घ) एक बार जब पावर ब्लाक दिया गया हो और जब तक यह रद्द न किया जाय, कोई भी बिजली इंजन या ईएमयू गाड़ियों को उठे हुए पैन्टोग्राफ सहित निष्क्रिय किये गये खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति न दी जायेगी। भाप/डीजल इंजनों द्वारा कर्षित गाड़ी को निष्क्रिय खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति दी जायेगी जिस पर नीचे दिये गये पैन्टोग्राम सहित बिजली इंजन हो। बिजली इंजन चलाने वाले व्यक्ति को विशेष रूप से पैन्टोग्राम सहित निष्क्रिय किये गये खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति न दी जायेगी। भाप/ डीजल इंजनों द्वारा कर्षित गाड़ी को निष्क्रिय खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति दी जायेगी जिस पर नीचे दिये गये पैन्टोग्राम सहित बिजली इंजन हो। बिजली इंजन चलाने वाले व्यक्ति को विशेष रूप से पैन्टोग्राफ न उड़ाने से संबंध चेतावनी आदेश जारी करते हुए सूचित कर दिया जायेगा।
- (ङ) बिजली इंजनों की शंटिंग कराने के लिए उत्तरदायी स्टेशन मास्टर और अन्य व्यक्तित यह सुनिश्चित करेंगे कि सिं भी हाल में किसी बिजली इंजन को विद्युति खण्ड, जिस पर पावर मंजूर किया गया हो के खण्ड से संबंध आरेख में प्रदर्शित रहती है। जब कभी किसी बिजली इंजन को निष्क्रिय खण्ड की ओर बिजली इंजन को आगे बढ़ने की अनुमति हो और एक मेमों देते हुए ड्राइवर को खासतौर से सूचित दिया जाता है कि वह उस स्थान के आगे इंजन न ले जाए।
- (i) ऐसा करने की विशेष रूप से पावर ब्लाक से संबंध संदेश में निषेध न हो।
- (ii) भाप या डीजल इंजन या ऐसी इंजन द्वारा कर्षित गाड़ियों ऐसे स्टेशन/खण्ड के पहले स्टेशन पर खड़ी कर दी जाए, जहां पावर ब्लाक मंजूर किया गया हो और इस स्टेशन को स्टेशन मास्टर अपने व्यक्तिगत निरीक्षण से संतुष्ट हो जाए कि उस गाड़ी में कोई बिजली इंजन नहीं है।
- (iii) ऐसे इंजन/ड्राइवर को सावधानी आदेश इस चेतावनी के साथ जारी किए जाएं कि आगे पावर ब्लाक है और हैण्ड सिगनलों को देख लें।
- (iv) गाड़ी के लिए लाइन क्लियर या टेकिंग ऑफ सिगनल देने वाले स्टेशन मास्टर को पूर्ववर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर से निजी नंबर द्वारा आश्वासन प्राप्त करना होगा कि गाड़ी में कोई इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव या पेंटोग्राफ वैगन नहीं है, जिसका पेंटोग्राफ उठा हुआ है।

माल अथवा पैसेन्जर ट्रेनों के संचालन की अनुमति के लिए अथवा उपरोक्त उप-नियम (ई) के तहत शंटिंग संचालन की इजाजत अथवा इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के अलावा अन्य कोई भी लोकोमोटिव द्वारा शंट संचालन की अनुमति देते हुए संबंधित लिवर /स्लॉट स्लाइड्स /स्वीचेस पर लिवर कॉलर्स /स्लॉट स्लाइड

कॉलर्स /रेल बटन कॉलर्स को हटाया जाए परन्तु संचालन के पूर्ण होने पर इसे तुरन्त ही वापस बदला जाए ।

स.नि. 17.04.17

- (क) जब तक ऊपरी उपस्कर प्रथमतः निष्क्रिय और भूयोजित (अर्थिंग) न किए जाय तथा बिजली कर्षण कर्मचारी उपस्थित न रहें, तब तक कर्षण ऊपरी उपस्कर के पास भाप या हैण्ड क्रेन चालित न की जाएगी। क्रेन जिब का समस्त संचन कार्य सावधानी पूर्वक नियंत्रित किया जायेगा ताकि कर्षण ऊपरी उपस्कर से अलग न हो जाए। जहां भी सम्भव हो क्रेन चोंगा से ऊपरी उपस्कर तक तथा विशेष रूप से खण्ड इन्सुलेटरों तक सीधे विस्फोटक को बचाया जायेगा।
- (ख) आपात स्थिति के अलावा ऊपरी उपस्कर के समीप किसी क्रेन पर काम करने के आशय से संबंधित 24 घण्टे की सूचना मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण-वितरण) को देनी होगी, ताकि वह अपने कर्मचारियों को अतिरिक्त रूप में रख सके। जब संभव होगा, क्रेनों पर काम करने का मन्तव्य सहायक नियम 17.04.04 के अन्तर्गत दिए गये विवरण के अनुसार साप्ताहिक कार्यक्रम में शामिल किया जायेगा। आपात स्थिति में कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित किया जायेगा, जो बिजली कर्षण कर्मचारियों को अतिरिक्त रूप में रखने की आवश्यक व्यवस्था करेगा।

17.05 कर्मचारियों और जनता को चेतावनी :-

- (1) इसके अतिरिक्त जब कि विशेष अनुदेशों के अनुसार जहां बिजली उपस्कर विशेष रूप से निष्क्रिय कर दिए जायें सभी बिजली उपस्कर सदा सक्रिय समझे जायेंगे और जनता को सचेत रखने के लिए विशेषतः सभी नाजुक स्थानों पर सावधानी से संबंध नोटिस लगा दी जायेंगी।
- (2) इसके अतिरिक्त जब कि विशेष अनुदेशों के अनुसार ऊपरी उपस्कर निष्क्रिय और भूयोजित कर दिए जाये, ऊपरी उपस्कर के नीचे स्थित इंजनों टेण्डरों या सवारी या मालडिब्बों के छतों पर कोई व्यक्ति न चढ़े।

स.नि. 17.05.01

- (क) ऐसी साइडिंग में जहां ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय तथा भूयोजित करने के लिए स्विचों को व्यवस्था हो, पैण्टोग्राफ और चल स्टॉक के छत पर काम किया जायेगा।
- (ख) बिजली चल स्टॉक के छत पर काम करने की अनुमति देने से पहले, लोको शेडों तथा स्टैवलिंग साइडिंग में निरीक्षण लाइनों के रेल पथों के ऊपर, ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय बनाने के लिए कर्षण इंजन इंजीनियर या अन्य प्राधिकृत प्रभारी व्यक्ति जिम्मेदार होंगे। अधिकृत प्रभारी व्यक्ति के अलावा अन्य द्वारा इन रेलपथों के ऊपर ऊपरी उपस्कर क्रियाशील नहीं किये जायेंगे। वह हर एहतियात के लिए यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि प्रत्येक चीज व्यवस्थित है तथा ऊपरी उपस्कर के क्रियाशील करने से पूर्व सभी कर्मचारी और/या सामग्री हटा ली गई है।

- (ग) स्टेशन और यार्डों में चल स्टॉक के छत या इंजन पर काम शुरू करने से पूर्व अधिकृत व्यक्ति ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय और भूयोजित करने की व्यवस्था करेगा और काम करने की अनुमति से संबंधी कार्ड संबंधित कर्मचारी से प्राप्त किया जायेगा। प्राधिकृत व्यक्ति तब स्वयं इस बात से संतुष्ट होगा कि प्रत्येक वस्तु व्यवस्थित है और ऊपरी उपस्कर के क्रियाशील करने से पूर्व सभी कर्मचारी और/या सामग्री हटा ली गई है।

स.नि.17.05.02—ऐसे स्टेशनों पर जहां सवारी डिब्बे में पानी भरने काम टाप फिलिंग के जरिये होता है, ऊपरी उपस्कर के खण्डों को पृथक करने और निष्क्रिय करने से संबंधित क्रियाविधि, वातानुकूल कर्षण नियमावली के पैरा 0909 से 0919 तक में दिये गए उपबंधों तथा इसी प्रकार अन्य संबंधित ऊपरी उपबंधों जो इस संबंध में संबंधित स्टेशन संचालन नियमों में संस्थापित हों के अनुसार होंगे।

17.06. रेलपथ परिवर्तन:— विद्युत रेल पथों के मार्ग या स्तर में किसी प्रकार या परिवर्तन आरम्भ करने से पूर्व, ऊपरी उपस्कर के उत्तरदायी वार्ता पर ध्यान दिया जायेगा, ताकि ऊपरी उपस्कर नई स्थितियों के अनुसार समायोजित किया जा सके।

सहायक नियम 17.06.01— जब तक संबंधित मुख्य कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) और/या सहायक कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) को काम शुरू होने के कम से कम 3 दिन पहले सूचना नहीं दे जाती, तब तक कोई रेल पथ निरीक्षक ऐसा कोई आरम्भ न करेगा, जिससे विद्युतीय रेलपथ की तार प्रणाली या स्तर को परिवर्तित किया जाए। मुख्य कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) और/या सहायक कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) ऊपरी उपस्कर के उचित के लिए उत्तरदायी होगा ताकि नई परिस्थितियों के अनुकूल हो।

17.07. निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में इंजनों और विद्युत बहु-यूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का टिप हो जाना:— यदि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो रेल इंजनों अथवा विद्युत बहु-यूनिटों के ड्राइवर, शक्ति स्विच समुचित रूप से आफ करके निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शन को पार करेंगे। शक्ति “आफ” करने और ‘आन करने के लिए ड्राइवरों के मार्गदर्शन के लिए इस आशय आवश्यक संकेत बोर्ड लगाए जाएंगे।

सहायक नियम 17.07.01—

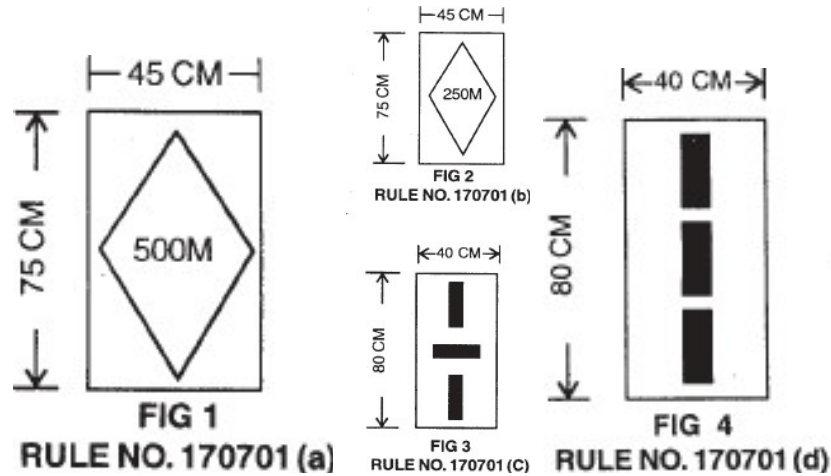
- (क) जहां से अलग खण्ड आरम्भ होता है, वहां से कम से कम 500 मीटर की दूरी पर स्थित ऊपरी उपस्कर के स्तम्भ पर गाड़ी संचालन की दिया में सामने आकृति के अनुसार एक पहला “चेतावनी बोर्ड” चित्र 1 के अनुसार लगा रहता है। इस बोर्ड के साथ पहुंचने पर ड्राइवर मास्टर कंट्रोलर को “शून्य” स्थिति में रख देगा।

निरावेशित (न्यूट्रल) खण्ड पर पहुंचते समय यदि गाड़ी की गति धीमी है, तो इस बोर्ड पर मास्टर कंट्रोलर को स्विच आफ करने की आवश्यकता नहीं है और बिजली को तब तक आन रखा जाय, जब तक कि परिपथ ब्रेकर चित्र 3 के अनुसार “कट ऑफ पावर” बोर्ड पर फेरा न लगा ले।

- (ख) जहां से अलग खण्ड आरम्भ होता है, वहां कम से कम 250 मीटर की दूरी पर

स्थित ऊपरी उपस्कर के स्तम्भ पर गाड़ी संचलन को दिशा में सामने चित्र 2 के अनुसार एक दूसरा “चेतावनी बोर्ड” लगा रहता है इस बोर्ड के पास पहुंचने पर परिपथ ब्रेकर खोलने के लिए तैयार रहेगा।

- (ग) जहां से अलग खण्ड आरम्भ होता है, वहां के ठीक पीछे की तरफ स्थित ऊपरी उपस्कर के स्तम्भ पर गाड़ियों के संचालन की दिशा में सामने चित्र 3 के अनुसार एक कट ऑफ पावर बोर्ड लगाना रहता है। इस बोर्ड पर पहुंचने पर परिपथ ब्रेकर को अवश्य ही फेरा लगाना चाहिए। परिपथ ब्रेकर के फेरा लगाने पर यदि लाल पाइलट बत्ती नहीं जलती है, तो पैण्टोग्राफ को नीचा करने के लिए तुरन्त कार्रवाई की जानी चाहिए।
- (घ) जहां निरावेशित (न्यूट्रल) खण्ड की मार्ग समाप्त होता है, वहां के पहले स्थित उपरी उपस्कर के स्तम्भ पर गाड़ियों के संचलन की दिशा में समाने आकृति 4 के अनुसार एक चौथा संकेतक अर्थात् “बंद सर्किट ब्रेकर बोर्ड” लगा रहता है। इस बोर्ड पर पहुंचने पर ड्राइवर परिपथ (सर्किट) को पुन बन्द कर देगा और सामान्य कार्य पुनः आरम्भ कर देगा।



स. नि. 17.07.02— आपात स्थिति में पैण्टोग्राफ को नीचे करना:—

- (क) ऐसी भी अवसर आते हैं, जब किसी उप-स्टेशन की बिजली पूर्ति में ऊपरी उपस्कर में थोड़ी क्षति होने के कारण रूकावट आ जाती है और पास करने वाले उप-स्टेशन में उनकी पूर्ति की जाती है तब ड्राइवर को पैण्टोग्राफ नीचा करके प्रभावित खण्ड से होकर चलने की आवश्यकता है। ऐसी स्थिति में उपरी उपस्कर प्रभारी अधिकारी का उत्तरदायित्व होगा कि वह सहायक नियम 4.09.06 के अन्तर्गत, जैसा उससे संबंधित स्टेशन मास्टर सहायक नियम 4.09.03 के अनुसार उपयुक्त पृष्ठांकन के साथ सावधानता-आदेश जारी करने के लिए कदम उठायेगा। ऐसे सूचना प्राप्त करने पर ड्राइवर विनिर्दिष्ट क्षेत्र से होकर सावधानता-आदेश में उल्लिखित किलोमीटरों पर पैण्टोग्राफ का उठाने और गिराते हुए आगे बढ़ेगा।

- (ख) जब यह प्रतिबंध एक दिन से अधिक समय के लिए हो तब गाड़ियों के संचलन को दिशा में सामने आकृति 5.6 के अनुसार उपयुक्त किलोमीटर पर ऊपरी उपस्कर स्तम्भ पर आवश्यक संकेत बोर्ड लगा दिया जायेगा जिसमें ड्राइवर को यह संकेत दिया रहेगा कि वहां पैण्टोग्राफ को गिराना और उठाना पड़ेगा।

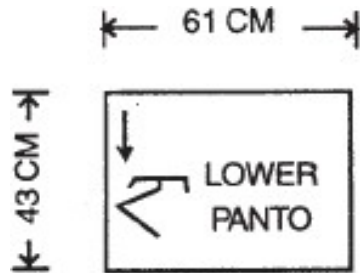


FIG 5
RULE NO. 170702(b)

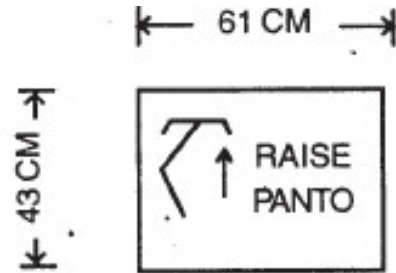


FIG 6
RULE NO. 170702(b)

स.नि. 17.07.03— जब ड्राइवर को सहायक नियम 17.07.01 या 17.07.02 के अनुसार कार्रवाई करना आवश्यक हो, तब बिजली इंजनों के रहने पर सहायक ड्राइवर आकृति 1,2,3,4,5 और 6 के अनुसार बोर्डों देखने में ड्राइवर के संकेत बोर्डों के व्यक्तिगत रूप से देखने और उसके अनुसार कार्रवाई करने की जिम्मेदारी मुक्त नहीं करता है।

17.08 टावर वैगन:— टावर वैगन के संचालन और परिचालन के नियम विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जायेंगे।

स.नि. 17.08.01 —

- (क) रेलपथों पर टावर वैगन का संचलन गाड़ियों के संबंधित नियमों और विनियमों द्वारा शासित होगा।
- (ख) दोहरी लाइनों पर जहां दोहरी लाइन बिजली ब्लाक उपकरण लगाये गये हैं ऐसे खण्डों पर लागू विशेष नियम ब्लाक संचालन नियमावली के पैरा 5.11, 5.13. और 5.14(2) में दिये गये हैं।
- (ग) इकहरी लाइन जहां प्रतीक रहित बिजली ब्लाक उपकरण लगाये गये हैं ऐसे खण्डों पर लागू विशेष नियम ब्लाक संचालन नियमावली के पैरा 4.39 में दिये गये हैं।

स.नि.17.08.02 — ब्लाक स्टेशन छोड़ने के बाद और अपना कार्य पूरा करने पर यदि कोई टावर वैगन प्रारम्भिक स्टेशन पर लौट आता है, तब ड्राइवर टावर-वैगन को इकहरी लाइन वाले खण्ड के प्रथम स्टाप सिगनल तथा दोहरी लाइन होने पर ठीक लाइन से संबंधित प्रथम स्टाप सिगनल/उस लाइन जिसपर यह चल रहा हो, के अंतिम स्टाप सिगनल, जो भी पहले हो, के सामने स्थल पर रोक देगा। ड्राइवर तब टावर-वैगन के पहुंचने के संबंध में सूचना देने के लिए अपने एक कर्मचारी को स्टेशन मास्टर के पास भेजेगा। स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन होने पर आगमन

सिगनलों को झुकाते हुए तथा दोहरी लाइन होने पर पायलटिंग करके इसको लेने की व्यवस्था करेगा।

स.नि. 17.08.03— सामान्य रूप से किसी टावर-वैगन को किसी सवारी गाड़ी में नहीं जोड़ना चाहिए यदि बिल्कुल आवश्यक हो, तो इसे मालगाड़ी में जोड़ा जा सकता है, बशर्ते कि परिचालन विभाग के कम से कम मुख्य नियंत्रक स्तर के अधिकारी द्वारा अनुदित की गई हो। जब कोई टावर-वैगन किसी मालगाड़ी में जोड़ा जाए, तब वह सबसे पिछले डिब्बे के रूप में विन्यस्त किया जायेगा। जिस गाड़ी में यह लगाया गया हो, उसको गति 40 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न होनी चाहिए।

17.09 विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम:— विद्युतीकृत सेक्शनों में गाड़ियों के संचालन के लिए प्राधिकृत अधिकारी द्वारा विशेष अनुदेश अधिसूचित किया जायेंगे।

स.नि.17.09.01— जब किसी ऊपरी उपस्कर-खण्ड में कोई दोष पाया जाए, तब नियंत्रकों कर्षण शक्ति नियंत्रकों स्टेशन मास्टरों और गाड़ी कर्मियों द्वारा निम्नांकित विशेष एहतियात बरती जानी चाहिए:—

- (1) ऊपरी उपस्कर में खराबी होने से, कर्षण शक्ति नियंत्रक दोषपूर्ण खण्ड को तुरन्त प्रतिबंधित करके उसे अलग कर देगा। दोहरी और मल्टीपुल लाइन का खण्ड होने पर, दोषपूर्ण खण्ड की तरह उसी मार्ग के समीप के रेलपथों वाले बिना खराबी वाले खण्ड को भी वह पृथक कर देगा। वह तब दोषपूर्ण खण्ड और अस्थायी रूप में पृथक किए बिना खराबी वाले खण्ड के विषय में नियंत्रक को सूचित करेगा।
- (2) उपर्युक्त उप नियम (1) के अन्तर्गत सूचना प्राप्त करने पर सर्वप्रथम खण्ड नियंत्रक निम्नांकित कार्रवाई करेगा :
 - (i) दोषपूर्ण खण्ड:— प्राइवेट नम्बरों के विनियम अन्तर्गत वह प्रभावित खण्ड में गाड़ियों के संचालन के संबंध स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को दोषपूर्ण खण्ड को इस रूप में समझने की सलाह देगा, मानों वह आपात पावर ब्लाक के अन्तर्गत हो और सहायक नियम 17.04.16 के अन्तर्गत कार्रवाई करने के लिए उन्हें परामर्श देगा।
 - (ii) बिना खराबी वाला खण्ड:— वह यह जाँच करेगा कि ऊपरी उपस्कर के दोषपूर्ण होने से पूर्व क्या कोई दोषपूर्ण खण्ड में किसी ब्लाक खण्ड/स्वचालित सिगनल वाले खंड में प्रवेश की थी। यदि नहीं, तो वह कर्षण शक्ति नियंत्रक को अस्थायी रूप से अलग किये गये बिना खराबी वाले खण्ड को पुनः चालू करने का परामर्श देगा। फिर भी, ऊपरी उपस्कर के दोषपूर्ण होने के पूर्व, यदि कोई गाड़ी दोषपूर्ण खण्ड में किसी ब्लाक खण्ड /स्वचालित सिगनल वाले खण्डमें प्रवेश की हो तो वह तुरन्त प्राइवेट नम्बरों के विनियम अन्तर्गत दोषपूर्ण खण्ड में तथा उस खण्ड में जहां बिना खराबी वाले ऊपरी उपस्कर अस्थायी रूप से अलग किये गये हों, गाड़ियों के संचालन से संबंध सभी स्टेशन मास्टरों को यह सूचना देगा कि वे अपने स्टेशनों से किसी गाड़ी को छोड़ने की अनुमति न दें, जब तक पहली गाड़ी के ड्राइवर और गार्ड दोनों को निम्नांकित सावधानी आदेश न जारी कर दिए जाएं।

(क) बहुत अधिक सतर्कता बरतते हुए आगे बढ़ो, किन्तु यदि दिन में 35 किमी/घंटे तथा रात में 20 कि.मी.प्र.घं से अधिक न हो और अन्य गति प्रतिबन्धों कापालन किया जाए।

(ख) तेज निगाह रखिये और समीपवर्ती रेल लाइन/लाइनों से किसी प्रकार के अतिलंघन के कारण हुए किसी अवरोध के पहले रोकने के लिए तैयार रहिये और समीपवर्ती रेल लाइन/लाइनों पर यह देखने के लिये तेज निगाह रखिये। क्या ऊपरी उपस्कर में कोई गड़बड़ी है और

(ग) परवर्ती स्टेशन पर पहुंचने पर तुरन्त इस आशय का रिपोर्ट दो कि जिस खण्ड को पार किए, वह गाड़ियों के संचलन के लिए सुरक्षित है या नहीं।

(3) खण्ड नियंत्रक से यह सूचना प्राप्त होने पर कि गाड़ियों की संरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक एहतियात बरती जा चुकी है, कर्षण शक्ति नियंत्रक अस्थायी रूप से अलग किये हुए बिना खराबी वाले खण्ड को पुनः पाषित करना आरम्भ कर देगा।

(4) उपयुक्त उपनियम(2) के अन्तर्गत सावधानी आदेश जारी करके पहली गाड़ी भेजने के पश्चात परवर्ती गाड़ी को खंड नियंत्रक की बिना अनुमति नहीं दी जायेगी। पहली गाड़ी के गार्ड और ड्राइवर के रिपोर्ट प्राप्त करने पर स्टेशन मास्टरों के परामर्श से खण्ड नियंत्रक गति प्रतिबन्ध को हटाने के लिये कार्रवाई करेगा। खण्ड नियंत्रक भी गाड़ी के ड्राइवर गार्ड की रिपोर्ट के संबंध में कर्षण शक्ति नियंत्रक को यह प्रदर्शित करते हुए सूचित करेगा कि ऊपरी उपस्कर में कोई अतिलंघन और असामान्यता हैं या नहीं। गति सीमा को हटाने के लिये निर्णय लेने के समय तक, उपर्युक्त उपनियम (2) (ii) के अन्तर्गत सावधानी आदेश जारी करने के पश्चात खण्ड नियंत्रक संबंधित स्टेशन मास्टरों को प्रभावित खण्ड में परवर्ती गाड़ियों को प्रवेश करने की अनुमति दे सकता है।

ठीक सेक्शन में परवर्ती गाड़ी के लिए सावधानी आदेश को हटाने के बाद नियंत्रक द्वारा कर्षण बिजली इंजीनियर को सूचित किया जाएगा कि सामान्य ठीक सेक्शन में यातायात प्रारंभ हो गया है।

(5) (i) जब कभी स्टेशन के कर्मचारी बिजली इंजन द्वारा परिचालित कोई गाड़ी के पास होते समय यह देखें कि इंजन का धुरा गर्म है/ कोई माल डिब्बा/सवारी डिब्बा खतरनाक स्थिति में है, अथवा मालडिब्बा/सवारी डिब्बे से धुआं/आग निकल रहा है, जो गाड़ी/यात्रियों की संरक्षा के लिए खतरनाक है, तब स्विचमैन को/स्टेशन मास्टर को तुरंत गाड़ी रोकने के लिए कार्रवाई करनी चाहिए। सा.नि. एवं सा. नियमों में दिए गए सामान्य उपायों से यदि वे गाड़ी को रोकने में अक्षम हों तो उन्हें तुरंत कर्षण शक्ति नियंत्रक को सीधे अथवा प्राइवेट नम्बरों की अदला-बदली करते हुए प्रभावित खंड के ऊपरी उपस्कर के पावर आपूर्ति को रोक कर सूचित करना चाहिए। कर्षण शक्ति नियंत्रक को सीधे सूचित करने की स्थिति में, खंड नियंत्रक को भी उसके बाद सूचित किया जाना चाहिए।

- (ii) जब टेन्शन नहीं रहने के कारण कोई गाड़ी किसी ब्लाक खंड में 5 मिनट से अधिक रोक दी गई हो तो, गाड़ी के ड्राइवर को गाड़ी में कोई असामान्य स्थिति दिखाई दे रही है या नहीं इसकी जांच करने के लिए भेजना चाहिए तथा गार्ड को भी ऊपरी उपस्कर में टेन्शन नहीं रहने की सूचना देनी चाहिए। तब सहायक ड्राइवर तथा गार्ड एक साथ पूरी गाड़ी की जांच करेंगे।

यदि उस समय पावर की आपूर्ति पुनः प्रारंभ हो जाए तो ड्राइवर को अपने सहायक ड्राइवर को इंजन में वापस बुलाकर यात्रा पुनः प्रारंभ करनी चाहिए। अन्यथा गाड़ी की असामान्यता के विषय में, यदि कोई हो तो, सूचित करना चाहिए अथवा यदि कोई सहायता आवश्यक हो तो, समीप की इमरजेंसी टेलीफोन सर्किट से/अथवा अन्य किसी माध्यम से सहायता मांगनी चाहिए।

अब, ड्राइवर तथा गार्ड सामान्य नियम 6.03 में स्टेशनों के बीच गाड़ी रूकने पर किए जाने वाले सुरक्षा उपयों के अंतर्गत प्रभावित रेल लाइनों की सुरक्षा की व्यवस्था करेंगे। स्वतः चालित क्षेत्र के मामले में सा.नि. 9.10 के अंतर्गत रेल लाइनों की सुरक्षा की जानी चाहिए। प्रभावित गाड़ी की असामान्यता के विशेष में सुनिश्चित जानकारी प्राप्त होने के बाद खंड नियंत्रक उप मुख्य नियंत्रक से परामर्श करते हुए गाड़ी के ऊपरी उपस्कर को पुनः चार्ज करने का निर्णय लेगा। तदुनुरूप गार्ड, सहायक ड्राइवर, संबद्ध स्टेशन मास्टर को सूचित किया जाएगा। आवश्यक कदम उप मुख्य नियंत्रक द्वारा ही उठाए जाएंगे तत्पश्चात् असामान्यता का क्लियरेंस दिया जाएगा।

- (iii) खंड नियंत्रक प्राइवेट नम्बर के माध्यम से परामर्श मिलने पर ही कर्षण शक्ति नियंत्रक ऊपरी उपस्कर में फिर से बिजली की आपूर्ति जारी करेंगे।

- (iv) जब लोको चालक आपातकालीन सॉकेट द्वारा खंड नियंत्रक/कर्षण शक्ति नियंत्रक से संयोग स्थापित नहीं कर पा रहा है, तो ऐसी स्थिति में वह सावधानीपूर्वक अगले स्टेशन तक ट्रेन को ले जाने की कोशिश करेगा तथा किसी भी प्रकार के बाधा आने पर ट्रेन को तुरंत रोकने के लिए तैयार रहेगा।

अगली स्टेशन तक ट्रेन को ले जाने की स्थिति में दिन के समय ट्रेन की अधिकतम गति 35 किमी प्रतिघंटा तक रात को 20 किमी प्रति घंटा तक प्रतिबंधित रहेगी। अगली स्टेशन पर पहुंचकर लोको चालक स्टेशन मास्टर/खंड नियंत्रक से संपर्क करेगा।

अध्याय –18

विविध

18.01. निरसन और व्यावृत्ति :- भारत सरकार के तत्कालीन रेल विभाग (रेलवे बोर्ड) की तारीख 9 मार्च, 1929 की अधिसूचना संख्या 1078-टी के अधीन जारी किए गए साधारण नियम, से निरसन के पूर्व की गई किसी बात अथवा कार्रवाई के अथवा उसके किए जाने में किए गए किसी लोप के संबंध में, एतद् द्वारा निरसित किए जाते हैं।

सहायक नियमों की अनुक्रमणिका

विषय	नियम सं.
पूर्णब्लाक पद्धति	7.01.01
द.पू.रेलवे पर लागू है	
दुर्घटनाएं—	
—का वर्गीकरण— दिए गए विस्तृत अनुदेश की रिपोर्ट करना	6.01.01
—की सूचना भेजना	6.05.01
कुहासा सिगनल मैन को नियमों की जानकारी	3.74.07
अग्रिम स्टार्टर सिगनल—	
एक गाड़ी को अलग करने के लिए 'आफ' करना	3.36.03 (डी)

3.36.04 (बी)(i) (ii)

(सी) 3.42.01-04

अलार्म चेन (चेनें)

खीचें जाने पर ड्राइवर की ड्यूटी

4.18.01(ए)

खीचें जाने पर गार्ड और टिकट जांच

कर्मचारी की ड्यूटी

4.18.01 (ए)(बी)(सी)

जिम्मेदारी रजिस्टर-

गाड़ी को पार करवाने वाले कर्मचारी के घोषणा

का रिकार्ड स्टेशन पर रखा जाए

5.01.02 भाग

जोड़ना-

खड़ी ढाल वाले स्टेशन पर वाहनों को

5.20.01(बी)

प्राधिकृत अधिकारी

1.02.(5).01

स्वचालित ब्लाक पद्धति-

-सिगनल 'आन' होने ता झिलमिलाने/वाबिंग होने

9.02.01-20

पर ड्राइवर/फायरमैन/सहा. ड्राइवरों की ड्यूटी

9.07.01.-20

-पर कार्यरत गार्ड/ड्राइवर, प्रत्येक छः महीने में
सिगनल की जांच

4.25.04

-पर ड्राइवर की ड्यूटी-स्वचालित स्टाप सिगनल

9.11.01-05

खराब होने पर

-सेक्शन में कार्य

7.01.01.(i) से (iv) तक

कुछ समय के लिए सभी सिगनलों अथवा क्रमागत
सिगनल खराब होने के दौरान-पर कार्य करने की
विधि

9.12.01-04

बैज (बैज्स)

पाइलटमैन का	3.83.02
शंटिंग प्राधिकारी	15.13.01—02
बैलास्ट गाड़ी (गाड़िया)	
—पहुंचने की सूचना	4.62.09
—की प्रत्येक ट्रिप का आगे ले जाने के प्राधिकार की प्राप्ति	4.62.05
—के लाइन क्लियर टिकट का निरसन	4.62.09
—गठन और बनावट	4.62.01
—के कुली	4.63.01
—के चार्ज में रहने वाले गार्ड	4.62.04
—के गार्ड को देखना है कि वैगन के प्लैप दरवाजे	4.62.06
बंद और सुरक्षित हैं	
एक— को ब्लॉक सेक्शन में कार्य संचालन हेतु स्टेशन मास्टर की अनुमति प्राप्त करना	4.62.05
—चलना शुरू के पहले सतर्कता—	4.62.01
—को ढकेलना	4.62.01
—की रफ्तार	4.64.03
—रात को गाड़ी खड़ी करना	4.64.01
—के कार्य घंटे	4.62.03
—का मध्य सेक्शन में कार्य	4.62.08
—का कार्य दोहरी लाइन के मध्य सेक्शन में यदि वह स्टेशन जहां से शुरू किया गया हो वहां लौटने की आवश्यकता हो तो उचित लाइन द्वारा ही	

ऐसा किया जाए 4.62.08

—का कार्य दोहरी लाइन के मध्य सेक्शन में यदि

वह स्टेशन जहां से शुरू किया गया हो वहां लौटने की आवश्यकता हो तो उचित लाइन द्वारा ही

ऐसा किया जाए 4.62.08

—का कार्य —दिन प्रतिदिन— 4.62.02

बैंकिंग इंजन —

—का ड्राइवर विलगन गाड़ी के पीछे भाग

की सुरक्षा की व्यवस्था करेगा 6.08.01

बैनर फ्लैग (झंडे)—

—प्रत्येक गैंगर और गैंग कर्मचारी के— उपस्कर 15.12.01

—प्लेसिंग —व्यस्त यार्ड में साधारण और भारी अनुरक्षण के मामले में

परिशिष्ट ए

कुछ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए सामान्य एवं सहायक नियम :-

(यह बात अच्छी तरह से समझी जानी चाहिए कि परिशिष्ट में दिए गए प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रयोज्य नियमों की सूची केवल मार्गदर्शन के लिए है तथा किसी भी प्रकार से संपूर्ण नहीं है। कर्मचारियों को सभी नियमों की जानकारी प्राप्त करनी चाहिए।)

सामान्य एवं सहायक नियमों के अध्याय	नियम संबंधित					
	स्टेशन मास्टर /सहायक स्टेशन मास्टर	स्विच मैन	केबिन मैन/लीवर मैन /प्वाइंट्समैन	लोको पायलट /सहायक लोको पायलट /मोटर मैन	गार्ड	पी डब्ल्यू आई इत्यादि
अध्याय -I	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय
अध्याय -II	स.नि. 2.11.01, (बी) (सी) (डी) (एफ) 2.11.02 (डी), 2.11.03 (ए) (सी), 2.11.04 (बी) को छोड़कर पूरा	2.11.01 (बी), (सी), (ई), (एफ), 2.11.02 (डी) 2.11.02 (ए), (सी) 2.11.04 (बी) को छोड़कर पूरा अध्याय	स.नि.2.11.01, 2.11.02, 2.11.03, 2.11.04 को छोड़कर पूरा अध्याय	2.11.01 (सी), (डी), (एफ), 2.11.02 (बी) (सी) 2.11.03 (बी) (सी) 2.11.04 (ए) को छोड़कर पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	2.11.01 (ए से ई), 2.11.02 2.11.03 (ए), (बी) 2.11.04 को छोड़कर पूरा अध्याय

	अध्याय					
अध्याय -III	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	सा.नि. 3.26 एवं इसके स.नि.3.31.01, 3.31 सा.नि. 3.34 एवं इसके स.नि. 3.30, 3.33, 3.64.01, 3.64.02, 3.64.03, 3.64.04(ए एवं बी को छोड़कर), 3.64.05, से 07. 3.65-67 एवं उनके स.नि.3.78, 3.83, 3.84, 3.85 एवं उनके स.नि.	3.39.02, 3.39.07, 3.39.08, 3.49 एवं इसके स.नि. 3.50, 3.51, 3.51.01,3.51.0 2, 3.51.04, 3.51.05	पूरा अध्याय	3.34, 3.35, 3.35.01, 3.57,3.59, 3.60,3.61, 3.64,3.63, 3.65, 3.66, 3.67 एवं उनके स.नि.
अध्याय -IV	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	4.09 एवं इसके स.नि. 4.12,4.13 एवं स.नि., 4.18,4.19, 4.19 4.20, 4.21, 4.22 एवं इनके स.नि. 4.28 से 4.41 एवं इनके स.नि. 4.43, 4.52 से 4.63 एवं इनके स.नि.	स.नि.4.09,09- 10,4.19.01 (ए)(बी),(सी), 4.25,03- 40,4.34 एवं इसके स.नि.4.37, 4.60 एवं इसके स.नि. को छोड़कर पूरा अध्याय	4.04.03, 4.01, 09-10, 4.19.01 (ए)एवं (डी-1 4.19.03, 4.20 एवं इसके स.नि. 4.31, 4.32, 4.32.01, 4.33, 4.38, 4.40, 4.40.01, 4.41, 4.52 एवं इसके स.नि. 4.53 एवं इसके स.नि. 4.58 एवं इसके स.नि.) इसके स.नि. को छोड़कर पूरा अध्याय	4.02,4.05, 4.06,4.07 एवं इसके स.नि.,4.08, 4.09 एवं इसके स.नि. 4.10, 4.29, 4.28, 4.62, 4.63, 4.64, 4.65 एवं इसके स.नि.

परिशिष्ट ए

कुछ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए सामान्य एवं सहायक नियम :-

(यह बात अच्छी तरह से समझी जानी चाहिए कि परिशिष्ट में दिए गए प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रयोज्य नियमों की सूची केवल मार्गदर्शन के लिए है तथा किसी भी प्रकार से संपूर्ण नहीं है। कर्मचारियों को सभी नियमों की जानकारी प्राप्त करनी चाहिए)

सामान्य एवं सहायक नियमों के अध्याय	नियम			संबंधित		
	स्टेशन मास्टर /सहायक स्टेशन मास्टर	स्विच मैन	केबिन मैन /लीवर मैन /प्वाइंट्समैन	लोको पायलट /सहायक लोको पायलट /मोटर मैन	गार्ड	पी डब्ल्यू आई इत्यादि
अध्याय -I	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय
अध्याय -II	स.नि. 2.11.01, (बी) (सी) (डी) (एफ) 2.11.02 (डी), 2.11.03 (ए) (सी), 2.11.04 (बी) को छोड़कर पूरा अध्याय	2.11.01 (बी), (सी), (ई), (एफ), 2.11.02 (डी) 2.11.02 (ए), (सी) 2.11.04 (बी) को छोड़कर पूरा अध्याय	स.नि.2.11.01, 2.11.02, 2.11.03, 2.11.04 को छोड़कर पूरा अध्याय	2.11.01 (सी), (डी), (एफ), 2.11.02 (बी) (सी) 2.11.03 (बी) (सी) 2.11.04 (ए) को छोड़कर पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	2.11.01(ए)से (ई), 2.11.02 2.11.03 (ए) एवं (बी) 2.11.04 को छोड़कर पूरा अध्याय
अध्याय -III	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	सा.नि. 3.26 एवं इसके स.नि.3.31.01, 3.31 सा.नि. 3.34 एवं इसके स.नि. 3.30, 3.33, 3.64.01, 3.64.02, 3.64.03, 3.64.04(ए एवं बी को छोड़कर), 3.64.05, से 07. 3.65-67 एवं उनके स.नि.3.78, 3.79, 3.80, 3.81,3.82,3.83,3.84, 3.85 एवं इनके स.नि.	3.39.02, 3.39.07, 3.39.08, 3.49 एवं इसके स.नि. 3.50, 3.51, 3.51.01, 3.51.02, 3.51.04, 3.51.05 को छोड़कर पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	3.34, 3.35, 3.35.01, 3.57,3.59, 3.60,3.61, 3.64,3.63, 3.65, 3.66, 3.67 एवं इसके स.नि.
अध्याय -IV	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	4.09 एवं इसके स.नि. 4.12, 4.13 एवं स.नि., 4.18, 4.19, 4.20, 4.21, 4.22 एवं इनके स.नि. 4.28 से 4.41 एवं इनके स.नि. 4.43, 4.52 से 4.63 एवं इनके स.नि.	स.नि.4.09,09-10, 4.19.01 (ए)(बी),(सी), 4.25,03-40,4.34 एवं इसके स.नि.4.37, 4.60 एवं इसके स.नि. को छोड़कर पूरा अध्याय	4.04.03, 4.09, 09-10, 4.19.01 (ए)एवं (डी)- 4.19.03, 4.20 एवं इसके स.नि. 4.31, 4.32, 4.32.01, 4.33, 4.38, 4.40, 4.40.01, 4.41, 4.52 एवं इसके स.नि. 4.53 एवं इसके स.नि. 4.58 एवं इसके स.नि. को छोड़कर पूरा अध्याय	4.02,4.05, 4.06,4.07 एवं इसके स.नि.,4.08, 4.09 एवं इसके स.नि. 4.10, 4.27, 4.28, 4.62, 4.63, 4.64, 4.65 एवं इसके स.नि.
सामान्य एवं सहायक नियमों के अध्याय	नियम			संबंधित		
	स्टेशन मास्टर /सहायक स्टेशन मास्टर	स्विच मैन	केबिन मैन /लीवर मैन /प्वाइंट्समैन	लोको पायलट /सहायक लोको पायलट /मोटर मैन	गार्ड	पी डब्ल्यू आई इत्यादि
अध्याय -V	पूरा अध्याय	5.01.5.02 एवं इसके स.नि.को	5.01.5.02 एवं इसके स.नि.को	5.01,5.08 एवं इसके स.नि. , 5.19 एवं इसके स.नि. को	5.01,5.08 एवं इसके स.नि., 5.06 एवं इसके	5.06.01

		छोड़कर पूरा अध्याय	छोड़कर पूरा अध्याय	छोड़कर पूरा अध्याय	स.नि. 5.08,5.09 एवं इसके स.नि. को छोड़कर पूरा अध्याय	
अध्याय -VI	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	6.10 एवं इसके स.नि. 6.11 एवं इसके स.नि.	6.01,6.01.01 को छोड़कर पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	6.01.01(3) (ए) (बी) 6.10 इसके स.नि.
अध्याय -VII	-वही-	-वही-	-	पूरा अध्याय	-वही-	-
अध्याय -VIII	-वही-	-वही-	पूरा अध्याय	-	-वही-	-
अध्याय -IX	-वही-	-वही-	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	-
अध्याय -X	-वही-	-वही-	-	10.03,10.04, 10.05, 10.06, 10.09	10.03, 10.04, 10.05, 10.06, 10.09	-
अध्याय - XI	-वही-	-वही-	-	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	-
अध्याय – XII	-वही-	-वही-	केवल 12,16	-वही-	-वही-	-
अध्याय – XIII	-वही-	-वही-	-	-वही-	-वही-	-
अध्याय –XIV	-वही-	-वही-	14.04, 14.07, 14.08,14.10, 14.13	14.01,14.08, 14.09, 14.13, 14.14, 14.23, 14.24, 14.25	14.01,14.08, 14.09, 14.13, 14.14, 14.24, 14.25	-
अध्याय –XV	15.01 से 15.04, 15.11, 15.12, 15.13 से 15.15 एवं इनके स.नि. को छोड़कर पूरा अध्याय	15.01 से 15.04, 15.11 से 15.15 एवं इनके स.नि. को छोड़कर सभी नियम	15.09, 15.23 एवं इनके स.नि.	15.01 से 15.04,एम 15.11 से 15.16, 15.18-15.22, 15.24-26 को छोड़कर सभी नियम	15.04,15.11-15, 16.15,18.15.22, 15.24 से 15.26 एवं इसके स.नि. को छोड़कर सभी नियम	पूरा अध्याय
अध्याय –XVI	पूरा अध्याय	16.03,16.05., 16.07 एवं 16.10 एवं इनके स.नि.	16.03 एवं इसके स.नि.,16.05., 16.07 एवं इसके स.नि. 16.10 एवं इसके स.नि.,16.03 एवं इसके स.नि.,	स.नि. 16.10.02, 16.03.04,16.04 एवं इसके स.नि.,16.06 एवं इसके स.नि.,16.07 एवं इसके स.नि. 16.08	स.नि. 16.10.02, 16.03.04,16.04 एवं इसके स.नि., 16.07 एवं इसके स.नि. 16.08	-वही-
अध्याय –XVII	पूरा अध्याय	17.02 एवं इसके स.नि., 17.04 एवं इसके स.नि., 17.05 एवं इसकेस. नि. 17.08 एवं इसके स.नियम	17.02 एवं इसके स.नि., 17.05 एवं इस केस. नि. 17.08 एवं इसके स.नियम	17.03, 17.06, 17.08 एवं इसके स.नि. को छोड़कर पूरा अध्याय	17.03, 17.06 एवं इसके स.नि. 17.08 एवं इसके स.नि. को छोड़कर पूरा अध्याय	17.01, 17.02, 17.03 एवं इसके स.नि., एवं इसके स.नि. 17.05, 17.06 एवं इनके स.नि.
अध्याय –XVIII	-वही-	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय	पूरा अध्याय

शुद्धि एवं परिशुद्धि की पंजिका/रजिस्टर

ए एंड सी सं.	जारी करने की तारीख	प्राप्ति की तारीख	पोस्टिंग तिथि	नियम एवं पेज संबंधी संदर्भ		जांचकर्ता अधिकारी के हस्ताक्षर
				नियम सं.	पेज सं.	

स्पेलिंग अलग-अलग है, पर अर्थ एक ही है –

संक्षिप्त रूप / शब्दों के अर्थ

जी एस एम आर – ग्लोबलसिस्टम फॉर मोबाईल कम्यूनिकेशन रेलवे

एम टी आर सी – मोबाईल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन

जेड आर टी आई/सीनी –जोनल रेलवे ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट

जेड आर टी आई/एस टी सी सी – अर्थात् जेडआरटीआई/एस टी सी/ई एल टी सी भी

ट्रेन रजिस्टर – ट्रेन सिगनल/लॉग रजिस्टर

पटाका (पटाखा पट्टे) – अध्याय 3 में नॉट फ्लैज

ए एस एम (पुराना नामकरण) स्टेशन मास्टर के बराबर तथा

गार्ड (पुराना नामकरण) ट्रेन मैनेजर के बराबर है

यद्यपि गजट रेल-बोर्ड द्वारा जारी किया जाना है।

उप स्टेशन अधीक्षक/स.स्टे. मास्टर अभी एस एस/एस एम है।

ए ओ एम पदनाम का अर्थ – ए टी एम/ए आर एम/स्टेशन निदेशक (राज)

इन्स्ट्रूमेंट का अर्थ उपकरण भी है (एस एस डी ए सी/एम एस डी ए सी/बी पी ए सी इत्यादि)

एसटीजेएम/पी एम ए/बी/सी एम में टी जी एम भी शामिल है।

ए एस एम/ए वाई एम (पुराना नामकरण) एस एम/वाई एम के बराबर है।

गार्ड (पुराना नामकरण) अभी ट्रेन प्रबंधक के बराबर है।