



उत्तर पश्चिम रेलवे

भारतीय रेलवे

के लिए

सामान्य नियम

और

उत्तर पश्चिम रेलवे

के

सहायक नियम

(संशोधन पत्र सं. 69 तक)

2006

भारतीय रेलवे
के लिए
सामान्य नियम
और
उत्तर पश्चिम रेलवे
के
सहायक नियम

2006

प्रस्तावना

उत्तर पश्चिम रेलवे, पश्चिम रेलवे के दो मण्डल जयपुर तथा अजमेर एवं उत्तर रेलवे के जोधपुर तथा बीकानेर मण्डलों को मिलाकर दिनांक 01.10.2002 को अस्तित्व में आया। उत्तर पश्चिम रेलवे के गठन से तत्कालीन पश्चिम व उत्तर रेलवे के दोनों प्रत्येक मण्डल अपनी-अपनी पुरानी रेलवे के सामान्य एवं सहायक नियमों का अनुसरण कर रहे हैं। यह गाड़ियों के वास्तविक प्रचालन तथा संचालन में कठिनाई का कारण बन रहा है क्योंकि एक मण्डल की गाड़ियों का संचालन करने वाले रनिंग स्टाफ अपनी ड्यूटी में अन्य मण्डलों पर गाड़ी संचालन करता है। इसलिए उत्तर पश्चिम रेलवे के लिए एक अलग से सामान्य एवं सहायक नियमों की आवश्यकता प्रारम्भ से ही महसूस की जा रही थी तथा तदनुसार यह पुस्तक प्रकाशित की है।

इस पुस्तक में दिये गये साधारण नियम सभी भारतीय रेलों पर लागू हैं तथा सहायक नियम उत्तर पश्चिम रेलवे पर लागू हैं तथा इन्हें संबंधित साधारण नियमों के संदर्भ के साथ ही पढ़ना चाहिये। दोनों नियम कर्मचारियों पर समान रूप से बाध्यकारी हैं।

साधारण नियम बड़े अक्षरों में मुद्रित हैं और इन्हें प्रत्येक अध्याय में कम से संख्याकित किया गया है, सहायक नियम तिरछे अक्षरों में साधारण नियमों, जिनसे वे संबंधित हैं, के नीचे मुद्रित किये गये हैं और प्रत्येक सहायक नियमों के पूर्व "स.नि." उपसर्ग लगाया गया है एवं जिस साधारण नियम के नीचे वह मुद्रित हैं उस साधारण नियम का संदर्भ दिया गया है।

प्रत्येक रेल सेवक प्रचलित साधारण एवं सहायक नियमों का पालन करने और इन नियमों से पूरी तरह परिचित होने के लिए बाध्य है। इनकी अनुपालना न होने पर नियमों की जानकारी नहीं होने का बहाना स्वीकार नहीं किया जायेगा।

नियमों में सभी परिवर्तन और संशोधन शुद्धि पत्र के रूप में जारी किये जायेंगे। प्रत्येक रेल सेवक जिसे इस पुस्तक की आपूर्ति की गयी है, का यह कर्तव्य है कि वह अपने वरिष्ठ पदाधिकारियों से शुद्धि पत्रों की प्रतियाँ प्राप्त कर अपनी पुस्तक को अद्यतन रखे। सभी संशोधनों का रिकार्ड शुद्धि पत्र के रजिस्टर में रखा जाये।

इस पुस्तक में अर्न्तविष्ट आदेश को प्राधिकृत अधिकारी के लिखित प्राधिकार के बिना परिवर्तित, अतिक्रमित या स्थगित नहीं किया जायेगा।

इस संबंध में जारी किये गये सभी आदेश, पत्र तथा अनुदेश सरकारी ड्यूटी के अन्तर्गत माने जायेंगे और केवल प्रशासन के ऐसे सेवकों को ही भेजे जायेंगे, जिनसे वे संबंधित हों।

यह पुस्तक उत्तर पश्चिम रेलवे की सम्पत्ति है और धारक द्वारा इसे रेल सेवा छोड़ने से पहले प्रशासन को लौटा देगा।

(अजय शुक्ला)
मुख्य परिचालन प्रबन्धक
उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर।

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

संकल्प

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

पिछले कुछ वर्षों में सिगनलिंग तथा अन्तर्पार्शन, कर्षण प्रणाली तथा नये उपकरणों के प्रयोग द्वारा हुई महत्वपूर्ण प्रगति को ध्यान में रखते हुए सामान्य 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 जाँच 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 सम्भाव्य भविष्य की परिस्थितियों के भी अनुकूल हो तथा उन्होंने नियमों के मूल स्वरूप को बनाये रखने की आवश्यकता और साथ ही पिछले कुछ वर्षों में हुई 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 फरवरी, 1970 में नियमों का एक मसौदा बोर्ड के विचारार्थ प्रस्तुत किया। रेल संरक्षा आयोग ने, जिनकी टिप्पणी भी माँगी गयी थी, नियम के इस मसौदे का 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 गया था। 1971-72 की अपनी वार्षिक रिपोर्ट में आयोग ने अभिव्यक्त किया कि इन नियमों में जो कि गत 100 वर्ष 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 किया जिसका 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 जाँच समिति 1968 की अनुकूल सिफारिशों को ध्यान में रखकर रेलवे बोर्ड के यातायात-सदस्य ने सितम्बर, 1972 में यह निश्चय किया कि विद्यमान सामान्य नियमों में उक्त विचारों के अनुरूप केवल उन नियमों में संशोधन किया जाये जो कि तकनीकी परिवर्तनों के कारण आवश्यक हो गये हैं या जिनकी उपयोगिता समय के साथ समाप्त हो गयी है। अतः रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय ने अन्य निदेशालयों की सलाह लेकर सामान्य नियमों का नये सिरे से संशोधन किया।

4. भारत सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 25 जुलाई, 1974 को अपने पत्र सं. 68/आर.आर./2/भाग-ट द्वारा रेल प्रशासन अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन रेल संरक्षा आयोग, रेलवे स्टाफ कॉलेज वड़ोदरा, भारतीय रेलवे सिगनल इंजीनियरिंग और दूरसंचार संस्थान सिकन्दराबाद, भारतीय रेल अग्रिम रेल-पथ टेक्नॉलॉजी संस्थान पुणे, भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत इंजीनियरी संस्थान, जमालपुर आदि के आलोचना और सुझावों के लिए सामान्य नियमों का अंतरिम प्रकाशन संचारित किया।

5. रेल प्रशासनों, रेल संरक्षा आयोग, अन्य रेलवे संस्थानों और विधि-मंत्रालय के विस्तृत विचारों और टिप्पणियों पर रेलवे बोर्ड के यातायात सदस्य ने संबंधित निदेशालयों की सलाह लेकर विचार किया। अब राज्य शासित रेलों के लिए सामान्य नियमों का एक पूर्ण संशोधित अंक तैयार होकर केंद्रीय सरकार द्वारा

स्वीकृत हुआ और आगे की तारीख की अधिसूचना सं. 68/आर.आर./4 से जारी किया गया। यह नियम शासन सरकारी राजपत्र में अधिसूचित करके नियत की गयी तारीख से लागू होंगे।

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

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

बी.एम.कौल
सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड
तथा
पदेन सचिव, भारत सरकार

संलग्न प्रलेख:-

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

सचिव, संचार, रक्षा, गृह, विधि न्याय व कम्पनी कार्य, पेट्रोलियम, नौवहन व परिवहन और पर्यटन व नागर विमानन मंत्रालय।

मुख्य सचिव, आंध्र प्रदेश, असम, बिहार, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, मेघालय, नागालैंड, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तमिलनाडु, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल की सरकारें।

मुख्य सचिव, अंडमान एवं निकोबार, अरुणाचल प्रदेश, चंडीगढ़, दादर और नगर हवेली, दिल्ली, गोवा, दमन व दीव, लक्षद्वीप, मिनीकाय और अमीनदीवी, मिजोरम और पाण्डीचेरी के प्रशासन।

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

आयुक्त, रेल संरक्षा।

अपर आयुक्त, रेल संरक्षा, मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, दक्षिण, दक्षिणपूर्व और पश्चिम मण्डल।

महाप्रबन्धक, मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमा, दक्षिण, दक्षिणपूर्व, दक्षिणमध्य, और पश्चिम रेलें।

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

महाप्रबन्धक, महानगर परिवहन परियोजना (रेलें) कलकत्ता।

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, महानगर परिवहन परियोजनाएं (रेलें), बम्बई, दिल्ली और मद्रास।

महानिदेशक, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन, लखनऊ।

प्रिंसीपल, भारतीय रेल अग्रिम रेलपथ प्रायोगिकी संस्थान पुणे, भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत इंजीनियरी संस्थान, जमालपुर, भारतीय रेल सिगनल इंजीनियरिंग और दूरसंचार संस्थान, सिकन्दराबाद और रेलवे स्टाफ कॉलेज वड़ोदरा।

अध्यक्ष, बंबई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कांदला पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, मद्रास पोर्ट ट्रस्ट रेलवे और विशाखापत्तनम् पोर्ट ट्रस्ट रेलवे।

मेनेजिंग एजेन्ट अहमदपुर-कटवा लाइट रेलवे कम्पनी लिमिटेड, बॉकुड़ा-दामोदर नदी कम्पनी लिमिटेड, कॉटाखाल लाल बाजार रेलवे कम्पनी लिमिटेड और मार्टिन लाइट रेलवेज।

महाप्रबन्धक, भारत रेलवे और सेंट्रल प्रोविंसेस, रेलवेज कम्पनी लिमिटेड।

सचिव, देहरी-रोहतास लाइट रेलवे कम्पनी लिमिटेड।

अध्यक्ष, रेल सेवा आयोग, इलाहाबाद, बंबई, कलकत्ता और मद्रास।

अध्यक्ष, रेल दर अधिकरण।

सचिव, भारतीय रेल सम्मेलन।

निदेशक, भारत का राष्ट्रीय अभिलेखागार।

पुस्तकाध्यक्ष (लाइब्रेरियन), केंद्रीय सचिवालय पुस्तकालय, राष्ट्रीय पुस्तकालय, कलकत्ता, संसद पुस्तकालय और रेलवे बोर्ड पुस्तकालय।

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

नियम सं.	अध्याय— 1	पृष्ठ सं.
	प्रारम्भिक	
1.01	संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ	1
1.02	परिभाषायें	1
1.03	स्टेशन वर्गीकरण	7
	अध्याय—2	
	रेल सेवकों को साधारणतया लागू होने वाले नियम	
2.01	नियमों की प्रति देना:—रेल प्रशासन	8
2.02	नियमों की प्रति की देखभाल:—प्रत्येक रेल सेवक, जिसे नियमों की प्रति दी गयी है	8
2.03	नियमों की जानकारी	8
2.04	नियम पालन में सहयोग	9
2.05	अतिचार, (ट्रेसपासिंग) नुकसान या हानि की रोकथाम	9
2.06	नियमों और आदेशों का पाल	9
2.07	ड्यूटी पर उपस्थिति	9
2.08	ड्यूटी से अनुपस्थिति	9
2.09	मदिरा तथा अन्य नशीली, खुमारी, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उससे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन	9
2.10	रेल सेवकों का आचरण—प्रत्येक रेल सेवक	10
2.11	संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य	10
	अध्याय—3	
	सिगनल	
	क—साधारण उपबन्ध	
3.01	सिगनलों का साधारण उपयोग	12
3.02	सिगनलों के प्रकार	12
3.03	रात्रि सिगनलों का दिन में प्रयोग सिगनलों तथा सिगनल भुजाओं का स्थापन;	12
3.04	सिगनल भुजाओं की पेंटिंग	12
	ख—स्थायर सिगनलों का वर्णन	
3.05	स्थायर सिगनलों का प्रयोग	12
3.06	चेतावनी (वार्नर) सिगनलों और उनके संकेतों का वर्णन	13
3.07	दूर (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन	16
3.08	रोक (स्टॉप) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन	19
3.09	आने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	22
3.10	प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	22
3.11	मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल	23
3.12	स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्रों में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	23
3.13	बुलावा (कॉलिंग—ऑन) सिगनल	23
3.14	शंट सिगनल	26
3.15	सहकारी (को—एक्टिंग) सिगनल	30
3.16	पुनरावर्ती सिगनल (रिपिटिंग सिगनल)	30
3.17	सिगनलों के पहचान—चिन्ह तथा निशान	33
3.18	प्रयोग में न आने वाले सिगनल	36
3.19	विपथन (डाइवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना	36
3.20	अभिसारी (कनवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना	37

3.21	ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्ट्री पर सिगनल लगाना	37
3.22	एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना	37
3.23	विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर)	38
3.24	पीछे की बत्तियाँ	38
	ग-सिगनलों के उपस्कर	
3.25	स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी	38
3.26	स्थावर सिगनलों को चालू करना	38
3.27	हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	39
3.28	संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	39
3.29	द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	39
3.30	साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना	39
3.31	'डी' क्लास स्टेशनों पर सिगनल	39
3.32	अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाना	40
3.33	नियम 3.27, 3.28, 3.29, तथा 3.32 के अपवाद	40ए
3.34	समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर स्थावर सिगनल	40ए
3.35	स्टेशन के बाहरी साइडिंगों के कांटों की रक्षा तथा उनका प्रचालन	41
	घ-सिगनलों तथा कांटों का प्रचालन	
3.36	साधारणतया स्थावर सिगनल	41
3.37	सिगनलों के स्वभाविक संकेत	42ए
3.38	गाड़ियों के संचालन पर प्रभाव डालने वाले कांटे	42ए
3.39	सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगाना	44
3.40	निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	44
3.41	बाहरी (आउटर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	45
3.42	अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	45
3.43	चेतावनी (वार्नर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	46
3.44	फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	46
3.45	बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	46
3.46	शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग	46
3.47	एक ही समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल 'ऑफ' करना	46
3.48	द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर गाड़ियों को अनियमित रूप में (आउट आफ कोर्स) रोकना	48
3.49	सिगनल बत्तियों की देखभाल और जलाना	48
3.50	ट्रेप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग	49
3.51	कांटे	49
	ड.- हँड सिगनल	
3.52	हँड सिगनलों का प्रदर्शन	50
3.53	रोक स्टाप (हँड सिगनल)	50
3.54	'आगे बढ़ो' हँड सिगनल	51
3.55	सतर्कता से आगे ' बढ़ो हँड सिगनल '	52
3.56	शंटिंग के लिए हँड सिगनल	53
3.57	रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग)	56

3.58	हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना	56
	च-पटाखा सिगनल	
3.59	पटाखा सिगनलो का वर्णन	56
3.60	पटाखों के प्रयोग विधि	57
3.61	धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है पटाखे रखना	57
3.62	अवरोध होने पर पटाखे लगाना	61
3.63	लाइन पर पटाखों का पुनः रखा जाना	62
3.64	पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना	62
	छ-महताबी (फ्लेयर) सिगनल	
3.65	महताबी सिगनल का वर्णन	67
3.66	महताबी सिगनल का प्रयोग	67
3.67	महताबी सिगनलों की जानकारी और उनको पास रखना	67
	ज-खराब हुए स्थावर सिगनल और कांटे	
3.68	सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के साधारण कर्तव्य	68
3.69	आगमन रोक (अप्रोच स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य	71
3.70	प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य	73
3.71	'ऑफ' स्थिति में खराब हुए चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल	74
3.72	रोक (स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के प्रयोग का निषेध	75
3.73	फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना	75
3.74	स्थावर सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल	76
3.75	मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना	77
3.76	खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना	78
3.77	खराब या नुकसानग्रस्त कांटे इत्यादि	78
3.78	सिगनलों के बारे में इंजन चालक दल के कर्तव्य	79
3.79	बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य	80ए
3.80	आगमन रोक (एप्रोच स्टॉप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य	81
3.81	प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य	81
3.82	परिचालित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पहले अनुमति	82
3.83	सिगनलों के बारे में इंजन चालक दल की सहायता	82
3.84	किसी गाड़ी में दो या दो अधिक इंजन लगे होने पर सिगनलों के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य	82
3.85	सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना	82
	अध्याय-4	
	साधारणतया गाड़ियों का संचालन	
	क-गाड़ियों की समय पाबन्दी तथा उनका परिचालन	
4.01	मानक समय	83
4.02	विज्ञापित समय की पाबन्दी	83
4.03	घड़ी मिलाना	83
4.04	गाड़ी के चालक दल के लिए उपस्थिति का समय	83
4.05	सही परिचालित लाइन	84
4.06	परिचालन की दिशा	84

4.07	कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा मानक आयामों की अनुसूची देना	84
	ख-गाड़ियों की गति	
4.08	साधारणतया गति सीमाएं	84
4.09	सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर)	85
4.10	सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गति सीमा	86
4.11	स्टेशनों पर बिना रूके जाने वाली गाड़ियों की गति सीमा	87
4.12	इंजन द्वारा ढकेलना	87
4.13	टेण्डर आगे होन पर इंजन की गति सीमा	88
	ग-गाड़ियों और उनके चालक दल के उपस्कर	
4.14	हेड लाइट ओर मार्कर बत्तियाँ	89
4.15	पिछली (टेल) तथा बगल (साइड) बत्तिया	90
4.16	टेल बोर्ड या टेल लैम्प	91
4.17	स्टेशन से पास होने वाली गाड़ियों के पिछले टेल बोर्ड या टेल लैम्प से संबंधित स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	93
4.18	संचार साधन	95
4.19	ट्रेन मैनेजर तथा लोको पायलट के साज सामान	95
4.20	इंजन चलाने की जिम्मेदारी	101
4.21	विद्युत गाड़ी चलाना	102
4.22	इंजन या टेंडर पर चलना	103
4.23	ब्रेकयान	104
4.24	गाड़ी में ब्रेकयान का स्थान	107
4.25	ट्रेन मैनेजर	107
4.26	युग्मक (कपलिंग)	108
	घ-वाहन और क्रेन	
4.27	क्रेन	108
4.28	वाहनों की लदाई	113
4.29	नुकसानग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन	115
	ड-गाड़ी चलाने से पूर्व सावधानी	
4.30	प्रस्थान करने से पूर्व लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर द्वारा सूचनाओं की जांच	117
4.31	प्रस्थान करने से पूर्व गाड़ियों की जांच	117
4.32	लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जांच	119
4.33	लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु-यूनिटों की जांच	122
4.34	गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करते समय ट्रेन मैनेजर के कर्तव्य	122
4.35	गाड़ियों का प्रस्थान	123
4.36	ट्रेन मैनेजर गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा	125
4.37	स्टेशन सीमा में गार्डों की अधीनता	125
4.38	फायरमैन और सहायक लोको पायलट, लोको पायलटों की आज्ञा मानेंगे	125
4.39	लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन	125
	च-यात्रा के दौरान गाड़ी का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य	
4.40	लोको पायलट तथा फायरमैन या सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे	125
4.41	लोको पायलट तथा फायरमैन या सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे	126
4.42	लोको पायलट, ट्रेन मैनेजर तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान	126
4.43	ट्रेन मैनेजर पूरी तरह निगाह रखेगा	129
4.44	प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रूकी हुई गाड़ी	129
4.45	लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना	130
4.46	ट्रेन मैनेजर के हैंड ब्रेक से सहायता	130

4.47	ट्रेन मैनेजर का हैंड ब्रेक लगाना	130
4.48	इंजन को गाड़ी से काटने के लिए ट्रेन मैनेजर की अनुमति	130
4.49	गाड़ी को चलाना तथा रोकना	130
4.50	इंजन की सीटी बजाना	130
4.51	लोको पायलट तथा ट्रेन मैनेजर के बीच घंटी संकेत	133
4.52	पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना	133
4.53	होज पाइप या वाटर कालम की भुजा	133
4.54	यात्री	133
छ-गाड़ी के पहुंचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य		
4.55	पावर बन्द करना	133
4.56	ट्रेन मैनेजर यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) साफ करके ही खड़ी की जाए	133
4.57	खड़ी गाड़ी से इंजन काटना	134
4.58	लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) साफ करके ही खड़ी की जाए	134
4.59	सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद, चलना	134
4.60	ट्रेन मैनेजर गाड़ी को बिना किसी को सौंपे, छोड़ कर नहीं जायेगा	135
4.61	लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए, इंजन छोड़कर नहीं जाएगा	135
ज-मेटेरियल ट्रेन का संचालन		
4.62	ब्लॉक सेक्शन में मेटेरियल ट्रेन का संचालन	135
4.63	मेटेरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार	137
4.64	स्थायी रूप से खड़ी (स्टेबल) हुई मेटेरियल गाड़ी की रक्षा	138
4.65	रेल पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन	138
झ-निजी इंजन तथा वाहन		
4.66	निजी इंजन तथा वाहन	138(8)
अध्याय-5		
स्टेशनों का नियंत्रण तथा कार्यचालन		
5.01	कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	140
5.02	नियमों की प्रतियाँ देना तथा अन्य दस्तावेजों का वितरण प्रदर्शन	140
5.03	आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा विवरणियाँ (रिटर्न) रखना	141
5.04	सिगनल केबिन	141
5.05	कर्तव्य में उपेक्षा की रिपोर्ट	141
5.06	स्टेशन संचालन नियम (स्टेशन वर्किंग रूल्स)	141
5.07	प्ररूप (फॉर्म)	141
5.08	उपस्कर तक पहुंच तथा उसका प्रचालन	141
5.09	अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश	142
5.10	सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश	142
5.11	सिगनल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान	143
5.12	सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान	143
5.13	शंटिंग का नियंत्रण	143
5.14	शंटिंग की जिम्मेदारी	147
5.15	केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग	147ए
5.16	गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग	147ए
5.17	समपार (लेवल क्रॉसिंग) के पास शंटिंग	148
5.18	गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना	148
5.19	परिचालित लाइन पर अवरोध	148ए

5.20	उतार-चढ़ाव पर शंटिंग करना	150
5.21	लूज शंटिंग	151
5.22	वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना	151
5.23	स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखना	151

अध्याय-6**दुर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं**

6.01	दुर्घटना या अवरोध	153
6.02	दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालन	153
6.03	स्टेशनों के बीच रूकी गाड़ियों की रक्षा	170
6.04	असाधारण रूप से विलम्बित गाड़ियां	175
6.05	दुर्घटना या गाड़ी बिगड़ जाने की सूचना भेजना	177
6.06	प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी	177
6.07	गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक (कन्ट्रोलर) या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) को देना	178
6.08	गाड़ी का विभाजन	179
6.09	ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग	182
6.10	आग लगना	185
6.11	स्टेशन से वाहनों का निकल भागना	186

अध्याय-7**संचालन पद्धतियाँ**

7.01	संचालन पद्धतियाँ	187
7.02	सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से संबंधित साधारण नियमों का लागू होना	187

अध्याय-8**पूर्ण ब्लॉक पद्धति****क-आवश्यक बातें**

8.01	पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	188

ख-लाइन क्लियर देने की शर्तें

8.02	'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें	188
8.03	'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें	189
8.04	'सी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें	190

ग- अवरोध दोहरी (डबल) लाइन

8.05	दोहरी (डबल) लाइन के ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध	190
8.06	दोहरी (डबल) लाइन वाले ब्लॉक सेक्शन में अवरोध	190

घ-अवरोध-इकहरी (सिंगल) लाइन**घ-1. 'ए' क्लास स्टेशन**

8.07	गाड़ी आते समय इकहरी (सिंगल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर अवरोध	191
8.08	इकहरी (सिंगल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध करना	191

घ-2. 'बी' क्लास स्टेशन

8.09	इकहरी (सिंगल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध	191
8.10	इकहरी (सिंगल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध	192
8.11	इकहरी (सिंगल) लाइन द्वि-संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध	192
8.12	इकहरी (सिंगल) लाइन पर हस्त चलित बहुसंकेती सिगनल वाले "बी" क्लास स्टेशन के सेक्शन के बाहर अवरोध	192

8.13	इकहरी (सिंगल) लाइन "बी" क्लास स्टेशन प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर अवरोध	192
	ड-साधारण उपबन्ध	
8.14	ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड	193
8.15	ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार	193
8.16	दृष्टांत चित्र	194

अध्याय-9**स्वचालित (ऑटोमेटिक) ब्लॉक पद्धति****क-दोहरी लाइन पर लागू नियम**

9.01	दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	202
9.02	यदि दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा ट्रेन मैनेजर के कर्तव्य	203

ख-इकहरी (सिंगल) लाइन पर लागू नियम

9.03	इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	204
9.04	इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्थवार सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर	205
9.05	इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल	205
9.06	इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तचालित रोक सिगनल या अर्द्ध-स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	205
9.07	यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा ट्रेन मैनेजर के कर्तव्य	206
9.08	इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति	206

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

9.09	केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन	207
9.10	स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रुकी गाड़ी की रक्षा	207
9.11	लोको पायलट द्वारा खराबीयों की रिपोर्ट	207
9.12	स्वचालित सिगनल व्यवस्था बिगड जाने पर कार्यविधि	207
9.13	स्वचालित ब्लॉक पद्धति पर यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन	211
9.14	अर्द्ध-स्वचलन रोक (स्टाप) सिगनल के 'ऑन' स्थिति में होने पर कार्यविधि	211
9.15	स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना	211
9.16	दृष्टांत चित्र	212

अध्याय-10**अनुगामी गाड़ी पद्धति**

10.01	अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें	213
10.02	रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना	213
10.03	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिए अनुपालनीय शर्तें	213
10.04	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लोको पायलट या ट्रेन मैनेजर को प्रस्थान प्राधिकार देना	214
10.05	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार	214
10.06	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी	215
10.07	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी या गाड़ी के मार्ग में अवरोध	216
10.08	अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति	216
10.09	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा	216

अध्याय- 11
पायलट गार्ड पद्धति

11.01	पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें	217
11.02	पायलट गार्ड पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें	217
11.03	पायलट गार्ड की वर्दी या बिल्ला	217
11.04	पायलट गार्ड का गाड़ी पर जाना या प्रस्थान प्राधिकार देना	217
11.05	पायलट गार्ड के टिकट	217
11.06	पायलट गार्ड पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा	218

अध्याय-12
ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति

12.01	ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें	219
12.02	यह पद्धति कहाँ लागू होगी	219
12.03	ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें	219
12.04	लोको पायलट के पास ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट का होना	219
12.05	ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट लोको पायलट को कौन देगा	219
12.06	ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट लोको पायलट को कब दिया जायेगा	219
12.07	ट्रेन-स्टॉफ का इंजन पर रहना	220
12.08	जब तक ट्रेन-स्टॉफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाये	220
12.09	गाड़ी पहुँचने पर ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना	220
12.10	ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि	220
12.11	ट्रेन-स्टॉफ टिकट रखने की विधि	221
12.12	ट्रेन-स्टॉफ रखने की विधि	221
12.13	ट्रेन-स्टॉफ टिकटों और बक्सों पर पहचान चिन्ह	221
12.14	ट्रेन-स्टॉफ टिकट का प्रारूप(फार्म)	221
12.15	जारी किए गये ट्रेन स्टॉफ टिकटों का अभिलेख (रिकार्ड)	222
12.16	निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध	222
12.17	ट्रेन स्टॉफ और टिकट पद्धति में गाड़ियों की रक्षा	222

अध्याय-13
केवल एक गाड़ी पद्धति

13.01	केवल एक गाड़ी पद्धति का प्रयोग	223
13.02	केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें	223
13.03	सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार	223
13.04	केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि	228

अध्याय-14
ब्लॉक प्रचालन

क-साधारण उपबन्ध

14.01	लाइन क्लियर देने या लेने के साधन	231
14.02	यंत्रों की व्यवस्था	231
14.03	ब्लॉक प्रचालन उपस्कर में हस्तक्षेप करने से पहले सहमति आवश्यक	231
	ख-विद्युत ब्लॉक यंत्र, ट्रेक सर्किट अथवा धुरा काउन्टरों से व्यवस्थित ब्लॉक स्टेशन	
14.04	सक्षमता प्रमाण-पत्र (सर्टिफिकेट ऑफ कॉम्पीटेन्सी)	234ए
14.05	घंटी कोड	235
14.06	घंटी संकेतों की अभिस्वीकृति	236
14.07	गाड़ी सिगनल रजिस्टर	236

14.08	प्रस्थान प्राधिकार	237
14.09	लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जाँच	238
14.10	ब्लॉक सेक्शन बन्द करने की शर्तें	238
14.11	प्रस्थान प्राधिकार के सम्बन्ध में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	238
14.12	विद्युत टोकन यंत्रों और टोकन के सम्बन्ध में विशेष जिम्मेदारी	239
14.13	विद्युत ब्लॉक यंत्रों या ट्रेक सर्किटों या धुरी काउंटर्स में खराबी आ जाना	240
14.14	मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बन्द करना	240
ग-बिना विद्युत ब्लॉक यंत्र वाले ब्लॉक स्टेशन		
14.15	संकेत भेजना	240
14.16	गाड़ी सिगनल रजिस्टर	240
14.17	संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के प्रारूप (फार्म)	240
14.18	संदेशों की विशिष्टता	241
14.19	संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर	241
14.20	संदेशों की संपूर्णता	241
14.21	संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का परिरक्षण	241
14.22	लाइन क्लियर रद्द करना	241
14.23	प्रस्थान प्राधिकार का लोको पायलट के पास होना	241
14.24	लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार कब दिया जाए	241
घ- लाइन क्लियर टिकट		
14.25	लाइन क्लियर टिकट	241
ड-ब्लॉक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन		
14.26	ब्लॉक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन	243
अध्याय-15		
रेल-पथ और निर्माण-कार्य		
क-रेल-पथ और निर्माण-कार्य पर लगे रेल सेवक		
15.01	रेल पथ और निर्माण कार्य की दशा	244
15.02	लाइन का अनुरक्षण	244
15.03	सामान की देखभाल	244
15.04	रेल पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण	244
15.05	लाइनों पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाना	245
15.06	गाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य	247
15.07	धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, काम करना	248
15.08	लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहले सावधानियाँ	248
15.09	सिगनल दिखाना	252
15.10	गाड़ियों की रक्षा में सहायता	261
15.11	प्रत्येक गैंग का गैंग मेट	261
15.12	सिगनलों की जानकारी और गैंग का साज समान	261
15.13	गेजों, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण	261
15.14	लाइन की संरक्षा के लिए गैंगमेट की जिम्मेदारी	261
15.15	बारूद विस्फोटन	262
15.16	कांटे या कैचियों (क्रॉसिंग) लगाना या हटाना	262
15.17	खतरे की आशंका होने पर गैंगमेट और गैंगमेन के कर्तव्य	263
ख-लारियों,ट्रॉलियों और मोटर ट्रॉलियों का संचालन		
15.18	ट्रॉली, लॉरी और मोटर ट्रॉली में भेद	263
15.19	लाल झंडी या बत्ती का दिखाया जाना	265
15.20	ट्रॉली, लॉरी और मोटर ट्रॉली के साज सामान	265
15.21	कारगर ब्रेक	265

15.22	लॉरी या ट्रॉली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त व्यक्ति ही उसका प्रभारी(इंचार्ज) होगा	265
15.23	गाड़ी के साथ जोड़ने का निषेध	268
15.24	चलाने का समय	268
15.25	मोटर ट्रॉली	269
15.26	लाइन पर ट्रॉली की रक्षा	271
15.27	लाइन पर लॉरी की रक्षा	273
15.28	लॉरियों या ट्रॉलियों जो प्रयोग में न हो	279
अध्याय-16		
समपार (लेवल कासिंग)		
16.01	सिगनलों की जानकारी	300
16.02	साज सामान की आपूर्ति तथा उनकी देखभाल	300
16.03	सड़क यातायात	301
16.04	पास होने वाले गाड़ियों को फाटक वाला ध्यान से देखे	302
16.05	पहियों की कोर (फ्लेन्ज ऑफ व्हील्स) के लिए चैनल	303
16.06	समपार (लेवल कासिंग)पर खराबियाँ	303
16.07	समपार (लेवल कासिंग) पर अवरोध	303
16.08	गाड़ी का विभाजन	303
16.09	अतिचार (ट्रेस पास)	303
16.10	फाटक के भार-साधन (चार्ज) का अन्तरण	304
16.11	ऊँचाईमापी (हाइट गेज)	304
अध्याय-17		
रेलों के विद्युतिकृत (इलेक्ट्रीफाइड) सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन		
17.01	साधारण नियमों का लागू होना	305
17.02	इस अध्याय को लागू विशेष परिभाषाएं	305
17.03	विद्युत रेल पथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षण	305
17.04	विद्युत उपकरण पर कार्य करने की अनुमति	306
17.05	कर्मचारियों तथा जनता को चेतावनी	306
17.06	रेल पथ में परिवर्तन	307
17.07	निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में इंजनों और विद्युत बहु-यूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना	307
17.08	टावर वैगन	307ए
17.09	विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम	309
अध्याय-18		
प्रकीर्ण		
18.01	निरसन और व्यावृत्ति	314
परिशिष्ट		
क	सतर्कता आदेश	315
ख	अन्तर्पाशन-रहित स्टेशनों पर गाड़ियों का लेना और भेजना	321
ग	आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सिगनलों के स्थान का ज्ञान कराने के लिए पटाखा (कोहरा) सिगनलों की सप्लाई और उनके उपयोग के लिए अनुदेश	328
घ	घाट नियम	336
ड.	ई.एम.यू. गाड़ियों के संचालन संबंधी कर्षण नियम	353
च	डीजल मल्टीपल यूनिट (डी.एम.यू) गाड़ियों के संचालन के लिए नियम	364
छ	पुश पुल गाड़ियों के संचालन नियम	371
ज	मानव सहित (चौकीदार वाले) समपार फाटकों के संचालन संबंधी अनुदेश	376

अध्याय-1 प्रारम्भिक

1.01. संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ.—

- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण (तीसरा संशोधन) नियम, 2024 है।
- (2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से प्रवृत्त होंगे।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

1.02. परिभाषाएँ.— 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' (एप्रोच लाइटिंग) का अभिप्राय, गाड़ी पहुँचने पर स्वतः नियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था से है;
- (4) 'अनुमोदित विशेष अनुदेश' का अभिप्राय, रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश है;
- (5) 'प्राधिकृत अधिकारी' का अभिप्राय, रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, नाम से अथवा पद के आधार पर, अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिए सशक्त किये गये किसी व्यक्ति से है;

स.नि.1.02.(5) प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक अपने पद के आधार पर, प्राधिकृत अधिकारी है, एवं वे सहायक नियमों को जारी, संशोधन, परिवर्तन अथवा निरस्त करने के लिए सशक्त हैं।

- (6) 'प्रस्थान प्राधिकार' का अभिप्राय, संचालन पद्धति के अधीन किसी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए दिये गये प्राधिकार से है;
- (7) 'धुरी काउन्टर' (एक्सल काउन्टर) का अभिप्राय, रेल पथ पर दो स्थान पर लगाये गये ऐसे विद्युत यंत्र से है, जो उनके बीच आने तथा जाने वाली धुरियों की गणना द्वारा यह सिद्ध करता है कि उन दोनों स्थानों के बीच रेलपथ खाली है या भरा हुआ है;
- (8) '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 क्लीयर मिले बिना कोई परिचालित गाड़ी प्रवेश नहीं कर सकती है;
- (11) 'केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण' (सेंट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) का अभिप्राय, उस प्रणाली से है जिसमें उस मार्ग पर, जिस पर 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 ट्रेफिक कंट्रोल ऑपरेटर) 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, एक रेल संरक्षा आयुक्त से है जो अधिनियम के अधीन किन्हीं कृत्यों के पालन के लिए नियुक्त किया गया है, और इसके अन्तर्गत मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त भी है;
- (14) 'सक्षम रेल सेवक' का अभिप्राय, उस रेल सेवक से है जो उसे सौंपे गये कर्तव्यों का उत्तरदायित्व उठाने और उनके पालन के लिए निर्धारित योग्यता प्राप्त है;
- (15) 'संयोजक' (कनेक्शन) का अभिप्राय, जब उसका प्रयोग परिचालित लाइन के संदर्भ में किया जाये, तो उन काँटों और कैंची (क्रॉसिंग) या अन्य साधनों से है जो परिचालित लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिए या उसे पार करने के लिए प्रयोग किये जाते हैं;
- (16) 'नियंत्रक' (कंट्रोलर) का अभिप्राय, ड्यूटी पर उस रेल सेवक से है जो उस समय रेल के संभाषण संचार प्रणाली से सुसज्जित भाग पर यातायात के 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 दिशा में लाइन पर सिगनल लगे हैं;
 - (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, तत्समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में, संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियाँ चलने की अनुमति है;
- (19) 'लोको पायलट' का अभिप्राय, इंजन ड्राइवर या किसी ऐसे अन्य सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय गाड़ी चलाने का प्रभारी (इंचार्ज) है;
- (20) 'विद्युत संचार यंत्र' का अभिप्राय, टेलीफोन या मोर्स तार यंत्र से है;
- (21) 'सम्मुख और अनुमुख काँटें' (फेंसिंग एण्ड ट्रेलिंग प्वाइन्ट्स): काँटों पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार काँटें सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि काँटों के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है तो वे 'सम्मुख काँटें' कहलाते हैं;
- (22) 'स्थावर सिगनल' (फिक्स्ड सिगनल) का अभिप्राय, निर्धारित स्थान पर लगे हुए ऐसे सिगनल से है जो गाड़ी के संचालन पर प्रभाव पड़ने वाली सूचना दे और इसके अंतर्गत दिन में प्रयोग की जाने वाली सेमाफोर भुजा या चकरी (डिस्क) या स्थावर बत्ती और रात में प्रयोग की जाने वाली स्थावर बत्ती भी है;
- (23) 'उल्लंघन चिन्ह' (फाउलिंग मार्क) का अभिप्राय, उस चिन्ह से है जहाँ दो लाइनों के, एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, बीच की निर्धारित मानक दूरी का उल्लंघन होता है;
- (24) 'गैंगमेन' का अभिप्राय, रेलपथ या उससे संबंधित काम पर नियुक्त रेल सेवक से है;
- (25) 'गैंगमेट' का अभिप्राय, रेलपथ या उससे संबंधित काम पर लगाये गये कर्मचारों के गैंग के प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति से है;
- (26) 'फाटकवाला' का अभिप्राय, फाटक के प्रचालन के लिए समपार (लेवल कासिंग) पर नियुक्त सक्षम रेल सेवक से है;

- (27) 'मालगाड़ी' का अभिप्राय (मैटीरियल ट्रेन से भिन्न), ऐसी गाड़ी से है जिसका उद्देश्य केवल पशु अथवा माल ढोना है;
- (28) 'ट्रेन मैनेजर' का अभिप्राय, गाड़ी के प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक से है और उसके अन्तर्गत ब्रेक्समैन अथवा कोई ऐसा रेल सेवक भी है जो उस समय ट्रेन मैनेजर की ड्यूटी कर रहा है;
- (28-क) भारतीय रेल स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली (आईआर-एटीपी) (कवच) का अभिप्राय एक रेडियो कम्यूनिकेशन आधारित नियंत्रण प्रणाली से है, जो कवचयुक्त रेल खण्डों में कवच कार्यरत रेल इंजनों के लोको पायलटों के लिए अतिरिक्त साधन है, जिसका उपयोग किसी भी तरह से लोको पायलट द्वारा पालन किए जाने वाले सामान्य ट्रेन संचालन प्रावधानों (कोड और मैनुअल) के उल्लंघन या अवहेलना हेतु नहीं है।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

- (29) 'रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक' का अभिप्राय, रेलपथ, कांटे और सिगनल, पुल या इनसे संबंधित निर्माण कार्य के निर्माण अथवा अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार किसी निरीक्षक या सहायक निरीक्षक से है;

स.नि.1.02(29) रेल पथ या निर्माण निरीक्षकों के पदों को सीनियर सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) या (निर्माण) में परिवर्तित कर दिया है।

- (30) 'अन्तर्पाशन' (इन्टरलॉकिंग) का अभिप्राय, पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिगनलों, कांटों और अन्य उपकरणों की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिक पाशन (लॉकिंग), 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' से अभिप्राय इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या बहु लाइन पर 'सी' वर्ग का ऐसा स्टेशन अभिप्रेत है, जिसका नियन्त्रण दूरवर्ती रूप में पिछले ब्लॉक स्टेशन से होता है;
- (32) 'मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग' से अभिप्राय इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या बहु लाइन पर एक मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट द्वारा किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बांटकर उन्हें अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था अभिप्रेत है;

(कार्यपालक निदेशक/संरक्षा-1। रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2017/संरक्षा (ए एंड आर)/19/12 दिनांक 20.12.18)

- (33) 'पृथक्करण' (आइसोलेशन) का अभिप्राय, किसी लाइन को कॉटों या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा, अन्य 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 है;
- (37) 'लाइन क्लीयर' का अभिप्राय, किसी ब्लॉक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और पूर्वकथित स्टेशन तक पहुँचने के लिए दी जाने वाली अनुमति से है अथवा एक ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुँचने के लिए ली जाने वाली अनुमति से है;
- (38) 'मेन लाइन' का अभिप्राय, गाड़ियों का स्टेशनों पर बिना रुके और स्टेशनों के बीच चलने के लिए साधारणतः प्रयुक्त लाइन से है;

- (39) 'मेटिरियल ट्रेन' का अभिप्राय, उस विभागीय गाड़ी से है जो केवल या मुख्यतः रेल के उस सामान को ढोने के काम आती है जो स्टेशनों के बीच या स्टेशन की सीमा के भीतर, उठाया या डाला जाता है, अथवा निर्माण कार्यों के निष्पादन में प्रयोग होता है;
- (40) 'मिली जुली गाड़ी' (मिक्सड ट्रेन) का अभिप्राय, यात्री और माल अथवा यात्री, पशु और माल ढोने के काम आने वाली गाड़ी से है;
- (41) 'बहु संकेती सिगनल-व्यवस्था' का अभिप्राय, ऐसी सिगनल व्यवस्था से है, जिसमें सिगनल एक समय में तीन या अधिक संकेतों में से किसी एक संकेत को प्रदर्शित करे और जिसमें प्रत्येक सिगनल संकेत 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 मर्दों के अन्तर्गत, लाइन पर या उसका उल्लंघन करने वाली कोई गाड़ी, वाहन या कोई अन्य अवरोध अथवा ऐसी कोई स्थिति, जो गाड़ियों के लिए संकटजनक है;
- (44) 'सिरोपरि उपस्कर' का अभिप्राय, रेल पथ के ऊपर लगे हुए विद्युत संवाहक तार (इलेक्ट्रिक कन्डक्टर्स) तथा उनसे संबंधित फिटिंग विद्युतरोधक (इंसुलेटर) और अन्य संयोजकों से है जिनके सहारे वे विद्युत कर्षण के लिए लटकाये जाते हैं तथा अपनी जगह टिके रहते हैं;
- (45) 'यात्री गाड़ी' का अभिप्राय, केवल या मुख्यतः यात्रियों और अन्य कौचिंग यातायात के वहन के काम में लाई जाने वाली गाड़ी से है तथा इसके अन्तर्गत सैनिक गाड़ी भी है;
- (46) 'कांटा और ट्रेप संकेतक' सिगनल नहीं है, किन्तु ये कांटों पर लगाये गये तथा उनके साथ संचालित होकर रात या दिन में कांटों की स्थिति बताने वाले उपकरण हैं;
- (47) 'परिचालित लाइन' (रनिंग लाइन) का अभिप्राय, एक या अधिक सिगनलों द्वारा शासित लाइनों से है और इसके अन्तर्गत वे संयोजक यदि कोई है, जिनका उपयोग गाड़ी द्वारा स्टेशन में प्रवेश करते समय या स्टेशन से प्रस्थान करते समय या किसी स्टेशन को बिना रुके पार करते समय या स्टेशनों के बीच जाते समय, किया जाता है;
- (48) '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) 'शंटिंग' का अभिप्राय, उस संचालन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का अथवा किसी इंजन का या किसी अन्य स्वनोदित (सेल्फप्रोपेल्ड) वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने, अलग करने, या स्थान बदलने या किसी और प्रयोजन के लिए किया जाये;
- (50) 'विशेष अनुदेश' का अभिप्राय, विशेष मामलों या परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किये जाने वाले अनुदेशों से है;

स.नि.1.02(50) संचालन नियम और अनुदेश जारी करने का अधिकार:-

- (क) प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक को संचालन नियम और अनुदेश जारी करने का अधिकार है।
- (ख) वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक को भी व्यक्तिगत रूप में, अपने मण्डल पर संचालन नियम और अनुदेश जारी करने का अधिकार सौंपा गया है और वे यह अधिकार व्यक्तिगत रूप में अपने मण्डल संरक्षा अधिकारी को सौंप सकते हैं। अन्य किसी भी अधिकारी को संचालन नियम जारी करने का अधिकार नहीं है जब तक कि किसी आपातकालिक स्थिति में ऐसा करना आवश्यक न हो। ऐसी स्थिति में भी यह नियम वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक अथवा मण्डल संरक्षा अधिकारी के नाम से जारी किये जायेंगे।
- (ग) सभी संचालन नियम और अनुदेश साधारण नियम और सहायक नियमों के अनुरूप होंगे और कर्मचारी उनका भी पालन करने के लिए उसी प्रकार बाध्य होंगे।

(घ) किसी स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में यदि कोई ऐसी बात हो जिसमें साधारण नियमों के अनुसार अनुमोदित विशेष अनुदेश जारी करना आवश्यक हो तो इन संचालन नियमों को लागू करने से पहले उन्हें अनुमोदन के लिए रेल संरक्षा आयुक्त को भेजा जायेगा।

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

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

सं.नि.1.02(52) दोहरी/बहुल लाइन सेक्शनों पर स्टेशन सीमा प्रत्येक लाइन पर अलग अलग सबसे बाहरी सिगनलों के बीच में होगी।

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

सं.नि.1.02(53) गाड़ी प्रेषक (ट्रेन डिस्पेचर):— कुछ बड़े स्टेशनों पर दो सहायक स्टेशन मास्टर एक साथ ही काम पर रहते हैं। जिस सहायक स्टेशन मास्टर को लाइन क्लियर का और गाड़ियों के आने-जाने के लिए सिगनलों के नियंत्रण का काम सौंपा जाता है (हो सकता है इन मुख्य कामों के अतिरिक्त उसे कोई दूसरे काम भी सौंपे गये हों) उसे "गाड़ी प्रेषक (ट्रेन डिस्पेचर)" कहते हैं। जिन स्टेशनों पर गाड़ी प्रेषक (ट्रेन डिस्पेचर) की व्यवस्था हो वहाँ गाड़ियों को लेने और भेजने के बारे में स्टेशन संचालन नियमों में उनके कर्तव्यों और उत्तरदायित्वों का स्पष्ट रूप से वर्णन होना चाहिये।

(54) 'स्टेशन सेक्शन' का अभिप्राय, स्टेशन सीमाओं के ऐसे सेक्शन से है जो—

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

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

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन व्यवस्था में—

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

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

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

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

(क) दोहरी (डबल) लाइन व्यवस्था में—

- (i) स्टेशन के दोनों ओर, बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों और अन्तिम 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 (सिंगल) लाइन व्यवस्था में—

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

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

स.नि.1.02.(55)(1) साधारण नियम तथा सहायक नियम— साधारण नियम सभी रेलों पर लागू होते हैं। सहायक नियमों के नम्बरों से पहले स.नि. लिखा जाता है और वे केवल उत्तर पश्चिम रेलवे पर ही लागू होते हैं।

स.नि.1.02.(55)(2) नियमों में संशोधन— साधारण नियम जारी करने तथा उनमें संशोधन करने का अधिकार भारत सरकार (रेलवे बोर्ड) को है और सहायक नियम जारी करने तथा उनमें संशोधन करने का अधिकार महाप्रबन्धक को है। सहायक नियम जारी करने का प्राधिकार केवल प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक को है। यह प्राधिकार अन्य किसी अधिकारी को नहीं दिया गया है। सभी संशोधन पर्चियों द्वारा अधिसूचित किये जायेंगे।

(56) 'संचालन पद्धति' का अभिप्राय, रेल के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन के लिए तत्समय अपनायी 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 रेलपथ की पटरियां परिपथ (सर्किट) का अंश मानी जाती है;

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

स.नि.1.02(58) इंजनों की परिभाषा— इंजनों के उपयोग के अनुसार उनके नामकरण के लिए नीचे लिखे शब्द प्रयोग में लाये जाते हैं—

(क) गाड़ी इंजन (ट्रेन इंजन) वह इंजन है जो परिचालित गाड़ी को स्टेशन सीमा से बाहर चलाता है।

(ख) एडवान्स पायलट वह इंजन है जो गाड़ी की सुरक्षा के लिए उसके आगे-आगे चलता है।

(ग) सहायक इंजन (असिस्टिंग इंजन) उस गाड़ी के साथ लगा हुआ एक अतिरिक्त इंजन है जो अधिक भारी होने के कारण केवल गाड़ी इंजन द्वारा खींची न जा सकती हो।

(घ) चढ़ाई का इंजन (बैंकिंग इंजन) वह सहायक इंजन है जो भारी चढ़ाई पर गाड़ी की सहायता के लिए लगाया जाता है। यह प्रायः गाड़ी को ढकेलता है।

(ङ) एवजी इंजन (रिलीफ इंजन) वह इंजन है जिसे या तो उस दूसरे इंजन के स्थान पर भेजा जाये जो टूट-फूट गया हो, क्षतिग्रस्त हो गया हो या लाइन से उतर गया हो या उन वाहनों को लेने भेजा जाये जो किसी दुर्घटना के कारण स्टेशन सीमा के बाहर रह गये हैं।

- (च) जोड़ा हुआ इंजन (एटेच्ड इंजन) वह इंजन है जो स्टेशन सीमा से बाहर चलने वाली गाड़ी से जोड़ा जाये किन्तु जो गाड़ी इंजन, सहायक इंजन, चढ़ाई इंजन अथवा एवजी इंजन न हो।
- (छ) अकेला इंजन (लाइट इंजन) वह इंजन है जो बिना किसी वाहन के स्टेशन सीमा से बाहर चलता हो।
- (ज) शांटिंग या पायलट इंजन वह इंजन है जो गाड़ियों या वाहनों की शांटिंग के लिए विशेष रूप से रखा गया हो।
- (59) 'गाड़ी परीक्षक' (ट्रेन एक्जामिनर) का अभिप्राय, ऐसे रेल सेवक से है जो गाड़ियों की परीक्षा करने और यह प्रमाणित करने के लिए योग्यता प्राप्त है कि वे निरापद परिचालन के उपयुक्त हैं और इसके अन्तर्गत ऐसा कोई अन्य रेल सेवक भी है, जो उस समय गाड़ी परीक्षक की ड्यूटी कर रहा है;
- (60) 'द्वि-संकेती सिगनल-व्यवस्था' (सिगनलिंग) 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 लिए, स्टेशन दो वर्गों में विभाजित किये जायेंगे—ब्लॉक स्टेशन और ब्लॉक रहित स्टेशन (नॉन ब्लॉक स्टेशन)।
- (2) ब्लॉक स्टेशन—वे स्टेशन हैं जहाँ लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए संचालन पद्धति के अनुसार, प्रस्थान प्राधिकार लेना आवश्यक है, और पूर्ण ब्लॉक पद्धति में इन स्टेशनों की तीन श्रेणियाँ हैं, अर्थात:—

“ए” क्लास स्टेशन :— जहाँ गाड़ी के लिए लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक वह लाइन, जिस पर गाड़ी को जाना है, निकट (होम) सिगनल से आगे कम से कम 400 मीटर तक या स्टार्टर सिगनल तक साफ नहीं है;

“बी” क्लास स्टेशन :— जहाँ स्टेशन सेक्शन के अन्दर गाड़ी के प्रवेश के लिए लाइन साफ होने से पहले ही गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जा सकता है; तथा—

“सी” क्लास स्टेशन :— वे ब्लॉक हट है जहाँ गाड़ी के लिए लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जायेगा, जब तक कि ठीक पहले जाने वाली पूरी गाड़ी निकट (होम) सिगनल से कम से कम 400 मीटर आगे नहीं चली गयी है और वह चलती ही नहीं जा रही है। इनके अन्तर्गत मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट भी है।

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

स.नि.1.03.(1) “डी” क्लास स्टेशन दो प्रकार के हैं:—

(क) जिन स्टेशन पर साइडिंग हो, की (चाबी) साइडिंग कहलाते हैं, “डी के” स्टेशन जाने जाते हैं और—

(ख) जिन स्टेशनों पर कोई साइडिंग न हो, वे “प्लैग स्टेशन” कहलाते हैं।

स.नि.1.03.(2) स्पेशल क्लास स्टेशन—परिभाषा—कोई भी स्टेशन, जो क्लास “ए”, “बी”, “सी” अथवा “डी” की शर्तों के अनुसार संचालित नहीं होते, वे स्पेशल क्लास स्टेशन कहलाते हैं।

अध्याय-2

रेल सेवकों को साधारणतया लागू होने वाले नियम

2.01. नियमों की प्रति देना.— रेल प्रशासन—

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

स.नि. 2.01 सामान्य नियम 2.01 के तहत रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति करने वाले नियमों की प्रतिलिपि दस्तावेजों अथवा तत्संबंधी संगत उद्धरणों की हार्ड कॉपी अथवा इलैक्ट्रॉनिक/सॉफ्ट कॉपी के रूप में होनी चाहिए।

(रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2020/संरक्षा (ए एण्ड आर)/19/12 दिनांक 17.12.20)

2.02. नियमों की प्रति की देखभाल.—प्रत्येक रेल सेवक, जिसे नियम 2.01 के अन्तर्गत निर्धारित इन नियमों की एक कॉपी (प्रति) दी गयी है—

- (क) उसमें सभी शुद्धि—पत्र समाविष्ट करता रहेगा,
- (ख) अपने किसी भी 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 शुद्धि—पत्र मिल गये हैं और वे भी इस नियम के उपबन्धों का पालन कर रहे हैं।

2.03. नियमों की जानकारी.— प्रत्येक रेल सेवक—

- (क) अपनी ड्यूटी से संबंधित नियमों से परिचित रहेगा, चाहे उसे नियमों की प्रति या उसकी ड्यूटी से संबंधित नियमों का अनुवाद दिया गया है अथवा 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 आवश्यक है तो अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों को वे नियम समझायेगा जो उन्हें लागू होते हैं।

स.नि.2.03. जिन ट्रेन मैनेजरों और लोको पायलटों/फायरमैन—I/डीजल सहायकों/सहायक लोको पायलटों को स्वचालित सिगनल व्यवस्था वाले सेक्शनों में काम करना हो उन्हें इस पद्धति से संबंधित नियमों के विषय में प्रत्येक छः महीने में एक बार एक दिन का गहन पाठ्यक्रम प्रशिक्षण दिया जायेगा और उन्हें सक्षमता प्रमाण—पत्र जारी/नवीनीकरण किये जायेंगे जो इस बात का प्रमाण होंगे कि उन्हें इन नियमों की जानकारी और प्रवीणता प्राप्त है।

इन सक्षमता प्रमाण—पत्रों पर परिवहन निरीक्षक अथवा लोको निरीक्षक द्वारा हस्ताक्षर किये जाने चाहिए।

जारी किये गये ऐसे सक्षमता प्रमाण—पत्रों का रिकॉर्ड परिचालन, यांत्रिक तथा विद्युत विभाग के इंचार्ज अधिकारी/इंचार्ज वरिष्ठ अधीनस्थ द्वारा, जहाँ संबंधित स्टाफ कार्य कर रहा है, रखा जायेगा।

किसी भी ट्रेन मैनेजर, लोको पायलट/फायरमैन—I/डीजल सहायक/सहायक लोको पायलट को ऐसे सेक्शनों पर ड्यूटी पर नहीं लगाया जायेगा जब तक कि उसके पास ऐसा प्रमाण पत्र न हो।

- 2.04. नियम पालन में सहयोग.— प्रत्येक रेल सेवक इन नियमों के पालन में सहयोग देगा और यदि उसे इन नियमों के किसी भंग का पता चलता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी तथा अन्य संबंधित प्राधिकारी को करेगा।
- 2.05. अतिचार (ट्रेसपास), नुकसान या हानि की रोकथाम.—
- (1) प्रत्येक रेल सेवक, रेल प्रशासन की ऐसी सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और रक्षा के लिए जिम्मेदार हैं जो उसके प्रभार (चार्ज) में है,
 - (2) प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा, अर्थात्:—
 - (क) रेल परिसरों में अतिचार (ट्रेसपास),
 - (ख) रेल सम्पत्ति की चोरी, नुकसान या हानि,
 - (ग) स्वयं या अन्य लोगों की क्षति, और
 - (घ) रेल परिसरों में आग लगना।
- 2.06. नियमों और आदेशों का पालन.— प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित का तत्परता से पालन करेगा, अर्थात्
- (क) सभी नियमों और विशेष अनुदेशों का, तथा
 - (ख) अपने वरिष्ठ अधिकारियों के सभी विधिसंगत 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 से अनुपस्थिति.—
- (1) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं होगा, अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी ड्यूटी नहीं बदलेगा या जब तक उसे समुचित रूप से मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी ड्यूटी का प्रभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा।
 - (2) यदि ड्यूटी करता हुआ कोई रेल सेवक बीमारी के आधार पर ड्यूटी से अनुपस्थित होना चाहता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा और तब तक अपनी ड्यूटी से नहीं हटेगा जब तक कि उस काम पर किसी सक्षम रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता है।
- सं.नि.2.08.(क) कोई भी रेल सेवक नौकरी से अनुपस्थित होने अथवा अपने स्टेशन को बिना आज्ञा के छोड़कर चले जाने पर, ड्यूटी से अनुपस्थित गिना जायेगा और ऐसा करने से वह अपने आप के प्रति अनुशासनात्मक कार्यवाही के योग्य बन जाता है, जिसमें पद से हटाना (बर्खास्तगी) भी शामिल है।
- (ख) यदि कोई रेल सेवक पूर्व अनुमति प्राप्त किये बिना छुट्टी की अवधि से अधिक ठहरता है तो उसके विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही की जा सकती है, जिसमें पद से हटाना (बर्खास्तगी) भी शामिल है।
- 2.09. मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उससे 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, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उससे बनी अन्य वस्तुओं के सेवन से, ड्यूटी देने की क्षमता क्षीण हो जाती है।
 - (2) गाड़ी के संचालन से सीधा सम्बद्ध कोई भी रेल सेवक, अपनी ड्यूटी आरम्भ करने से आठ घंटे के भीतर कोई मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उससे 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।
- सं.नि.2.09. रेल कर्मचारी का नशे में पाया जाना.—
- (i) यदि कोई रेल कर्मचारी चाहे वह ड्यूटी पर हो या ड्यूटी से मुक्त हो, रेलवे परिसर में नशे की हालत में पाया जाता है तो उसे सरकारी कार्यवाही से बर्खास्त किया जा सकता है।
 - (ii) जब कोई रेल कर्मचारी रेलवे परिसर में नशे की हालत में पाया जाता है या यह संदेह किया जाता है कि वह नशे की हालत में है तो दो स्वतंत्र गवाहों के बयान और यदि सम्भव

हो तो, उसकी दशा के बारे में डाक्टरी रिपोर्ट प्राप्त कर लेनी चाहिये। ऐसे कर्मचारी के स्थान पर एवजी कर्मचारी तैनात करने की तत्काल व्यवस्था की जायेगी और इस मामले की रिपोर्ट संबंधित अधिकारी को भेजी जायेगी।

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

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

2.11. संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य.—

(1) प्रत्येक रेल सेवक—

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

(2) यदि कोई रेल सेवक यह देखता है कि:—

- (क) कोई सिगनल खराब है,
- (ख) रेल-पथ अथवा निर्माण के किसी भाग में कोई अवरोध या खराबी है या उसकी संभावना है,
- (ग) गाड़ी में कोई खराबी है, अथवा
- (घ) कोई ऐसी असाधारण परिस्थितियाँ हैं जिनके कारण गाड़ियों के निरापद परिचालन में अथवा जनता की संरक्षा में, कोई बाधा पड़ने की संभावना है, तो वह दुर्घटना रोकने के लिए उस परिस्थिति में तत्काल आवश्यक सभी कार्यवाई करेगा, और यदि आवश्यक है तो यथासंभव शीघ्र, साधनों द्वारा सबसे समीप के स्टेशन मास्टर को उसकी सूचना देगा। परन्तु यदि गाड़ी विभाजित हो गई हो, तो वह रोक (स्टॉप) हैंड—सिगनल नहीं दिखायेगा, बल्कि चिल्लाकर, संकेत करके या अन्य दूसरे तरीकों से लोको पायलट या ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।

स.नि.2.11(1) तूफान, तेज हवा और तेज धूलभरी आंधी के दौरान गाड़ियों के संचालन के लिए बरती जाने वाली सावधानियाँ:—

- (i) जब मौसम विभाग से चक्रवात, तूफान या तेज हवा की पूर्व सूचना देते हुए चेतावनी संदेश प्राप्त हो जाये और/या इस बात की समूचित आशंका हो कि तेज तूफान आने वाला है जिससे यात्रियों, गाड़ियों आदि की संरक्षा खतरे में पड़ सकती है तो स्टेशन मास्टर, जब तक की तूफान थम ना जाये और वह गाड़ियों के संचालन को निरापद न समझे, गाड़ी के ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट से परामर्श करके गाड़ी को रोक देगा और उसके स्टेशन पर आने वाली गाड़ी को लाइन क्लीयर देने से भी मना कर देगा।
- (ii) यदि कोई चलती हुई गाड़ी ऐसे चक्रवात, तूफान या तेज हवा में फंस जाये जिसकी गति लोको पायलट की राय में इतनी तेज हो कि उससे गाड़ी की संरक्षा खतरे में पड़ सकती हो तो वह अपनी गाड़ी की गति को तत्काल नियंत्रित करेगा और गाड़ी को पहले सुविधाजनक स्थान पर रोक देगा तथा यथासंभव यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी तीव्र मोड़ों, ऊँचे तटबंधों और पुलों (इसमें उनके पहुँच मार्ग शामिल हैं) पर न रोकੀ जाए। गति को नियंत्रित करते समय और गाड़ी को रोकते समय लोको पायलट अपनी गाड़ी बड़ी सावधानी से और बिना झटके से रोकेंगा। वह गाड़ी को ट्रेन मैनेजर के परामर्श से तभी पुनः चलाएगा जब चक्रवात, तूफान या तेज हवा थम जाए और आगे बढ़ना निरापद समझा जाए।
- (iii) ट्रेन मैनेजर तथा लोको पायलट गाड़ी में यात्रा कर रहे रेलकर्मचारियों के सहयोग से यह

देखने का प्रयास करेंगे कि यात्रियों द्वारा सवारी डिब्बों के दरवाजे और खिड़कियाँ खुले रखे जाते हैं ताकि उनसे होकर तेज हवा निर्वाध रूप से गुजर सके।

- (IV) लम्बी अवधि के भयंकर धूल भरे तूफान के मामले में, जहाँ रेल की सतह पर धूल रेल की ऊँचाई तक पहुँचने की सम्भावना हो तो सिविल इंजीनियरिंग विभाग द्वारा ट्रेक की पेट्रोलिंग शुरू कर देना चाहिये।
गाड़ी के लोको पायलट द्वारा धूल के एकत्रित होने की जानकारी होने पर वह ऐसी प्रतिबंधित गति से चलेगा कि वह रेल के बगल में एकत्रित धूल की स्थिति को जान सके। यदि कोई असुरक्षित स्थिति पायी जाती है तो वह अगले स्टेशन को सूचित करेगा।

स.नि.2.11(2) लदे हुए/खाली डबल स्टैक कंटेनरों के संचालन के मामलों में जोखिम वाले स्थलों के निकटवर्ती स्टेशनों में से किन्हीं एक स्टेशन और विशेषकर चयनित पुलों पर जहाँ वायु का वेग मापने के लिए वायु वेग मापी यंत्र लगाये गए हों और वहाँ 50 किमीप्रघं से अधिक वायु का वेग हो तो उस स्थिति में स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा—

1. स्टेशन मास्टर तुरंत खण्ड नियंत्रक और दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को गाड़ियों का संचालन नियंत्रित करने के लिए तत्काल सूचित करेगा।
2. खण्ड के बीच चल रही गाड़ियों के लिए स्टेशन मास्टर गाड़ी के चालक व ट्रेन मैनेजर को वायु के वेग के बारे में उपलब्ध संचार साधनों द्वारा यथा संभव सूचना उपलब्ध करायेगा। इसके बाद गाड़ी के चालक व ट्रेन मैनेजर निम्नलिखित निर्देशानुसार गाड़ी का संचालन करेंगे—

जब कंटेनर खाली या लदे हुए हो, जब भी भूमि स्तर से 10 मीटर ऊपर वायु का वेग 50 किमीप्रघं या उससे अधिक हो जाता है तो ब्लॉक सेक्शन साफ करने के लिए गाड़ी को 30 किमीप्रघं की गति से चलाया जाये और निकटतम स्टेशन/यार्ड पर गाड़ी खड़ी की जाये।

3. यदि हवा की गति 50 किमी प्रति घंटे से अधिक है और....

(क) स्टेशन पर डबल-स्टैक कंटेनर ट्रेन खड़ी है, स्टेशन मास्टर उस डबल-स्टैक कंटेनर ट्रेन को नहीं चलायेगा, न ही वह उस लाइन, जिस पर यह डबल स्टैक कंटेनर है ट्रेन खड़ी है, से आसन्न किसी लाइन से किसी अन्य ट्रेन की आवाजाही की अनुमति देगा। आसन्न लाइनों के अलावा अन्य लाइन से गुजरने वाली ट्रेन को 30 किमी प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति से चलाया जाएगा। स्टेशन मास्टर निकटवर्ती स्टेशन पर प्रतीक्षारत किसी भी अन्य डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन को अपने स्टेशन पर आने के लिए लाइन क्लीयर की अनुमति नहीं देगा।

(ख) दोहरी लाइन पर, यदि एक डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन, उपरोक्त पैरा 2.11(2)(ii) के अंतर्गत, सेक्शन क्लियर कर रही है, तो स्टेशन मास्टर, जब तक यह सुनिश्चित नहीं कर लेता कि डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन का पूर्ण रूप से सभी कंटेनरों के साथ आगमन हो गया है, अपने स्टेशन से किसी भी ट्रेन को उस दिशा, जहां से डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन सेक्शन क्लियर कर रही है, की ओर जाने की अनुमति नहीं देगा।

(ग) यदि कोई ट्रेन पहले से ही स्टेशन पर खड़ी है, तो स्टेशन मास्टर उपरोक्त पैरा 2.11(2)(ii) के अंतर्गत आ रही डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन को आसन्न लाइनों पर नहीं लेगा। ऐसी स्थिति में डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन को होम सिगनल से बाहर रखा जाएगा।

4. वायु का वेग 50 किमीप्रघं से पुनः कम हो जाने पर स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक और निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर के परामर्श से गाड़ियों के सामान्य संचालन को बहाल करेगा।
5. यदि स्टेशन मास्टर तथा लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर के बीच संचार नहीं होता है तो सहायक नियम 2.11 (1) (ii) का पालन किया जाए।
6. इंजीनियरिंग विभाग अपेक्षित स्थलों और जोखिम वाले स्थलों/स्टेशनों पर वायु वेग मापी यंत्र स्थापित कराये। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में ऑडियो-वीडियो साधित उपकरण की व्यवस्था की जाये। निर्धारित अंतराल पर निरीक्षणों के माध्यम से नियमित मॉनिटरिंग और मनोनीत इंजीनियरिंग अधिकारियों द्वारा वायु वेग मापक ऑडियो-वीडियो उपकरणों के रखरखाव को सुनिश्चित करेंगे और इनका रिकॉर्ड स्टेशनों पर रखा जायेगा। स्टेशन मास्टर द्वारा एनीमोमीटर की भुजा में खराबी संज्ञान में आने के मामले में, वह तुरंत ही लिखित रूप से उसे ठीक कराने के लिए नामित इंजीनियरिंग अधिकारी को सूचित करेगा।

अध्याय-3

सिगनल

क-साधारण उपबन्ध

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

3.02. सिगनलों के प्रकार.— गाड़ियों का संचालन नियंत्रित करने के लिए प्रयोग होने वाले सिगनल निम्नलिखित हैं—

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

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

3.04. सिगनलों तथा सिगनल भुजाओं का स्थापन; सिगनल भुजाओं की पेंटिंग.—

- (1) स्थावर सिगनल उनकी ओर आती हुई गाड़ियों के लोको पायलटों को स्पष्ट दिखाई देना चाहिए और जब तक की विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया है, तब तक उन्हें संबंधित लाइन के ठीक बायीं ओर या ऊपर लगाया जायेगा।
- (2) सेमाफोर सिगनलों की भुजाएँ इस प्रकार लगायी जायेगी कि वे आने वाली गाड़ी के लोको पायलट की ओर से देखने पर खम्भे के बायीं ओर हों।
- (3) (क) खण्ड (ख) और (ग) में जैसा उपबन्धित है उसके सिवाय, सिगनल भुजाओं के उससे नियंत्रित गाड़ियों के सम्मुख पड़ने वाले भाग में उसी रंग का पेंट किया 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।

स.नि.3.04. सेक्शन की दोनों दिशाओं के सभी सिगनलों का निरीक्षण सेक्शन इंजीनियर (सिगनल), परिवहन निरीक्षक और लोको निरीक्षक द्वारा संयुक्त रूप से तिमाही कम से कम एक बार रात में और दिन में दोनों समय अवश्य किया जायेगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि सिगनल या उसके रिपीटर पर्याप्त दूरी से साफ दिखाई देते हैं। ऐसे निरीक्षणों के परिणाम की एक संयुक्त रिपोर्ट मण्डल रेल प्रबन्धक को भेजी जायेगी।

ख-स्थायी सिगनलों का वर्णन

3.05. स्थावर सिगनलों का प्रयोग.—

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

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

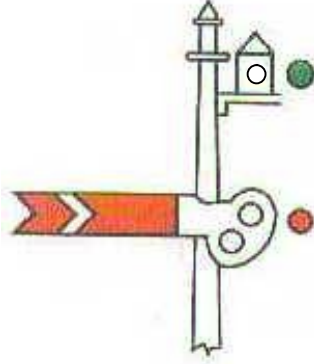
- (3) रंगीन बत्ती और पोजीशन लाइट सिगनल के संकेत दिन और रात्रि दोनों समय, एक से ही होंगे और वे स्थावर बत्ती या बत्तियों द्वारा दिखाये जायेंगे।
- (4) सेमाफोर सिगनल की भुजा.—
 - (क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था में, लोअर क्वार्टेंट में काम करेगी, तथा
 - (ख) हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था में, अपर क्वार्टेंट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

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

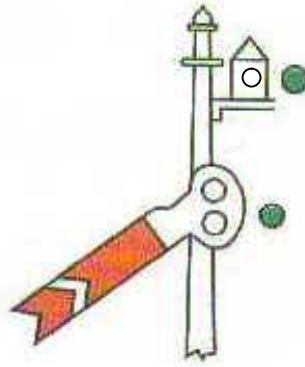
- (1) सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल की भुजा के सिरे का आकार मछली की पूँछ जैसा होगा।
- (2) चेतावनी (वार्नर) सिगनल, लोको पायलट को यह चेतावनी देने के लिए होता है कि:—
 - (क) आगे के ब्लॉक सेक्शन की क्या स्थिति है, या
 - (ख) वह रोक (स्टॉप) सिगनल के पास पहुँच रहा है।
- (3) चेतावनी (वार्नर) सिगनल निम्नलिखित किसी भी स्थान पर लगाया जा सकता है, अर्थात्:—
 - (क) अलग एक खम्भे पर, जिसके 1.5 से 2 मीटर ऊपर रात्रि में स्थावर 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 खण्ड (ख) के अनुसार लगा है तो चेतावनी (वार्नर) सिगनल की स्थावर हरी बत्ती के स्थान पर रोक (स्टॉप) सिगनल की परिवर्ती बत्ती होगी और ऐसी यांत्रिक व्यवस्था की जायेगी की जब तक उसके ऊपर का रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' रहता है तब तक चेतावनी (वार्नर) सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जा सकेगा।
- (5) सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं:—

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

'ऑन' स्थिति



'ऑफ' स्थिति

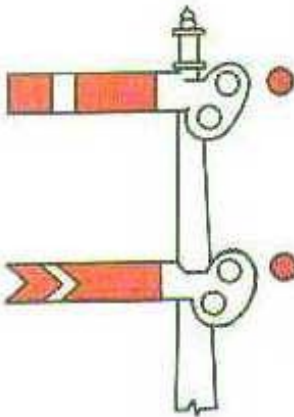


संकेत:- सर्तकता से आगे बढ़ो
निर्देश:- सर्तकता से आगे बढ़ो और
अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर
रुकने के लिए तैयार रहो।

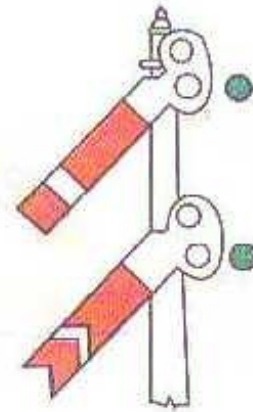
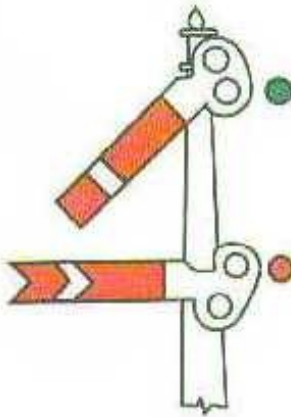
आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

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

'ऑन' स्थिति



'ऑफ' स्थिति



संकेत:-रुको
निर्देश:-एकदम रुक जाओ

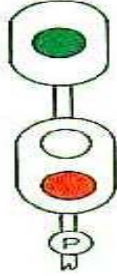
सर्तकता से आगे बढ़ो
सर्तकता से आगे बढ़ो और
अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर
रुकने के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

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

(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले चेतावनी (वार्नर) सिगनल— एक खम्भे पर अकेला:-

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



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

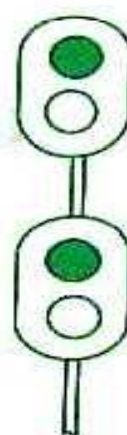
आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

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

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत:- रुको
निर्देश:- एकदम रुक जाओ

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

आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

- (7) एक खम्भे पर अकेला, किसी रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत की पूर्व चेतावनी देने वाला, चेतावनी (वार्नर) सिगनल, जिसके ऊपर रात्रि के 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 स्थाई चेतावनी (वार्नर) सिगनल का प्रयोग उचित है, वहाँ वह 'ऑन' स्थिति में स्थिर किया जायेगा और निर्देशन के लिए न तो संयोजित किया जायेगा और न ही दोहराया जायेगा।

स.नि.3.06. परिस्थितिबश, यदि एक स्टेशन के अन्तिम रोक सिगनल और उसके आगे के स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के बीच में दूरी 1200 मीटर से कम है, तब पहले स्टेशन के चेतावनी सिगनल को तभी 'ऑफ' किया जायेगा जब आगे के स्टेशन का प्रथम रोक सिगनल 'ऑफ' स्थिति में हो।

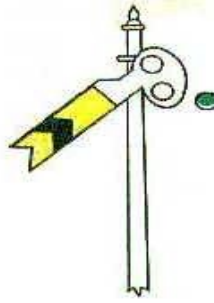
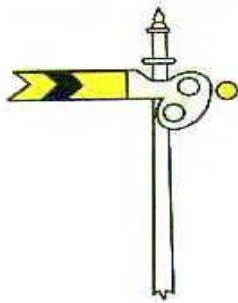
3.07. दूर (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन:—

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

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में— सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल:—

'ऑन' स्थिति

'ऑफ' स्थिति



संकेत:—

सतर्क

आगे बढ़ो

निर्देश:—

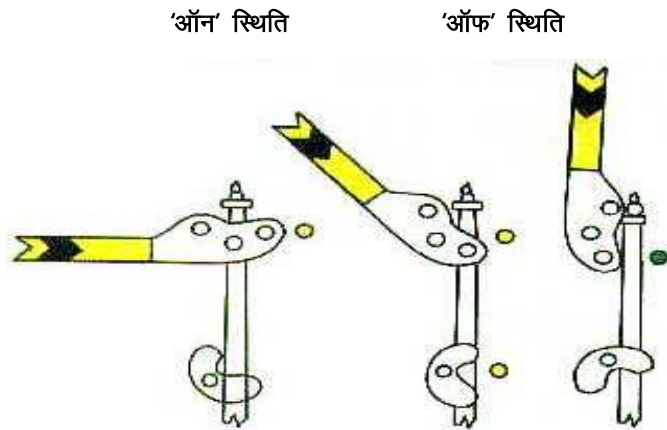
आगे बढ़ो और
अगले रोक (स्टॉप)
सिगनल पर रुकने के
लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो

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

(3) अपर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं:-

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



संकेत:- सतर्क

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

“सावधान

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

“आगे बढ़ो

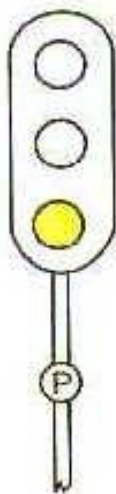
आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लॉक
सेक्शन क्लियर है, गाड़ी को
मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते
स्टेशन से रन थ्रू गुजरना है।”

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

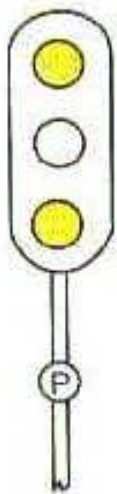
(4) रंगीन बत्ती वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं:-

बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनल:-

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत:- सतर्क

सावधान

आगे बढ़ो

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

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

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

- (5) दूर (डिस्टेंट) सिगनल उस रोक (स्टॉप) सिगनल के पहले पर्याप्त दूरी पर लगाया जायेगा जिसके संकेत की वह पूर्व चेतावनी देता है।
- (6) जहाँ आवश्यक है, वहाँ एक से अधिक दूर (डिस्टेंट) सिगनल लगाये जा सकते हैं। ऐसी स्थिति में, सबसे बाहरी सिगनल प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल से पहले पर्याप्त दूरी पर लगाया जायेगा और वह दूर (डिस्टेंट) सिगनल कहलायेगा और दूसरा सिगनल इनर डिस्टेंट सिगनल कहलायेगा। दूर (डिस्टेंट) सिगनल केवल 'सावधान' अथवा 'आगे बढ़ो' संकेत दे सकने योग्य होगा।
- (7) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, रंगीन बत्ती दूरस्थ सिगनल पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल के साथ अथवा मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल अथवा समपार की रक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ संयुक्त कर लगाया जा सकता है। रंगीन बत्ती दूरस्थ सिगनल को (i) पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल अथवा (ii) मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल अथवा (iii) समपार की रक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ संयुक्त कर लगाये जाने की अवस्था में ऐसी व्यवस्था की जाएगी कि यह सिगनल 'रोक' संकेत से अलग अन्य संकेत तब तक न दे सके, जब तक कि उपरोक्त (i) और (ii) के मामले में अगले स्टेशन से लाइन क्लियर न ले लिया जाए और उपरोक्त (iii) के मामले में, जब तक गाड़ियों के गुजरने के लिए समपार फाटक को बन्द कर ताला न लगा दिया जाए।

परन्तु, रंगीन बत्ती वाले दूरस्थ सिगनल को पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल के साथ या मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल के साथ या समपार की सुरक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ मंजूरी देने वाले प्राधिकारी (नीचे दी गई मद (क) के मामले में – संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के प्रधान मुख्य सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर, और मद (ख), (ग) और (घ) के मामले में संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक) द्वारा उपरोक्त व्यवस्था के साथ संयोजित करने की अनुमति दी गई हो, निम्नलिखित प्रयोजनों के लिए –

(क) स्टेशन की सीमाओं के बाहर स्थित समपारों का अंतर्पाशन (इंटरलॉकिंग);

(ख) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित डबल डिस्टेंट सिगनलिंग;

(ग) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग; और

(घ) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग।

(भारत का राजपत्र सं. 116 के अन्तर्गत जीएसआर-157(अ) दिनांक 08.03.2021) तथा
(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/26 दिनांक 13.01.2025)

स.नि.3.07.(1) सा.नि. 3.07 के उप अनुबन्धों (5) और (6) में संदर्भित "पर्याप्त दूरी का अभिप्राय", जहाँ सिवाय इसके विपरीत विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत हो, सेक्शन पर सबसे तेज चलने वाली गाड़ी को पूरी रोकने के लिए दूरी (ब्रेकिंग डिस्टेंस) से है।

स.नि.3.07.(2) दूर सिगनल के "सावधान" निर्देश का संकेत "आगे बढ़ो-आगे का सिगनल प्रतिबन्धित गति से पार करने के लिए तैयार रहो" होगा।

स.नि.3.07.(3) सा.नि. 3.07(6) के अनुसार बहुउद्देशीय रंगीन प्रकाश वाले सिगनलिंग क्षेत्र में, जहाँ आवश्यक हो, एक से अधिक दूर (डिस्टेंट) सिगनल यानि डिस्टेंट तथा इनर डिस्टेंट सिगनल लगाये जा सकते हैं।

लोको पायलट द्वारा पार किया गया प्रथम दूर (डिस्टेंट) सिगनल, दूर (डिस्टेंट) सिगनल कहलायेगा तथा दूसरा दूर (डिस्टेंट) सिगनल इनर डिस्टेंट सिगनल कहलायेगा।

प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल से इनर डिस्टेंट सिगनल सामान्यतः 1000 मीटर आगे स्थित होगा तथा डिस्टेंट सिगनल 2000 मीटर आगे स्थित होगा। इस व्यवस्था के तहत चेतावनी (वार्निंग) बोर्ड का प्रावधान हटा दिया जाता है।

सिगनलों के संकेत निम्न प्रकार समझे जायेंगे—

		डिस्टेंट	इनर डिस्टेंट	होम	स्टार्टर	अग्रिम स्टार्टर
1.	होम सिगनल पर रुकने के लिए	डबल पीला	पीला	लाल	—	—
2.	लूप लाइन स्टार्टर पर रुकने या वाया लूप पास करने के लिए	डबल पीला	डबल पीला	रूट इंडिकेटर के साथ पीला	—	—
3.	मुख्य लाइन स्टार्टर पर रुकने के लिए	हरा	डबल पीला	पीला	लाल	—
4.	मेन लाइन पर रन थू जाने के लिए	हरा	हरा	हरा	हरा	—

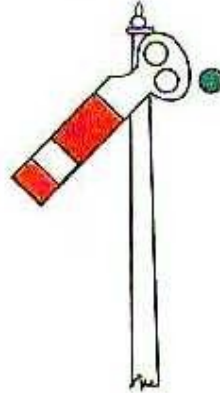
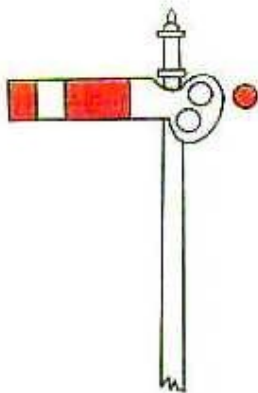
3.08. रोक (स्टॉप) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन:—

- (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 दिखाये गये हैं:—

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में— सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल:—

‘ऑन’ स्थिति

‘ऑफ’ स्थिति



संकेत
निर्देश:—

रुको
एकदम रुक जाओ

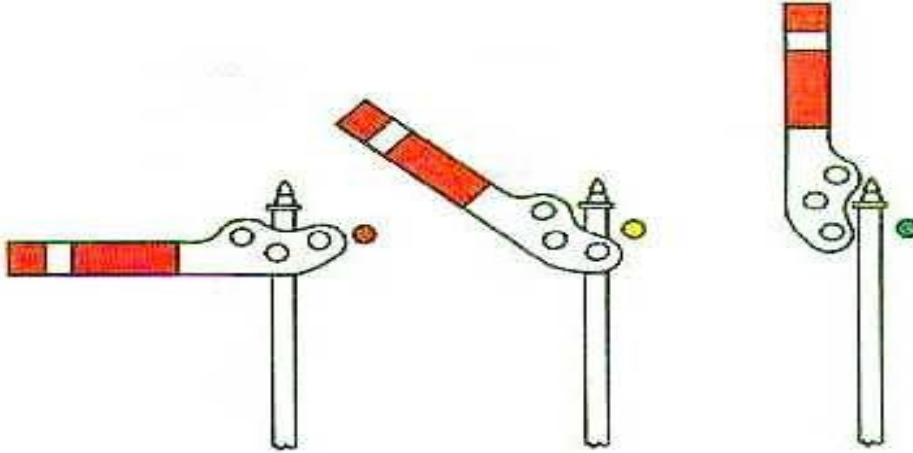
आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

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

बहु-संकेती 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 लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो

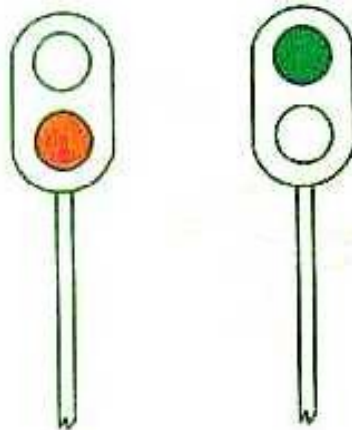
आगे बढ़ो

- (4) रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं:-

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

'ऑन' स्थिति

'ऑफ' स्थिति



संकेत:-रुको

निर्देश:-एकदम रुक जाओ

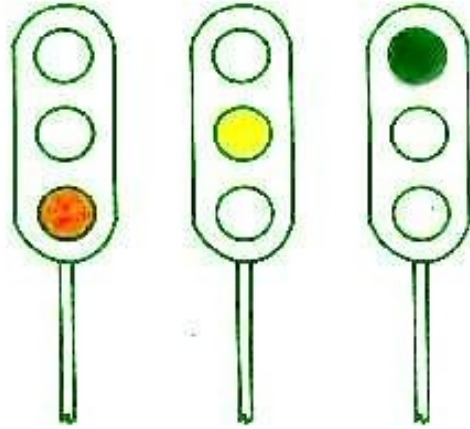
आगे बढ़ो

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

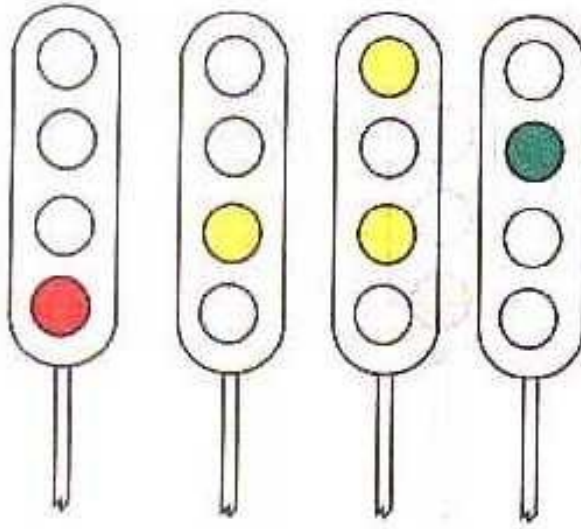
आगे बढ़ो और
अगले रोक (स्टॉप)
सिगनल पर रुकने
के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो

(ग) बहु (चार) संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टॉप) सिगनल:—

‘ऑन’ स्थिति

‘ऑफ’ 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 पास करने को
तैयार रहो जो विशेष
अनुदेशों द्वारा निर्धारित
की जाये।

आगे बढ़ो

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

- (1) किसी स्टेशन पर पहुँचने वाली गाड़ियों के संचालन का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल तीन प्रकार के होते हैं, अर्थात् बाहरी (आउटर), निकट (होम) और पथ (रूटिंग) सिगनल।
- (2) यदि बाहरी (आउटर) सिगनल लगा हुआ है तो वहाँ वह स्टेशन का पहला रोक (स्टॉप) सिगनल होता है और उस स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगता है, जहाँ तक कि पिछले स्टेशन को लाइन क्लीअर दे देने या उससे प्राप्त कर लेने के बाद भी लाइन को अवरुद्ध किया जा सकता है।
- (3) यदि बाहरी सिगनल नहीं है तो निकट (होम) सिगनल स्टेशन का पहला रोक (स्टॉप) सिगनल होता है और बाहरी (आउटर) सिगनल लगे होने की दशा में वह स्टेशन का दूसरा रोक (स्टॉप) सिगनल हो जाता है। इसे संबंधित लाइन के सभी संयोजकों के बाहर स्थापित किया जाता है।
- (4) पथ (रूटिंग) सिगनल का प्रयोग लोको पायलट को यह संकेत देने के लिए किया जाता है कि दो या अधिक भिन्न पथों में से कौनसा पथ उसके लिए नियत किया गया है। इसका प्रयोग तब होता है जब निकट (होम) सिगनल अपनी स्थिति के कारण, इस काम के लिए असुविधाजनक है।

स.नि.3.09. बहु संकेती सिगनल व्यवस्था के प्रकरण में निकट सिगनल उस स्थान के बाहर पर्याप्त दूरी पर लगाया जायेगा, जहाँ तक कि पिछले स्टेशन को लाइन क्लीयर देने या लेने के बाद भी लाइन को अवरुद्धित किया जा सकता है।

3.10. प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार:—

- (1) स्टेशन से प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के नियंत्रण के लिए रोक (स्टॉप) सिगनल दो प्रकार के होते हैं, अर्थात् प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल और अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ट 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 लिए एक से अधिक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल है तो सबसे बाहरी प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, स्टेशन का अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल होता है और अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ट स्टार्टर) सिगनल कहलाता है।
- (4) यदि केवल एक ही प्रस्थान सिगनल लगा है तो प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल अन्यथा अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ट स्टार्टर) सिगनल ऐसे स्थान पर लगाया जायेगा जिसके आगे कोई गाड़ी तब तक नहीं जायेगी जब तक कि लोको पायलट को संचालन पद्धति के अनुसार अपेक्षित प्रस्थान प्राधिकार नहीं दे दिया जाता। यह सिगनल ऐसी जगहों को छोड़कर जहाँ 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 ही किया जायेगा।
- (5) जहाँ अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ट स्टार्टर) सिगनल लगाया गया है वहाँ किसी लाइन से संबंधित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल इस प्रकार लगाया जाएगा कि वह किसी दूसरी परिचालित लाइन से संयोजित सर्वप्रथम सम्मुख (फेसिंग) कांटों या उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) की रक्षा करे।

स.नि.3.10. "ग" श्रेणी के स्टेशन पर, निकट (होम) सिगनल अन्तिम रोक सिगनल भी है।

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

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

(1) स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्रों में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल रंगीन बत्ती वाले सिगनल होंगे और वे निम्नलिखित प्रकार के हो सकते हैं।

(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) अर्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, जिसका प्रचालन आवश्यकतानुसार स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल अथवा हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में हो सकता है,

(i) जब अर्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करता है, तो वह आगे वाले स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों की स्थिति के अनुसार स्वतः 'ऑन' और 'ऑफ' स्थिति में आ जाता है,

(ii) जब अर्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करता है तब आगे वाले स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों के धिरे होने पर यह स्वतः 'ऑन' स्थिति में आ जाता है। किन्तु 'ऑफ' स्थिति में, हाथ द्वारा प्रचालित होने पर ही आ सकता है, परन्तु यह तब जब आगे वाले संबंधित स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन साफ है;

(iii) जब अर्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता है तो सिगनल के नीचे लगा हुआ 'ए' चिन्ह (मार्कर) प्रज्वलित हो जाता है। यदि 'ए' चिन्ह (मार्कर) बुझ जाता है तो सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता हुआ समझा जाएगा; और

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

(ग) हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल जो हाथ से प्रचलित होता है स्वचल या अर्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति कार्य नहीं कर सकता।

(2) रंगीन बत्ती वाले स्वचलित ब्लॉक क्षेत्र में सिगनल तीन संकेतों अथवा चार संकेतों वाले होंगे।

3.13. बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल:-

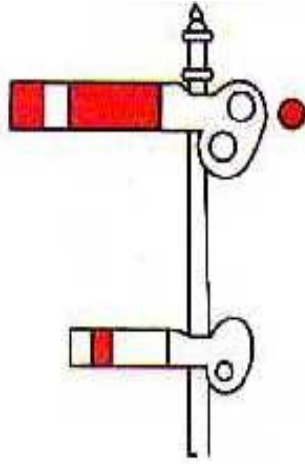
(1) बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल एक सहायक सिगनल होता है जिसका 'ऑन' स्थिति में कोई स्वतंत्र संकेत नहीं होता है और उसकी:-

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

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

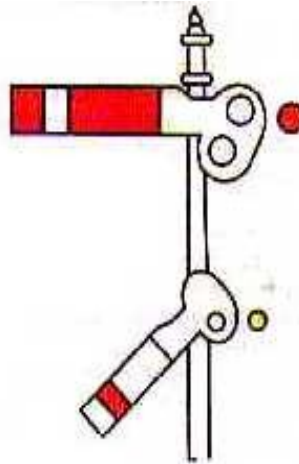
- (2) यदि बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल लगाया जाता है तो वह आने वाली गाड़ी का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाया जाएगा। विशेष अनुदेशों के अनुसार बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल के सिवाय किसी भी अन्य रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।
- (3) बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल जब 'ऑफ' स्थिति में होता है तो गाड़ी के लोको पायलट को यह सूचित करता है कि वह, चाहे उसके ऊपर वाला रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में ही है, गाड़ी को रोकने के बाद सतर्कता से उसे बढ़ाए और साथ ही यह संकेत भी देता है कि उसे किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहना चाहिये।
- (4) बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल 'ऑन' स्थिति में कोई रोशनी नहीं दिखायेगा।
- (5) सेमाफोर बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं:-
(क) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल

'ऑन' स्थिति



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

'ऑफ' स्थिति



संकेत :

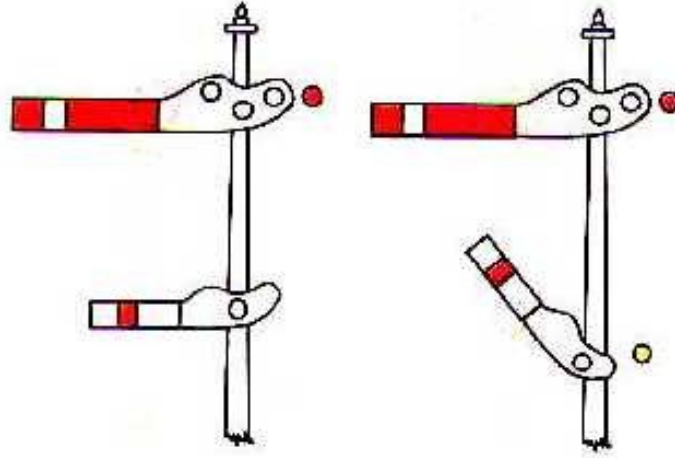
धीरे-धीरे आगे बढ़ो

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

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

'ऑन' स्थिति

'ऑफ' स्थिति



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

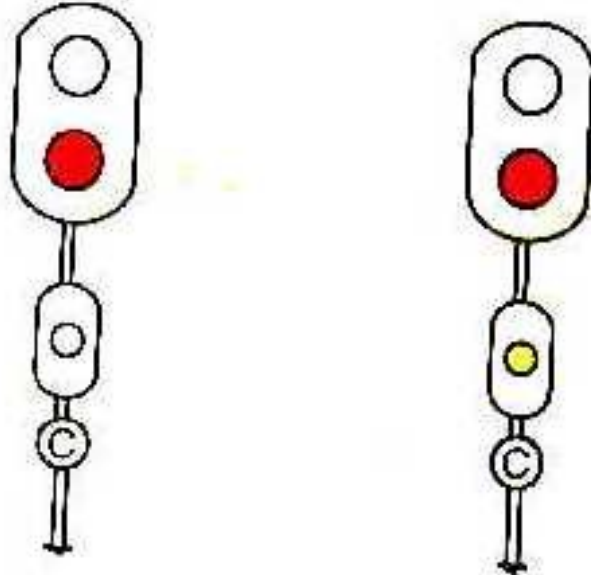
संकेत: धीरे-धीरे आगे बढ़ो
निर्देश: रुको और सतर्कतापूर्वक
गाड़ी आगे बढ़ाओ और
किसी भी अवरोध से पहले
रुकने के लिए तैयार रहो।

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

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

'ऑन' स्थिति

'ऑफ' स्थिति

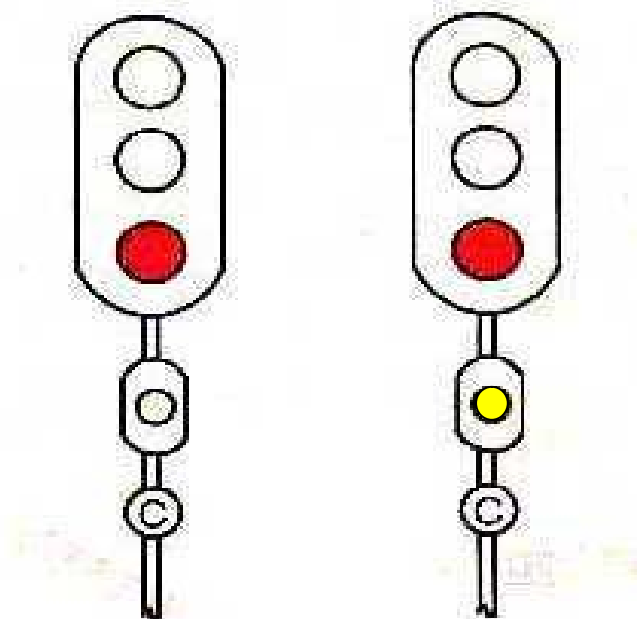


लोको पायलट रोक (स्टॉप) सिगनल
के संकेत का पालन करेगा।

संकेत: धीरे-धीरे आगे बढ़ो

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

(ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल:-
‘ऑन’ स्थिति ‘ऑफ’ 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 लिए तैयार रहो।

स.नि.3.13. कॉलिंग ऑन सिगनल रूट के सभी कॉटों को डिटेक्ट करेगा, जिसको ऊपर का मुख्य सिगनल, ओवर लेप को छोड़कर, डिटेक्ट करता है। यह इकहरी तथा दोहरी दोनों लाइनों के सेक्शन पर लागू है। कॉलिंग ऑन सिगनल झुकाये जाने पर गाड़ियों को पायलट करने की जरूरत नहीं होगी।

3.14. शंट सिगनल:-

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

(i) एक सफेद चकरी होती है जिस पर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक लाल धारी रहती है, या

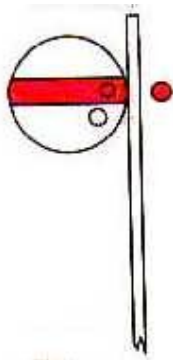
(ii) एक पॉजीशन लाइट (स्थिति बत्ती) सिगनल होता है।

(ख) विशेष अनुदेशों के अधीन, शंट सिगनल, एक छोटी सेमाफोर भुजा के रूप में हो सकता है।

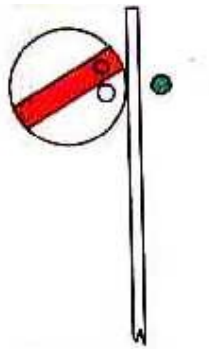
(2) शंट सिगनल शंटिंग संचलन का नियंत्रण करते हैं।

(3) शंट सिगनल एक खम्भे पर अकेला अथवा स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल को छोड़कर किसी अन्य रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।

- (4) एक ही खम्भे पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाये जा सकते हैं और इस प्रकार लगे होने पर सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बायीं लाइन के लिए होगा और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल बाएं 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 'ऑन' स्थिति में उसमें कोई रोशनी नहीं दिखायेगा।
- (7) यदि शंट सिगनल नहीं लगे हैं तो शंटिंग के लिए हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जा सकता है।
- (8) चकरी वाले शंट सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं।
- (क) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में चकरी वाला शंट सिगनल

'ऑन' स्थिति

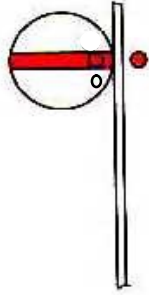
संकेत: रुको
निर्देश: एकदम रुक जाओ

'ऑफ' स्थिति

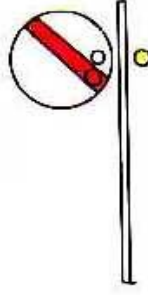
धीरे-धीरे आगे बढ़ो
शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

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

'ऑन' स्थिति



'ऑफ' स्थिति



संकेत: रुको

निर्देश: एकदम रुक जाओ

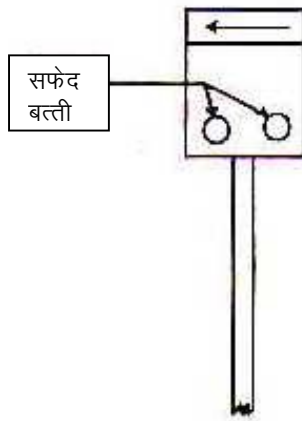
धीरे-धीरे आगे बढ़ो

शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

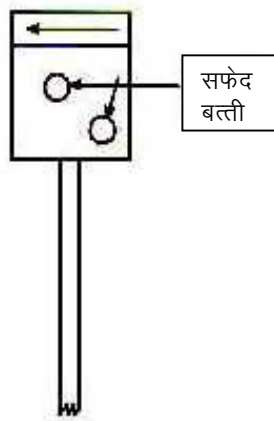
(9) पोजीशन लाइट (स्थिति बत्ती) वाले शंट सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं:-

द्वि-संकेती अथवा बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पोजीशन लाइट (स्थिति बत्ती) वाला शंट सिगनल:-

'ऑन' स्थिति



'ऑफ' स्थिति



संकेत: रुको

निर्देश: एकदम रुक जाओ

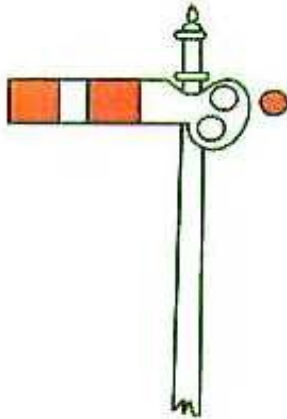
धीरे-धीरे आगे बढ़ो

शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

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

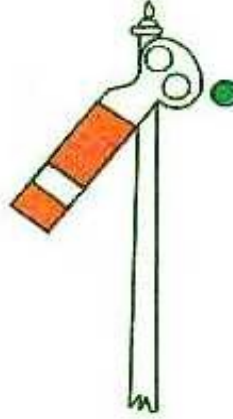
(क) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिगनल

'ऑन' स्थिति



संकेत : रुको
निर्देश: एकदम रुक जाओ

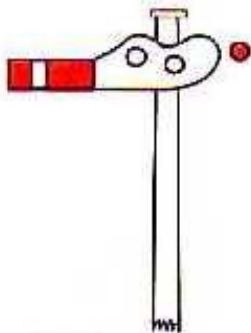
'ऑफ' स्थिति



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

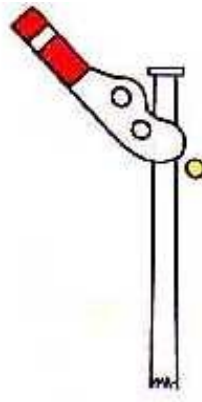
(ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिगनल

'ऑन' स्थिति



संकेत: रुको
निर्देश: एकदम रुक जाओ

'ऑफ' स्थिति



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

स.नि.3.14.(1) शंटिंग परमिटेड इण्डिकेटर सिगनल नहीं है लेकिन ऐसे उपकरण हैं, जो कि रोक सिगनलों के सहयोग से यार्ड के अन्तर्पाशित भाग को पृथक करने के बाद, किसी भी दिशा में यार्ड के अनन्तर्पाशित (नॉन-इंटरलॉकड) भाग में शंटिंग का संचालन करने के लिए लगाये जाते हैं।

स.नि.3.14.(2) शंटिंग परमिटेड इंडिकेटर या फ्री शंटिंग जोन इंडिकेटर "एसपीआई" या "एफ" चिन्ह (मार्क) के साथ लगाये जाते हैं तथा दोनों दिशाओं में शंटिंग की इजाजत के लिए "ऑफ" स्थिति में छोटी सफेद लाइट प्रदर्शित करते हैं। ये, यार्ड के अन्तर्पाशित भाग को पृथक करने के बाद, किसी भी दिशा में यार्ड के अनन्तर्पाशित (नॉन-इंटरलॉकड) भाग में शंटिंग का संचालन करने के लिए लगाये जाते हैं।

3.15. सहकारी (को-एक्टिंग) सिगनल:-

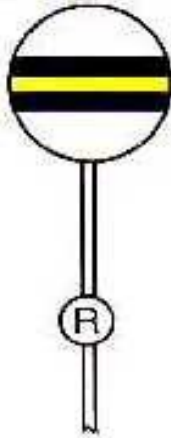
- (1) सहकारी सिगनल दोहरे (डुप्लीकेट) सिगनल होते हैं, जो साधारण सिगनलों के नीचे लगे होते हैं और ऐसे स्थान पर लगाये जाते हैं जहाँ, सिगनल के खम्भे की ऊँचाई के कारण अथवा ऊपरी पुल या अन्य रुकावट के कारण, मुख्य भुजा या बत्ती, लोको पायलट के सिगनल तक पहुँचने तक, पूरे समय उसे दिखायी नहीं देती है।
- (2) सहकारी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

3.16. पुनरावर्ती सिगनल (रिपिटिंग सिगनल):-

- (1) आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को पहले से ही, स्थावर सिगनल के संकेत दोहराने के लिए उस स्थावर सिगनल के पीछे लगाये गये सिगनल को पुनरावर्ती सिगनल (रिपिटिंग सिगनल) कहते हैं।
- (2) पुनरावर्ती सिगनल (रिपिटिंग सिगनल) पर 'आर' चिन्ह (मार्कर) लगा होगा और वह निम्नलिखित प्रकार का होगा, अर्थात्:-
 - (क) पताका (बैनर) के प्रकार का, या
 - (ख) वर्गाकार सिरे वाली सेमाफोर भुजा, या
 - (ग) रंगीन बत्ती वाला सिगनल।
- (3) पताका (बैनर) के प्रकार के पुनरावर्ती सिगनल (रिपिटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं:-

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

'ऑन' स्थिति



संकेत: सिगनल 'ऑन'

निर्देश: दोहराया गया सिगनल
'ऑन' है

'ऑफ' स्थिति



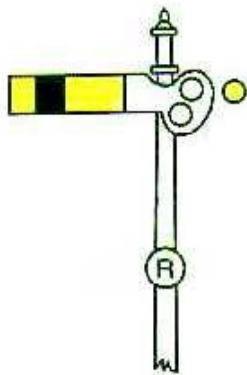
सिगनल 'ऑफ'

दोहराया गया सिगनल
'ऑफ' है

(4) सेमाफोर भुजा के पुनरावर्ती सिगनल (रिपिटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं:-

द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर भुजा के पुनरावर्ती सिगनल (रिपिटिंग सिगनल)

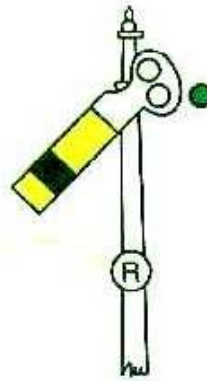
'ऑन' स्थिति



संकेत : सिगनल 'ऑन'

निर्देश : दोहराया गया सिगनल 'ऑन' है

'ऑफ' स्थिति



सिगनल 'ऑफ'

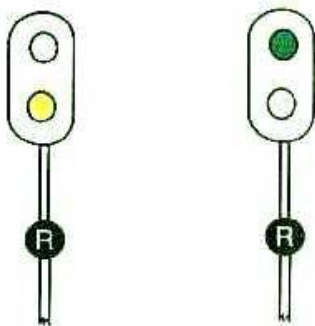
दोहराया गया सिगनल 'ऑफ' है

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

रंगीन बत्ती पुनरावर्ती सिगनल (रिपिटिंग सिगनल)

‘ऑन’ स्थिति

‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : सिगनल 'ऑन'

सिगनल 'ऑफ'

निर्देश : दोहराया गया
सिगनल 'ऑन' है

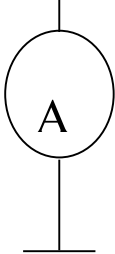
दोहराया गया
सिगनल 'ऑफ' है

स.नि.3.16.(i) एक साझा पुनरावर्ती (रिपिटिंग) सिगनल निकट (होम) सिगनलों के एक समूह के लिए एक ही सिगनल लगाया जा सकता है। यदि सभी निकट (होम) सिगनल "ऑन" संकेत दे रहे हों, पुनरावर्ती (रिपिटिंग) सिगनल भी "ऑन" संकेत देगा और यदि उनमें से कोई भी एक "ऑफ" संकेत दे रहा हो, पुनरावर्ती (रिपिटिंग) सिगनल भी "ऑफ" संकेत देगा।

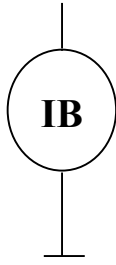
- (ii) यदि स्थानीय अवस्थाएँ ऐसी माँग करें तो एक सिगनल के लिए एक से अधिक पुनरावर्ती (रिपिटिंग) सिगनल लगाये जा सकते हैं।
- (iii) पुनरावर्ती (रिपिटिंग) सिगनल के "ऑन" संकेत का निर्देश "सावधानी से बढ़ो" और "ऑफ" संकेत का निर्देश "आगे बढ़ो" आगे वाला रोक सिगनल जिसकी वह पुनरावृत्ति करता है, "ऑफ" है।
- (iv) ट्रेक सर्किट वाले क्षेत्र में यदि पुनरावर्ती (रिपिटिंग) सिगनल और जिस सिगनल की वह पुनरावृत्ति करता है उसके बीच का परिपथ (ट्रेक) अवरोधित है, रंगीन रोशनी वाले पुनरावर्ती (रिपिटिंग) सिगनल में कोई रोशनी नहीं होगी।

3.17. सिगनलों के पहचान—चिन्ह तथा निशान:—

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

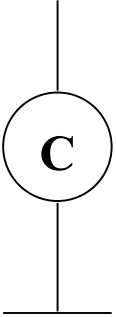
आकृति	कहाँ लगे	विवरण
	स्वचल (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'A' अक्षर
	न स्वचल (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल पर	स्वचल (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करते समय काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'A' अक्षर प्रज्वलित रहेगा और हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करते समय 'A' अक्षर बुझा रहेगा।
	ज ह एक खंभे पर अकेला रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेंट) सिगनल या चेतावनी (वार्नर) सिगनल	सफेद गोल चकरी पर काला 'P' अक्षर

नोट:— जहाँ रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेंट) सिगनल, अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल के साथ संयुक्त किया है, जैसा कि नियम 3.07 के उपनियम (7) के अन्तर्गत उपबंधित है, वहाँ चिन्ह (मार्कर) की आवश्यकता नहीं रहेगी।



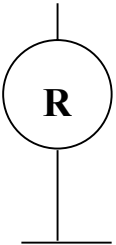
मध्यवर्ती ब्लॉक रोक
(स्टॉप) सिगनल पर

सफेद गोल चकरी पर काला 'IB' अक्षर



बुलावा (कॉलिंग-ऑन)
सिगनल पर

सफेद गोल चकरी पर काला 'C' अक्षर



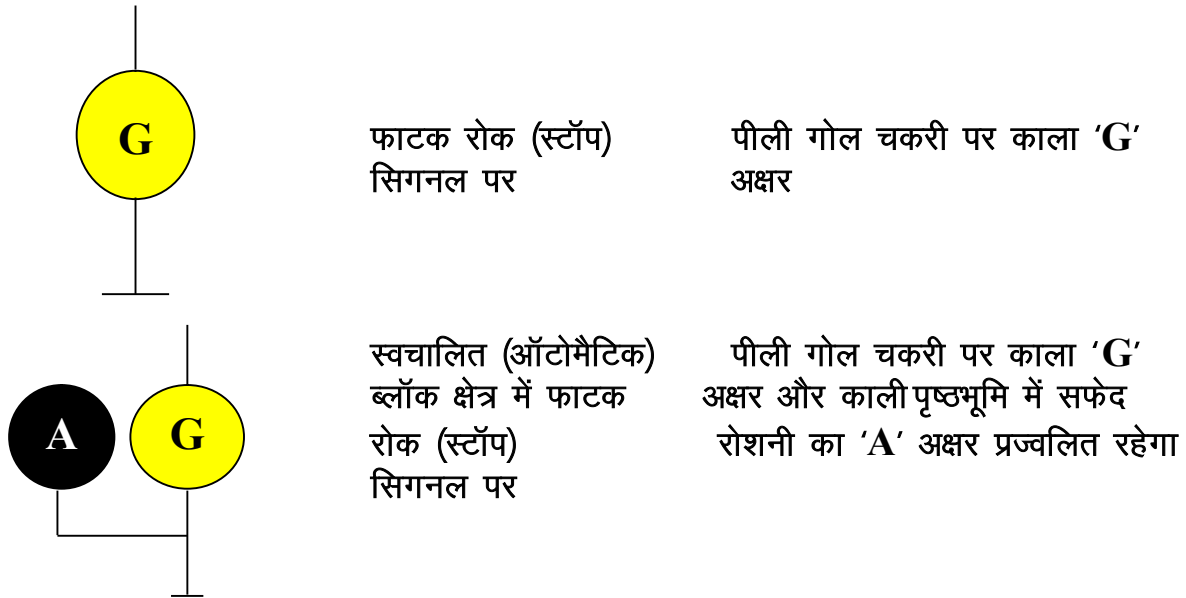
सेमाफोर सिगनल
व्यवस्था क्षेत्र में
पुनरावर्ती सिगनल
(रिपीटिंग सिगनल) पर

सफेद गोल चकरी पर काला 'R' अक्षर



रंगीन बत्ती सिगनल
व्यवस्था क्षेत्र में
पुनरावर्ती सिगनल
(रिपीटिंग सिगनल) पर

काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'R' अक्षर
प्रज्वलित रहेगा



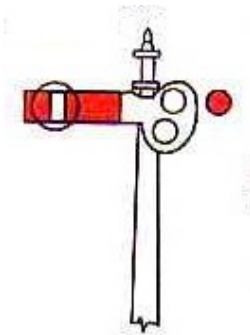
नोट:— जब फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द है और उस पर ताला लगा है, तभी अक्षर 'A' प्रकाशित होगा।

(2) यदि आवश्यक है तो सिगनल भुजाओं पर, पहचान के लिए नीचे लिखे अनुसार, निर्धारित चिन्ह लगाये जायेंगे।

आकृति

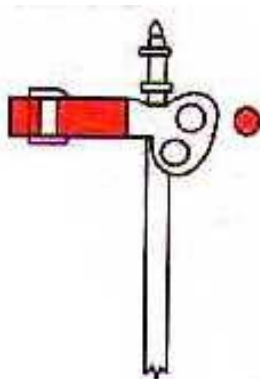
कहाँ लगे

विवरण



केवल मालगाड़ी की
परिचालित लाइन के लिए
आगमन रोक (स्टॉप) सिगनल
पर

सेमाफोर भुजा पर
एक काला रिंग (गोला)



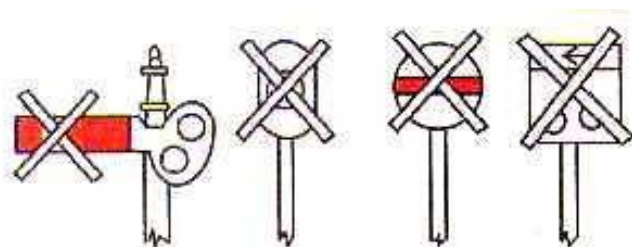
डॉक प्लेटफार्म के आगमन
रोक (स्टॉप) सिगनल पर

सेमाफोर भुजा पर
काला 'D' अक्षर

(3) अन्य पहचान चिन्ह रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से प्रयोग में लाये 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 लम्बी और 10 से.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 जायेगा।
- (3) प्रयोग में न आने वाले सिगनलों में रोशनी नहीं की जायेगी।

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 लगाये जायेंगे या अलग सिगनलों के स्थान पर कुछ अनुमोदित प्रकार के एक मार्ग संकेतक (रूट इन्डिकेटर) की व्यवस्था की जाएगी।

यदि हस्त चालित बहु संकेती सिगनल व्यवस्था में गति 75 कि.मी. प्रति घंटा तक हो तो ब्रैकेट खम्भे पर लगे अलग-अलग सिगनल या मार्ग संकेतक (रूट इन्डिकेटर) के स्थान पर एक ही भुजा का निकट (होम) सिगनल लगाया जा सकता है। सम्मुख कांटों पर कांटा संकेतक (प्वाइंट इंडिकेटर) लगाये जाने चाहिये।

3.20. अभिसारी (कनवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना:— यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो जहाँ दो या अधिक लाइनों के मिलने वाले स्थानों पर सिगनल अलग खम्भों पर लगाये जायेंगे। यदि सिगनलों की संख्या अधिक है तो वहाँ सिगनल ब्रैकेट वाले खम्भे या सिगनल पुल या गेन्टरी पर लगाये जा सकते हैं।

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

- (क) इस प्रकार समूहबद्ध किया जायेगा कि हर एक परिचालित लाइन से संबंधित सिगनल आसानी से पहचाना जा सके और ये सिगनल संबंधित परिचालित लाइनों के यथासंभव ऊपर लगाये जायेंगे,
- (ख) इस प्रकार लगाया जायेगा कि मेन लाइन का सिगनल अन्य परिचालित लाइन अथवा लाइनों से संबंधित सिगनल या सिगनलों से अधिक ऊँचा हो, तथा
- (ग) इस क्रम से व्यवस्थित किया जायेगा कि सबसे बायीं ओर का सिगनल सबसे बायीं ओर की लाइन से और बायीं ओर से दूसरा सिगनल बायीं ओर की दूसरी लाइन से और अन्य सिगनल भी इसी प्रकार संबंधित होंगे।

स.नि.3.21.(क) जहाँ सीधी लाइन पर गाड़ियों की गति स्थायी रूप से 15 कि.मी.प्र.घं. निर्धारित की गयी हो, वहाँ मेन लाइन के सिगनल अन्य सिगनलों के बराबर ऊँचाई पर लगाये जायेंगे। यदि कोई चेतावनी(वार्नर) सिगनल हो तो "ऑन" स्थिति में स्थिर रखा जायेगा।

(ख) जहाँ स्थायी गति प्रतिबंध 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक हो वहाँ मेन लाइन सिगनल ऊँचाई पर लगाया जायेगा किन्तु प्रतिबंधित गति संचालन समय सारणी में अधिसूचित की जायेगी और आवश्यक गति संकेतक लगाये जायेंगे।

(ग) जब यार्ड में कोई 15 कि.मी.प्र.घं. या उससे कम गति का प्रतिबंध हो तो बहुसंकेती ऊपर उठने वाले या बहुसंकेती रंगीन बत्ती वाले क्षेत्र में निकट (होम) सिगनल "सतर्कता से आगे बढ़ो" का निर्देश (इंडिकेशन) देना चाहिये।

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

- (1) एक ही दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए, चाहे वे एक ही लाइन या अलग-अलग लाइनों पर हैं, निम्नलिखित अवस्थाओं को छोड़कर, एक खम्भे पर एक से अधिक सिगनल नहीं लगायें जायेंगे, अर्थात्:—

(क) जैसा कि इन नियमों द्वारा बुलावा (कॉलिंग ऑन), शंटिंग, सहकारी (को-एक्टिंग) और चेतावनी (वार्नर) सिगनलों के लिए निर्धारित किया गया है, या

(ख) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन

- (2) जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाये 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।

अपवादित परिस्थितियों में यदि एक खम्भे पर दो निकट (होम) सिगनल लगाए गये हों तो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन ऊपर का सिगनल मेन लाइन को और निचला सिगनल अन्य लाइनों के लिए लागू होगा।

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

स.नि.3.23. विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) का खराब होना:— यदि विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) खराब हो जाये तो जब तक वह सिगनल जिससे वह संबंधित है निकटवर्ती सुविधाजनक स्थान से यह देखा ना जा सके कि सिगनल की भुजा या संकेत स्पष्ट दिखाई देता है, तब तक उससे संबंधित सिगनल को खराब समझा जाना चाहिये।

3.24. पीछे की 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 लिए अन्य कोई व्यवस्था है कि सिगनल की बत्ती जल रही है या नहीं तो पीछे की बत्ती लगाना आवश्यक नहीं है।

ग-सिगनलों के उपस्कर

3.25. स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी:- इस उप-अध्याय में निर्धारित स्थावर सिगनल नीचे लिखे स्टेशनों को छोड़कर प्रत्येक स्टेशन पर लगाये जायेंगे:-

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

3.26. स्थावर सिगनलों को चालू करना:- स्थावर सिगनल तब तक काम में नहीं लाये जायेंगे जब तक रेल संरक्षा आयुक्त उन्हें गाड़ियों के निरापद संचालन के लिए उपयुक्त घोषित नहीं कर देता।

परन्तु, स्थिर सिगनलों को उपयोग में लाया जा सकेगा यदि उन्हें मंजूरी देने वाले प्राधिकारी (नीचे दी गई मद (क) के मामले में - संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के प्रधान मुख्य सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर, और मद (ख), (ग) और (घ) के मामले में संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक) द्वारा गाड़ियों के सुरक्षित संचालन को सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त माना गया हो, निम्नलिखित प्रयोजनों के लिए -

- (क) स्टेशन की सीमाओं के बाहर स्थित समपारों का अंतर्पाशन (इंटरलॉकिंग);
- (ख) यार्ड रिमोडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित डबल डिस्टेंट सिगनलिंग;
- (ग) यार्ड रिमोडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग; और
- (घ) यार्ड रिमोडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफटी (एएण्डआर)/19/26 दिनांक 13.01.2025)

स.नि.3.26(1) किसी भी नये सिगनल को तब तक प्रयोग में नहीं लाया जायेगा जब तक कि सिगनल दर्श समिति (साइटिंग कमेटी) द्वारा भी संयुक्त रूप से उसकी जाँच न कर ली जाये। इस समिति में परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक और सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) शामिल होंगे। यह जाँच इंजन की पायदान (फुट प्लेट) से की जानी चाहिये और सिगनल दिन में तथा रात में, दोनों समय पर्याप्त दूरी से दिखाई देने चाहिये।

स.नि.3.26(2) किसी सिगनल को स्थानान्तरित किये या एक नया सिगनल लगाये जाने पर प्रसावधानियों- नये सिगनल जिसमें आईबीएस और गेट सिगनल भी सम्मिलित हैं, को लगाने अथवा वर्तमान सिगनल का स्थान परिवर्तन के मामले में, लोको पायलटों का ध्यान आकर्षित करते हुए सतर्कता आदेश नये सिगनलों की विनिर्दिष्ट स्थिति किलोमीटर-वार और अभिविन्यास-वार (बायें हाथ तरफ या दायें हाथ तरफ) के साथ 90 दिनों की अवधि के लिए जारी किया जाना चाहिये और इस संबंध में क्रू बुकिंग लॉबियों में रखे रजिस्टर/ऑर्डर बुक/कम्प्यूटर में लॉबी सुपरवाइजर द्वारा इंड्राज किया जायेगा।

स.नि.3.26(3) आईआर-एटीपी (कवच) क्षेत्र में, जब कोई नया सिगनल लगाया जाता है या मौजूदा सिगनल को स्थानान्तरित/संशोधित किया जाता है, तो इसे उपयोग में लाने से पहले सिगनल साइटिंग कमेटी ऑन-बोर्ड सिगनल की स्थिति लाइन साइड सिगनल के अनुरूप होने और आईआर-एटीपी फिटेड लोको में डीएमआई (ड्राइवर मशीन इंटरफेस) डिस्ले पर इसके संकेत का निरीक्षण और प्रमाणन भी करेगी। साइटिंग कमेटी निरीक्षण, जो कि तिमाही में कम से कम एक बार किया जाएगा, के लिए कवच लगे लोको का प्रयोग किया जाएगा।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफटी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

3.27. हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर:- प्रत्येक दिशा के लिए स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होगा, अर्थात्:-

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

(ख) 'सी' क्लास स्टेशनों पर . . एक दूर (डिस्टेंट) और एक निकट (होम) सिगनल

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

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

(ख) 'सी' क्लास स्टेशनों पर . . एक दूर (डिस्टेंट) और एक निकट (होम) सिगनल

3.29. द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर:- प्रत्येक दिशा के लिए स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होगा, अर्थात्

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

(ख) 'बी' क्लास स्टेशनों पर . . एक बाहरी (आउटर) और एक निकट (होम) सिगनल, दोहरी (डबल) लाइन पर एक बाहरी (आउटर), एक निकट (होम) सिगनल 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।

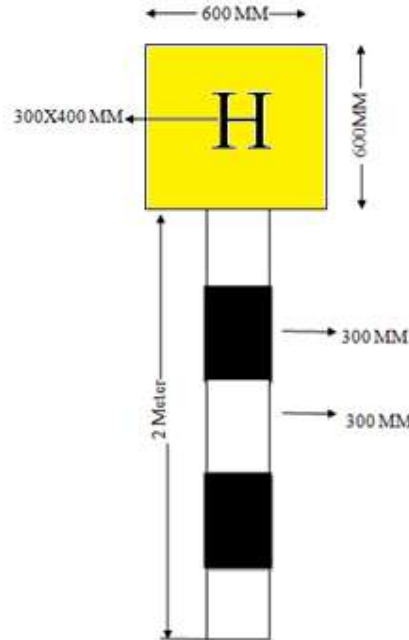
3.30. साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना:-नियम 3.27, 3.28, 3.29 और 3.32 में सिगनल के निर्धारित न्यूनतम उपस्कर के अतिरिक्त, प्रत्येक स्टेशन पर गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए आवश्यक अन्य स्थावर सिगनल भी लगाये जाएंगे।

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

स.नि. 3.31(1) लोको पायलट समय सारिणी में निर्धारित किये गये ठहराव के अनुसार अपनी गाड़ी को डी' क्लास स्टेशन पर रोकेंगे।

स.नि. 3.31(2) यात्रियों को उतरने – चढ़ने की सुविधा हेतु, गाड़ी को रुकने के स्थान/बिन्दु से 15 मीटर आगे, इंजीनियरिंग विभाग द्वारा प्लेटफार्म पर एक इंजन स्टॉप बोर्ड लगाये जाने की व्यवस्था की जायेगी। इंजन स्टॉप बोर्ड का आकार 5' X 1' फीट होगा और इसे 2 मीटर ऊंचे (रेल स्तर से बोर्ड के तल तक) पोस्ट पर लगाया जाएगा, जिस पर रैट्रो-रिफ्लैक्टिव 'ENGINE STOP' पीले रंग की पृष्ठभूमि पर काले रंग से लिखा जाएगा।

स.नि. 3.31(3) इंजीनियरिंग विभाग द्वारा एक वर्गाकार संकेतक बोर्ड भी लगाया जायेगा, जिसकी प्रत्येक भुजा 600 मिमी होगी, जिस पर पीले रंग की पृष्ठभूमि में काले रंग से 300 मिमी ऊंचा और 400 मिमी चौड़ा रैट्रो-रिफ्लैक्टिव अक्षर H अंकित होगा। यह संकेतक बोर्ड 2 मीटर ऊंचे (रेल स्तर से बोर्ड के तल तक) पोस्ट पर लगाया जाएगा, जिसे वैकल्पिक रूप से सफेद और काले रंग के 300 मिमी ऊंचे बैंड के साथ रंगा जाएगा तथा इसे 'इंजन स्टॉप बोर्ड' से 1000 मीटर पहले 'डी' क्लास स्टेशन के पहुँच वाले छोर पर लगाया जाएगा।



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

- (1) यदि पूर्ण ब्लॉक पद्धति में, इकहरी (सिंगल) लाइन के किसी 'बी' क्लास स्टेशनों पर बाह्यतम सम्मुख (फेंसिंग) कांटे या निकट (होम) सिगनल के बाहर आने वाली गाड़ी की दिशा में नियम 8.09 के अधीन, विशेष अनुदेशों द्वारा अवरुद्ध करने की अनुमति दी जाती है, तो एक शंटिंग लिमिट बोर्ड अथवा अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल उस बाह्यतम सम्मुख (फेंसिंग) कांटे या निकट (होम) सिगनल से इतनी शंटिंग दूरी पर लगाया जायेगा जितनी स्थानीय परिस्थितियों में आवश्यक है। परन्तु शंटिंग लिमिट बोर्ड (जिस पर स्टेशन की ओर 'शंटिंग लिमिट' शब्द लिखे होंगे तथा रात को इसकी स्थिति बताने के लिए दोनों दिशाओं में दिखने वाली सफेद रोशनी वाली बत्ती लगी होगी) अथवा अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल तथा दूसरी ओर से प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बीच की दूरी किसी भी दिशा में द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में 400 मीटर तथा बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल क्षेत्र में 180 मीटर से कम नहीं होगी। यह बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल उस स्थान का द्योतक है जहाँ तक कि शंटिंग करने की अनुमति दी जा सकती है।
- (2) पूर्ण ब्लॉक पद्धति में दोहरी (डबल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर, जहाँ बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल लगे हैं और जहाँ या तो कांटे नहीं हैं या गाड़ी आने वाली दिशा में सबसे बाहरी कांटे अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटे हैं, वहाँ एक ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाया जाएगा (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) कांटे हैं तो उनके उल्लघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) का बचाव करेगा। यह बोर्ड इन स्टेशनों पर ब्लॉक सेक्शन की सीमा का सूचक होगा।

3.33. नियम 3.27, 3.28, 3.29, तथा 3.32 के अपवाद:— नियम 3.27, 3.28, 3.29 तथा 3.32 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 वहाँ प्रत्येक स्टेशन पर प्रत्येक दिशा के लिए केवल एक ही रोक (स्टॉप) सिगनल लगाया जा सकता है। ऐसे स्टेशनों पर सिगनल बाह्यतम सम्मुख (फेंसिंग) कांटों से पर्याप्त दूरी पर लगाये जायेंगे और गाड़ियों का संचालन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार होना चाहिये; और
- (ग) यदि किसी रेल (रेलवे) पर बहुत कम यातायात है, तो वहाँ सिगनलों के बिना भी काम चलाया जा सकता है और गाड़ियाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएगी।

तथापि उन स्टेशनों पर जहाँ हस्तचालित बहु संकेती सिगनल व्यवस्था है तथा गाड़ियों के स्टेशन से जाने की गति 50 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं है, वहाँ विशेष अनुमोदित अनुदेशों के अंतर्गत प्रत्येक दिशा में केवल एक दूर (डिस्टेंट) और निकट (होम) सिगनल लगाया जा सकता है।

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

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

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

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

स.नि.3.35.(1) बाहरी साइडिंगों के काँटों पर स्थावर सिगनल और संकेतक —

- (क) जब ब्लॉक स्टेशन सीमा के बाहर स्थित साइडिंगों के काँटें इस प्रकार सुसज्जित हों कि गाड़ियों को उन पर से सम्मुख और सेक्शन के लिए निर्धारित अधिकतम अनुमत गति से बिना रुके गुजरने की अनुमति हो तो सम्मुख दिशा में काँटों के पीछे एक रोक सिगनल और पर्याप्त दूरी पर चेतावनी सिगनल या चेतावनी बोर्ड लगाया जायेगा। रेल संरक्षा आयुक्त की अनुमति से सिगनल सामान्य अवस्था में "ऑफ" स्थिति में रहेगा। काँटें, ऐसी परिस्थितियों में, लागू ब्लॉक पद्धति अर्थात् गोला (टोकन), स्टाफ चाबी, टेबलेट इत्यादि से नियंत्रित किये जायेंगे।
- (ख) जब किसी बाहरी साइडिंगों के सम्मुख काँटों के कारण गति पर प्रतिबंध लगाया गया हो तो काँटों के समीप 'S' मार्कर लगाया जायेगा। इसके अतिरिक्त काँटों के पीछे गति और सतर्कता बोर्ड भी लगाये जायेंगे। किन्तु जहाँ सेक्शन पर स्वीकृत गति 50 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो, वहाँ गति संकेतक और 'S' मार्कर लगाने की आवश्यकता नहीं है, सिवाय उन मामलों में जहाँ काँटों के ऊपर से गुजरने की गति सेक्शन की स्वीकृत गति से कम हो।
- (ग) 'S' मार्कर 900 मि.मी. व्यास का पीला चक्र होगा जिस पर अक्षर 'S' 300 मि.मी. ऊंचाई में काले रंग में लिखा जायेगा। चक्र का केन्द्र पटरी की सतह से 2150 मि.मी. ऊंचा रहेगा।

स.नि.3.35.(2) बाहरी साइडिंगों के काँटों का संचालन:— जिन स्टेशनों से बाहरी काँटें नियंत्रित रहते हैं उनके संचालन नियमों में ऐसे काँटों का संचालन करने की विधि बतायी जायेगी, जिन ट्रेन मैनजरों को ऐसी साइडिंगों में शंटिंग करनी होती है वे संबंधित संचालन नियमों को पढ़ने के लिए जिम्मेदार होंगे और यह आश्वासन देंगे कि उन्होंने ऐसा कर लिया है।

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 (कनेक्शनों) के खराब हो जाने पर, वह सिगनल अपने सर्वाधिक प्रतिबंधित संकेत पर रहे या उस पर लौटकर आ जाये।

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

(क) आपातकाल में दुर्घटना को टालना, अथवा

(कक) जहाँ स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर को गाड़ी के प्रस्थान करने अर्थात् गाड़ी के स्टेशन पर रुकने के पश्चात् आगे चलाने के लिए 'ऑफ' किया जाता है तो उसे दूसरी गाड़ी को अग्रगामिता या कॉस कराने के प्रायोजन के लिए पुनः ऑन करना अपेक्षित है, परन्तु उसे पुनः ऑन निम्नलिखित सावधानियों बरतने के पश्चात् ही किया जायेगा-

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

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

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

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

स.नि.3.36.(1) फाटक के बंद होने की पुष्टि करने वाले किसी स्थावर सिगनल को किसी गाड़ी के आने के समय से 10 मिनट या ऐसे विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित कम समय के पहले "ऑफ" नहीं किया जायेगा।

स.नि.3.36.(2) किसी गाड़ी के लिए सिगनल का "ऑफ" करना उन सभी संचालनों के लिए खतरा सिगनल समझा जायेगा जिनसे गाड़ी चलने वाली लाइन के किसी भी भाग का उल्लंघन करता हो। जिस पर गाड़ी को चलाना है।

स.नि.3.36.(3)(क) यदि आपात स्थिति में उस गाड़ी के चलने से पूर्व किसी सिगनल को वापस "ऑन" स्थिति में करना पड़े जिसके लिए उसे "ऑफ" किया गया था तो जब तक गाड़ी वहाँ आकर खड़ी नहीं हो जाती तब तक कोई भी प्वाइंट या "लॉक लीवर" को नहीं चलाया जायेगा, केवल आपात स्थिति को छोड़कर। सामान्य नियम 3.36(2)(क) में उल्लिखित आपात स्थिति तब मानी जाये जब कोई दुर्घटना बचानी हो।

(ख) स्टेशन पर जहाँ कॉटें व सिगनल अन्तर्पार्शित (इन्टरलॉक्ड) है और गाड़ी के संचालन के लिए स्थावर सिगनल झुका दिया है तब तक "ऑन" स्थिति में नहीं किये जायेंगे जब तक कि गाड़ी का संचलन पूरा नहीं हो जाता, सिवाय आपात स्थिति को छोड़ कर।

(ग) ऐसी स्थिति में कि गाड़ी के प्रस्थान के लिए स्टार्टर व एडवांस स्टार्टर सिगनल झुका दिये हैं (गाड़ी स्टेशन से ठहराव के बाद चलती है) दूसरी गाड़ी के संचलन के लिए उन्हें वापस करने की आवश्यकता है (क्रॉसिंग या आगे निकालने के लिए) तो निम्न सावधानियों का पालन किया जायेगा:-

(i) किसी गाड़ी को पास करने के लिए एक बार रूट सेट एवं सिगनल दे दिया गया है तो सामान्य स्थिति में इसे नहीं बदला जायेगा।

(ii) संबंधित स्टार्टर व एडवांस स्टार्टर सिगनल उठा देने चाहिये तथा गाड़ी के लोको पायलट जिसके लिए सिगनल झुकाये थे उसको तुरन्त वीएचएफ सेट पर सूचित किया जाना चाहिये और साथ ही लिखित मीमो देना चाहिये कि उसकी गाड़ी के सिगनल उठा दिये हैं और वह गाड़ी नहीं चलाये। इस बात की लिखित पावती स्पष्ट हस्ताक्षर सहित मीमो की ऑफिस कॉपी पर प्राप्त कर लेनी चाहिये।

(iii) जहाँ ऐसे बदलाव आपातकाल/परिचालन अनिवार्यता के कारण अपरिहार्य हो तो सेट किये गये रूट को किसी दुर्घटना को टालने के सिवाय तब तक नहीं बदला जाये जब तक कि लोको पायलट को लिखित में सूचना नहीं दे दी जाती और पावती प्राप्त नहीं कर ली जाती। सहायक स्टेशन मास्टर, लोको पायलट को सूचित करने के बाद और उससे यह पुष्टि कर लेने के पश्चात् ही कि लोको पायलट विशिष्ट सिगनल से पहले खड़ा है मार्ग को बदलेगा। सहायक स्टेशन मास्टर लोको पायलट को यह सूचित करेगा कि उसकी गाड़ी के लिए पहले सेट किये गये रूट को रद्द/बदला जा रहा है। सहायक स्टेशन मास्टर इस कार्य के लिए लोको पायलट के नाम, गाड़ी नं. और लोको नं. टीएसआर में दर्ज करेगा। सहायक स्टेशन मास्टर लोको पायलट को या तो लिखित मीमो और इसकी पावती लेकर या वॉकी-टॉकी पर सहायक स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बर के साथ सूचित करेगा और लोको पायलट से उपरोक्त बताये अनुसार पुष्टि कर सुनिश्चित करेगा कि संबंधित लोको पायलट को ही सूचित किया गया है।

(iv) सिगनल को पार करने के पश्चात् गाड़ी खड़ी होने के मामले में सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा रूट को बदला नहीं जायेगा जब तक कि संबंधित लोको पायलट से लिखित मीमो पर पावती नहीं ले ली जाती और स्टेशन संचालन नियम में दी गयी प्रक्रिया के अनुसार रूट को रद्द किया जायेगा।

(घ) इकहरी लाइन के सेक्शन पर जहाँ लोको पायलट को मूर्त प्राधिकार दिया गया हो वह भी उससे वापस ले लेना चाहिये।

स.नि.3.36.(4) सिगनल हथ्थे (भुजा) की अवस्था अनुरूपी लीवर की स्थिति के अनुरूप होनी चाहिये:- निम्न स्थितियों के अतिरिक्त, सिगनल के हथ्थे (भुजा) की अवस्था सदा उनके चालक लीवर की अवस्था के अनुरूप रहनी चाहिये और यदि ऐसा न हो तो संबंधित सिगनल को खराब समझा जायेगा।

(i) जब स्लॉट पर निर्भर सिगनल को, उसके स्लॉट या स्लॉटों को वापस कर "ऑन" अवस्था में कर दिया जाये।

(ii) जब एक अनन्तर्पार्शित स्टेशन पर डिटेचर लगा हुआ बाहरी सिगनल, निकट सिगनल के "ऑन" करने के परिणाम स्वरूप स्वयं 'ऑन' हो जाये।

(iii) जब गाड़ी के गुजरने पर "स्वचल प्रतिचालक" (ऑटोमेटिक रिवर्सर) के संचालित होने से सिगनल अपने आप "ऑन" स्थिति में आ जाये।

स.नि.3.36.(5) सिगनलों को सिवाय लीवरों के जरिए अन्य किसी विधि से "ऑफ" नहीं किया जायेगा। सिगनल को उचित लीवर को खींचने के सिवाय, किसी भी हालत में सिगनल के संचालित करने वाली तार को खींचकर हाथ से या किसी अन्य विधि से खींचकर उसे "ऑफ" नहीं किया जायेगा।

3.37. सिगनलों के स्वभाविक संकेत:-

(1) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया है तब तक स्वचल सिगनलों को छोड़कर, स्थावर सिगनल, अपनी सामान्य स्थिति में सदा सर्वाधिक प्रतिबंधित संकेत देंगे।

(2) स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल का सामान्य संकेत 'आगे बढ़ो' है। किन्तु जहाँ अगला सिगनल हस्तचालित है वहाँ सामान्यतः प्रदर्शित संकेत 'सतर्क' या 'सावधान' होगा।

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

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

(क) सभी सम्मुख (फेसिंग) कांटे, जिन पर से गाड़ी पास होगी, ठीक प्रकार से बैठा कर उन पर ताले नहीं लगा दिये जाते,

(ख) वे सभी अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटे जिन पर से गाड़ी पास होगी, ठीक प्रकार से बैठा नहीं दिये जाते, तथा

(ग) जिस लाइन पर से गाड़ी को पास होना है वह साफ है और उस पर कोई अवरोध नहीं है।

(2) जब भी स्थिर लोड (स्टेबल लोड), माल डिब्बे (वैगन), वाहन द्वारा या गाड़ी से, जो किसी दूसरी गाड़ी को कॉस करने या आगे जाने देने के लिए या स्टेशन आदि पर गाड़ी के आने के तत्काल बाद रनिंग लाइन पर अवरोध उत्पन्न होता है तो दोहरी लाइन सेक्शनों पर पीछे की ओर तथा इकहरी लाइन सेक्शनों पर दोनों ओर के कांटे को अवरुद्ध लाइन के विरुद्ध तुरन्त सेट कर दिया जाये। लेकिन उस स्थिति में तब उस लाइन पर शंटिंग या अन्य संचालन की तत्काल आवश्यकता हो तो कांटों को सेट न किया जाये।

स.नि.3.38.(1)(क) जब दो गाड़ियों का क्रॉसिंग हो तो कॉटों को सेट करना— अनन्तर्पाशित (नॉन-इन्टरलॉक्ड) स्टेशनों पर तथा इकहरी लाइन के ऐसे अन्तर्पाशित (इन्टरलॉक्ड) स्टेशनों पर जहाँ कॉटों का विन्यास (ले आउट) तथा अन्तर्पाशन क्रसिंग के मामले में अनुमति दे, तो किसी भी गाड़ी के लिए सिगनल झुकाने से पूर्व सम्मुख कॉटे संबंधित लाइनों, जिन पर प्रत्येक गाड़ी ली जानी है, के लिए सेट करके तालित किये जायेंगे।

(ख) कॉटों को अवरुद्ध लाइनों के विरुद्ध सेट करना—यदि स्टेशन पर सभी लाइनें अवरुद्ध हों और किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर दिया जा चुका हो तो कॉटों को स्टेबल लोड या माल गाड़ी द्वारा दी हुई लाइन के लिए उसी क्रम में सेट किया जायेगा।

यदि किसी स्टेशन पर सभी लाइनों पर सवारी गाड़ियाँ खड़ी हों तो कॉटे लूप लाइन के लिए सेट किये जायेंगे। ऐसे मामलों में अधिमानतः गाड़ी से धिरी हुई उस लूप लाइन के लिए कॉटे सेट किये जायेंगे जिसका इंजन आने वाली गाड़ी के सम्मुख पड़ता हो।

स.नि.3.38.(2) चाबियों और लेबलों का सुरक्षित रखना—ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सभी कॉटों, कॉटों के तालों और सिगनल तालों तथा स्टेशन मास्टर के लाइन लेबलों के सेट की चाबियों को सुरक्षित ढग से रखने के लिए जिम्मेदार होगा। जब ये चाबियाँ और लेबल काम में न आ रहे हों तब उन्हें कॉटों के चाबी बक्से में रखा जायेगा और इसमें हर समय ताला लगा रहेगा। उस ताले की चाबी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रहेगी। (अनन्तर्पाशित स्टेशनों पर गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान के लिए परिशिष्ट “ख” देखें)।

स.नि.3.38.(3) लाइन प्रवेश पुस्तक का प्रयोग— जिन स्टेशनों पर लाइन क्लीयर संचालन का इंचार्ज स्टेशन मास्टर है, और स्वतंत्र रूप से यह निर्णय कर सकने की स्थिति में न हो कि किस लाइन पर गाड़ी ली जायेगी या तसल्ली करने में असमर्थ हो कि गाड़ी के आने तक कोई लाइन विशेष खाली रहेगी या नहीं, वहाँ स्टेशन संचालन नियमों में निर्धारित कर्मचारी गाड़ियों को लेने के लिए लाइनें नियत करेगा।

इस प्रकार निर्धारित व्यक्ति गाड़ी पहुँचने के सम्भावित समय के काफी समय पहले यह तय कर लेगा कि किस लाइन पर गाड़ी लेनी है। तब वह लाइन प्रवेश पुस्तक में उसी लाइन का नम्बर दर्ज करेगा और यार्ड फोरमेन या दूसरे व्यक्ति को जो शंटिंग संचालन का इंचार्ज हो, यह पुस्तक भेजेगा। यार्ड फोरमेन या शंटिंग संचालन का इंचार्ज व्यक्ति यह आश्वासन दिलाने के लिए कि संबंधित गाड़ी के उस लाइन पर पूरी आने तक वह लाइन साफ रखी जायेगी, पुस्तक में निर्धारित स्थान पर हस्ताक्षर करेगा। लाइन नियत करने वाला अधिकृत व्यक्ति नियत लाइन की सूचना स्टेशन मास्टर को तब तक नहीं भेजेगा जब तक कि पुस्तक उसके पास वापस नहीं आ जाती और वह तसल्ली नहीं कर लेता कि संबंधित शंटिंग कर्मचारियों के हस्ताक्षर सही रूप से लिये गये हैं।

जिन स्टेशनों पर एक या अधिक शंटिंग इंजन काम करते हों, और जहाँ स्टेशन मास्टर स्वयं यह तसल्ली करने में असमर्थ हो कि जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह साफ है, (उन स्टेशनों को छोड़कर, जहाँ ट्रेक सर्किटिंग की व्यवस्था की गयी हो) वहाँ स्टेशन मास्टर लाइन प्रवेश पुस्तक रखेगा और इसके संबंधित कॉलम भरकर इसे लाइन नियत करने वाले अधिकृत व्यक्ति के पास भेजेगा। वह आगमन सिगनलों को तब तक झुकाने की आज्ञा नहीं देगा जब तक कि उसके पास हस्ताक्षर की हुई पुस्तक वापस न आ जाये।

यार्ड फोरमेन या अन्य व्यक्ति जो शंटिंग का इंचार्ज हो, अपने पास एक छोटी पुस्तक रखेगा जिसमें वह उस लाइन का नम्बर नोट करके रखेगा जिसको उसे अपनी ड्यूटी के समय प्रत्येक गाड़ी को लेने के लिए साफ रखना है।

लाइन नियत और लाइन प्रवेश पुस्तकों के प्रयोग की विधि स्टेशन संचालन नियमों में विस्तार से की जायेगी।

स.नि.3.38.(4) अत्यधिक यातायात वाले उन बड़े जंक्शन स्टेशनों/याडों पर लाइन क्लीयर कार्य का इंचार्ज स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर आती हुई गाड़ी का अनुक्रम जानने के लिए व्यक्तिगत रूप से आगमन लाइनों के साफ होने का सत्यापन नहीं कर पाता है, इन स्टेशनों पर लाइन प्रवेश पुस्तक की बजाय लाइन क्लीयरेंस पुस्तक रखी जायेगी।

लाइनों का आबंटन स्टेशन संचालन नियमों में इस कार्य के लिए नामित व्यक्ति द्वारा गाड़ियों के किसी संदर्भ के बिना किया जायेगा और परिचालन सुविधा के अनुसार गाड़ियों को ऐसी आबंटित और क्लीयर लाइनों पर लिया जायेगा।

लाइन क्लीयरेंस पुस्तक के माध्यम से लाइनों के वास्तविक क्लीयरेंस का पता लगाने की कार्य विधि वही होगी जो लाइन प्रवेश पुस्तक के मामले में होती है और उसे सम्बद्ध स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में शामिल किया जायेगा।

किस स्टेशन पर लाइन क्लीयरेंस पुस्तक प्रयोग में ली जायेगी इसका निर्णय मण्डल रेल प्रबन्धक करेंगे।

3.39. सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगाना:— जब सम्मुख (फेसिंग) कांटे अन्तर्पाशित (इन्टरलॉक्ड) या चाभी से ताला बन्द होने वाले नहीं हैं तब किसी गाड़ी को पास करने के लिए उन्हें या तो क्लैम्प से या थ्रू बोल्ट द्वारा कस कर उनमें साधारण ताला लगा दिया जायेगा। केवल कांटों को चलाने वाले लीवर पर ताला लगाना पर्याप्त नहीं है।

3.40. होम सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें:—

(1) जब गाड़ी अन्तिम स्टेशन से भिन्न और किसी निकट (होम) सिगनल की ओर आ रही है, तो सिगनल को, गाड़ी निकट (होम) सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा, जब तक कि—

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है; या

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर उन्मुख (ट्रेलिंग) कांटों से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है या गाड़ी के रुकने के नियत स्थान से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।

(कार्यपालक निदेशक/संरक्षा-॥ रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2017/संरक्षा (ए एंड आर)/19/12 दिनांक 20.12.18)

(2) यदि गाड़ी को पहले निकट (होम) सिगनल के बाहर रोक लिया जाता है तो सिगनल को तभी 'ऑफ' किया जा सकता है, जब—

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक लाइन साफ है अथवा

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटों तक, या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी के रुकने के लिए नियत स्थान तक लाइन साफ है।

(3) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उप-नियम (1) में उल्लेखित पर्याप्त दूरी किसी भी दशा में—

(क) द्वि संकेती लोअर क्वार्टेंट या द्वि-संकेती रंगीन बत्ती सिगनलों के स्टेशनों पर, 180 मीटर से कम नहीं होगी, अथवा

(ख) बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनलों के स्टेशनों पर, 120 मीटर से कम नहीं होगी।

(4) यदि जिस लाइन पर गाड़ी आने वाली है उसके लिए अनुमोदित डिजाइन का सैण्ड हम्प है या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन डिरेलिंग स्विच की व्यवस्था है तो वे उप-नियम (3) में उल्लेखित पर्याप्त दूरी के कारगर एवजी माने जायेंगे।

3.41. बाहरी (आउटर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्त :-

- (1) यदि गाड़ी अन्तिम स्टेशन के अलावा किसी दूसरे स्टेशन के बाहरी (आउटर) सिगनल की ओर आ रही है, तो गाड़ी सिगनल के, बाहर खड़ी करने से पहले, सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि वह लाइन जिस पर स्टेशन के अन्दर गाड़ी लेनी है नीचे लिखे अनुसार साफ नहीं है—

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक, तथा

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, प्रथम सम्मुख (फेसिंग) कांटों से आगे पर्याप्त दूरी तक।

- (2) यदि गाड़ी को बाहरी (आउटर) सिगनल के बाहर रोक लिया गया है तो सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा, जब तक प्रथम सम्मुख कांटों (फेसिंग प्वाइन्ट्स) तक या जिस स्टेशन पर सम्मुख कांटे (फेसिंग प्वाइन्ट्स) नहीं हैं, वहाँ निकट (होम) सिगनल तक लाइन साफ नहीं है।

स.नि.3.41.(1) बाहरी (आउटर) सिगनल को निकट (होम) सिगनल के बाद 'ऑफ' किया जायेगा— बाहरी (आउटर) सिगनल को 'ऑफ' किया जाना तुरन्त निकट (होम) सिगनल को झुका देने के बाद की पालना में होगा।

स.नि.3.41.(2) उन स्टेशनों पर जहाँ केवल एक ही बाहरी (आउटर) सिगनल हो वहाँ उसे 'ऑफ' करने के लिए वे ही शर्तें लागू होंगी जो सा.नि. 3.40 के अनुसार निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करने के लिए होंगी।

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

- (1) दोहरी लाइन पर, अन्तिम स्टॉप सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल गाड़ी के लिए तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लीयर न प्राप्त हो जाए।

- (2) इकहरी लाइन पर —

(क) गाड़ी के लिए अन्तिम स्टॉप सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लीयर न प्राप्त हो जाए।

(ख) मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग के लिए—

(i) पहले, यातायात की दिशा निर्धारित की जाएगी और फिर यातायात की निर्धारित दिशा के अनुसार ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लीयर कराई जाए;

(ii) यातायात की दिशा निर्धारित करने के पश्चात् ही 'स्टेशन नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन' में गाड़ी संचलन की अनुमति दी जाएगी; और

(iii) मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप में लाइन क्लीयर न प्राप्त हो जाए और यातायात की दिशा निर्धारित नहीं की गई हो।

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

(कार्यपालक निदेशक/संरक्षा—।। रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2017/संरक्षा (ए एंड आर)/19/12 दिनांक 20.12.2018)

स.नि.3.42. किसी गाड़ी को भेजने के लिए, अग्रिम प्रस्थान सिगनल को "ऑफ" करने के बाद ही प्रस्थान/मध्यवर्ती प्रस्थान (इन्टरमिडियेट स्टार्टर) सिगनल, जहाँ कहीं लगे हों, को "ऑफ" किया जायेगा। टर्मिनल स्टेशन और बड़े स्टेशनों पर जहाँ पर लाइनें ट्रेक सर्किटेड हैं वहाँ पर इस नियम के अपवाद की अनुमति है। 'प्राधिकृत अधिकारी' द्वारा आवश्यकता को देखा तथा प्रमाणित किया जायेगा यह विशेष रूप से स्टेशन संचालन नियमों में सम्मिलित किया जाना चाहिये।

3.43. चेतावनी (वार्नर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें.— चेतावनी (वार्नर) सिगनल किसी ऐसी गाड़ी के लिए 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जिसका स्टेशन पर रुकना निर्धारित है या जिसे अनियमित रूप से रोका जाना है।

3.44. फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें.— फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि संबंधित समपार (लेवल क्रसिंग) अवरोध रहित नहीं हो जाता है/जाते हैं और ऐसे समपार (लेवल क्रसिंग) या क्रसिंगों के फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द करके उनमें ताले नहीं लगा दिये जाते। जहाँ फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल स्टेशन के सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इन्टरलॉक्ड) है वहाँ उसका प्रचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

3.45. बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें.— बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक गाड़ी उस रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ी नहीं कर दी जाती जिसके नीचे वह बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल लगा है।

3.46. शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग.—

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

स.नि.3.46. शंटिंग में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना—जहाँ अग्रिम प्रस्थान (एडवान्स्ड स्टार्टर) सिगनल लगा हुआ है और अन्तर्पाशन (इन्टरलाकिंग) के कारण प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल शंटिंग के लिए 'ऑफ' नहीं किया जा सकता, वहाँ लोको पायलटों को, यदि शंटिंग सिगनल न लगे हों तो, हाथ सिगनलों को देखकर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए अधिकृत किया जाता है।

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

(1) जब दो या दो से अधिक रेलें किसी भी दिशा से एक साथ आ रही हों तो एक से अधिक रेलों के लिए सिगनल 'ऑफ' करने के लिए उन्हें गैर पृथक् लाइनों पर अनुमति दी जा सकेगी; विशेष अनुदेशों के अधीन, जब नियम 3.40 के अधीन पर्याप्त दूरी की आवश्यकता पूरी हो जाती है; और अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, जब नियम 3.40 के अधीन पर्याप्त दूरी की आवश्यकता पूरी नहीं होती है।

स.नि.3.47.(1): नियम जी.आर. 3.47 को निम्नलिखित अनुदेशों के साथ पढ़ा जाए:

- (i) जीआर 3.47(1) के अंतर्गत ऐसी सभी विशेषानुमतियों को एस.आई.पी (SIP) और एस.डब्ल्यू.आर (SWR) आरेख में "भौतिक अलगाव के बिना एकसाथ संचलन" शीर्ष के तहत अलग से सूचीबद्ध किया जाएगा।
- (ii) सभी "भौतिक अलगाव के बिना एकसाथ संचलन" को "विशेष अनुदेशों" या "अनुमोदित विशेष अनुदेशों" के तहत अनुमोदित अनुदेशों के साथ स्टेशन संचालन नियमों में शामिल किया जाएगा।
- (iii) साइट संबंधी आवश्यकताओं, यदि कोई हों, के अनुसार क्षेत्रीय रेलों द्वारा सीधे ही विपरीत दिशा में संचलन की अनुमति देने के लिए विशेष सावधानियों पर विचार किया जाए।
- (iv) जीआर 3.47(1) के अंतर्गत संचलन की अनुमति देने से पहले, स्थानीय स्थितियों जैसे ग्रेडिएंट, गति, घुमावदार मोड़, यार्ड आदि के संबंध में विचार किया जाए।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2021/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/49 पार्ट (1) दिनांक 31.07.2023)

स.नि.3.47.(2) केवल एक प्लेटफार्म लाइन वाले स्टेशनों पर सवारी गाड़ियों के क्रॉसिंग के समय उनको ठीक जगह खड़ी करना—

(क) जब दो सवारी गाड़ियाँ एक स्टेशन पर रुकने के लिए बुक की जाती हैं—

- (i) यदि प्लेटफार्म रेल स्तर का है या 455 मि.मी. से ऊंचा नहीं है तो पहले पहुँचने वाली सवारी गाड़ी लूप लाइन पर ली जायेगी बशर्ते कि रुकने वाली सवारी गाड़ी को गैर प्लेटफार्म लाइन पर न लेना हो। यदि लूप लाइन पर प्लेटफार्म नहीं है तो पहली गाड़ी प्लेटफार्म लाइन पर ली जायेगी और दूसरी गैर प्लेटफार्म पर। प्रत्येक गाड़ी को यथा सम्भव आगे तक खींचा जायेगा किन्तु दोनों सिरों पर उल्लंघन चिन्हों का अतिक्रमण नहीं होना चाहिये ताकि प्रत्येक गाड़ी का अन्तिम वाहन यथा सम्भव एक दूसरे से अलग रहें।
- (ii) यदि प्लेटफार्म की ऊंचाई 760 मि.मी. या उससे अधिक है तो पहले पहुँचने वाली सवारी गाड़ी लूप लाइन पर ली जायेगी बशर्ते कि रुकने वाली सवारी गाड़ी को गैर प्लेटफार्म पर लेना हो। यदि लूप लाइन पर प्लेटफार्म नहीं है तो पहली गाड़ी प्लेटफार्म लाइन पर ली जायेगी और यात्रियों के उतरने चढ़ने के बाद इसे गैर प्लेटफार्म वाली लाइन पर शंट करके ले जाया जायेगा और दूसरी सवारी गाड़ी प्लेटफार्म लाइन पर ली जायेगी। उसके बाद पहले पहुँचने वाली गाड़ी गैर प्लेटफार्म लाइन से रवाना की जायेगी,

या

पहले पहुँचने वाली सवारी गाड़ी प्लेटफार्म पर ले लिये जाने के बाद दूसरी सवारी गाड़ी साफ लाइन पर शंटिंग संचालन के रूप में पास की जायेगी और सावधानी पूर्वक पहली गाड़ी के प्रस्थान के पश्चात् प्लेटफार्म लाइन पर पीछे की ओर वापस ली जायेगी,

या

पहले पहुँचने वाली सवारी गाड़ी के प्लेटफार्म लाइन पर लिये जाने के बाद दूसरी सवारी गाड़ी साफ लाइन से शंटिंग संचालन के रूप में और सावधानी पूर्वक प्लेटफार्म लाइन पर

पीछे की ओर धकेल कर लायी जायेगी जबकि पहली गाड़ी अब भी प्लेटफार्म लाइन पर खड़ी है, यदि प्लेटफार्म की लम्बाई दोनों गाड़ियों को खड़ा करने के लिए पर्याप्त है,

- (ख) यदि दो सवारी गाड़ियों में से एक गाड़ी को स्टेशन पर रुकना हो तो जिस गाड़ी को खड़ा करना हो तो उसे पहले प्लेटफार्म लाइन पर लिया जायेगा और दूसरी न रुकने वाली गाड़ी को अन्य लाइन से थू पास कर दिया जायेगा।
- (ग) यदि दोनों में से कोई भी सवारी गाड़ी स्टेशन पर न रोकी जानी हो तो पहले पहुँचने वाली गाड़ी प्लेटफार्म लाइन पर ही ली जायेगी और दूसरी गाड़ी गैर प्लेटफार्म लाइन से थू पास करायी जायेगी।

3.48. द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर गाड़ियों को अनियमित रूप में (आउट ऑफ कोर्स) रोकना- द्वि-संकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर जब किसी ऐसी गाड़ी को, जो बिना रुके वहाँ से पास होनी है, अनियमित रूप में रोका जाना है तो उसे स्टेशन पर तब तक नहीं आने दिया जायेगा जब तक कि ऐसे स्टेशनों पर जहाँ-

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

3.49. सिगनल बत्तियों की देखभाल और उन्हें जलाना:-

- (1) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन पर स्थावर सिगनलों, संकेतकों और शंटिंग लिमिट बोर्डों, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड और रोक (स्टॉप) बोर्ड जैसे सब बोर्डों की बत्तियाँ सूर्यास्त के समय जलाई जाएँ और सूर्योदय तक अथवा उससे पहले या बाद तक, जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये, न बुझाई जाएँ।
- (2) उपनियम (1) निम्नलिखित को लागू नहीं होगा, अर्थात्
- (क) प्रवेश प्रकाशित सिगनल को,
- (ख) रंगीन बत्ती सिगनल और स्थिति बत्ती सिगनल को जो दिन-रात प्रकाशित रखे जायेंगे, तथा
- (ग) ऐसे सेक्शन में जहाँ रात में कोई गाड़ी चलने का कार्यक्रम नहीं है।
- (3) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि स्थावर सिगनल, संकेतक और शंटिंग लिमिट बोर्ड, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड और रोक (स्टॉप) बोर्ड जैसे बोर्डों की बत्तियाँ जलाने पर तेज रोशनी देती रहें और बत्तियों के लेंसों और शीशों की भली प्रकार सफाई की जाये 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 संबंधित बत्तियाँ यदि वे प्रवेश प्रकाशित नहीं है, जल रही है। यदि सिगनल की बत्तियाँ जलती हुई नहीं रह सकती है तो वह लाइन क्लियर देने से पहले, नियम 3.68 से 3.72 तक में निर्धारित कार्यविधि 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 शीशा (राउन्डेल) को टूटा या चटखा हुआ अथवा गायब पाता है तो वह बत्ती नहीं जलायेगा और फौरन इसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा और स्टेशन मास्टर ऐसे सिगनल को खराब हुआ मानेगा।
- (6) सिगनलों का प्रभारी (इंचार्ज) प्रत्येक रेल सेवक, यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनलों के लैम्प फोकस करने, साफ करने, काटकर बत्ती बराबर करने में अधिक से अधिक सावधानी बरती जाये।

स.नि.3.49(1) सूर्य निकलने और अस्त होने के बारे में अपने मण्डल की स्थानीय स्थितियों का ध्यान रखते हुए मण्डल रेल प्रबन्धक सिगनल बत्तियाँ जलाने और बुझाने का समय संबंधित कर्मचारियों को अधिसूचित करेंगे।

स.नि.3.49(2) धुन्ध या कोहरे के मौसम में सिगनल बत्तियों को जलाना-ऑधी, कोहरा आदि के कारण यदि मौसम साफ न हो, तो दिन के समय भी सिगनल बत्तियाँ जला देनी चाहिये।

स.नि.3.49(3) जिन स्टेशनों पर लाइट रिपीटरों की व्यवस्था नहीं है और स्टेशन मास्टर स्वयं यह सत्यापित नहीं कर सकते कि स्थावर सिगनलों की बत्तियाँ जल रहीं हैं वहाँ स्टेशन संचालन नियमों में निश्चित रूप से अनुदेश दिये जायेंगे कि स्टेशन मास्टर सामान्य नियम 3.49(4) की अनुपालना कैसे सुनिश्चित करेगा।

स.नि.3.49(4) अनन्तर्पाशित स्टेशनों पर, कॉटा संकेतकों के लैम्पों के जलने के बाद और प्रकाश के संकेतकों को परखते हुए प्रतिदिन सभी कॉटों को चलाकर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यह जाँचेगा कि कॉटों और ट्रेप संकेतकों के शीशे साफ और साबुत हैं।

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 उन्हें पृथक्करण (आइसोलेसन) के लिए खुला रखना आवश्यक है, उस लाइन के विमुख सेट रहे जिसको उन्हें पृथक् करना है।

3.51. कांटे.—

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

स.नि.3.51. जहाँ मोटर से संचालित कॉटे और आपात क्रैंक हैंडिल पैनल से अन्तर्पाशित नहीं हैं तो आपात क्रैंक हैंडिल को केबिन में ताले में रखा जायेगा जिसकी चाबी ड्यूटी पर तैनात केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रहेगी क्योंकि क्रैंक हैंडिल को देने का परिणाम कॉटों का वियोजन (डिसकनेक्शन) हो सकता है, अनुरक्षक कर्मचारी द्वारा एक वियोजन मीमो भी दिया जाना चाहिये, इसके अतिरिक्त आपात क्रैंक हैंडिल रजिस्टर में इसका इन्द्राज होगा जब भी क्रैंक हैंडिल

अनुरक्षक कर्मचारी को सौंपा जायेगा। इसी प्रकार संयोजन मीमों भी अनुरक्षक कर्मचारी द्वारा दिया जायेगा जब क्रैंक हैंडिल लौटाया जायेगा। जहाँ क्रैंक हैंडिल पैनल से अन्तर्पार्शित नहीं हैं ऐसे स्टेशनों के संचालन नियमों में यातायात कर्मचारियों द्वारा क्रैंक हैंडिल के उपयोग से संबंधित आवश्यक निर्देशों का उल्लेख भी किया जायेगा।

ड. हैंड सिगनल

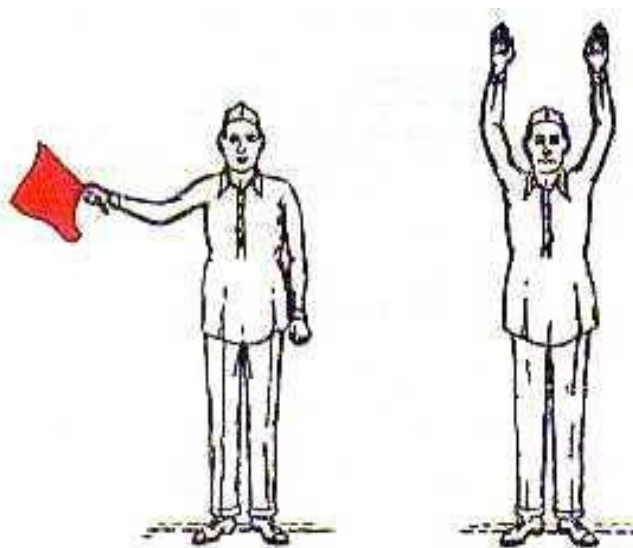
3.52. हैंड सिगनलों का प्रदर्शन:-

- (1) सभी हैंड सिगनल इन नियमों में निर्धारित रूप में, दिन के समय झण्डी या हाथ दिखाकर और रात के समय बत्ती दिखाकर दिये जाएंगे।
- (2) सामान्यतः दिन में हैंड सिगनल के रूप में झण्डी या झण्डियों का प्रयोग किया जाएगा। हाथों का केवल आपात स्थिति में जबकि, झण्डियाँ उपलब्ध नहीं, किया जाएगा।
- (3) सामान्यतः रात में हैंड सिगनल लाल या हरी बत्ती दिखाकर ही दिया जाएगा। लाल बत्ती उपलब्ध न होने पर ही सफेद बत्ती को तेजी से हिलाकर उसका प्रयोग रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में किया जाएगा।
- (4) उप नियम (3) में निर्दिष्ट लाल या हरी बत्ती या तो स्थैतिक (स्टेटिक) या फ्लैशिंग प्रकार की होगी।

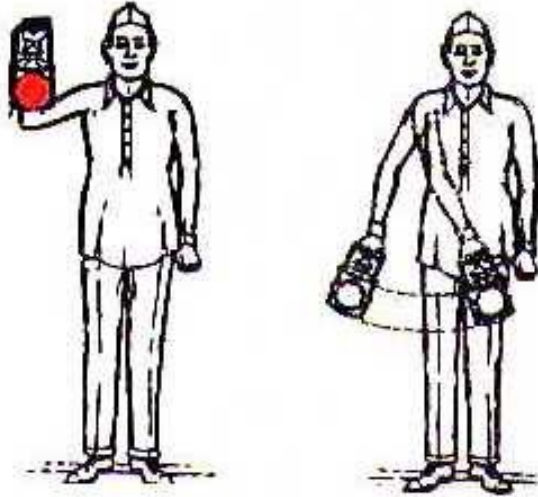
3.53. रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल.-

संकेत : 'एकदम रुक जाओ'

दिन में प्रदर्शन विधि: नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में लाल झण्डी दिखाना या दोनों भुजाओं को सिर के ऊपर उठाना:-



रात्रि में प्रदर्शन विधि: नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में लाल बत्ती दिखाना या सिगनल दिखाने वाले व्यक्ति द्वारा अपने शरीर के सामने सम-स्तर पर दांये से बांये और बांये से दांये तेजी से सफेद बत्ती हिलाना:



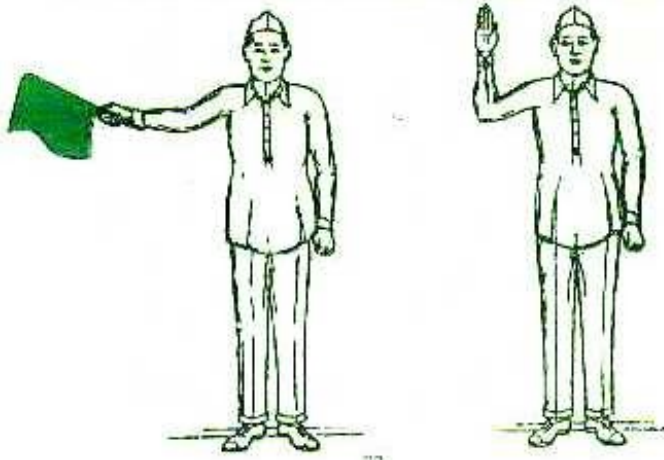
3.54. 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल:—

संकेत :

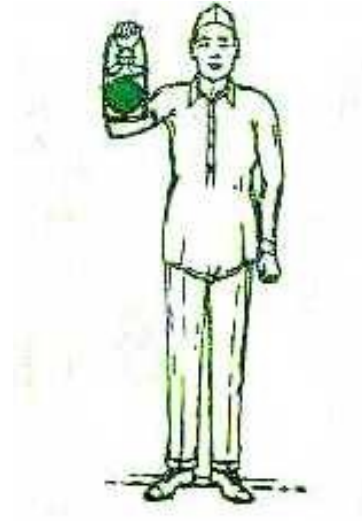
'आगे बढ़ो'

दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में, हरी झण्डी को हाथ में स्थिर पकड़ना या अपनी एक भुजा को स्थिर रखना:



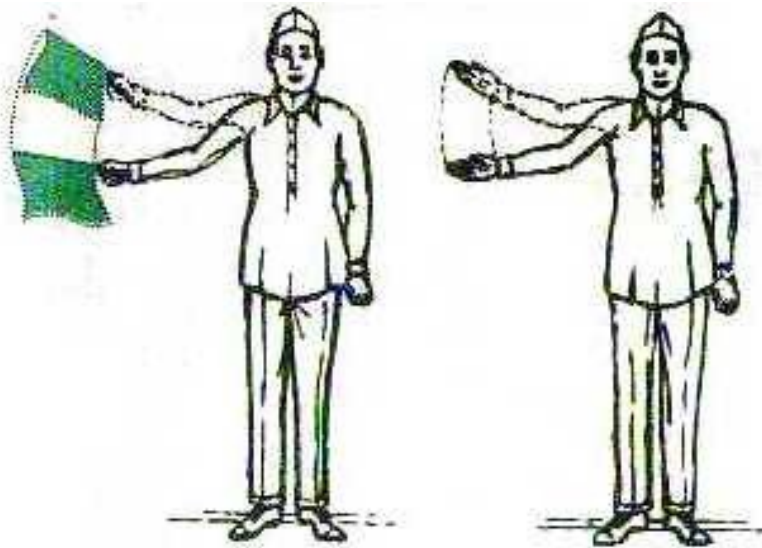
रात्रि में प्रदर्शन विधि: नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को हाथ में स्थिर रखना:



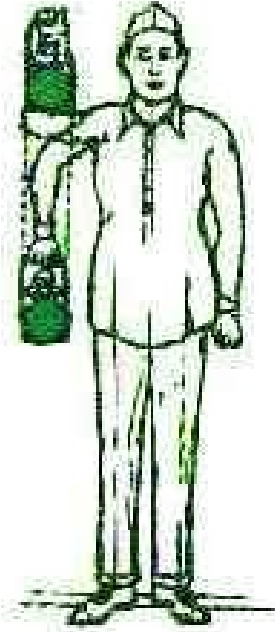
3.55. सतर्कता से आगे बढ़ो हैड सिगनल:—

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

दिन में प्रदर्शन विधि: चित्र में दिखाये गए रूप में, हरी झंडी को ऊपर नीचे हिलाना या उसी प्रकार एक भुजा को हिलाना :



रात्रि में प्रदर्शन विधि:—नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में, हरी बत्ती को ऊपर—नीचे हिलाना:

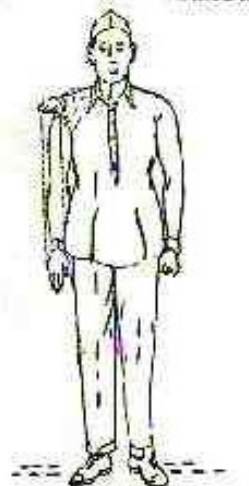
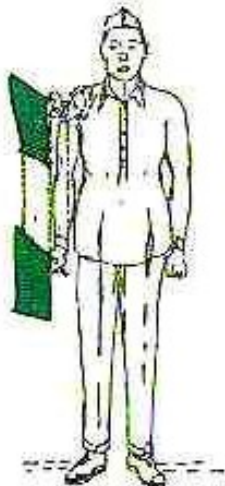


नोट : यदि गति को और भी कम करना है तो यह सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिया जाएगा और यदि गाड़ी रोकनी है तो 'रोक' (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाया जायेगा।

3.56. शंटिंग के लिए हैंड सिगनल:— रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल के अतिरिक्त, शंटिंग कार्य के लिए निम्नलिखित हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जाएगा—

(क) संकेत:— सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ।

दिन में प्रदर्शन विधि:— नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में, हरी झंडी या भुजा को धीरे—धीरे ऊपर—नीचे हिलाना

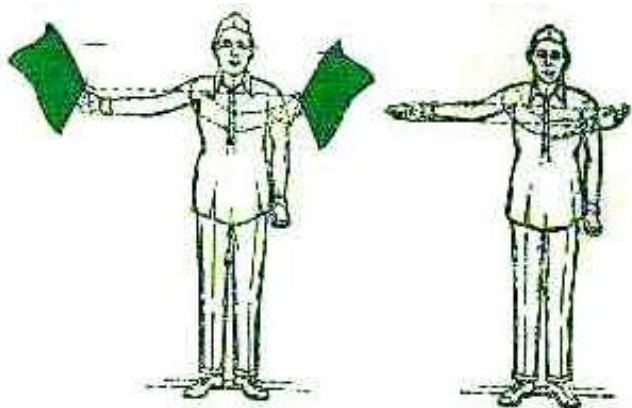


रात्रि में प्रदर्शन विधि:- नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में, हरी बत्ती को धीरे-धीरे ऊपर-नीचे हिलाना :-

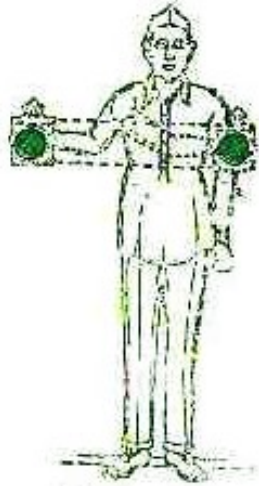


(ख) संकेत : सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो।

दिन में प्रदर्शन विधि : नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में, हरी झंडी या भुजा को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना:



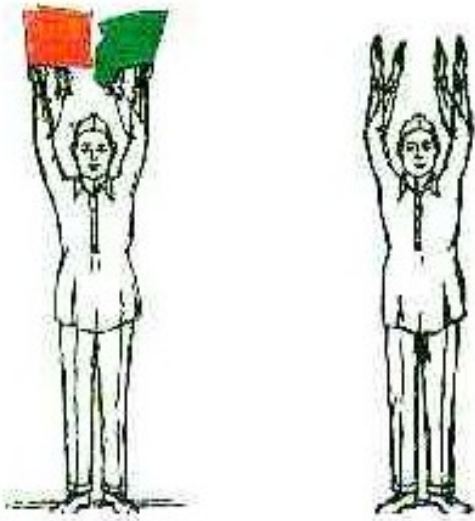
रात्रि में प्रदर्शन विधि:— नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना



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

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

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि : नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में, हरी बत्ती को सिर से ऊपर उठाना और कलाई को मोड़ते हुए हिलाना एक दूसरे के पास और दूर ले जाना:



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

3.58. हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना:—

(1) गाड़ियों के संचनल, शंटिंग कार्य, संस्थापनों की देखभाल और गाड़ियों की संरक्षा संबंधी किसी प्रकार के निर्माण कार्य से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को:—

(क) हैंड सिगनलों की सही जानकारी होगी, तथा

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

(2) प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि हैंड सिगनलों का प्रयोग करने वाले उसके पास अधीन सब कर्मचारियों को हैंड सिगनल देने के लिए सभी आवश्यक साज-सामान पर्याप्त मात्रा में मिले हैं और उन्हें उनके सही प्रयोग की जानकारी है।

(3) दिन में हैंड सिगनल देने के लिए अपेक्षित साज-सामान एक लाल और एक हरी झंडी होंगे तथा रात्रि में लाल, हरा और सफेद प्रकाश दे सकने वाली एक हाथ बत्ती होगी।

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

च – पटाखा सिगनल

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

3.60. पटाखों के प्रयोग की विधि:—

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

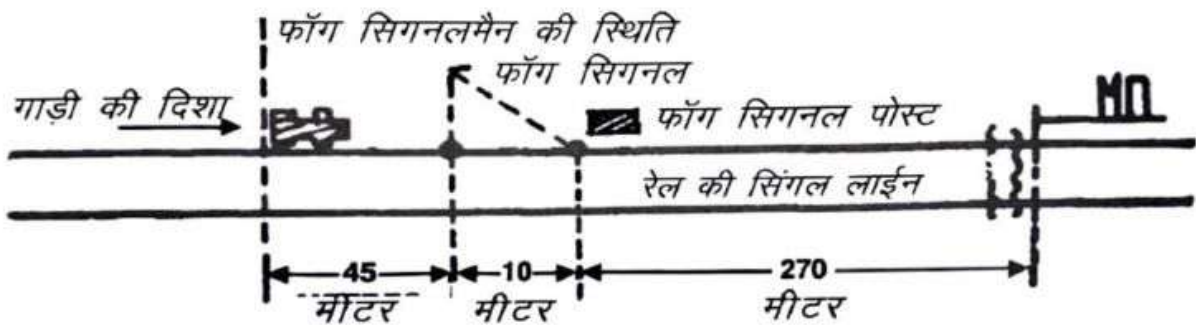
3.61. धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है पटाखे रखना.—

- (1) धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, और आने वाली गाडी के लोको पायलट को किसी सिगनल के स्थान की सूचना देना आवश्यक है। तो स्टेशन मास्टर द्वारा इस कार्य के लिए नियुक्त रेल सेवक, संबंधित सिगनल या सिगनलों से कम से कम 270 मीटर बाहर लाइन पर दो पटाखे एक दूसरे से लगभग 10 मीटर की दूरी पर रखेगा।
- (2)(क) स्टेशन मास्टर उप नियम (1) के उपबंधों का पालन, स्वविवेकानुसार कर सकता है, किंतु यदि किसी भी कारणवश कम से कम 180 मीटर की दूरी से या रेलवे बोर्ड द्वारा स्पष्ट रूप से मंजूर की गई उससे कम दूरी से दृश्यता परीक्षा के लिए निर्धारित वस्तु को न देख पाये तो वह अनिवार्यतः इन उपबन्धों का पालन करेगा।
 - (ख) दृश्यता परीक्षा वस्तु निम्नलिखित में से कोई भी हो सकती है,—
 - (i) इस काम के लिए लगाया गया खंभा, 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.(1)(क) स्टेशन संचालन नियमों में दृश्यता जाँच वस्तु (विजिबिलिटी टेस्ट ऑब्जेक्ट) के बारे में अवश्य निर्दिष्ट किया जाना चाहिये।

- (ख) उन स्टेशनों को छोड़कर जिनके स्टेशन संचालन नियमों में किसी विशेष सिगनल या सिगनल की बत्ती या किसी सिगनल के पीछे की बत्ती को दृश्यता जाँच वस्तु (विजिबिलिटी टेस्ट ऑब्जेक्ट) निर्धारित किया गया हो, अन्य सभी स्टेशनों पर दृश्यता जाँच खंभा (विजिबिलिटी टेस्ट पोस्ट) लगाया जायेगा। जो स्टेशन ऐसे क्षेत्रों में स्थित हैं जहाँ प्रायः कोहरा या आँधी या अधिक वर्षा रहती है, उस पर ऐसे खंभे सदा अलग से लगाये जाने चाहिये।
- (ग) दृश्यता जाँच खंभा (विजिबिलिटी टेस्ट पोस्ट), एक बेकार स्लीपर जमीन में सीधा खड़ा करके गाड़कर लगाया जायेगा। यह स्लीपर क्रमशः काली और सफेद पट्टियों से रंगा जायेगा और रात में इस पर रोशनी रहेगी। यह खंभा स्टेशन के दोनों ओर स्टेशन मास्टर के कार्यालय के मध्य भाग से 180 मीटर की दूरी पर लगाया जायेगा।

- (घ) कोहरे या तूफानी मौसम या धूल भरी आँधियों में जब स्टेशन के सिगनल दिखायी न दें तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं यह तसल्ली करेगा कि स्टेशन के सिगनलों को जला दिया गया है और वह दोनों दिशाओं के उन फोग सिगनल पोस्टों पर जो कि प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पर लगे हैं, एक-एक प्रशिक्षित व्यक्ति पटाखा (कोहरा) सिगनल कर्मचारी के रूप में काम करने के लिए भेजेगा। डबल डिस्टेंट सिगनल वाले स्टेशनों तथा उन स्टेशनों पर फोग सिगनल पोस्ट लगाने की आवश्यकता नहीं है जहाँ पटाखों को लगाने की जरूरत नहीं है।
- (ङ.) प्रत्येक ऐसे व्यक्ति को 20 पटाखा (कोहरा) सिगनल दिये जायेंगे। कोहरा सिगनल में 2 पटाखों को एक दूसरे से 10 मीटर के फासले पर रेल शीर्ष के मध्य में इस प्रकार रखेगा कि उसका लेबल या ब्रांड ऊपर की ओर रहे। पटाखों को पटरी की ऊपरी प्लैज के चारों ओर क्लेम्प को मोड़कर जकड़ दिया जायेगा। ये पटाखे इंजन के नीचे विस्फोट होकर लोको पायलट को स्टेशन के आउटर, वार्नर, दूर सिगनल (जैसी भी स्थिति हो) निकट होने की चेतावनी देंगे।
- (च) इस प्रकार पटरी पर रखे गये उन पटाखों के ऊपर से प्रत्येक गाड़ी के गुजरने के बाद कोहरा सिगनल कर्मचारी तुरन्त उन्हें हटाकर दो नये पटाखे रख देंगे।
- (छ) जब किसी रेल कर्मचारी ने एक या अधिक पटाखे लाइन पर लगा दिये हों तो आने वाले इंजन या गाड़ी से पटाखों के विस्फोट से पहले वह 45 मीटर के सुरक्षा दायरे से बाहर हट जायेगा। यदि कोई व्यक्ति लाइन के पास हो तो वह, परिस्थितियों के अनुसार जहाँ तक संभव हो, उसे भी सुरक्षा दायरे से बाहर खड़ा होने की चेतावनी देने के लिए भी जिम्मेदार होगा। 45 मीटर के सुरक्षा दायरे से बाहर खड़ा होने वाला कर्मचारी, पटाखों पर से गुजरने वाला इंजन, गाड़ी या माल-डिब्बे से जहाँ तक संभव हो सके पीछे हट कर खड़ा होगा।
- (ज) फॉग सिगनल पोस्ट, फॉग सिगनल व फॉग सिगनलमैन के स्थान नीचे दिये गये चित्र में दिखाये गये हैं—



- (झ) पटाखा (फॉग) सिगनलों के साथ भेजा गया प्रत्येक प्रशिक्षित कर्मचारी अपने साथ एक जलता हुआ हाथ सिगनल लेम्प ले जायेगा। यदि फॉग सिगनलमैन को लाइन पर कोई रुकावट दिखाई दे तो वह सामान्य नियम 3.53 के अनुसार उस दिशा से 'रुको' हैंड सिगनल दिखायेगा जिस दिशा से गाड़ी आने की सम्भावना हो या आ रही हो। इकहरी लाइन सेक्शन पर स्टेशन से जाने वाली गाड़ी के लिए पटाखा (फॉग) सिगनल लगाने के लिए भेजा जायेगा फॉग सिगनल में सामान्य नियम 3.54 के अनुसार लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल दिखायेगा।

- (ज) जैसे ही ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सहायक नियम 3.61(1)(घ) के अनुसार काम करना आवश्यक हो जाये, वह स्टेशन के चतुर्थ श्रेणी के दो ऐसे कर्मचारियों को जो ड्यूटी पर न हो, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर विश्राम से बुलाये दो कर्मचारियों को यह देखने के लिए कि सिगनल जल रहे हैं और स्टेशन सीमा के दोनों सिरों पर कोहरा सिगनल ड्यूटी के लिए दो प्रशिक्षित कर्मचारियों को भेज सकता है या वही इन्हीं कार्यों के लिए ड्यूटी पर उपस्थित कर्मचारियों में से दो का उपयोग कर सकता है या यदि वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) द्वारा इस कार्य के लिए तैनात गैंगमैन उपलब्ध हों तो वह उनमें से दो का इन ड्यूटी के लिए उपयोग कर सकता है परन्तु किसी भी स्थिति में कोहरा सिगनल खम्भे पर जो प्रशिक्षित कर्मचारी भेजे जायेंगे रेलवे के नियमित कर्मचारी ही होने चाहिये "एवजी" नहीं।
- (ट) सहायक नियम 3.61(1)(ज) की कार्यविधि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की आपात कालीन कार्यवाही से संबंध रखती है। जिन स्टेशनों पर लगातार कोहरा पड़ता हो उनके नाम मण्डल रेल प्रबन्धक अधिसूचित करेंगे। ऐसे प्रत्येक स्टेशन पर चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में से चार को (यदि इतनी संख्या में उपलब्ध न हो तो वह संख्या हर स्टेशन पर वरि. सेक्शन इंजीनियर-रेलपथ द्वारा नियुक्त गैंगमैनो में से एक या अधिकतम दो गैंगमैनो से पूरी की जा सकती है) फॉग सिगनलमैनो का काम करने के लिए नियुक्त किया जायेगा। ये चारों व्यक्ति फॉग सिगनल ड्यूटी के लिए पूर्ण रूप से प्रशिक्षित अवश्य होने चाहिये और वे "एवजी" कर्मचारी न होकर रेलवे के स्थायी कर्मचारी होने चाहिये। फॉग सिगनलमैनो का काम करने के लिए नियुक्त किये गये चार व्यक्तियों की जगह चतुर्थ श्रेणी के दो या अधिक कर्मचारी स्टेशन पर नियुक्त किये जायेंगे और एक या दो अस्थायी कर्मचारी उस इंजीनियरिंग गैंग में लगाये जायेंगे जिससे स्थायी व्यक्ति लिए गये हों।
- (i) दोहरी लाइन के स्टेशन पर यदि महीने में लगभग सात दिन कोहरा पड़ता है तो उसे लगातार पड़ने वाला कोहरा समझना चाहिये और इसके लिए अलग कोहरा पोर्टर नियुक्त किये जाने चाहिये। यदि कोहरा महीने में सात दिन से कम पड़ता है तो स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.61(1)(ज) के अनुसार काम करेगा, अर्थात् वह ड्यूटी समाप्त किये हुए चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में से दो को स्टेशन पर पोर्टर के रूप में काम करने के लिए तुरन्त बुलायेगा और ड्यूटी पर के कर्मचारी कोहरा ड्यूटी पर लगाये जायेंगे। ड्यूटी समाप्त किये हुए कर्मचारियों को इस काम के लिए देय समयोपरि कार्य भत्ता दिया जायेगा और इन कर्मचारियों की सामान्य ड्यूटी में इनके स्थान पर काम करने के लिए एवजी कर्मचारियों को लगाया जायेगा। इस व्यवस्था से कोहरा पोर्टरों को स्थायी रूप से रहने की आवश्यकता नहीं रहेगी, और स्थायी कर्मचारियों की जगह एवजी कर्मचारियों की तभी आवश्यकता पड़ेगी जब स्थायी कर्मचारी वास्तव में कोहरा ड्यूटियाँ के लिए काम में लाये गये हो, फिर भी स्मरण रहे कि कोहरा ड्यूटी पर केवल स्थायी कर्मचारी ही लगाये जायेंगे।
- (ii) इकहरी लाइन के स्टेशनों पर जहाँ स्टेशन पोर्टरों की आवश्यकता टोकन देने के लिए भी होती है, मण्डल रेल प्रबन्धक यह जाँच करें कि कोहरा की अवधि क्या है, और महीने में कितने दिन कोहरा पड़ता है और तब समूचे कार्य को ध्यान में रखते हुए निर्णय करें कि विशेष कोहरा पोर्टरों की आवश्यकता है या नहीं। यदि कोहरा महीने में एक या दो दिन ही और थोड़ी अवधि के लिए पड़ता है तो प्रत्यक्ष है कि अलग कोहरा पोर्टरों की आवश्यकता नहीं होगी और ऐसी स्थिति में उपर्युक्त उप पैरा (i) में बतायी गयी विधि के अनुसार काम किया जाना चाहिये।
- (ठ) शाखा लाइन पर या जिन सेक्शनो पर यातायात कम हो, वहाँ के कोहरा सिगनल खम्भे पर एक-एक फॉग सिगनलमैन के लगातार रहने के बजाय एक फॉग सिगनलमैन को एक अलग गाड़ी के लिए फॉग सिगनल (पटाखे) लगाने के लिए भेजा जा सकता है यह कार्य विधि विशेष अनुदेशों के अधीन ही अपनायी जा सकती है। ऐसी दशाओं में गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर तब तक नहीं दी जायेगी, जब तक कि गाड़ी के पिछले स्टेशन के छूटने के कम से कम तीस मिनट पहले फॉग सिगनलमैन को भेज न दिया हो।

- (ड) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि काम में लिए हुए (विस्फोट हुए) पटाखों के बदले फॉग सिगनलमेनों को नये पटाखों की सप्लाई भेजी जाती है।
- (ढ) प्रत्येक स्टेशन पर एक "स्टेशन पटाखा रजिस्टर" अवश्य रखा जायेगा। इस रजिस्टर का प्रोफार्मा परिशिष्ट "ग" के अन्त में दिया गया है। रजिस्टर में कोहरा सिगनल ड्यूटी पर तैनात कर्मचारियों के नाम, उनके ड्यूटियों की अवधि, स्टॉक में रखे गये पटाखों की संख्या, प्रत्येक सिगनलमेन को दिये गये पटाखों की संख्या, ऐसी प्रत्येक गाड़ी का नम्बर जिसके नीचे पटाखे दागे गये हो, और ड्यूटी के स्टेशन मास्टर द्वारा बिना प्रयोग में लाये गये पटाखे और प्रयोग में लाये गये पटाखों के खोल (इनमें वे पटाखे भी शामिल होंगे जिनका विस्फोट न हो सका हो) लौटाने की संख्या अवश्य दर्शायी जाये।
- (ण) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर फॉग सिगनलमेनों के रूप में काम करने के लिए भेजे या नियुक्त किये गये सभी कर्मचारियों से "स्टेशन पटाखा रजिस्टर" में इस आशय के लिए हस्ताक्षर करायेगा या अंगूठा लगवायेगा कि वे गाड़ियों को कोहरा सिगनल का प्रयोग करने से संबंधित नियमों को समझते हैं। फॉग सिगनलमेनों के लिए परिशिष्ट "ग" में अनुदेश दिये गये हैं।
- (त) कोहरे या तूफानी मौसम या आँधी में जब लाइन की मरम्मत या किसी अन्य हो रहे कार्यों के कारण गाड़ी सावधानी से चलानी हो तो वरि. सेक्शन इंजीनियर(रेलपथ) या गैंगर(मेट), रेलपथ गैंगमेट सामान्य व सहायक नियम 15.09 के अनुसार लाइन के दोनों ओर के पहले सतर्कता सिगनल से 270 मीटर पीछे (बाहर की ओर) लाइन पर पटाखे लगाने के लिए शीघ्रता से स्थायी गैंगमेनों को नियुक्त करने का प्रबन्ध करेगा।

स.नि.3.61(2) इकहरी लाइन सेक्शन के स्टेशनों पर धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में गाड़ियों का क्रॉसिंग करवाना— धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सिगनलों की स्थिति बताने के लिए सामान्य नियम 3.61 तथा स.नि. 3.61(1)(घ) के अनुसार लाइन पर पटाखे (कोहरा सिगनल) लगाने आवश्यक हो तो गाड़ियों का क्रॉसिंग कराने के लिए कन्ट्रोल वाले सेक्शनों पर कन्ट्रोल द्वारा तथा कन्ट्रोल रहित सेक्शनों पर स्टेशन मास्टर द्वारा निम्नलिखित अतिरिक्त सावधानियाँ बरती जायेंगी—

- (i) कन्ट्रोल वाले सेक्शनों पर अर्थात् लाइन के उन सेक्शनों पर जहाँ स्टेशन टेलीफोन के जरिये कन्ट्रोल ऑफिस और साथ वाले स्टेशनों से सम्बद्ध हो तथा कन्ट्रोल रहित सेक्शनों पर जब मौसम की दशा ऐसी हो कि सामान्य नियम 3.61 तथा स.नि. 3.61(1)(घ) के अनुसार फॉग सिगनलमेनों को तैनात करना हो तो स्टेशन मास्टर इसके बारे में सूचना टेलीफोन से और यदि टेलीफोन न हो तो संदेश जारी करके देगा और दोनों हालातों में अपना प्राइवेट नम्बर भी देगा। सूचना पाने वाला इसी प्रकार का संदेश दोहरा कर सूचना भेजने वाले को संदेश की पावती देगा।

उदाहरण:—

"प्रेषक:—स्टेशन मास्टर "बी"

सेवा में—कन्ट्रोल..... (कन्ट्रोल रहित सेक्शनों में इसे छोड़ दे)

प्रतिलिपि— स्टेशन मास्टर "ए" और "सी"

सं.— 7 बी. फॉग सिगनलमेन आउट 22/30, दिनांक 10 अक्टूबर, प्राइवेट नम्बर 76 (सेवेन्टी सिक्स), सूचना की पावती दे"।

- (ii) यात्रियों का परिवहन करने वाली गाड़ियों के निर्धारित क्रॉसिंग के सिवाय, जिनका उल्लेख संचालन समय सारणी में किया गया हो, कन्ट्रोल वाले सेक्शनों पर "कंट्रोल" और कन्ट्रोल रहित सेक्शनों

पर स्टेशन मास्टर किसी स्टेशन पर दो गाड़ियों का क्रॉसिंग तब तक नहीं करवायेगा जब तक की क्रॉस करने वाली गाड़ियों के स्टेशन पहुँचने के समय में कम से कम 10 मिनट का अन्तर नहीं हो। 10 मिनट का यह अन्तर साधारण चालन समय या चालन समय जिसमें उस समय लागू किसी अस्थायी प्रतिबंध के लिए अनुमत अतिरिक्त समय भी शामिल होगा, के अलावा होगा।

(iii) उपर्युक्त धारा (ii) में निर्धारित विधि नीचे लिखे क्रॉसिंगों के मामले में लागू होगी—

(क) जब एक या दो ऐसी सवारी गाड़ियाँ जिन्हें एक स्टेशन पर क्रॉस करना हो, आगे निकालना हो या रास्ता देना हो लेट चल रही हों, जिसके कारण क्रॉसिंग दूसरे स्टेशन पर हो।

(ख) जब सवारी गाड़ी का क्रॉसिंग किसी मालगाड़ी से हो जिसमें एक्सप्रेस मालगाड़ी भी शामिल है, चाहे संचालन समय सारणी में निर्धारित क्रॉसिंग दिखाया गया हो।

(ग) सवारी गाड़ी और अकेला (लाइट) इंजन का क्रॉसिंग।

नोट—“गाड़ी” की परिभाषा के लिए सामान्य नियम 1.02(58) देखें।

(iv) धारा (iii)(ख) और (ग) के अनुसार क्रॉसिंग की व्यवस्था तब तक नहीं की जायेगी जब तक कि गैर सवारी गाड़ी या अकेला (लाइट) इंजन पहले आने को नियत न हो ताकि सवारी गाड़ी का डिटेन्शन न हो।

(v) किसी स्टेशन पर दो से अधिक गाड़ियों जिनमें से एक सवारी गाड़ी होगी, का क्रॉसिंग कराने की अनुमति नहीं होगी जब तक कि स्टेशन पर गाड़ियों लेने के लिए पर्याप्त संख्या में विधिवत पृथक आगमन लाइनों की व्यवस्था न हो।

नोट—जिन स्टेशनों पर दो से अधिक गाड़ियों के क्रॉसिंग की अनुमति हो वहाँ स्टेशन संचालन नियमों में इसके लिए एक धारा रहेगी।

सा. नि. 3.61 (3) कोहरे के दौरान लोको पायलट द्वारा बरती जाने वाली सावधानियाँ— लोको पायलट कोहरे के दौरान गाड़ी की गति के संबंध में निम्नानुसार कार्यवाही करेगा—

(i) कोहरा होने पर जब लोको पायलट को लगेगा कि कोहरे के कारण दृश्यता बाधित हो रही है, तो वह गाड़ी को कंट्रोल करने वाली स्थिति में चलायेगा, ताकि वह किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहे। किसी भी स्थिति में, गाड़ी की गति 75 किमीप्रघं से अधिक नहीं होगी।

(ii) गेटमैन (जहाँ तैनात हैं) और सड़क उपयोगकर्ताओं को समपार पर आने वाली गाड़ी के बारे में चेतावनी देने के लिए लोको पायलट लगातार सीटी बजाएगा [एसआर 3.78(4) तथा एसआर 4.50(10)]।

(iii) एब्सोल्यूट ब्लॉक सिस्टम में गाड़ी की गति 75 किमीप्रघं से अधिक नहीं होगी, जैसा कि ऊपर मद संख्या (i) में बताया गया है।

(iv) ऑटोमेटिक ब्लॉक क्षेत्र में गाड़ी की गति लोको पायलट के निर्णय के विवेकानुसार होगी जैसा कि ऊपर मद संख्या (i) में बताया गया है और गाड़ी की गति निम्नलिखित स्थितियों में भी नहीं बढ़ाई जाएगी:—

(क) सिगनल ‘ग्रीन’ होने पर स्वचालित स्टॉप सिग्नल पार करने के बाद गाड़ी की गति 75 किमीप्रघं से नहीं बढ़ाई जाएगी।

(ख) सिगनल ‘डबल येलो’ होने पर स्वचालित स्टॉप सिग्नल पार करने के बाद गाड़ी की गति 30 किमीप्रघं से अधिक नहीं बढ़ाई जाएगी।

(ग) ‘येलो’ सिगनल होने पर स्वचालित स्टॉप सिग्नल पार करने के बाद लोको पायलट गाड़ी को प्रतिबंधित गति पर चलाएगा ताकि वह अगले स्टॉप सिग्नल पर गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहे।

नोट — यदि लोकोमोटिव में फॉग सेफ डिवाइस उपलब्ध नहीं है या डिवाइस रास्ते में विफल हो जाती है, तो ऊपर बताए अनुसार 75 किमीप्रघं की अधिकतम गति को लोको पायलट के निर्णय से 60 किमीप्रघं या उससे कम की जाएगी।

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 (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाते हुए अवरोध के स्थान से 400 मीटर आगे जाएगा और वहाँ लाइन पर एक पटाखा रखेगा। इसके बाद वह अवरोध की जगह से 800 मीटर आगे जाएगा और वहाँ लाइन पर लगभग 10-10 मीटर के अंतर से 3 पटाखे रखेगा:

परन्तु बड़ी लाइन (ब्रॉड गेज) पर पहला पटाखा अवरोध से 600 मीटर की दूरी पर और 3 पटाखे 1200 मीटर की दूरी पर जो एक दूसरे से लगभग 10 मीटर दूर होंगे, रखे जाएंगे।

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

स.नि.3.62.(1) सामान्य नियम 3.62(1) के अनुसार लाइन पर पटाखे रखने के लिए नियुक्त रेल कर्मचारी पटाखे रखने के बाद ऐसे स्थान पर खड़ा होगा, जहाँ से वह आने वाली गाड़ी को अच्छी प्रकार से देख सके और तब तक स्टाप हाथ सिगनल दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाये।

स.नि.3.62(2) इकहरी और दोहरी लाइनों पर पटाखे लगाना—इकहरी लाइन खण्ड पर लाइन पर रुकावट के दोनों ओर लाइन का बचाव सामान्य नियम 3.62(1) के अनुसार किया जायेगा। दोहरी लाइन खण्ड पर जब भी आने वाली गाड़ी को रोकना आवश्यक हो तो दोनों लाइनों का बचाव उसी प्रकार किया जायेगा। (सामान्य नियम 6.03 भी देखें)

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 दिये जाये।

3.64. पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना:—

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

स.नि.3.64.(1) पटाखों का स्टॉक—

- (i) प्रत्येक रेल पथ गैंगमेट, पेट्रोल मेन, गेटमेन, पुल रक्षक तथा कटान गार्ड के पास ड्यूटी के समय जुड़वा (ट्विन) इकहरी लाइन व बहुलाइन खण्डों पर 10 पटाखों का डिब्बा तथा दूसरे क्षेत्रों में 8 पटाखों का डिब्बा उनके उपस्कर का अंश होगा। पायदान में प्रत्येक ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट, चाबी वाला और पुशट्रोली/मोटरट्रोली और लोरी, हेतु 8 पटाखे उनके उपस्कर का अंश होंगे।
- (ii) वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक या मण्डल संरक्षा अधिकारी, यदि रेलवे के अधिकृत अधिकारी द्वारा अधिकृत हों, स्टेशन के स्टॉक में रखे जाने वाले न्यूनतम पटाखों की संख्या निर्धारित करेंगे।
- (iii) मण्डल रेल प्रबन्धक यह निर्धारित करेंगे कि प्रत्येक सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) कार्यालय तथा लोको शेड में कितने पटाखे स्टॉक में रखे जायेंगे और कम से कम वह संख्या जिससे कम संख्या में होने की अनुमति नहीं होगी।
- (iv) स्टेशन मास्टर, वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) व सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि पटाखों का स्टॉक न्यूनतम स्टॉक से कभी भी कम न हो।

स.नि.3.64.(2) पटाखों की सप्लाई—

- (i) स्टेशन मास्टर उन ट्रेन मैनेजरों को जिनका मुख्यालय उनके स्टेशन पर है और उन फाटक वालों को जो उसके नियंत्रण में हैं, पटाखे देगा।
- (ii) सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा गैंगमेटों, चाबी वालों, फाटक वालों (जो उपरोक्त मद(i) के अन्तर्गत न हों), पुल रक्षकों, कटान रक्षकों और पेट्रोलमेनों को पटाखे सप्लाई किये जायेंगे।
- (iii) वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) लोको पायलटों को पटाखें देगा।
- (iv) पुशट्रोली, मोटरट्रोली, लोरी इत्यादि का प्रयोग करने वाले अपनी सुविधानुसार या तो सीधे मण्डल रेल प्रबन्धक से या अपने मुख्यालय स्टेशन के स्टेशन मास्टर, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) या वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) से लेंगे।

स.नि.3.64.(3) पटाखों को भण्डार में रखना—

- (i) पटाखों का रखरखाव सावधानी से किया जाये क्योंकि लापरवाही बरतने से उनका विस्फोट हो सकता है।
- (ii) पटाखों को टीन के डिब्बे में रखा जायेगा, जो इस काम के लिए विशेष रूप से सप्लाई किये जाते हैं। उन्हें सूखे स्थान पर रखा जायेगा और ईंट की दीवारों, गीली लकड़ी, क्लोराइड ऑफ लाइम

या अन्य कीटनाशकों के सम्पर्क में नहीं रहने दिया जायेगा उन्हें नमी या भाप या अन्य वाष्प से भी बचाकर रखना होगा।

- (iii) पटाखों के हर डिब्बे के बाहरी लेवल पर और हर पटाखे पर भी उसके निर्माण का महीना और वर्ष लिखा रहता है। पटाखों का प्रयोग उन पर लगी मुहरों की तिथियों के क्रम के अनुरूप सबसे पुरानी तारीख वाले पटाखों को पहले प्रयोग में लाते हुए किया जायेगा। इन्हें ऐसे ढंग से रखा जायेगा कि वे इसी क्रम से सुगमता से निकाले जा सकें।

स.नि.3.64.(4) पटाखों का उपयोग—

- (i) प्रयोग करते समय पटाखा पटरी के ऊपर और बीच में इस प्रकार रखा जायेगा कि लेवल या निर्माता चिन्ह (ब्रान्ड) ऊपर रहे। उसकी पत्तियों को मोड़कर पटाखों को पटरी के ऊपरी किनारों से अच्छी तरह जकड़ दिया जायेगा।
- (ii) स्टेशन मास्टर, वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) और सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उनके अधीनस्थ रेल कर्मचारियों के पास जो पटाखे हैं उनका निर्धारित नियमों के अनुसार परीक्षण किया जाता है। वे इसके लिए भी जिम्मेदार होंगे कि ऐसे अधीनस्थ रेल कर्मचारी यह जानते हैं कि उनका कब और कैसे प्रयोग किया जाना होता है। स्टेशन सीमा के अन्दर स्थित फाटक वालों के संबंध में यह जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर या सेक्शन के परिवहन निरीक्षक की होगी। जिन कर्मचारियों को पटाखों का प्रयोग करना पड़ता है, पटाखों के प्रयोग के बारे में उनके ज्ञान की जाँच के लिए निरीक्षण अधिकारी और वरि. अधीनस्थ कर्मचारी तीन महीनों में एक बार उनकी परीक्षा लेंगे।
- (iii) प्रत्येक स्टेशन मास्टर, वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) और सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) एक रजिस्टर रखेगा जिसमें वह पटाखों की प्राप्ति, उनके प्रयोग तथा वे जिन कर्मचारियों को दिये गये हैं उनके पास पटाखों को परीक्षण करने का विवरण रखा जायेगा।

स.नि.3.64.(5) पटाखों का परीक्षण—

- (1) जिन स्टेशनों, लोको शेडों इत्यादि में ट्रेन मैनेजरों, लोको पायलटों, फॉग सिगनलमेनों या अन्य रेल कर्मचारियों को सप्लाई करने के लिए पटाखों का स्टॉक रहता है वहाँ स्टेशन मास्टर, वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) या ऐसे स्टॉक का इंचार्ज, कर्मचारियों को सप्लाई किये गये प्रत्येक टीन के डिब्बे में से कम से कम एक पटाखे का परीक्षण करेगा। प्रत्येक डिब्बे की कमी उन

दूसरे डिब्बों से पटाखे लेकर पूरी की जायेगी जिन से एक पटाखे का परीक्षण किया जा चुका है।

- (2) परिवहन निरीक्षक, स्टेशन मास्टर, वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) और सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उनके अधिकार क्षेत्र के रेल कर्मचारियों के पास जो पटाखे हैं उनकी 12 महीने में एक बार जाँच की जाती है।

- (3)(क) पटाखे का जीवन 5 वर्ष का होता है जो उसके निर्माण के महीने से गिना जाता है। तथापि इस अवधि को 5 से 8 वर्ष तक बढ़ाया जा सकता है बशर्ते की वे पटाखे जो 5 वर्ष से अधिक पुराने हैं, और कारगर हैं। मुख्य लाइन तथा ब्रांच लाइन के लिए प्रयुक्त करने में कोई भी अंतर नहीं होगा। इन पटाखों का 8 साल का बढ़ा जीवनकाल तक उसी उपयोगकर्ता द्वारा उपयोग जारी रखा जा सकता है।

इस प्रयोजन के लिए 5 वर्ष के अन्त में प्रत्येक बैच/ढेर (लॉट) के दो पटाखों का परीक्षण किया जाना चाहिये और यदि इन परीक्षणों का परिणाम संतोषप्रद हो तो उस बैच के पटाखों की आयु 1 वर्ष के लिए बढ़ा देनी चाहिये जिसके 6 वर्ष बीतने पर उस बैच के विशेष ढेर (लॉट) के पटाखों की आयु बढ़ाने के लिए यही परीक्षण हर वर्ष किया जाना चाहिये। इस प्रकार पटाखे के निर्माण के महीने से अधिकतम 8 वर्ष तक उसका जीवन बढ़ाया जा सकता है। परन्तु यदि परीक्षणों से पता चले कि पटाखों का कार्य संतोषप्रद नहीं है, तो बैच/ढेर (लॉट) विशेष समूचे स्टॉक को वापस ले लिया जाये और उसके बदले नया स्टॉक दे दिया जाये। ऐसे परीक्षण अनिवार्य रूप से ऐसे व्यक्ति द्वारा किये जाने चाहिये जो वरि. अधीनस्थ अर्थात् परिवहन निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ), लोको निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (लोको), टीएफओ और सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) से निचले पद पर न हों।

8 वर्ष से अधिक पुराने अनुपयुक्त अन्य पटाखे जो प्रयोग के लिए उपयुक्त नहीं समझे गये हो, पटाखे जो प्रयोग में न आये हो निम्नलिखित तरीकों से नष्ट किये जायेंगे—

- (i) उन्हें 48 घण्टे तक खनिज तेल में डुबोकर रखा जाये और समस्त सावधानी बरतते हुए उन्हें एक-एक करके आग में फेंक कर,
- (ii) उन्हें भस्मक (इनसिनरेटर) में जलाकर,
- (iii) शॉटिंग संचालन के दौरान माल डिब्बों के नीचे उनका विस्फोट करके।

कालबाधित (टाइम बार्ड) पटाखे ऐसे रेल सेवक की उपस्थिति में नष्ट किये जाने चाहिये जो अधिमानतः राजपत्रित अधिकारी हो परन्तु किसी भी हालत में वरि. अधीनस्थ से निचले पद पर नहीं होना चाहिये। उसे यह सुनिश्चित करना चाहिये कि पटाखे नष्ट करते समय इस बात का पूरा ध्यान रखा जाता है कि पटाखों के छिटके हुए टुकड़ों से किसी व्यक्ति को चोट न लगे और सम्पत्ति को कोई नुकसान न पहुँचे।

महत्वपूर्ण चेतावनी— किसी भी हालत में पटाखों को ऐसे स्थानों पर न दबाया जाये या पानी में न फेंका जाये जहाँ से कोई व्यक्ति उन्हें उठा सके।

(ख) यदि किसी स्टेशन पर कोहरा सिगनल(पटाखे) पूर्णतः समाप्त हो गये हों तो निम्नलिखित कार्यवाही की जानी चाहिये—

- (i) फॉग सिगनलमेन कोहरा सिगनल खम्भे के पास रहेगा और हैंड सिगनल लेम्प से लोको पायलट को सफेद रोशनी दिखायेगा ताकि उसका ध्यान आकर्षित किया जा सके। फॉग सिगनलमेन को अपने पास उपलब्ध सभी साधनों से, जिसमें मशाल जलाना, पुकारना इत्यादि शामिल है, निरन्तर लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करते रहना चाहिये।
- (ii) लोको पायलट को फॉग सिगनलमेन के लिए अधिक सतर्क और उसके लिए देखते रहना चाहिये।
- (iii) जब किसी क्षेत्र विशेष में सामान्यतः घने कोहरे की सम्भावना हो तो उस अवधि के दौरान सभी संबंधित विभागों के निरीक्षकों का उपयोग करके गाड़ियों के संचालन पर निगरानी रखी जानी चाहिये।
- (iv) कंट्रोल स्टाफ द्वारा कर्मचारियों की सतर्कता की बार-बार जाँच की जानी चाहिये और यह सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि वे जग रहे हैं और सावधान हैं।
- (v) लोड स्टेबल करने के लिए लूप लाइनों का प्रयोग न किया जाये और जहाँ तक व्यवहार्य हो गाड़ियों को मेन लाइनों पर गुजारा जाये।
- (vi) लोको पायलटों को स्टेशन से गुजरते समय अपने गति मापकों पर कि.मी. रीडिंग तथा संचालन समय सारणी में निर्दिष्ट अन्तर स्टेशन दूरियों का प्रयोग करना चाहिये ताकि वे अपनी गाड़ियों की गति को नियंत्रित कर सकें।

- (4) जिन पटाखों के बाहर जंग के कोई निशान हों या जो किसी प्रकार संतोषजनक दिखायी न देते हों या परीक्षण के समय या वास्तविक प्रयोग में आते समय जिनका विस्फोट न हुआ हो तो वे बदलाव के लिए जारी करने वाले अधिकारी को लौटा दिये जायेंगे।
- (5) जब टीन के डिब्बे में से पटाखों का परीक्षण किया जा रहा हो तो पटाखे के निर्माण तिथि के अनुसार सबसे पुराने पटाखे का प्रयोग किया जाना चाहिये।
- (6) पटाखों का परीक्षण एक खाली माल डिब्बे के नीचे किया जायेगा जो 8 से 11 कि.मी.प्र.घं. की गति से चल रहा हो। खाली माल डिब्बा इंजन से खींचा जाना चाहिये। यह परीक्षण परिवहन निरीक्षक, वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) और वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) से निचले पद वाले अधिकारियों द्वारा नहीं किया जायेगा। किन्तु ट्रेन मैनेजरों के मुख्यालय स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को अधिकार होगा कि वे उन पटाखों का जो उनके चार्ज में हों या उनके द्वारा जारी किये गये हों, परीक्षण कर सकते हैं। इस बात का ध्यान रखा जाये कि भीड़भाड़ वाले स्थान पर या समपार के निकट जहाँ पटाखों के कणों से किसी व्यक्ति के घायल होने की संभावना हो, परीक्षण नहीं किया जाये।
- (7) जिस पटाखे का परीक्षण किया जा रहा हो उससे 45 मीटर की दूरी तक परीक्षण में प्रयुक्त इंजन के चालक दल के अतिरिक्त अन्य किसी व्यक्ति को खड़ा न होने दिया जाये। इंजन चालक दल भी पटाखों पर से गुजरते समय इंजन के बिलकुल अन्दर रहे। परीक्षण आरम्भ होने से पहले परीक्षण कार्य का इंचार्ज इस बात के लिए जिम्मेदार होगा कि पर्याप्त संख्या में कर्मचारी नियुक्त किये जाते हैं जो यह ध्यान रखेंगे कि जब तक परीक्षण पूरा न हो जाये तब तक कोई भी व्यक्ति 45 मीटर के सुरक्षा घेरे के अन्दर न आने पाये।
- (8) उपर्युक्त उपनियम (7) में बताये गये 45 मीटर के सुरक्षा घेरे का पालन करते हुए कर्मचारियों को चाहिये की जो इंजन या गाड़ी या मालडिब्बा पटाखों पर से गुजर रहा हो उससे यथासंभव पीछे खड़े हों क्योंकि ऐसा देखा गया है कि पटाखों के विस्फोट पर उनसे निकलने वाले छोटे-छोटे टुकड़े प्रायः उस पहिये की पिछली ओर नहीं उड़ते जिससे उनका विस्फोट होता है।
- (9) परीक्षण किये गये पटाखे और परीक्षण के परिणाम का रिकार्ड विशेष रजिस्टर में रखा जायेगा जो इस काम के लिए परीक्षण स्थल पर रहेगा। जब भी प्रयोग में लाने के लिए पटाखे जारी किये जायें तो रजिस्टर में उनका निम्नलिखित विवरण दर्ज किया जायेगा—

(i) जारी किये गये पटाखों की संख्या;

(ii) किस व्यक्ति को दिये गये;

(iii) किस काम के लिए दिये गये; और

(iv) प्रयोग में लाये गये पटाखों की संख्या।

जिस व्यक्ति को पटाखे दिये गये हों, वह रजिस्टर में इंड्राज के सामने हस्ताक्षर करेगा या अपने अंगूठे का निशान लगायेगा।

(10) परीक्षण पूरा हो जाने पर परीक्षण करने वाला अधिकारी पटाखे जारी करने वाले अधिकारी को परीक्षणों के परिणाम सूचित करेगा।

(11) जिन कर्मचारियों के पास पटाखे हों वे उनका दुरुपयोग नहीं करेंगे।

छ— आने वाली गाड़ी को खतरे की चेतावनी देने वाले सिगनल

3.65. वर्णन.— किसी अवरोध के होने पर आने वाली किसी गाड़ी को चेतावनी देने के लिए रात्रि में लाल क्षण दीप्ति हस्त सिगनल लैम्प या दिन के दौरान एक लाल झंडी का उपयोग किया जायेगा।

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

3.67 चेतावनी सिगनल की जानकारी और उनको पास रखना.—

(1)(क) सभी संबंधित रेल सेवक जिन्हें रेल प्रशासन द्वारा यह दायित्व सौंपा गया है, नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित ऐसे सिगनल का स्टॉक अपने पास रखेगा;

(ख) रेल प्रशासन, नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित ऐसे सिगनल का प्रदाय, नवीकरण और उनकी सुरक्षित अभिरक्षा के लिए तथा यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि इन सिगनलों का उपयोग उचित रूप से समझ लिया गया है;

(ग) रेल प्रशासन, नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेश द्वारा विहित ऐसा सिगनल दोहरी या बहु लाइन, घाट, उपनगरीय या स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों पर कार्य करने वाले ट्रेन मैनेजर, लोको पायलट, पेट्रोलैमन, गेटमैन को प्रदाय करेगा।

(2) प्रत्येक रेल सेवक नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित सिगनलों के उपयोग से संबंधित सही ज्ञान रखेगा और वह उन्हें तुरन्त प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

(3) प्रत्येक रेल सेवक देखेगा कि उसके प्रभार में काम करने वाले रेल सेवक जो नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित चेतावनी सिगनलों के प्रयोग से संबंधित हैं, सिगनलों का सही प्रयोग करना जानते हैं।

ज- खराब हुए स्थावर सिगनल और कांटे

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

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

स.नि.3.68(1)(क) यदि किसी ऐसे अन्तर्परिचित स्टेशन पर जहाँ केबिन या केबिनों की व्यवस्था हो, उपयुक्त जाँच करने के बाद यह देखा गया हो कि गाड़ी के संचालन को नियंत्रित करने वाला सिगनल "ऑफ" नहीं किया जा सकता है, तो ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना दी जायेगी। वह संबंधित केबिनमेन/स्विचमेन द्वारा या जहाँ केबिन सहायक स्टेशन मास्टर हो वहाँ उसके द्वारा यह जाँच करवायेगा कि—

- (i) सभी संबंधित काँटे सही प्रकार से सेट कर दिये गये हैं,

- (ii) सभी संबंधित सम्मुख कॉटों पर ताला लगा दिया गया है,
- (iii) अन्तर्परिचित समपार फाटकों को, यदि कोई हो, बन्द करके ताला लगा दिया गया है,
- (iv) सही स्लॉट दे दिया गया है या प्राप्त कर लिया गया है,
- (v) संबंधित लाइन खाली है और उस पर कोई रुकावट नहीं है।

यदि इन जाँचों से संबंधित सिगनल "ऑफ" हो जाये तो स्टेशन मास्टर की अनुमति से सामान्य संचालन पुनः चालू कर दिया जायेगा। यदि फिर भी सिगनल "ऑफ" न हो सके तो केबिनमेन/स्विचमेन या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, जैसी भी स्थिति हो, यह देखेगा कि गिट्टी या किसी अन्य बाधा के कारण किसी कॉटे में झिरी तो नहीं रह गयी है और यदि ऐसा हो तो उसे दूर करने की व्यवस्था करेगा। इसके बाद यदि सिगनल "ऑफ" हो जाये तो स्टेशन मास्टर की अनुमति से सामान्य संचालन पुनः चालू कर दिया जायेगा।

इस पर भी यदि सिगनल "ऑफ" न हो सके तो केबिनमेन/स्विचमेन या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, जैसी भी स्थिति है, ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि सिगनल खराब है और इस सूचना की पुष्टि प्राइवेट नम्बरों की अदला-बदली से की जायेगी।

- (ख)(i) जिन स्टेशनों पर विद्युत चलित कॉटों की स्थिति दर्शाने के लिए केबिनों में विद्युत कॉटा संकेतकों की व्यवस्था है ऐसी स्थिति में जब सही मार्ग सेट और पाशित करने के बाद ऐसा संकेत दिखायी नहीं देता है तो, रंगीन बत्ती या मोटर चलित सिगनलों के मामले में संबंधित सिगनल को संबंधित लीवर खींचकर संचालित किया जाना चाहिये यदि सिगनल "ऑफ" हो जाता है तो गाड़ी को सदा की तरह सिगनलों के आधार पर लेना/भेजना चाहिये। परन्तु यदि सिगनल संचालित नहीं होता है तो सिगनल खराब समझा जायेगा और खराब सिगनलों पर गाड़ियों को लेने और भेजने के लिए इन नियमों में निर्धारित कार्यविधि के अनुसार उन्हें लेने/भेजने की व्यवस्था की जानी चाहिये। ऐसे सेमाफोर सिगनलों के मामले में जिनमें विद्युत सिगनल रिवर्सर लगाये गये हों, यदि कॉटा संकेतक दिखायी नहीं देता तो सिगनल खराब समझा जायेगा और खराब सिगनलों पर गाड़ियों को लेने/भेजने के लिए इन नियमों में निर्धारित कार्यविधि के अनुसार गाड़ियों के आगमन/प्रेषण की व्यवस्था की जायेगी।

नोट:— प्रत्येक स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में उन विशिष्ट सिगनलों का जिनमें रिवर्सर या विद्युत सिगनल मोटर लगी हो अथवा रंगीन रोशनी सिगनल यूनिटों का उल्लेख किया जायेगा ताकि इस कार्यविधि का केबिनमेन को स्पष्ट रूप से ज्ञान हो सके।

- (ii) जहाँ केबिनों में स्लॉटों के विद्युत संकेत की व्यवस्था है वहाँ यदि बल्ब की विफलता या किसी अन्य कारण से स्लॉट का विद्युत संकेत विफल हो जाता है तो केबिनमेन द्वारा प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करके यह सत्यापित करने के बाद कि स्लॉट दे दिया गया है, रंगीन बत्ती/या विद्युत मोटर चालित सिगनल को उसका संबंधित लीवर खींचकर संचालित किया जाना चाहिये। यदि सिगनल "ऑफ" हो जाता है तो गाड़ी को सामान्य तरीके से सिगनलों के आधार पर लेना/भेजना चाहिये। परन्तु यदि सिगनल संचालित नहीं होता है तो सिगनल खराब समझा जाना चाहिये और खराब सिगनलों पर गाड़ियों को लेने/भेजने के लिए इन नियमों के अन्तर्गत निर्धारित कार्यविधि के अनुसार उन्हें लेने/भेजने की व्यवस्था की जानी चाहिये।
- (iii) पेनल इन्टर लॉकिंग वाले स्टेशनों पर, जहाँ रूट को संबंधित सिगनल बटन के साथ रूट बटन को संचालित करके सेट किया गया हो और रूट इंडीकेशन लाइट तथा पॉइंट्स लॉकिंग इंडीकेशन स्टीडी (स्थिर) लाइट पेनल पर प्रदर्शित हो किन्तु सिगनल "ऑफ" नहीं होता हो तो यह माना जाना चाहिये कि सहायक नियम 3.68 (1)(क) (i)

एवं (ii) की शर्त को पूरा करने के लिए रूट पर सभी संबंधित कॉटे सही रूप से सेट हैं तथा सभी संबंधित सम्मुख कॉटे तालित हैं। ऐसे मामले में कॉटों को कॉटर बोल्टिंग/क्लेम्पिंग तथा पेड लॉकिंग करने की आवश्यकता नहीं है, ऐसे मामले में खराब सिगनल होने पर गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान के लिए निर्धारित कार्यविधि के अनुसार आगमन/प्रस्थान किया जायेगा।

(ग) जिन अन्तर्पाशित स्टेशनों पर कोई केबिनमेन/स्विचमेन या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर तैनात नहीं है तो वहाँ ड्यूटी का स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.68 (1)(क) बतायी गयी जाँच करने के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा।

(घ) अन्तर्पाशन रहित स्टेशन पर जहाँ कॉटों पर चाबी वाले ताले की व्यवस्था हो, स्टेशन मास्टर स्वयं इस बात की तसल्ली अवश्य करेगा कि गिट्टी आदि के कारण या किसी अन्य बाधा के कारण कॉटों में कोई झिरी नहीं है। यदि कोई ऐसी रुकावट हो तो उसे दूर कर देना चाहिये। यदि ऐसा करने से सिगनल "ऑफ" हो जाये तो सामान्य संचालन पुनः चालू कर दिया जायेगा। ऐसे स्टेशनों पर कॉटों के ताले में उपयुक्त चाबी का बाहर निकल आना यह सिद्ध करेगा कि कॉटे सही प्रकार से सेट और लॉक हो गये हैं और उनमें कोई झिरी नहीं है।

स.नि.3.68(2) यदि अन्तर्पाशन ठीक प्रकार से काम कर रहा हो और जहाँ संभव हो, प्रासंगिक लीवरों को खींचकर रखा जायेगा ताकि अन्तर्पाशन में सुरक्षा की जो व्यवस्था की गयी है उसे प्राप्त किया जा सके।

स.नि.3.68(3) जिस स्टेशन पर कोई सिगनल खराब हो गया हो तो वहाँ ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सामान्य नियम 3.68(1)(क) के अनुसार कार्यवाही करेगा। यदि सिगनल को दुबारा "ऑन" स्थिति में लाना संभव न हो तो खराब सिगनल के नीचे "स्टॉप" हाथ सिगनल की व्यवस्था करेगा जो लगातार दिखाई देता रहे। यदि सिगनल बत्ती जला दी गयी हो तो उसे तब तक के लिए बुझा दिया जायेगा जब तक की सिगनल वापस "ऑन" स्थिति में नहीं लाया जाता।

स.नि.3.68(4) खराब अन्तर्पाशन— जब किसी अन्तर्पाशित स्टेशन पर अन्तर्पाशन विफल हो जाये या खराब हो जाये तो संबंधित सिगनलों को खराब समझा जायेगा।

स.नि.3.68(5) जहाँ शंट सिगनल की व्यवस्था हो वहाँ शंटिंग संचालन के लिए उसका प्रयोग किया जायेगा, बशर्ते कि वह खराब हालत में न हो। लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि शंट सिगनल से गुजरने से पहले वह "ऑफ" कर दिया जाता है सिवाय उस स्थिति में जब उसे सूचित किया कर दिया है कि शंट सिगनल खराब है। ऐसी स्थिति में वह शंटिंग कार्य के इंचार्ज कर्मचारी द्वारा दिखाये गये हैंड सिगनल के अनुसार कार्य करेगा।

शंटिंग कार्य का इंचार्ज कर्मचारी यह सुनिश्चित करेगा कि सभी संबंधित कॉटे ठीक प्रकार से सेट किये गये हैं और सम्मुख कॉटों को लॉक कर दिया गया है व उनमें झिरी नहीं है और सम्मुख कॉटें तालों से, जहाँ उनकी व्यवस्था है, कॉटे पाशित कर दिये गये हैं।

स.नि.3.68(6) सिगनल अनुरक्षण कर्मचारियों को खराब सिगनल की सूचना देना—

(क) किसी सिगनल के खराब होने की सूचना मिलने पर ड्यूटी का स्टेशन मास्टर ऐसी खराबियों की रिपोर्ट लिखित रूप में पूरे विवरण सहित तार द्वारा अथवा कन्ट्रोल/स्थानीय फोन पर, यदि कोई उपलब्ध हो, संबंधित सिगनल अनुरक्षक/अनुरक्षकों को देगा और उसकी प्रतिलिपि सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) को भेजेगा। सिगनल/सिगनलों के खराब होने की रिपोर्ट की एक प्रति परिवहन निरीक्षक और कन्ट्रोल (कन्ट्रोल्ड सेक्शन पर) को भी भेजी जायेगी।

स्टेशन मास्टर सिगनल के खराब होने के संबंध में सिगनल विफलता रजिस्टर में तुरन्त इंट्राज करेगा।

(ख) सिगनल अनुरक्षक वहाँ पहुँचकर स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा, खराब गियर की जाँच करेगा और यदि आवश्यक हो तो डिसकनेक्शन मीमो जारी करेगा और खराबी को ठीक करेगा। वह सिगनल विफलता रजिस्टर में सिगनल की विफलता के संबंध में किये गये इंट्राज को प्रमाणित करेगा और उसे कोई संदेह हो तो वह स्टेशन मास्टर को कह सकता है कि खराबी को प्रदर्शित करके दिखाये। यदि स्टेशन मास्टर

खराबी को प्रदर्शित करके दिखाने में असमर्थ हों तो सिगनल विफलता रजिस्टर में "दिखाने में असमर्थ" टिप्पणी दर्ज की जायेगी और उस पर दोनों संयुक्त रूप से हस्ताक्षर करेंगे।

(ग) यदि खराबी ठीक कर दी गयी है और खराबी को ठीक करने वाला व्यक्ति द्वारा प्रमाणित कर दिया जाता है, स्टेशन मास्टर को अपने आप को संतुष्ट होना चाहिये, यदि आवश्यक हो, तो खराबी ठीक करने वाले व्यक्ति द्वारा प्रदर्शित किया जायेगा।

उसके पश्चात स्टेशन मास्टर व खराबी ठीक करने वाले व्यक्ति द्वारा संयुक्त सुधार संदेश सभी संबंधित को जारी किया जायेगा और सिगनल विफलता रजिस्टर में इसका इंड्राज किया जायेगा।

स.नि.3.68(7) जहाँ रंगीन बत्ती सिगनल लगे हैं वहाँ सिगनल बत्तियों की विफलता—

(क) जिन स्टेशनों पर रंगीन बत्ती सिगनल लगे हैं और जहाँ बिजली विफलता (इसमें स्टैंड बाई व्यवस्था की विफलता शामिल है) के कारण सिगनल की बत्तियाँ जलती नहीं रखी जा सकती हों वहाँ स्टेशन मास्टर दोनों ओर के स्टेशन और सेक्शन नियंत्रक को तत्काल सूचित करेगा, जो संबंधित वरि. मण्डल विद्युत इंजीनियर/मण्डल विद्युत इंजीनियर तथा वरि मण्डल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर/मण्डल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर को सूचित करेगा।

(ख) ऐसे स्टेशन को गाड़ी भेजने से पहले, पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर लोको पायलट को टी/409 (सतर्कता आदेश) जारी करेगा। जिसमें उसे यह सूचित किया जायेगा कि सिगनलों पर कोई बत्ती नहीं है, अतः वह चौकसी रखे और उस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के खंभे के नीचे रुके जहाँ सिगनलों की बत्तियाँ बुझी हुई हैं।

(ग) जिस स्टेशन पर विफलता हुई है वहाँ के स्टेशन मास्टर द्वारा प्रथम रोक सिगनल तथा प्रस्थान सिगनल के नीचे लोको पायलट को टी/369(3बी) जारी किया जायेगा।

ऐसे मामले में, पिछले स्टेशन तथा पिछले नामांकित स्टेशन द्वारा टी/369(1) जारी करने के संबंध में सामान्य नियम 3.69(1) में की गयी व्यवस्था लागू नहीं होगी।

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

(1) उन स्टेशनों को छोड़कर जहाँ खराब होने वाले सिगनल पर पोस्ट टेलीफोन या बुलावा सिगनल (कालिंग-ऑन) लगे हुए हैं, बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (रूटिंग) सिगनल के खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन तथा पिछले नामांकित स्टेशन को सूचना देगा, जिससे की आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को खराब सिगनलों के बारे में चेतावनी दी जा सके और खराब सिगनल के नीचे 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल मिलने पर उन्हें उस सिगनल को पास करने के लिए लिखित प्राधिकार दिया जा सके।

(2) खराब हुए सिगनल की सूचना मिलने पर उपनियम (1) में उल्लेखित पीछे का स्टेशन मास्टर, तुरन्त उसकी प्राप्ति की स्वीकृति देगा और जिस स्टेशन पर सिगनल खराब हुआ है इसके स्टेशन मास्टर को उस गाड़ी का नम्बर बतायेगा, जिसे सर्वप्रथम खराब सिगनल की अधिसूचना दी जायेगी, और बाद में उस सिगनल के ठीक हो जाने की सूचना मिलने पर, ऐसी अधिसूचित अन्तिम गाड़ी का नम्बर बतायेगा।

(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 गयी हैं। तब वह लोको पायलट को नीचे बतायी गयी किसी रीति से, 'ऑन' स्थिति में खराब हुए सिगनल को पास करने का प्राधिकार देगा।

(क) यदि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर दे दी गयी है— आती हुई गाड़ी को खराब

सिगनल के नीचे से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल देने के लिए, नियम 3.68 के उपनियम (1) (ख) के अधीन स्टेशन मास्टर 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 की खराब हुए सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्त पूरी नहीं हो जाती, अथवा

(ख) यदि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर नहीं दी गयी है:- खराब सिगनल के नीचे सक्षम रेल सेवक से लोको पायलट को 'ऑन' स्थिति में खराब हुआ सिगनल पास करने का एक लिखित प्राधिकार दिलायेगा, या

(ग) जहाँ बुलावा सिगनल (कॉलिंग-ऑन) लगा है वहाँ उसे 'ऑफ' करायेगा, या

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

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

स.नि.3.69(1) सामान्य नियम 3.69(1) के प्रयोजन के लिए नामांकित स्टेशन इस प्रकार होंगे-

- (i) डाक, एक्सप्रेस और पैसेंजर गाड़ियों के मामले में पिछला रुकने वाला स्टेशन।
- (ii) अन्य सभी गाड़ियों/अकेला इंजन के लिए संचालन समय सारणी में दी गयी उल्लिखित पिछला नोटिस स्टेशन (सतर्कता आदेश जारी करने के प्रयोजन के लिए)।
- (iii) यदि उपर्युक्त उक्त पैरा (i) व (ii) में दी गयी कार्य-विधि न अपनायी जा सके तो वे स्टेशन जहाँ से गाड़ी प्रारम्भ होती है।

स.नि.3.69(2) अन्तर संबंध सिगनल- जब किसी लोको पायलट को जिसे पिछले स्टेशन पर फार्म टी/369(1) जारी न किया गया हो, पहले रोक सिगनल पर, जो अन्तर सम्बद्ध सिगनलों के क्रम का पहला सिगनल है, रोक लिया जाये तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को लेने और भेजने की शर्तों के संबंध में अपनी तसल्ली कर लेने और यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि गाड़ी के मार्ग में यदि कोई कॉटे हैं तो उन्हें सेट कर दिया गया है और सम्मुख कॉटों को ताला बन्द कर दिया गया है केवल एक फार्म "खराब सिगनल को पार करने का प्राधिकार" जारी करेगा। जिसमें लोको पायलट को न केवल पहला रोक सिगनल ही चाहे वह किसी भी स्थिति में हो, बल्कि बाद के सिगनलों को भी "ऑन" स्थिति में पार करने का अधिकार होगा। परन्तु बाद के ऐसे सिगनलों को जो काम कर रहे हों को "ऑफ" कर देना चाहिये ताकि अन्तर्पाशन का लाभ उठाया जा सके।

स.नि.3.69(3) निकट या पथ(राउटिंग) सिगनल को खराब होने पर गाड़ी लेना-

(क) स्टेशन मास्टर एक रेल कर्मचारी को हैंड सिगनल सहित खराब निकट या पथ(राउटिंग) सिगनल और बाहरी सिगनल, यदि कोई हो, के नीचे तैनात करेगा। बाहरी सिगनल पर इस प्रकार तैनात किया गया रेल कर्मचारी निकट या पथ(राउटिंग) सिगनल पर हैंड सिगनल से दिये गये सिगनल को दोहरायेगा। लोको पायलट फार्म टी/369(1) के प्राधिकार पर, जो सामान्य नियम 3.69 के अनुसार जारी किया जायेगा, 15 कि.मी.प्र.घं. की रफ्तार से बाहरी या निकट/पथ(राउटिंग) सिगनलों को पार करेगा।

(ख) पथ(राउटिंग) सिगनल खराब होने की स्थिति में निकट सिगनल या आगे के किसी अंतर संबंधित (इंटर-रिलेटेड) पहुँच सिगनल को भी खराब समझा जायेगा।

स.नि.3.69(4) सामान्य नियम 3.69(1) के अनुसार जिन स्टेशनों पर सिगनल पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था है वहाँ ड्यूटी का स्टेशन मास्टर अपना प्राइवेट नम्बर देते हुए जिस/जिन सिगनल/सिगनलों को लोको पायलट

द्वारा "ऑन" स्थिति में पार किया जाना है उसका/उनका स्पष्ट रूप से उल्लेख करते हुए लोको पायलट को खराब सिगनल "ऑन" स्थिति में पार करने के लिए प्रधिकृत करेगा। लोको पायलट अपनी डायरी में प्राइवेट नम्बर तथा सिगनल/सिगनलों का विवरण और उन्हें पार करने का समय दर्ज करेगा। स्टेशन मास्टर भी एक विशेष रजिस्टर में इसी प्रकार के इंट्राज करेगा।

स.नि.3.69(5)(क)(i) फार्म टी/369(3बी) (खराब सिगनल पार करने का प्राधिकार) नीले फॉन्ट में मुद्रित किया जाता है और इन्हें पुस्तक के रूप में जिल्द बंद किया जाता है ताकि कार्बन की छाप ली जा सके।

- (ii) उन सिगनल अथवा सिगनलों के नाम जो "ऑन" या खराब स्थिति में पार किये जाने हैं, हाथ से मोटे अक्षरों में फार्म पर लिखे जायेंगे।
- (iii) फार्म पर स्टेशन का नाम हमेशा पूरा और मोटे अक्षरों में लिखा जायेगा और स्टेशन की मोहर लगायी जायेगी।
- (iv) फार्म पर ड्यूटी का स्टेशन मास्टर पूरे हस्ताक्षर करेगा, छोटे हस्ताक्षर की अनुमति नहीं है।
- (v) आगमन तथा प्रस्थान सिगनलों के लिए एक ही फार्म प्रयोग में नहीं लाया जायेगा। आगमन सिगनलों के समूह के एक या अधिक खराब सिगनलों के लिए एक ही फार्म प्रयोग में लाया जायेगा और इसी प्रकार प्रस्थान सिगनलों के समूह के एक या अधिक सिगनलों के लिए भी एक ही फार्म प्रयोग में लाया जा सकता है।
- (vi) यदि खराब सिगनल ब्रेकेट खम्भे पर लगे सिगनलों में से एक हो तो फार्म टी/369(3बी) पर विशेष रूप से यह दर्ज किया जायेगा कि खराब सिगनल किस मार्ग को नियंत्रित करता है।
- (vii) मूल प्रति लोको पायलट के लिए होगी और लोको पायलट को दी जायेगी जो इसकी प्राप्ति के संबंध में कार्बन प्रति पर हस्ताक्षर करेगा और फार्म में इस उद्देश्य के लिए निर्धारित स्थान पर प्राप्ति का समय भी दर्ज करेगा। कार्बन प्रति लोको पायलट को नहीं दी जायेगी बल्कि वह स्टेशन रिकार्ड के रूप में रखी जायेगी।
- (viii) जब गाड़ी आगे से एक से अधिक इंजन जोड़कर चलाई जा रही हो तो इससे पहले की फार्म टी/369(3बी) प्राप्त करने तथा उसकी पावती देने के लिए मुख्य(लीडिंग) इंजन के लोको पायलट को दिया जाये, अतिरिक्त इंजन का लोको पायलट भी इस फार्म पर हस्ताक्षर करेगा।
- (ix) फार्म टी/369(3बी) तैयार करते समय फार्म में किसी प्रकार की कट छोट नहीं की जायेगी, किसी शब्द को मिटाया नहीं जायेगा या लिखावट के ऊपर नहीं लिखा जायेगा। यदि फार्म टी/369(3बी) में लिखते समय कोई गलती हो जाये तो फार्म को रद्द कर दिया जायेगा और फार्म के आर-पार रद्द लिखा जायेगा और नया फार्म तैयार किया जायेगा।
- (ख)(i) खराब रोक सिगनल के संबंध में फार्म टी/369(3बी) प्राप्त करने वाला लोको पायलट सामान्य नियम 3.68(ख) के अनुसार नियुक्त किये गये रेल कर्मचारी द्वारा दिखाये गये हैंड सिगनलों पर संबंधित सिगनलों को प्रतिबंधित रफ्तार पर जो 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी, पार करेगा और फार्म टी/369(3बी) की टिप्पणी में दिये गये निर्देशों का पालन करेगा। वह पूरी सावधानी बरतेगा और किसी भी रुकावट से पहले जिसमें स्टेशन सीमाओं के अन्तर्गत स्थित समपार फाटक भी शामिल हैं, रुकने के लिए तैयार रहेगा।
- (ii) लोको पायलट ने जो भी फार्म टी/369(3बी) प्राप्त किये हों उन सब को वह अपने संयुक्त गाड़ी जर्नल सहित यात्रा के अन्त में वरि. सेक्शन इंजीनियर(लोको) को सौंप देगा।

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

- (1) यदि प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल खराब हो जाता है तो स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार देकर लोको पायलट को खराब हुआ सिगनल पास करने की अनुमति दे सकता है, यह प्राधिकार लोको पायलट को उस स्टेशन पर दिया जायेगा, जहाँ खराब हुआ सिगनल स्थित है और 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-ऑन) सिगनल की व्यवस्था है तो खराब हुए सिगनल पर गाड़ी खड़ी हो जाने के बाद बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल को 'ऑफ' करेगा।

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

स.नि.3.70(क) लिखित प्राधिकार फार्म टी/3.69(3बी) पर होगा।

- (ख) खराब प्रस्थान सिगनल के नीचे जो रेल कर्मचारी हैंड सिगनल दे रहा हो वह भी स्वयं इस बात की तसल्ली करेगा कि गाड़ी के प्रेषण के लिए मार्ग सही सेट किया गया है और साफ है तथा उस पर कोई रुकावट नहीं है।
- (ग) अन्तिम रोक सिगनल के लिए टी/3.69(3बी) जारी करने से पहले ड्यूटी का स्टेशन मास्टर यह अवश्य सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के प्रस्थान के लिए अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है। फार्म टी/3.69(3बी) पर इस आशय का पृष्ठांकन किया जायेगा कि "लाइन क्लीयर" प्राप्त कर लिया गया है और उस पर अगले ब्लॉक स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नम्बर भी अंकित किया जायेगा। यदि "लाइन क्लीयर" स्विचमेन या केबिन के सहायक स्टेशन मास्टर से प्राप्त किया जाता है तो इसकी पुष्टि स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर की अदला बदली करके की जायेगी।

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 जायेगी और गाड़ी को पहले खड़ा करके सिगनल को पास करने के लिए हैंड सिगनल दिया जायेगा। सिगनल के खराब होने की सूचना गाड़ियों के लोको पायलटों को पिछले स्टेशन पर उस सिगनल पर रुकने के लिए चेतावनी के रूप में दी जायेगी।
- (ख) यदि रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा हुआ चेतावनी (वार्नर) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'ऑन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता

है तो उसके ऊपर के रोक (स्टॉप) सिगनल को भी खराब माना जायेगा और रात्रि के समय चेतावनी (वार्नर) सिगनल की बत्ती बुझा दी जायेगी।

- (2) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट का चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'ऑन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को भी 'ऑन' रखा जायेगा और उसे खराब माना जायेगा तथा नियम 3.75 के अनुसार कार्यवाही 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 जायेगा जब तक की खराब रोक (स्टॉप) सिगनल ठीक नहीं हो जाता।

स.नि.3.72. बहुसंकेती सिगनलों से युक्त स्टेशनों पर खराब निकट सिगनल— जिस स्टेशन पर हस्त चालित बहुसंकेती सिगनलों की व्यवस्था है वहाँ निकट सिगनल खराब हो जाने या उसके ठीक प्रकार से काम न करने की स्थिति में सम्बद्ध दूर सिगनल को तब तक "ऑन" रखा जायेगा जब तक कि निकट सिगनल ठीक नहीं कर दिया जाता।

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

- (1) यदि लोको पायलट देखता है कि फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' है तो वह निर्धारित कोड में सीटी देकर सिगनल के पहले ही अपनी गाड़ी रोक लेगा,
- (2) (क) यदि फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल पर 'जी' चिन्ह (मार्कर) लगा हुआ है तो लोको पायलट सिगनल पर दिन के समय 1 मिनट और रात्रि के समय 2 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 क्रसिंग) तक ले जायेगा, और
 - (ख) यदि फाटक वाला उपलब्ध है और वह हैंड सिगनल दिखा रहा है तो वह फाटक को सावधानीपूर्वक पार करते हुए आगे बढ़ेगा, या
 - (ग) यदि फाटकवाला 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 फाटकवाला है तो, वह हैंड सिगनल दिखायेगा और यदि नहीं है तो गाड़ी का इंजन चालक दल का कोई सदस्य यह निश्चित कर लेने के पश्चात् कि सड़क यातायात के लिए फाटक बन्द हो गया है, हैंड सिगनल दिखायेगा।
- (3) यदि लोको पायलट सिगनल पर रुकने के बाद वहां 'जी' चिन्ह (मार्कर) नहीं पाता है तो वह विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यविधि के अनुसार ही आगे बढ़ेगा।

स.नि.3.73. गैर स्वचालित सिगनल व्यवस्था में, जहाँ स्थानीय स्थल की परिस्थितियों के अनुसार आवश्यक हो, एक सुस्पष्ट गेट सिगनल की व्यवस्था की जायेगी जिसमें पीले रंग का वर्गाकार मार्कर प्लेट होगा और रेल एवं रोड़ पुल में गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने के लिए उस पर "जी" अक्षर खुदा रहेगा। जब लोको पायलट

ऐसा सिगनल "ऑन" स्थिति में पाता है तो वह एक लम्बी सीटी बजायेगा और सिगनल के पहले अपनी गाड़ी को खड़ा कर देगा। दिन में एक मिनट तथा रात में दो मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद यदि सिगनल "ऑफ" स्थिति में नहीं किया जाता है तो वह अपने फायरमैन/डीजल सहायक द्वारा दिये गये हैंड सिगनल पर अपनी गाड़ी को सावधानीपूर्वक आगे ले जायेगा और रेल एवं रोड़ पुल/समपार फाटक के पहले रुक जायेगा।

लोको पायलट रेल एवं रोड़ पुल से तब तक नहीं गुजरेगा जब तक कि गेटमेन द्वारा पायलट नहीं किया जाता या गेटमेन द्वारा गाड़ी के आगे चलकर हैंड सिगनल द्वारा आगे नहीं ले जाया जाता। गेटमेन की अनुपस्थिति में इंजनकर्मी दल का एक कर्मचारी उनके दोनों सिरों पर सड़क यातायात के लिए फाटकों को बन्द कर देगा और उसी प्रकार पुल से होकर गाड़ी को हैंड सिगनल देकर पास करेगा।

यदि फाटक सिगनल और फाटक के बीच पुल हो तो लोको पायलट को गेटमेन द्वारा या जब गेटमेन अनुपस्थित हो तो इंजनकर्मी दल में से एक कर्मचारी द्वारा समपार फाटक के पार हैंड सिगनल देकर ले जाया जायेगा। इस प्रकार का सिगनल देने वाला व्यक्ति यह सुनिश्चित करेगा कि समपार क्लीयर है और सड़क यातायात के लिए फाटक बंद कर दिये गये हैं।

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

- (1) (क) यदि किसी स्थान पर, जहाँ साधारणतया स्थावर सिगनल रहता है, कोई स्थावर सिगनल नहीं है, अथवा
 - (ख) यदि किसी सिगनल की बत्ती नहीं जल रही है, जब उसे जलना चाहिये, 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 दर्शित 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 बाबत 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 कार्यवाही के लिए करेगा।
- (2) जिन स्टेशनों पर 'पी' चिन्ह (मार्कर) वाले रंगीन बत्ती सिगनल लगे हैं, वहाँ यदि सिगनल में कोई प्रकाश नहीं है या अपूर्ण संकेत मिलता है तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को खड़ी कर देगा। किन्तु यदि उसका इस 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 इस सिगनल के संकेत से मार्गदर्शन प्राप्त करेगा।

स.नि.3.74.(क) जब कोई लोको पायलट किसी ऐसे सिगनल के सामने पहुँचे जो टिमटिमा/जल बुझ रहा हो तो वहाँ इसे वह अधिकतम प्रतिबन्धित संकेत समझे और अपनी गाड़ी को इससे पहले ही रोक दे। यदि सिगनल का संकेत स्थिर हो जाये और 60 सैकण्ड तक स्थिर रहे तो लोको पायलट को ऐसे स्थिर संकेत के अनुरूप कार्य

करना चाहिये। परन्तु यदि सिगनल का टिमटिमाना/जलना बुझना जारी रहता है और वह 60 सेकण्ड तक उसका संकेत स्थिर नहीं होता है तो वह सिगनल खराब समझेगा और तदनु रूप आगे कार्यवाही करेगा।

(ख) जब कोई लोको पायलट ऐसे सिगनलों के सामने पहुँचे जो एक साथ एक से अधिक संकेत दे रहा है तो वह निम्नलिखित कार्यवाही करेगा—

(i) हस्तचालित रोक सिगनल के मामले में वह सिगनल खराब समझते हुए सामान्य नियम और सहायक नियम 3.69, 3.80 व 3.81 का पालन करेगा।

(ii) स्वचालित सिगनल के मामले में वह अधिकतम प्रतिबंधित संकेत का पालन करेगा।

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

- (1) यदि लोको पायलट को कोई मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल के पहले रोक लेगा और यदि सिगनल के खम्भे पर टेलीफोन लगा हुआ है तो उसके पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ संपर्क स्थापित करेगा।
- (2) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल खराब है तो स्टेशन मास्टर, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में, लोको पायलट को उस सिगनल को पास करने के लिए प्राधिकृत करेगा।
- (3) यदि टेलीफोन नहीं लगा है या खराब है तो 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 सतर्कतापूर्वक 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 (स्टॉप) सिगनल का प्रचालन करने वाला ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, सिगनल खराब होने ही सूचना पाने पर गाड़ी को भेजने से पहले, मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट से अगले ब्लॉक स्टेशन तक के पूरे सेक्शन को एक ब्लॉक सेक्शन मानेगा और लोको पायलट को, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति के अनुसार, खराब हुए मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में, सिगनल पर बिना रुके, पास करने के लिए लिखित प्राधिकार देगा।

स.नि.3.75.(1) 'ऑन' स्थिति में, मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को पार करना—

(i) जब लोको पायलट कोई मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल 'ऑन' स्थिति में पाता है तो वह सिगनल से पहले अपनी गाड़ी को खड़ा कर देगा और लगातार लम्बी सीटी बजाकर ट्रेन मैनेजर को इस बात से अवगत करायेगा और पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से उस अभिप्राय के लिए सिगनल खम्भे पर लगे टेलीफोन पर सम्पर्क स्थापित करेगा।

(ii) लोको पायलट द्वारा टेलीफोन पर सम्पर्क स्थापित किये जाने के बाद यदि स्टेशन मास्टर पाता है कि सिगनल खराब है तो वह अगले स्टेशन से गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त कर लेने के बाद लोको पायलट को मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए और ब्लॉक खंड में आगे प्रवेश करने के लिए अनुमति देगा। वह लोको पायलट को उस प्राइवेट नम्बर को बतायेगा जिसके अन्तर्गत अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त किया था।

(iii) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल खम्भे/खम्भों पर लगा टेलीफोन खराब है और लोको पायलट पिछले स्टेशन से सम्पर्क स्थापित नहीं कर पा रहा है तो लोको पायलट सिगनल पर 5 मिनट तक प्रतीक्षा करेगा और यदि इस अवधि के भीतर सिगनल 'ऑफ' स्थिति में नहीं हो जाता तो वह, एक लम्बी सीटी, यदि आवश्यक हो तो दुबारा, बजाकर इस बात से ट्रेन मैनेजर को अवगत कराने के बाद और उसके साथ "सब ठीक है" सिगनल का आदान प्रदान करने के बाद मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करेगा और अगले ब्लॉक सेक्शन में सावधानीपूर्वक बढ़ेगा जब मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को इस प्रकार से पार किया जाता है और यदि दृश्यता ठीक है तो गाड़ी की रफ्तार 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी जहाँ, किसी

कारण वश आगे की लाइन साफ-साफ दिखाई नहीं पड़ती हो, तो लोको पायलट बहुत धीमी रफ़्तार से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी स्थिति में 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी। मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल से अगले ब्लॉक स्टेशन से पहले रोक सिगनल तक लोको पायलट बहुत सतर्क और सावधान रहेगा और रुकावट देखने के लिए चौकस रहेगा ताकि वह किसी भी सम्भावित बाधा से पहले हमेशा रुकने की स्थिति में रह सके। आगे ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने पर लोको पायलट सिगनल/टेलीफोन जैसी भी स्थिति हो, की खराबी को स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(iv) जब लोको पायलट “ऑन” स्थिति में आई.बी.एस. सिगनल को पार करेगा, वह सामान्य नियम 3.75(3) के बताये अनुसार सावधानी से आगे बढ़ेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ना तब तक जारी रखेगा जब तक कि वह अगले स्टॉप सिगनल के पास तक नहीं पहुँच जाता और यदि वह सिगनल भी “ऑफ” स्थिति में पाता है तो भी लोको पायलट किसी संभावित रुकावट की लगातार निगरानी रखेगा और वहाँ पहुँचने के पश्चात् इसके संकेतों के आधार पर कार्य करेगा।

(v) किन्तु यदि मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल से ठीक पहले के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को ज्ञात है कि इस प्रकार का सिगनल खराब है तो वह गाड़ी भेजने से पहले, मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल तथा आगे के ब्लॉक स्टेशन के बीच के ब्लॉक सेक्शन के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा और लोको पायलट को सिगनल पर बिना रुके “ऑन” स्थिति में मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को पार करके आगे जाने का लिखित प्राधिकार देगा। ऐसे प्राधिकार पत्र पर पृष्ठांकन कर दिया जायेगा कि अगले स्टेशन तक के ब्लॉक सेक्शन के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है और अगले ब्लॉक सेक्शन के स्टेशन मास्टर से प्राप्त किये गये प्राइवेट नम्बर का भी उल्लेख किया गया है।

नोट:— उन खण्डों पर जहाँ ढाल और अन्य स्थानीय परिस्थितियों के कारण, लोको पायलट अपने इंजन को छोड़ नहीं सकता हो, ऐसी सम्भावनाओं का सामना करने के लिए विशेष नियम निर्धारित किये जा सकते हैं।

स.नि.3.75.(2) (क) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर के स्टेशनों पर लगे ब्लॉक यंत्र या मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के पीछे के स्टेशन का अन्तिम रोक सिगनल या अन्तिम रोक सिगनल के आगे की ट्रेक सर्किटिंग या एक्सल काउन्टर विफल हो जाये तो मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को खराब माना जायेगा और सहायक नियम 3.75(1)(v) में निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण किया जायेगा।

(ख) एक्सल काउन्टर और मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल की विफलता की स्थिति में अपनायी जाने वाली कार्यविधि का ब्यौरा संबंधित स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमों में शामिल किया जायेगा।

स.नि.3.75.(3) मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल का संचालन करने वाले ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर उस समय तक तीसरी गाड़ी को नहीं भेजेगा जब तक अगले ब्लॉक स्टेशन से पहली गाड़ी के पूर्ण आगमन की सूचना प्राप्त नहीं हो जाती।

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 कांटे इत्यादि:—

(1) यदि कांटे, कैंची (क्रॉसिंग) या गार्ड रेल खराब या नुकसान ग्रस्त हो जाती है तो जिस रेल सेवक के प्रभार (चार्ज) में कांटों 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 कांटे आदि खराब या नुकसानग्रस्त हैं, निम्नलिखित कार्यवाही करेगा—
- (क) इनके अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक से उसकी खराबी दूर करवाने की तुरन्त व्यवस्था करेगा,
- (ख) गाड़ियों के निरापद संचालन की व्यवस्था करेगा, तथा
- (ग) खराबी ठीक होने तक संबंधित सिगनल या सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में रखेगा।

स.नि.3.77.(1) जब कभी काँटे, क्रॉसिंग या गार्ड रेल क्षतिग्रस्त हो जाये तो स्टेशन मास्टर सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) को और अन्तर्पार्शित काँटों के मामले में सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) को भी शीघ्र सूचित करने की व्यवस्था करेगा।

स.नि.3.77.(2) यदि काँटे क्षतिग्रस्त हो जाते हैं तो स्टेशन मास्टर जाँच और विनिश्चय करेगा कि क्या गाड़ियों को ऐसे काँटों पर प्रतिबन्धित गति से, जो 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी, गुजारना सुरक्षित है। तदनुसार लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा।

स.नि.3.77.(3) जब गाड़ी काँटों को चीरकर (बर्स्ट) निकल जाये तो गाड़ी को वापस (बैक) नहीं किया जायेगा।

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

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

स.नि.3.78.(1) योग्यता प्राप्त रेल कर्मचारी — सामान्य नियम 3.78 (6) के उद्देश्य के लिए, 'अर्हक रेल सेवक' उत्तीर्ण गाड़ी लोको पायलट या सक्षम लोको निरीक्षक या सक्षम रेल कर्मचारी होगा।

स.नि.3.78(2)(अ) लोको पायलट, सहायक लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के लिए मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) —

- (क) प्रत्येक लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर को उसकी ड्यूटी के लिए निर्धारित किये गये सेक्शन के मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) के लिए 3 फेरे/ट्रिप (अप एवं डाउन दिशा अलग-अलग) दिये जाने चाहिये जिसमें से एक फेरा/ट्रिप रात्रि में अवश्य हो। घाट सेक्शन एवं स्वचलित क्षेत्रों में दोनों दिशाओं में मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) के लिए न्यूनतम 6 फेरे दिये जायेंगे। यदि किसी सेक्शन में एक से अधिक लाइन उपलब्ध हो तो प्रत्येक लाइन में कम से कम एक फेरा/ट्रिप मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) दी जायेगी।

(ख) (i) लोको पायलट (गुड्स) के पद पर पदोन्नति होने पर, यदि उसे उन्हीं मार्गों पर काम करने के लिए पदस्थ किया जाता है, जहां वह सहायक लोको पायलट/शंटर के रूप में काम कर रहा था, तो मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) नहीं दी जायेगी बशर्ते कि निर्धारित 03 माह की अवधि समाप्त नहीं हुई है। यदि उसने 03 महीने से अधिक की अवधि के लिए उस सेक्शन पर काम नहीं किया है, तो उसे स.नि. 3.78 (2) (अ) (ग) के अनुसार मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) ट्रिप दी जायेगी।

(ii) लोको पायलट (गुड्स) के रूप में ऑफिशियेट करने की स्थिति में लोको पायलट को स.नि. 3.78 (2) (अ) (क) के अनुसार मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) ट्रिप दी जायेगी।

(ग) यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर ने किसी सेक्शन पर 3 माह से अधिक समय के लिए परिचालन कार्य न किया हो तो उसे नीचे बताये गये अनुसूची के अनुसार मार्ग की जानकारी हेतु फेरे/ट्रिप दिये जाने चाहिये:-

अनुपस्थिति की अवधि	ट्रिपों की संख्या	घाट सेक्शन एवं स्वचालित क्षेत्रों में ट्रिपों की संख्या
1) 3 से 6 माह	एक ट्रिप	तीन ट्रिप
2) 6 माह से 2 वर्ष	दो ट्रिप	तीन ट्रिप
3) 2 वर्ष से अधिक	तीन ट्रिप	छह ट्रिप

(घ) यदि आवश्यक हो तो कोई अतिरिक्त फेरा/फेरे मंडल के नियंत्रक शाखा अधिकारियों के अनुमोदन से दिए जाने चाहिए।

(ङ) उपरोक्त निर्धारित फेरे/ट्रिप का मापदण्ड समस्त संचालन प्रणालियों पर लागू होगा।

(च) चालक दल बुकिंग स्थल पर एक रजिस्टर रखा जाना चाहिए। लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर को 15 दिन पहले रजिस्टर में रिकार्ड करना चाहिए कि उसकी उस सेक्शन विशेष की मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) समाप्त हो रही है। साथ ही बेस डिपो को लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर द्वारा विभिन्न सेक्शनों पर निष्पादित अंतिम फेरे/ट्रिप की तिथि का रिकार्ड रखना चाहिए तथा माह की प्रत्येक प्रथम तारीख को इसे अद्यतन करना चाहिए। इन रिकार्डों के आधार पर, डिपो प्रभारी द्वारा लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर को उस सेक्शन पर मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) के लिए बुक किया जाना चाहिए जहाँ यह अपेक्षित है।

(छ) मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) का रिकार्ड क्रू मैनेजमेंट सिस्टम में भी रखा जाये।

(ज) घाट सेक्शन और स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के लिए मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) नियम संबंधित घाट सेक्शन/स्वचालित ब्लॉक प्रणाली में आने वाले स्टेशन/सेक्शन के भाग के लिए लागू होंगे।

(झ) जब एक लोको पायलट सामान्य नियम 3.78(6) के तहत प्रावधानित एक अर्हक रेल सेवक की सेवायें प्राप्त करता है अर्थात् एक उत्तीर्ण गाडी लोको पायलट या एक सक्षम लोको निरीक्षक या एक सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा पायलट किया जाता है, तो इस ट्रिप को स.नि. 3.78(2)(अ) के तहत निर्धारित मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) ट्रिप के हिस्से के रूप में गिना जायेगा। इसी प्रकार, जब ट्रेन मैनेजर को एक उत्तीर्ण ट्रेन मैनेजर या एक परिवहन निरीक्षक या एक सक्षम रेलवे कर्मचारी द्वारा पायलट किया जाता है, तो इस ट्रिप को स.नि. 3.78(2)(अ) के तहत निर्धारित मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) ट्रिप के हिस्से के रूप में गिना जायेगा।

स.नि.3.78(2)(ब) पूर्ण ब्लॉक पद्धति से स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक पद्धति में अपग्रेड किए गए खण्ड पर लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/ट्रेन मैनेजरों को, ऐसी स्थिति में जबकि, वह पूर्ववर्ती पूर्ण ब्लॉक पद्धति में उस खण्ड पर काम कर रहा था, मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) नहीं दी जाएगी। हालाँकि, नये सिगनलों की विनिर्दिष्ट स्थिति किलोमीटर-वार और अभिविन्यास-वार (बाएं हाथ तरफ या दाएं हाथ तरफ) के साथ 90 दिनों की अवधि के लिए सर्तकता आदेश जारी किया जाना चाहिए।

नोट: मार्ग प्रशिक्षण (रोड लर्निंग) लेने के बाद लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर, डिपो प्रभारी को लिखित में देंगे कि वे जिस सेक्शन में कार्य करेंगे, उसके जानकार हैं और यह पुष्टि करेंगे कि वे दोनों ओर के यातायात तथा रास्ते के सभी स्टेशन/यार्ड/साइडिंग से सुपरिचित हैं।

(पीईडी (संरक्षा), रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2017/सेफ्टी (डीएम)/7/25/Pt./4 दिनांक 03.07.18)

स.नि.3.78(3)(i) केवल माल यातायात के लिए समर्पित गुड्स सेक्शनों/साइडिंगों पर लोको पायलट/सहायक लोको पायलट के लिए मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग)(50 किलोमीटर दूरी तक के लिए)–

(क) प्रत्येक लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को सेक्शन में सिग्नल लोकेशन, न्यूट्रल सेक्शन, ग्रेडिएंट, समपार फाटक दिशानिर्देश, यदि कोई हों, के बारे में सेक्शनल सिग्नल चार्ट, ग्रेडिएंट चार्ट, सीबी/डीजे ओपन/क्लोज बोर्ड, लोकेशन स्केच, आदि के साथ ज्ञानित किया जाएगा तथा इनकी हार्ड कॉपी लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को दी जाएगी एवं प्रथम यात्रा ट्रिप (अप और डाउन दिशा अलग-अलग) पर मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) देने के लिए उन्हें मार्ग के पहले से जानकार ट्रेन लोको पायलट अथवा एक सक्षम लोको इंस्पेक्टर अथवा एक सक्षम रेल सेवक द्वारा मार्गदर्शित किया जायेगा। इस दौरान गाड़ी की गति, लागू गति प्रतिबंधों के अधीन अधिकतम अनुमेय गति अथवा साथ चलने वाले सक्षम रेल सेवक द्वारा निर्णित गति, दोनों में से जो भी कम हो, से अधिक नहीं होगी।

(ख) प्रथम यात्रा के पूरा होने के बाद, उक्त लोको पायलट/सहायक लोको पायलट का मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) के बारे में मार्ग के पहले से जानकार ट्रेन लोको पायलट अथवा एक सक्षम लोको इंस्पेक्टर अथवा एक सक्षम रेल सेवक द्वारा मूल्यांकन किया जाएगा। सक्षम रेलवे कर्मचारी द्वारा संतोषजनक रोड लर्निंग रिपोर्ट के आधार पर, लोको पायलट/सहायक लोको पायलट उक्त खंड पर बाद की दो यात्राओं में अधिकतम 30 किमी प्रति घंटे की गति से स्वतंत्र रूप से कार्य करेगा।

(ग) यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट ने किसी खण्ड पर तीन महीने से अधिक लेकिन छः महीने से कम समय तक कार्य नहीं किया है, तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को मार्ग के पहले से जानकार ट्रेन लोको पायलट अथवा एक सक्षम रेल सेवक द्वारा सेक्शन के सिग्नल लोकेशन चार्ट, ट्रेक्शन डायग्राम, ग्रेडिएंट चार्ट, समपार फाटक दिशानिर्देश, यदि कोई हों, के साथ ज्ञानित किया जाएगा, जो चालक दल को प्रथम यात्रा ट्रिप, अधिकतम 30 किमी प्रति घंटे की गति पर, स्वतंत्र रूप से कार्य करने के लिए सौंपे जाएंगे।

(ड) यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट ने किसी सेक्शन पर छः महीने या उससे अधिक समय तक कार्य नहीं किया है, तो उपरोक्त स.नि. 3.78(3)(i)(क) और (ख) में वर्णित निर्देशों का पालन किया जाएगा।

स.नि.3.78(3)(ii) केवल माल यातायात के लिए समर्पित गुड्स सेक्शनों/साइडिंगों के ट्रेन मैनेजरों के लिए मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) (50 किलोमीटर दूरी तक के लिए)–

(क) प्रत्येक ट्रेन मैनेजर को सेक्शन में सिग्नल लोकेशन, ग्रेडिएंट, समपार फाटक दिशानिर्देश, यदि कोई हों, इत्यादि के बारे में सेक्शनल सिग्नल चार्ट, ग्रेडिएंट चार्ट के साथ ज्ञानित किया जाएगा तथा इसकी हार्ड कॉपी ट्रेन मैनेजर को दी जाएगी एवं प्रथम यात्रा ट्रिप (अप और डाउन दिशा अलग-अलग) पर उसे मार्ग के पहले से जानकार गुड्स ट्रेन मैनेजर अथवा एक सक्षम रेल सेवक द्वारा मार्गदर्शित किया जायेगा।

(ख) पहली यात्रा के पूरा होने के बाद, ट्रेन मैनेजर का मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) के सम्बन्ध में मूल्यांकन उस खण्ड के पहले से जानकार गुड्स ट्रेन मैनेजर अथवा सक्षम रेल सेवक द्वारा किया जाएगा। रेलवे कर्मचारी द्वारा संतोषजनक मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) रिपोर्ट के आधार पर, ट्रेन मैनेजर बाद की दो यात्रा ट्रिपों में स्वतंत्र रूप से कार्य करेगा।

(ग) यदि ट्रेन मैनेजर ने तीन महीने से अधिक लेकिन छः महीने से कम समय के लिए एक खण्ड पर काम नहीं किया है, तो ट्रेन मैनेजर को उस खण्ड के पहले से जानकारी गुड्स ट्रेन मैनेजर अथवा एक सक्षम रेल सेवक द्वारा सेक्शन के सिग्नल लोकेशन चार्ट, ग्रेडिएंट चार्ट, समपार फाटक दिशानिर्देश, यदि कोई हों, के साथ ज्ञानित किया जाएगा जो कि उक्त ट्रेन मैनेजर को स्वतंत्र रूप से कार्य करने के लिए सौंप दिये जाएंगे।

(ड) यदि ट्रेन मैनेजर ने छः महीने अथवा उससे अधिक समय के लिए किसी खण्ड पर कार्य नहीं किया है, तो उपरोक्त स.नि. 3.78(3)(ii)(क) और (ख) में वर्णित निर्देशों का पालन किया जाएगा।

नोट: 50 किलोमीटर से अधिक दूरी के लिए मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) के लिए, स.नि.3.78(2)(अ) लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के लिए लागू होगा।

स.नि.3.78(4) जब सिग्नल दिखाई पड़ने में रुकावट हो तो लोको पायलट द्वारा बरती जाने वाली सावधानियाँ—घने कोहरे या तूफानी मौसम में जब सिग्नल दिखाई न पड़ता हो या सिग्नल दिखाई पड़ने में रुकावट हो तो लोको पायलट [सहायक नियम 4.50 का मद सं. (10)(ii)(क)] के अनुसार लगातार सीटी बजाता रहेगा और आवश्यकतानुसार गति पर नियंत्रण रखते हुए यथा संभव सावधानी बरतेगा ताकि गाड़ी पूरी तरह से नियंत्रण में रहे और लाइन पर किसी भी संभावित रुकावट से पहले रोक सके।

स.नि. 3.78(5) जब किसी भी कारणवश अन्य रेलों/मंडलों की मेल/एक्सप्रेस या अन्य सवारी गाड़ियों को मार्ग बदलकर वैकल्पिक मार्ग से इस रेल के किसी भी भाग के मार्ग पर भेजा जाता है तो ऐसी मार्ग परिवर्तित गाड़ियों के लिए इंजन क्रू बुकिंग करने के लिए निम्नलिखित सावधानियाँ एवं अनुशासन का पालन किया जाना चाहिये:—

(क) राजधानी, शताब्दी एवं ऐसी ही गाड़ियों को मेल एक्सप्रेस लोको पायलटों द्वारा ही परिचालित किया जाना चाहिये। यहाँ तक कि उन्हें इसके लिए उनके नियमित शेड्यूल लिंक से भी अलग किया जा सकता है।

(ख) मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों को नीचे दिए गए उपबंध (ग) के अनुरूप पैनल पर रखे मालगाड़ी लोको पायलटों द्वारा परिचालित किया जाएगा।

(ग) गुड्स लोको पायलटों की पर्याप्त संख्या वाला एक पैनल, जिसमें मेल, एक्सप्रेस यात्री गाड़ी लोको पायलटों की रिक्तियों की संख्या भी शामिल हो, गुड्स लोको पायलटों में से 'ए' ग्रेडधारी लोको पायलटों से बनाकर, सभी मण्डल नियंत्रण कार्यालयों, क्रू बुकिंग प्वाइंटों पर उपलब्ध होगा। ऐसे पैनल से लोको पायलटों को मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के परिचालन हेतु लगाया जाना चाहिये। इस पैनल को प्रत्येक कैलेण्डर वर्ष के प्रारम्भ से प्रत्येक तिमाही में अद्यतन किया जाना चाहिये।

(घ) जब उपर्युक्तानुसार पैनल पर गुड्स लोको पायलट उपलब्ध न हो तो लोको निरीक्षक या उसके स्थान पर कोई सक्षम रेल कर्मचारी लोको पायलट के साथ पायदान पर भेजना अनिवार्य है।

(ड) किसी विशेष प्रकार के लोकोमोटिव को चलाने के लिए उक्त निर्दिष्ट सक्षम क्रू उपलब्ध न होने के मामले में लोको को किसी दूसरे प्रकार के लोको से बदलना चाहिए जिसके लिए सक्षम क्रू उपलब्ध है।

3.79. बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिग्नल के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य:— जहाँ रोक (स्टॉप) सिग्नल के नीचे बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिग्नल लगा है, वहाँ हरेक गाड़ी के लोको पायलट का मार्गदर्शन सदैव उस रोक (स्टॉप) सिग्नल के संकेत द्वारा निर्देशित होगा। यदि वह रोक (स्टॉप) सिग्नल 'ऑन' है तो वह गाड़ी को रोक देगा। तत्पश्चात् यदि वह यह देखता है कि बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिग्नल 'ऑफ' कर दिया गया है तो वह गाड़ी को रोक देने के बाद सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ायेगा 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 या खराब होने पर तब तक पास नहीं करेगा, जब तक कि.—

(क) उसने पहले किसी स्टेशन पर लिखित रूप में सिगनल के खराब होने पर सूचना प्राप्त नहीं कर ली है और उसे सिगनल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल सेवक से आगे बढ़ो हैंड सिगनल नहीं मिल गया है, अथवा

(ख) गाड़ी रोकने के बाद, उसे या तो स्टेशन मास्टर से ऐसे सिगनल से आगे बढ़ने के लिए लिखित प्राधिकार नहीं मिल गया है या 'ऑफ' स्थिति में बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल द्वारा प्राधिकृत नहीं कर दिया गया है या विशेष अनुदेशों के अनुसार सिगनल पोस्ट पर लगे टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर से अधिकार प्राप्त नहीं हो गया है।

(2) गाड़ी का लोको पायलट बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (रूटिंग) सिगनल 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. खराब बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (रूटिंग) सिगनल के लिए टी/3.69(3बी) पाने वाला लोको पायलट उसे तभी पार करेगा जब उसे खराब सिगनल के नीचे सामान्य नियम 3.69(1) के अनुसार किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा हैंड सिगनल दिखाया जायेगा। यदि सिगनल के नीचे कोई "आगे बढ़ो" सिगनल नहीं दिखाया जाता है तो लोको पायलट तब तक प्रतीक्षा करेगा जब तक उसे सिगनल नहीं मिल जाता।

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

(1) गाड़ी का लोको पायलट अपने से संबंधित प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' या खराब होने पर तब तक पास नहीं करेगा, जब तक कि उसकी गाड़ी उस स्टेशन पर, जहाँ खराब सिगनल स्थित है, आकर रुक नहीं जाती और उसे पास करने के लिए निम्नलिखित रूप में प्राधिकृत नहीं कर दिया जाता,—

(क) स्टेशन मास्टर के लिखित अनुमति द्वारा, इसके अतिरिक्त, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल या कांटो का बचाव करने वाला अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर वह उसे तब तक पास नहीं करेगा जब तक कि उसे सिगनल पर तैनात किसी यथाविधि प्राधिकृत स्टेशन कर्मचारी से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल नहीं मिल जाता, या

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

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

स.नि.3.81.(1) कांटों का बचाव करने वाले प्रस्थान सिगनल या अग्रिम प्रस्थान सिगनल खराब होने के मामले में सिगनल पर हमेशा हैंड सिगनल दिखाये जायेंगे। यदि सिगनल के नीचे कोई "आगे बढ़ो" सिगनल नहीं दिखाया जाता है तो लोको पायलट तब तक प्रतीक्षा करेगा जब तक उसे सिगनल नहीं मिल जाता।

स.नि.3.81.(2) यदि कोई गाड़ी इंजन सहित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल के आगे खड़ी होती है और उसी स्थान से रवाना करना हो, तब स्टेशन मास्टर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'ऑफ' कर लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को गाड़ी के लिए 'ऑफ' किये गये सिगनलों को देखते हुए लिखित में गाड़ी को रवाना करने की सूचना देगा। यदि प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल मार्ग परिपथ (ट्रेक सर्किटेड सेक्शन) घिरी हुई होने से या अन्य किसी कारण से 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है तब स्टेशन मास्टर, लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को लिखित सूचना देकर रवाना करेगा। ऐसी सूचना देने से पहले स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के रवाना करने के लिए सब ठीक है।

3.82. परिचालित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पहले अनुमति:— लोको पायलट अपने इंजन को किसी परिचालित लाइन पर या उसके पार तब तक नहीं ले जायेगा जब तक कि उसे स्टेशन मास्टर की अनुमति नहीं मिल जाती और वह इस बाबत आवश्यक नहीं हो जाता कि सभी सही सिगनल दिखा दिये गये हैं।

स.नि.3.82.(1) परिचालित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने का प्राधिकार— परिचालित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने के लिए स्टेशन मास्टर की अनुमति उपयुक्त स्थावर सिगनल को "ऑफ" करके दी जाती है या शंटिंग संचालन के मामले में उपयुक्त शंटिंग सिगनल को "ऑफ" करके ट्रेन मैनेजर या शंटिंग का संचालन कर रहे स्टेशन कर्मचारी द्वारा हैंड सिगनल दिखाकर दी जायेगी।

स.नि.3.82.(2) एक यार्ड से दूसरे यार्ड में संचलन—एक यार्ड से दूसरे यार्ड में संचलन का नियंत्रण प्रवेश यार्ड का नियंत्रण कर रहे कर्मचारी द्वारा या तो स्थावर सिगनल को, यदि उसकी व्यवस्था हो "ऑफ" करके या हैंड सिगनल द्वारा किया जायेगा।

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

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

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

3.85. सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना.—

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

अध्याय-4

साधारणतया गाड़ियों का संचालन

क- गाड़ियों की समय पाबन्दी तथा उनका परिचालन

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

स.नि.4.01. ड्यूटी का खण्ड नियंत्रक (सेक्शन कंट्रोलर) अपने नियंत्रित खण्ड में स्थित स्टेशनों को 16.00 बजे समय संकेत संप्रेषित करेगा। यदि खण्ड नियंत्रक की ड्यूटी 16.00 बजे बदलती है तो ड्यूटी से जाने वाला खण्ड नियंत्रक संकेत प्रेषित करेगा। नियंत्रण रहित (नॉन-कंट्रोल्ड) खण्ड में नियंत्रक स्टेशन द्वारा समय संकेत प्रेषित किया जायेगा।

4.02. विज्ञापित समय की पाबन्दी.- कोई भी सवारी या मिली-जुली (मिक्स्ड) गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।

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

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

स.नि.4.04(1) ट्रेन मैनेजरों की उपस्थिति-

(क) जहाँ से गाड़ी प्रारम्भ होती है-

(i) प्रारम्भ होने वाली सवारी गाड़ियों के ट्रेन मैनेजर गाड़ी के निर्धारित प्रस्थान समय से 30 मिनट पहले रिपोर्ट करेंगे और प्रारम्भ होने वाली मालगाड़ियों के ट्रेन मैनेजर गाड़ी के निर्धारित प्रस्थान समय से 30 मिनट पहले रिपोर्ट करेंगे।

(ii) ऐसे मामलों को छोड़कर जहाँ अन्यथा आदेश दिये गये हों, पार्सल, वान तथा शंटिंग गाड़ियों के ट्रेन मैनेजर अपनी गाड़ियों के बुकड डिपार्चर से 60 मिनट पहले ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करेंगे।

(ख) श्रू माल गाड़ियों के लिए मध्यवर्ती स्टेशनों पर जहाँ रनिंग कर्मचारियों की ड्यूटी बदलने के लिए गाड़ियों को ठहराया जाता है, ट्रेन मैनेजर को गाड़ी के निर्धारित/अपेक्षित प्रस्थान समय से 15 मिनट पहले "ऑन" हस्ताक्षर करने चाहिये। श्रू सवारी गाड़ी के लिए, ट्रेन मैनेजर गाड़ी के निर्धारित/अपेक्षित आगमन समय से 15 मिनट पहले रिपोर्ट करेगा।

(ग) यदि कोई ट्रेन मैनेजर बीमारी के कारण उपस्थित न हो सके तो उसे पर्याप्त समय पहले इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को अवश्य देनी होगी और इसकी पुष्टि में डॉक्टरी प्रमाण पत्र भी भेजना होगा।

स.नि.4.04(2) लोको पायलट और सहायक लोको पायलट/फायरमैन की उपस्थिति-

(क) जिन स्टेशनों से गाड़ियों प्रारम्भ होती हैं या जिन स्टेशनों पर इंजन बदले जाते हैं वहाँ चालक दल अपने इंजन के शेट छोड़ने के 45 मिनट पहले शेट में ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करेगा। डीजल और बिजली इंजनों के मामले में जहाँ इंजन को शेट से बाहर निकालने और लोड के साथ जोड़ने के लिए शंटरो/इंजन टर्नरों की व्यवस्था है वहाँ लोको पायलट को निम्नलिखित उपपैरा (ख) के अनुसार ड्यूटी पर बुलाया जायेगा।

(ख) श्रू गाड़ियों के लिए मध्यवर्ती स्टेशनों पर जहाँ केवल चालकदल बदलना होता है, तब चालकदल को गाड़ी के निर्धारित/अपेक्षित प्रस्थान समय से 15 मिनट पहले "ऑन" हस्ताक्षर करने चाहिये।

मालगाड़ी के समय से पहले आने के मामले में चालकदल/ट्रेन मैनेजर को केवल टेलीफोन के माध्यम से गाड़ी के सूचित समय से पहले रिपोर्ट करने के लिए कहा जा सकता है।

सभी ट्रेन मैनेजरों/चालकों को सीयूजी उपलब्ध होने के बाद कॉल बॉय की प्रणाली को बन्द किया जा सकता है।

- 4.05. सही परिचालित लाइन.— लोको पायलट अपनी गाड़ी सही परिचालित लाइन से ही ले जाएगा।
- 4.06. परिचालन की दिशा.—
- (1) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, दोहरी (डबल) लाइन पर प्रत्येक गाड़ी अपनी बांयी तरफ वाली लाइन पर ही चलेगी।
- (2) यदि दो या दो से अधिक समानान्तर लाइनें हैं तो किस लाइन पर किस दिशा में गाड़ियाँ चलें, यह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जायेगा।
- 4.07. कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा मानक आयामों की अनुसूची देना.—
- (1) तत्समय प्रवृत्त कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) की एक-एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, ट्रेन मेनेजर, 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) कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) प्रकाशित हो जाने पर, उसकी एक प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को भी दी जाएगी।
- (3) तत्समय प्रवृत्त मानक आयामों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और गाड़ी परीक्षक को दी जाएगी।

ख— गाड़ियों की गति

4.08. साधारणतया गति सीमाएं.—

- (1) (क) रेलवे के प्रत्येक सेक्शन में प्रत्येक रेलगाड़ी को उस गति सीमा के भीतर ही चलाया जाएगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा उस सेक्शन के लिए मंजूर की गई है।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/20 दिनांक 28.07.2022)

- (ख) हर सेक्शन के लिए मंजूर की गई गति और स्थायी गति प्रतिबंध संबंधी कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में दिखाये जायेंगे।
- (ग) लोको पायलट, उस स्थिति को छोड़कर जबकि किसी विद्युत रेल इंजन के मामले में कोई एक गतिमापी मीटर अथवा अन्य रेल इंजनों के मामले में दो गतिमापी मीटर खराब हो, खण्ड के लिए स्वीकृत गति का पालन करेगा। ऐसे खराब गतिमापी मीटरों की स्थिति में सवारी गाड़ियों की अधिकतम अनुज्ञेय गति और निर्धारित (बुक) गति, दोनों को अन्यथा अनुज्ञेय गति से दस प्रतिशत कम कर दिया जायेगा।
- (2) लोको पायलट.—
- (क) गाड़ी के परिचालन का विनियमन और नियंत्रण कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) के अनुसार करेगा, जिससे कि न तो उसकी गति तेज हो और न समय की ही हानि हो, तथा
- (ख) दो स्टेशनों के बीच उससे अधिक समय की पूर्ति नहीं करेगा जो कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में इसके लिए अनुमत है और सभी गति प्रतिबंधों का पालन करेगा।
- (3) यदि लोको पायलट को सूचना देना आवश्यक है कि कहीं पर गाड़ियाँ प्रतिबंधित गति से चलनी है अथवा किस स्थान पर रेल लाइन की मरम्मत या किसी अन्य अवरोध के कारण गाड़ियों को रोकना है, तो नियम 15.09 में विनिर्दिष्ट कार्यवाही की जाएगी।

स.नि.4.08(1) उपरोक्त सामान्य नियम 4.08(1)(क) के संदर्भ में —

(क) क्षेत्रीय रेलवे के प्रमुख मुख्य इंजीनियर, रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा पहले से खोले गए सेक्शन के लिए सेक्शनल गति को 110 किमीप्रघं तक बढ़ाये जाने के लिए सशक्त होंगे।

(ख) सेक्शन की गति 110 किमी प्रति घंटे से अधिक बढ़ाने के लिए क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त से स्वीकृति ली जाएगी।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 70/WDO/ORI/RO/IVol.VIII दिनांक 28.07.22)

स.नि.4.08(2) कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में बताये प्रत्येक सेक्शन की अधिकतम गति तथा स्थायी व अस्थायी गति प्रतिबंध को पालन करते हुए साधारण तौर से गति, टिप्पणियों के साथ "प्रचलित कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) के सामान्य निर्देश" में दी गयी हैं। लोको पायलट को, कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में निर्धारित अधिकतम अनुमेय गति सीमा का, उल्लंघन नहीं करना चाहिये।

स.नि.4.08(3) यदि कोई रेल कर्मचारी किसी लोको पायलट को सेक्शन की अनुमत गति या गाड़ी की श्रेणी के लिए अधिकतम अनुमेय गति या अस्थायी गति प्रतिबंध (परमानेंट या टेम्परेरी स्पीड रिस्ट्रिक्शन)

से अधिक गति से गाड़ी को चलाते हुए देखें तो वह लोको पायलट को अगले विराम (स्टॉप) पर इस तथ्य की सूचना देने के लिए उचित कार्यवाही करेंगे और जितनी जल्दी हो सके सम्बन्धित मण्डल परिचालन प्रबन्धक/वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक तथा मण्डल यांत्रिक इंजीनियर/वरिष्ठ मण्डल यांत्रिक इंजीनियर को रिपोर्ट भेजेंगे।

स.नि.4.08(4) डॉक प्लेटफार्म वाली लाइनों पर प्रवेश करते समय गाड़ियों की गति— डॉक प्लेटफार्म वाली लाइनों पर प्रवेश करते समय गाड़ियों की गति 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी।

स.नि.4.08(5) यात्री गाड़ियों में माल डिब्बा जोड़ना—

- (i) गाड़ी परीक्षण कर्मचारी द्वारा 'यात्री गाड़ियों के साथ चलने के लिए फिट' प्रमाणित करने के बाद मिश्रित गाड़ियों के मार्शलिंग आदेशों का सख्ती से अनुपालन करते हुए माल डिब्बों को (मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों को छोड़कर) यात्री गाड़ियों में चलने के लिए जोड़ा जा सकता है।
- (ii) ऐसी गाड़ियों की अधिकतम गति बड़ी लाइन पर 75 कि.मी.प्र.घं. तथा छोटी लाइन पर 50 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिये। चालक को सतर्कता आदेश जारी करके, इस निर्देश के साथ कि वह निर्धारित गति सीमा से अधिक न चले, गुड्स स्टॉक जोड़ने के बारे में अवगत कराया जायेगा।
- (iii) माल डिब्बों को इंजन के बाद लगाना चाहिये लेकिन जानवर, विस्फोटक सामग्री, खतरनाक अथवा ज्वलनशील पदार्थ वाले माल डिब्बों को सबसे पीछे जोड़ना चाहिये।
- (iv) मीटर गेज सेक्शन पर जहाँ ढलान 100 में 1 या इससे स्टीपर होती है, तो मिश्रित गाड़ियों की मार्शलिंग करते समय सवारी डिब्बों को इंजन के पीछे तथा माल डिब्बों को सवारी डिब्बों के पीछे जोड़ना चाहिये।
- (v) पूर्णतः वेक्यूम/एयर ब्रेक वाली गाड़ी के सबसे पीछे वाले ब्रेक वान के पीछे वेक्यूम/एयर ब्रेक वाले पाइप्ड डिब्बे नहीं जोड़ने चाहिये। तथापि, इन्हें पीछे वाले ब्रेकवान के अन्दर जोड़ा जा सकता है बशर्ते की विद्युत कनेक्शन में बाधा उत्पन्न न हो। फिर भी ब्रेकवान सहित पिछले तीन व्हीकल प्रभावी वेक्यूम/एयर ब्रेक तथा कार्यशील(ऑपरेटिव) सिलेण्डर के साथ होना चाहिये।
- (vi) सभी स्टेशनों, जहाँ पर सवारी तथा माल गाड़ियों का परीक्षण होता है, वहाँ सेक्शन इंजीनियर (केरिज व वैगन) यात्री गाड़ियों से जुड़े समस्त माल डिब्बों का परीक्षण करेंगे, भले ही जिस गाड़ी में उन्हें लगाया गया है उसका साधारणतया: उस स्टेशन पर परीक्षण नहीं हुआ हो। इन स्टेशनों पर यह परीक्षण केवल माल डिब्बों की जाँच तक ही सीमित रहेगा तथा केवल "चलने के लिए सुरक्षित" परीक्षण ही किया जायेगा।
- (vii) ऐसे सेक्शनों पर जहाँ टर्मिनल स्टेशनों पर कोई केरिज व वैगन स्टॉफ उपलब्ध नहीं है, मिश्रित गाड़ी के प्रारम्भिक स्टेशन पर केरिज व वैगन स्टॉफ टर्मिनल स्टेशन दर्शाते हुए वैगनों के बहियौत्रा एवं वापसी यात्रा के लिए प्रमाण पत्र जारी करेगा, चाहे वे लदे हुए हों या खाली हों।

स.नि.4.08(6) सा.नि. 4.08 (1)(क) के संदर्भ में,

यदि लोको कवच से सुसज्जित नहीं है या लोको कवच खराब हो जाता है, तो ट्रेन की अधिकतम गति अन्य गति प्रतिबंधों के अधीन 140 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

स.नि.4.08(7) सा.नि. 4.08 (1)(ग) के संदर्भ में,

आईआर-एटीपी लगे लोको में, जैसे ही दोषपूर्ण स्पीडोमीटर का पता चले, लोको पायलट द्वारा निकटतम पावर कंट्रोलर को दोषपूर्ण स्पीडोमीटर को ठीक करने या अगले क्रू चेंजिंग पॉइंट पर या उससे पहले, जैसा भी संभव हो, लोको को बदलने के लिए संदेश दिया जाएगा।

हालांकि, आईआर-एटीपी (कवच) क्षेत्र में, यदि लोको में आईआर-एटीपी (कवच) लगा हुआ है और संबंधित कैब में डीएमआई (ड्राइवर मशीन इंटरफेस) में स्पीडोमीटर काम कर रहा है तो लोको के स्पीडोमीटर के दोषपूर्ण होने पर कोचिंग ट्रेनों की गति को कम करने के वर्णित नियम का पालन करने की आवश्यकता नहीं है। (रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

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 जाएगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किन किलोमीटरों में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलाई जायेगी। यह सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसी रीति से दिया जायेगा जैसा विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

- (2) उपनियम (1) वहाँ लागू नहीं होगा जहाँ लगातार अधिक समय से मरम्मत चल रही है और स्थावर सिगनल ऐसे स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगा दिये गये हैं और संबंधित चल कर्मचारी (रनिंग स्टाफ) को इस बारे में अधिसूचित कर दिया गया है।
- (3) उपनियम (1) निर्दिष्ट सतर्कता आदेश को सफेद कागज पर नीले या काले फोंट में या टंकित रूप में या कम्प्यूटर से तैयार किया जायेगा और फार्म के ऊपर उपयुक्त फोंट साइज़ बोल्ड अक्षरों में सतर्कता आदेश स्पष्ट रूप से लिखा जायेगा। ताकि उस स्थान पर ध्यान आकर्षित हो उस पर पूरे हस्ताक्षर किये जायें।

स.नि.4.09. सतर्कता आदेश जारी करने और उनकी सुपुर्दगी संबंधी नियम परिशिष्ट "क" में दिये गये हैं।

4.10. सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गति सीमा:-

- (1) गैर-अंतर्पाशन (नॉन-इन्टरलाकड) फेसिंग प्वाइंट्स पर गाड़ियों की गति किसी भी दशा में 30 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी और टर्न आउट और क्रॉसओवरर्स पर भी गति उसकी अनुज्ञेय गति या 30 किलोमीटर प्रति घंटा, जो भी कम हो, से अधिक नहीं होगी, जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारण करके इससे अधिक गति की अनुमति नहीं दी जाती।
- (2) उपनियम (1) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए कोई गाड़ी अन्तर्पाशित (इन्टरलॉकड) सम्मुख (फेसिंग) कांटो पर उतनी ही गति से चलेगी, जितनी अन्तर्पाशन मानक (स्टेण्डर्ड ऑफ इन्टरलॉकिंग) द्वारा अनुमत है।

स.नि.4.10(1) जिस गति से गाड़ियों अन्तर्पाशित (इन्टरलॉकड) और अनन्तर्पाशित (नॉन-इन्टरलाकड) स्टेशनों के सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर होकर गुजर सकती है, वह कार्यचालन समय सारणी में दी हुई है।

स.नि.4.10(2) जहाँ किसी स्टेशन के सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गुजरने की गति उसी सेक्शन के अन्य स्टेशनों पर स्वीकृत गति से कम हो वहाँ स्टेशन के पहले पहुँच सिगनल के खम्भे पर एक स्थायी गति सूचक (परमानेंट स्पीड इंडीकेटर) लगाना चाहिये। जहाँ दिखाई देने की सुविधा के लिए सिगनल पटरी से कुछ दूरी पर लगा हुआ हो, वहाँ गति सूचक पट्टिका (स्पीड इंडीकेटर बोर्ड) जिस पर सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर से गुजरने की गति लिखी हो, पटरी के सहारे बाहरी सिगनल या चेतावनी सिगनल/दूर सिगनल की सीध में लगाया जा सकता है।

स.नि.4.10(3) लोको पायलट को टर्न आउट और क्रॉस ओवर पर निर्धारित गति सीमा का पालन अवश्य करना चाहिये। जब तक उन पर से समूची गाड़ी न निकल जाये और तब तक इसका संकेत ट्रेन मैनेजर द्वारा "सब ठीक है" सिगनल की अदला बदली करके न दे दिया जाये तब तक लोको पायलट पुनः सामान्य गति से नहीं चलेगा। ऐसे मामलों में ट्रेन मैनेजर जब तक लोको पायलट को "सब ठीक है" सिगनल नहीं देगा जब तक कि उसकी गाड़ी का अन्तिम वाहन अनुमुख कांटों को पार न कर जाये।

स.नि.4.17(4) सामान्य नियम 4.10 (1) के संदर्भ में - एनआई वर्किंग के दौरान ट्रेनों की स्पीड बढ़ाकर 30 किमी प्रति घंटा करने के लिये शर्तें-

- उपयुक्त क्लैम्पो का उपयोग करके कांटों की क्लैम्प पैडलॉकिंग सुनिश्चित करते हुए गति को 30 किमी प्रति घंटे तक बढ़ाया जा सकता है।
- अलग से अस्थायी पैनल की आवश्यकता नहीं है और फ्री होम सिग्नल एनआई के दौरान उपलब्ध कराया जाना चाहिए। इसके अलावा साइट संभाव्यता और परिचालनिक आवश्यकता के अनुसार फ्री स्टार्टर सिग्नल प्रदान किया जा सकता है।
- एनआई के दौरान अपनाई जा रही मौजूदा कार्यविधि के अनुसार परिचालन कर्मचारियों द्वारा कांटों की समग्रता की जांच की जाएगी।
- ट्रैक का भौतिक सत्यापन स्टेशन मास्टर द्वारा भौतिक रूप से (physically) किया जाएगा।
- नॉन-इन्टरलॉकिंग के लिए अधिकतम 30 किमी प्रति घंटे की गति के लिए मंडलों द्वारा आवश्यक संरक्षा दिशानिर्देशों को अस्थायी कार्य निर्देशों में, उपयुक्त ढांचागत संबल (infrastructural support) सुनिश्चित करते हुए, शामिल किया जाना चाहिए।

(संदर्भ: रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2020/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/07 दिनांक 18.03.20, 05.09.22 एवं 23.12.22)

नोट:- "सेक्शन" शब्द का जहाँ इस नियम में संबंध है केवल एक जंक्शन स्टेशन से दूसरे जंक्शन तक ही सीमित नहीं है बल्कि उस लाइन के उस भाग से है जहाँ पर सभी स्टेशनों पर सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गति एक समान है (सिवाय कुछ अपवादों को छोड़कर) जिन्हें कार्यचालन समय सारणी में बताया गया है।

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

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

स.नि.4.11(क) जहाँ तक संभव हो, किसी स्टेशन से बिना रुके जाने वाली गाड़ियों यथा संभव सदा सीधी (मुख्य) लाइन से गुजरेंगी।

(ख) जब सीधी लाइन अवरोधित हो तो गाड़ी लूप लाइन पर 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं या अनुमोदित विशेष अनुदेश द्वारा निर्धारित तथा कार्यचालन समय सारणी में अधिसूचित गति से गुजारी जा सकती है।

(ग) जब बिना रुके जाने वाली गाड़ी को लूप लाइन से बिना रुके जाने देना आवश्यक हो तो लोको पायलट को "प्रस्थान प्राधिकार", लाइन क्लियर सुपुर्दगी उपकरण से ना देते हुए उसे स्टेशन कार्यालय के सामने से ही दिया जाना चाहिये।

4.12. इंजन द्वारा ढकेलना:—

- (1) विशेष अनुदेशों के सिवाय कोई इंजन या स्वनोदित (सेल्फ प्रापेल्ड) वाहन किसी गाड़ी को स्टेशन सीमा से बाहर नहीं ढकेलेगा और ऐसा करते समय उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी; परन्तु यह उपनियम ऐसी गाड़ी के लिए लागू नहीं होगा जिसका सबसे आगे वाला वाहन चालन उपकरणों से सुसज्जित है और जिसे अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन परिचालित किया जा सकता है।

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

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

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

- (2) यदि रात्रि में अथवा धुन्ध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या जहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित किया गया है, कोई गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर किसी इंजन द्वारा ढकेली जाती है तो ऐसी गाड़ी के आपातस्थिति को छोड़कर सबसे आगे वाले वाहन में निर्धारित प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां लगाई जाएंगी।

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

स.नि.4.12(1) धकेली जाने वाली गाड़ी पर ब्रेकवान की स्थिति— जब कोई गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर धकेली जा रही हो तो, यदि संभव हो, सबसे अगला वाहन ब्रेक वान होना चाहिये। ट्रेन मैनेजर को सबसे अगले वाहन या उसके सबसे निकट के ऐसे वाहन पर जिसमें वेक्यूम ब्रेक, एयर ब्रेक या हैंड ब्रेक लगा हो, पर चढ़ना चाहिये। ताकि वह उस वाहन से उनका प्रयोग कर सके और हैंड सिगनलों से लोको पायलट का मार्ग दर्शन कर सके।

स.नि.4.12(2) जब किसी गाड़ी को अप्रत्याशित कारणों से उस स्टेशन को वापस लौटाना पड़े जहाँ से वह चली है तो उसे इकहरी लाइन पर प्रथम रोक सिगनल पर और दोहरी लाइन पर उसी लाइन के अन्तिम रोक सिगनल या विपरीत लाइन के प्रथम रोक सिगनल पर जो भी पहले आये, अवश्य खड़ा किया जाये तथा वहाँ से उसे किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा पायलट करके स्टेशन के अन्दर लाया जाये।

स.नि.4.12(3) धकेली जाने वाली गाड़ियों की गति सीमा— जब इंजन गाड़ी धकेल रहा हो—

(क) गाड़ी की गति—

(i) यदि ब्रेक वान सबसे अगला (लीडिंग) वाहन हो तो सीधी लाइन पर 25 कि.मी.प्र.घं. या किसी टर्न आउट पर या जहाँ चढ़ाई या ढलान 150 में 1 से अधिक हो वहाँ 8 कि.मी.प्र.घं., और

(ii) यदि ब्रेक वान सबसे अगला (लीडिंग) वाहन न हो तो ऐसी प्रत्येक स्थिति में 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिये।

(ख) ऐसे कॉटों पर पहुँचते समय जो उनकी सम्मुख दिशा में हो ट्रेन मैनेजर गाड़ी को अवश्य रोके और स्वयं तसल्ली करे कि कॉटे सही प्रकार से लगा दिये गये हैं और ताला बन्द है।

स.नि.4.12(4) स्टेशन सीमा से बाहर ऐसी स्थिति में किसी गाड़ी या वाहन के संचलन की अनुमति नहीं दी जायेगी जब रात्रि में इंजन गाड़ी को धकेल रहा हो अथवा कोहरे या तूफानी मौसम में दृश्यता अवरुद्ध हो तथा आगे के वाहन में हैंड लाइट, मार्कर लाइट न हो और ट्रेन मैनेजर या स्टॉफ के पास वेक्यूम/एअर ब्रेक लगाकर गाड़ी संचलन को नियंत्रित करने की सुविधा न हो, सिवाय आपात स्थिति में ऐसे संचलन में गति 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी और लोको पायलट लगातार सीटी बजाता रहेगा।

4.13. टेण्डर आगे होने पर इंजन की गति सीमा.—

- (1)(क) कोई सवारी या मिली-जुली गाड़ी भाप (स्टीम) इंजन द्वारा, टेण्डर आगे होने पर, स्टेशन सीमा के बाहर निम्नलिखित दशाओं के सिवाय नहीं खींची जाएगी, अर्थात्—

(i) जब प्राधिकृत अधिकारी ने इसके लिए लिखित आदेश दिया है, या

(ii) ऐसी परिस्थिति जिसमें लोको पायलट ऐसा करना अनविवर्य रूप से आवश्यक समझे।

(ख) गाड़ी इस प्रकार ले जाई जाती है तो उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी या 40 किलोमीटर प्रति घंटे तक की ऐसी कोई उच्चतर गति होगी जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन प्राधिकृत की जाती है।

- (2) अनिवार्य आवश्यकता होने पर, भाप (स्टीम) इंजन लगी माल गाड़ियों, टेण्डर आगे होने पर, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं चल सकेंगी या ऐसी किसी उच्चतर गति से चल सकेंगी जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए। किन्तु ऐसी गति किसी भी दशा में 40 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

- (3) यदि उपनियम (1) के खण्ड (क) के उपखण्ड (i) और उपनियम (2) के अधीन भाप (स्टीम) इंजन वाली गाड़ियों का टेंडर आगे करके, नियमित रूप से चलाना है तो नियम 4.14 में निर्धारित रूप में प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ टेंडर पर लगाई जाएंगी।

स.नि.4.13. ऐसी मालगाड़ियों के मामले में जहाँ इंजन टेंडर पर हेड लाइट तथा काउ केचर लगाये गये हैं, गाड़ी को अधिकतम 40 कि.मी.प्र.घं. की गति तक चलाया जा सकता है।

ग-गाड़ियों और उनके चालक दल के साज-समान

4.14. हेड लाइट और मार्कर बत्तियाँ.—

- (1) रात्रि के समय अथवा धुन्ध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या लम्बी सुरंगों में गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि इंजन पर अनुमोदित डिजाइन की बिजली की प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और उसके अतिरिक्त तेल या बिजली की दो सफेद चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ नहीं लगी हैं।
- (2) स्टेशनों पर और यादों में केवल शंटिंग कार्य पर लगे इंजनों में, रात्रि के समय अथवा धुन्ध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की गई प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और आगे तथा पीछे दो लाल चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ जलाई जाएंगी।
- (3) इंजन पर लगी बिजली की प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) का प्रकाश धीमा करने के लिए उसमें स्विच लगा रहेगा और यह नीचे लिखी स्थिति में धीमी की जाएगी—
 - (क) जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी है;
 - (ख) जब गाड़ी उसी गेज या भिन्न गेज के दोहरी (डबल) अथवा अधिक लाइनों वाले रेल पथ पर सामने से आती हुई किसी अन्य गाड़ी के पास पहुंच रही है, तथा
 - (ग) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किसी अन्य अवसर पर।
- (4) यदि इंजन की बिजली वाली प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) खराब हो जाती है अथवा इंजन को, टेंडर आगे करके, आपातस्थिति में चलाना आवश्यक है, तो उपनियम (1) के अनुसार इंजन पर तेल की या बिजली की दो सफेद चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ जलाई जाएंगी जो संचालन की दिशा की ओर संकेत देंगी और गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार, निर्धारित गति से चलेगी।
- (5) यदि किसी खण्ड पर चल रहे इंजन की बिजली वाली प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) खराब हो जाती है और परावर्त किस्म के इंजीनियरिंग फिक्सड सिग्नल की व्यवस्था की जाती है तो रात्रियों में घन कोहरे वाले मौसम के दौरान जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, बड़ी (ब्रॉड गेज) तथा मीटर गेज लाइन पर लोको पायलट सावधानीपूर्वक इस गति से गाड़ी चलाये जो ब्लॉक खण्ड पर लगी सबसे कम गति की अस्थाई गति सीमा से अधिक न हो या 40 कि.मी. प्रति घण्टा जो भी कम हो।
- (6) यदि गति मापी/रिकार्डर खराब हालत में हो तो कोचिंग इंजन होम शेड से बाहर नहीं निकाले जायें। यदि चालन के दौरान गतिमापी रिकार्डर खराब हो जाता है तो गाड़ी को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित गति पर चलाई जाए।

स.नि.4.14.(1) बड़ी लाइन के डीजल और विद्युत इंजनों पर लोको पायलटों की कक्ष के दोनों तरफ एक फ्लेशिंग पीली बत्ती की व्यवस्था की जायेगी। यदि किसी अज्ञात कारण से दोहरी लाइन के सेक्शन पर गाड़ी रुक जाती है तो लोको पायलट को बत्ती जला देने की चाहिये।

स.नि.4.14.(2) स्टेशन याडों में काम कर रहे शंटिंग इंजनों में हेड लाइट लगाने की आवश्यकता नहीं है।

स.नि.4.14.(3) इंजन का टेंडर आगे करके (टेंडर फॉरमोस्ट) या बिना हेड लाइट के चल रही गाड़ियों की गति इस प्रकार होगी—

(क)(i) इंजन फॉरमोस्ट होने पर— रात में लोको पायलट गाड़ी को सतर्कतापूर्वक कम रफ्तार पर चलायेगा जो बड़ी लाइन पर 50 कि.मी.प्र.घं. और मीटर गेज पर 40 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी। इंजन की सीटी बार-बार बजायी जायेगी।

(ii) टेंडर फॉरमोस्ट होने पर— रात के समय या धुंध और कोहरेदार मौसम में गति 15 कि.मी. प्र.घं. तक सीमित रहेगी। इंजन की सीटी बार-बार बजायी जायेगी, विशेष रूप से कर्मचारी रहित और कर्मचारी युक्त उन समपारों के पास जाते हैं और पार करते समय जिनके पहले सीटी बोर्ड लगे हों या लोको पायलट को जिनको अन्यथा जानकारी हो या उसे दिखाई देते हों।

(ख) किसी गाड़ी के इंजन की हेड लाइट खराब हो गयी हो तो उसका लोको पायलट, पावर कंट्रोलर को खराबी की सूचना देगा ताकि पावर कंट्रोलर आगे स्टेशन मास्टर और जिस शेड के लिए इंजन मुक्त किया गया है उसके इंचार्ज सेक्शन इंजीनियर(लोको)/शेडमेन को इसकी सूचना दे सके। पावर कंट्रोलर मार्ग में निकटतम लोको शेड/बिजली चार्जमेन के कर्मचारियों द्वारा आवश्यकतानुसार खराबी को ठीक करवाने का प्रबन्ध करने की भी कोशिश करेगा।

स.नि.4.14.(4) स्टेशन या रनिंग शेड याडों के अन्दर इंजन के संचलन के दौरान बिजली की हेड लाइटों का प्रयोग नहीं किया जायेगा।

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

(1) रात्रि के समय अथवा धुन्ध, 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 लाल पिछली बत्ती (टेल लैम्प) तथा दो ऐसी बगल (साइड) बत्तियाँ लगी हैं, जो पीछे की ओर लाल तथा इंजन की ओर सफेद दिखाई देती हैं; परन्तु माल गाड़ियों और विद्युतीय बहुइकाई गाड़ियों में बगल (साइड) बत्तियों की विशेष अनुदेशों के अधीन त्यागा जा सकता है;

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

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

(2) जब कोई कोयला पायलट, अर्थात् ऐसी गाड़ी जो कोयला साइडिंगों में वाहनों को एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है, जब किसी ब्लॉक सेक्शन में अथवा ब्लॉक सेक्शन से निकालने 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 वहाँ से निकलती है। परन्तु यह तब जब इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिये गये हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि कोयला पायलट का ट्रेन मैनेजर यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लॉक सेक्शन में जहाँ वह कार्य कर रहा था, अवरोध डालने वाला कोई वाहन वहाँ नहीं छोड़ा है।

- (3) जब समानान्तर लाइनों पर एक ही दिशा में गाड़ियाँ चलती हैं तो उपनियम(1) के खण्ड (क) में उल्लिखित बगल (साइड) बत्ती का प्रबन्ध विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जा सकता है।
- (4) जब किसी गाड़ी को, अनुगामी गाड़ी पास करने के लिए, शंट किया जाता है तो उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित पिछली (टेल) और बगल (साइड) बत्तियों का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।
- (5) स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा साइडिंगों में शंटिंग में कार्यरत इंजन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार पिछली (टेल) बत्तियाँ लगी होंगी।

स.नि.4.15.(1) किसी सेक्शन पर लाइनों की संख्या यदि इस बात की अनुमति देती हो कि सामान्य कार्य संचालन के अन्तर्गत एक ही समय में एक ही दिशा में दो गाड़ियाँ चलायी जा सकती हों तो ऐसे सेक्शन में से गुजरते समय गाड़ी के ब्रेकवान की उस तरफ की बगल बत्ती जिस तरफ अन्य लाइनें हों, आगे और पीछे दोनों तरफ सफेद रोशनी दिखायेगी।

स.नि.4.15.(2) जब किसी दिशा में चलने वाली किसी अन्य गाड़ी को प्रवर्ता देने के लिए किसी गाड़ी को शंट किया जाये या रोक लिया जाये तो यह गाड़ी जैसे ही परिचालन लाइन को क्लीयर कर दे, इसका ट्रेन मैनेजर गाड़ी की दोनों बगल बत्तियों को (या स्थावर बगल लेम्पों के मामले में स्लाइडों को) पलट देगा जिससे कि वे गाड़ी के इंजन की तरफ लाल और पीछे की तरफ सफेद रोशनी दिखाने लगे, जब तक गाड़ी परिचालित लाइन पर फिर चलना आरम्भ करे।

स.नि.4.15.(3) जब स्टेशन सीमा के अन्दर या साइडिंग में किसी इंजन को प्रयोग में लाया जाये तो पिछली बत्तियाँ लगाने की आवश्यकता नहीं है।

4.16. टेल बोर्ड या टेल लैम्प.—

(1) उपनियम (2) में किए गए उपबन्धों के सिवाय, कर्मचारियों को गाड़ी की संपूर्णता के बारे बताने के लिए, अन्तिम वाहन की पहचान 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 रंगी हुई पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो चाहे प्रकाशित न हो, अथवा

(ख) रात्रि में, और धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब दिन में स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, अनुमोदित डिजाइन की एक लाल रोशनी वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो अंतिम वाहन जाँच युक्ति को प्रदर्शित करने के लिए क्षणदीप्ति लाल रंग का प्रकाश दर्शायेगी, या

(ग) विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत कोई अन्य उपकरण

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

(3) पिछला (टेल) बोर्ड या प्रकाश रहित पिछली बत्ती (टेल लैम्प) के बदले में एक लाल झण्डी का प्रयोग केवल आपात स्थिति में हर बार विशेष अनुदेशों के अधीन ही किया जा सकता है।

स.नि.4.16(1) अनुमोदित अभिकल्प की बिना जले लाल रंगी हुई पिछली बत्ती को टेल बोर्ड के बदले में दिन में प्रयोग में लिया जा सकता है।

स.नि.4.16(2) केवल इंजनों, अकेले या जुड़े हुए, पर उनके पीछे अनुमोदित अभिकल्प का दिन में एक टेल बोर्ड तथा रात में एक पिछली लाल बत्ती लगी होनी चाहिये। जुड़े हुए इंजनों में इंजन के पीछे की ओर अनुमोदित अभिकल्प का दिन में एक टेल बोर्ड तथा रात में एक टेल लैम्प आवश्यक रूप से लगाया जाना चाहिये और आगे वाले इंजन पर से टेल बोर्ड/टेल लैम्प को अवश्य ही हटाया जाना चाहिये।

स.नि.4.16(3) एक पिछली तख्ती के स्थान पर एक लाल झंडी का प्रयोग दिन में केवल आपात स्थितियों में परिचालन विभाग के अधिकारी के अनुमोदन से किया जा सकेगा।

स.नि.4.16(4) ई.एम.यू. पर टेल लाइट/टेल बोर्ड—

(क) ट्रेन मैनेजर यह देखने के लिए जिम्मेदार है कि पिछली बत्ती/पिछली तख्ती (टेल बोर्ड/टेल लैम्प) को, यथा प्रकरण, सही रूप से लगाया गया है।

(ख) ई.एम.यू. पर विद्युत फ्लेशिंग अंबर रंग की बत्ती का ट्रेन मैनेजर द्वारा प्रयोग— बिना रुके चलने वाली गाड़ी के अपने क्रम के विरुद्ध रोके जाने पर या स्टेशन पर 2 मिनट से अधिक रोकने पर, दिन में या रात में, ट्रेन मैनेजर विद्युत फ्लेशिंग की अंबर रंग की बत्ती का स्विच “ऑन” करेगा और जब गाड़ी चलने लगे, स्विच “ऑफ” भी करेगा।

(ग) ई.एम.यू. पर विद्युत फ्लेशिंग अंबर रंग की बत्ती का मोटरमैन द्वारा प्रयोग—

(i) यदि ई.एम.यू. गाड़ी दुर्घटनावश या अन्य किसी कारण से, जो तत्काल पता न चले, रुक जाती है और मोटरमैन को यह मालूम पड़ता है कि उसकी गाड़ी आगे नहीं जा सकती तथा यह महसूस करता है कि बाजू वाली लाईन पर गाड़ी को रोकना आवश्यक है, क्योंकि उसकी अपनी/बाजू वाली लाईन ही अवरुद्ध हो सकती है, या सहायता हेतु उसे कोई सूचना भेजनी है, तो वह तत्काल चाहे दिन अथवा रात हो विद्युत फ्लेशिंग अंबर बत्ती का स्विच “ऑन” करेगा, तथा ट्रेन मैनेजर को चार घंटी कूट सिगनल देकर (घंटी कूट सिगनल के दोषपूर्ण होने के प्रकरण में चार तीव्र हूटर) आगे बढ़ने की अपनी अशक्यता से अवगत कराएगा। तत्पश्चात् यदि रात्रि, घना कोहरा अथवा तूफानी मौसम जिसमें दृश्यता में कमी हो, के दौरान ड्राइविंग कैब की हैड लाइट प्रयोग में हो तो, वह उसका स्विच “ऑफ” कर देगा। इसके अतिरिक्त यदि सुस्पष्ट हो कि बाजू वाली लाईन अवरुद्ध है, तो उसे तत्काल बाजू वाली लाईन के बचाव के लिए सा. एवं स.नि. 6.03 के अनुसार कार्यवाही भी करनी चाहिए।

(ii) जब बाजू वाली लाईन का लोको पायलट/मोटरमैन विद्युत फ्लेशिंग अंबर बत्ती देखें, तो वह रुकी हुई गाड़ी के पास अपनी गाड़ी को रोकेंगे और मोटरमैन से समस्या के बारे में अथवा अपेक्षित सहायता के लिए संवाद करेगा और तत्पश्चात् अपनी यात्रा जारी रखेगा, यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि जिस लाईन पर वह आगे बढ़ रहा है अवरोध से साफ है।

(iii) बाजू वाली लाईन पर आगे बढ़ने वाली गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन जिसने रुकी हुई गाड़ी के मोटरमैन के साथ संवाद किया, अगले स्टेशन पर गाड़ी रोकेंगे और घटना तथा आवश्यक सहायता के बारे में तत्काल रिपोर्ट करेगा।

(iv) यदि रुकी हुई गाड़ी बाजू वाली लाईन को अवरुद्ध नहीं करती है तो उस गाड़ी का मोटरमैन बाजू वाली लाईन से गुजरती हुई गाड़ी के पहले मोटरमैन/लोको पायलट को सहायता सूचना देने के पश्चात् विद्युत फ्लेशिंग अंबर बत्ती का स्विच “ऑफ” करेगा।

(v) मोटरमैन को इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट के ड्राइविंग केब के सामने लगी फ्लेशर बत्ती को भी स्विच “ऑन” करना चाहिए जब गाड़ी दोहरी/मल्टीपल लाईन सेक्शन पर गलत

लाईन पर चलती हैं अथवा जब इकहरी/अस्थायी इकहरी लाईन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग हो जाने से संचार की बहाली के लिए प्राधिकार पर जा रही हो।

ई.एम.यू. गाड़ी को गलत लाइन पर बिना फ्लेशर लाइट का स्विच "ऑन" किये चलते हुए, स्टेशन स्टॉफ, गेटमैन और गैंगमैन द्वारा देखे जाने पर उन्हें गाड़ी को तत्काल रोक देना चाहिये।

स.नि.4.16(5) वन्दे भारत ट्रेन पर लगी हुई टेल लाईट को दिन व रात दोनों समय जलती हुई अवस्था में रखा जायेगा। ट्रेन मैनेजर व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है कि टेल लाईट दिन व रात दोनों समय जली हुई अवस्था में है तथा सही रूप से प्रदर्शित है।

स.नि.4.16(6) जब भी निरीक्षण यान या एसएलआर गाड़ी का अन्तिम वाहन न हो और अन्य वाहन ऐसे निरीक्षण यान/एसएलआर के पीछे लगाया गया हो तब उस निरीक्षण यान/एसएलआर में निर्मित बिजली की लाल बत्ती तथा साथ ही पिछली बत्ती (टेल लैम्प) के स्विच ऑफ कर देना चाहिये। ट्रेन मैनेजर की यह ड्यूटी है कि वह सुनिश्चित करे कि पिछली बत्ती/पिछली तख्ती (टेल लैम्प/टेल बोर्ड) केवल अन्तिम डिब्बे के पीछे ही लगाया गया है।

स.नि.4.16(7) एसएलआर, ब्रेकवान और कुछ अन्य वाहनों पर फिक्स्ड इलेक्ट्रिक टेल लैम्प लगे हुए हैं। इन फिक्स्ड टेल लैम्पों का उपयोग नहीं किया जाना चाहिये। परन्तु एक पोरटेबल टेल लैम्प का उपयोग किया जाना चाहिये। यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष ध्यान रखा जाये कि जब ऐसे एसएलआर, ब्रेकवानों या अन्य वाहनों के पीछे जोड़ा जाये तो इन फिक्स्ड टेल लैम्पों को नहीं जलाया गया है।

4.17. स्टेशन से पास होने वाली गाड़ियों के पिछले टेल बोर्ड या टेल लैम्प से संबंधित स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी:-

- (1) स्टेशन मास्टर को 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 संपूर्णता का ऐसा चिन्ह नहीं लगा है, तो स्टेशन मास्टर-
 - (क) तत्काल अगले स्टेशन को सूचित करेगा कि गाड़ी को रोक कर अभाव की पूर्ति कर दी जाए और यह सूचना दी जाए कि गाड़ी पूर्ण है या नहीं;
 - (ख) इस बीच यह सुनिश्चित करने के लिए कि पिछले स्टेशन से किसी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जाए, ब्लॉक सेक्शन को बन्द 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 बन्द करेगा।
- (3) जहाँ किसी सेक्शन में, ब्लॉक प्रूविंग धुरा काउंटर या ब्लॉक स्टेशनों के बीच अनवरत ट्रेक सर्किटिंग और अभिग्राही स्टेशन की नॉन रनिंग लाइनों को छोड़कर स्टेशन की पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग की गयी हो तथा कार्य कर रही हो और जहाँ ब्लॉक सेक्शन की क्लीयरेंस का तथा दिये गये संकेत के आधार पर गाड़ी के पूर्ण आगमन का स्पष्ट संकेत हो, वहाँ यदि कोई गाड़ी उक्त उप-खण्ड (1) के उपबन्धों का अनुपालन किये बिना किसी स्टेशन से गुजरती है तो स्टेशन मास्टर खराबी को दूर करना सुनिश्चित करने के लिए अगले स्टेशन को अग्रिम रूप से सूचित करेगा तथा ऐसे मामलों में उसे उप-नियम (2) के खण्ड (ख) तथा (ग) में विहित निर्देशों के अनुसार उसे पिछले ब्लॉक खण्ड को बंद करने के कार्य को रोक रखने की आवश्यकता नहीं है।

स.नि.4.17.(1) बिना रुके सीधे जाने वाली (रन थ्रू) गाड़ियों के पूर्ण होने/गाड़ी के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करने के लिये स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा।

स.नि.4.17.(2) जहाँ किसी सेक्शन में, ब्लॉक प्रूविंग धुरा काउंटर या ब्लॉक स्टेशनों के बीच अनवरत ट्रेक सर्किटिंग और अभिग्राही स्टेशन की, नॉन रनिंग लाइनों को छोड़कर, स्टेशन की पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग की गयी हो तथा कार्य कर रही हो और जहाँ ब्लॉक सेक्शन की क्लीयरेंस का तथा दिये गये संकेत के आधार पर गाड़ी के पूर्ण आगमन का स्पष्ट संकेत हो, वहाँ इसको स्टेशन मास्टर के लिए गाड़ी के पूर्ण आगमन के आश्वासन के रूप में लिया जायेगा, अन्यथा.....

(क) उन स्टेशनों पर जहाँ दो या दो से अधिक केबिन हैं, जब भी रुकने वाली गाड़ियों स्टेशन मास्टर के कार्यालय से इतनी दूर रुके कि स्टेशन मास्टर आसानी से यह नहीं देख सके कि गाड़ी पूरी आ गयी है तो यह देखना उस केबिनमेन का दायित्व होगा जिसके निकट अन्तिम वाहन रुकता है। ऐसी परिस्थिति में जैसे ही रुकने वाली गाड़ी आये तो सबसे पिछले वाहन के पीछे पिछली बत्ती/पिछला बोर्ड या उसके अधिकृत विकल्प देखकर केबिनमेन यह तसल्ली करेगा कि पूरी गाड़ी आ गयी है और जब तक वह इस प्रकार स्वयं सुनिश्चित न कर ले, निकट (होम) सिगनल के लीवर को सामान्य नहीं करेगा। पूरी गाड़ी आ जाने के बाद वह निकट (होम) सिगनल लीवर को सामान्य कर देगा और पूरी गाड़ी आने की सूचना टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को देगा। जहाँ चाबी परेक्षण उपकरण (की ट्रांसमीटर) की व्यवस्था है, वहाँ स्टेशन मास्टर को इस उपकरण द्वारा निकट (होम) सिगनल की चाबी वापस भेजना केबिनमेन का स्टेशन मास्टर को यह आश्वासन देना कि गाड़ी पूरी आ गयी है। अन्य सभी स्थिति में केबिनमेन को प्राइवेट नम्बर अवश्य देना चाहिये जब तक चाबी या प्राइवेट नम्बर नहीं दिये जाते, स्टेशन मास्टर "गाड़ी सेक्शन से बाहर" सिगनल नहीं देगा।

(ख) यदि पिछली बत्ती/पिछला बोर्ड या उसके अधिकृत विकल्प के न रहते गाड़ी अधूरी आती है तो केबिनमेन टेलीफोन द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचना देगा और स्टेशन मास्टर इस सूचना की पावती प्राइवेट नम्बर के साथ देगा। प्राइवेट नम्बर प्राप्त करने के बाद केबिनमेन निकट (होम) सिगनल के लीवर को सामान्य स्थिति में कर देगा और यदि कोई चाबी हो तो उसे ट्रांसमिट करेगा। इसके बाद स्टेशन मास्टर ट्रेन मैनेजर को पूर्ण आगमन रजिस्टर भेजेगा ताकि ट्रेन मैनेजर पूर्ण आगमन रजिस्टर में अपनी गाड़ी की प्रविष्टि के सामने यह प्रमाणित करे कि पूरी गाड़ी आयी है या नहीं। रजिस्टर वापस मिलने पर और स्वयं यह सुनिश्चित करने के बाद कि ट्रेन मैनेजर ने पूरी गाड़ी आने का प्रमाण पत्र दे दिया है, स्टेशन मास्टर केबिनमेन को सूचित करेगा कि गाड़ी पूरी आ गयी है और इस सूचना की पुष्टि के लिए दूसरा प्राइवेट नम्बर देगा।

(ग) उन स्टेशनों को छोड़कर जहाँ दो या अधिक केबिन हैं हर स्टेशन पर "पूर्ण आगमन रजिस्टर" रखा जायेगा जिसमें रुकने वाली सभी गाड़ियों के पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र ट्रेन मैनेजरों से प्राप्त किये जायेंगे। इस रजिस्टर में निम्नलिखित कॉलम होंगे—

तारीख	गाड़ी सख्या	आगमन समय		गाड़ी पूरी आने के प्रतीक के रूप में ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर
		घंटा	मिनट	

गाड़ी का नम्बर और तारीख लिखने के बाद स्टेशन मास्टर अपने किसी स्टेशन पोर्टर के द्वारा रजिस्टर ट्रेन मैनेजर को भेजेगा। ट्रेन मैनेजर इस बात की स्वयं तसल्ली कर लेने के बाद कि गाड़ी का सबसे पिछला वाहन उल्लंघन चिन्ह को क्लीयर करके खड़ा हुआ है, रजिस्टर के उपयुक्त कॉलम में गाड़ी के पहुँचने का समय लिखकर अपने पूरे हस्ताक्षर करेगा। इसके बाद वह और स्टेशन पोर्टर दोनों साथ-साथ दिन में हरी झण्डी और रात में हरी बत्तियाँ हिलाकर स्टेशन मास्टर को गाड़ी को पूरी आने का संकेत देगा। स्टेशन मास्टर ट्रेन मैनेजर और स्टेशन पोर्टर के हैंड सिगनल मिलने पर लाइन बंद कर देगा किन्तु वह तब तक उस ब्लॉक स्टेशन को, जिससे अभी गाड़ी आयी है, न लाइन क्लीयर देगा और न ही उससे लाइन क्लीयर माँगेगा जब तक कि पूर्ण आगमन रजिस्टर वापस नहीं आ जाता और वह स्वयं तसल्ली नहीं कर लेता कि इसमें ट्रेन मैनेजर ने पूरी गाड़ी आने का प्रमाण पत्र दे दिया है।

स.नि.4.17(3)(क) यदि गाड़ी स्टेशन से पिछले बोर्ड या पिछली बत्ती के बिना गुजरती है तो, जीआर 4.17(2) (क) और जीआर 4.17(3) के संदर्भ में, अगले स्टेशन को टेल बोर्ड/टेल लैंप गायब होने के संबंध में सूचना ब्लॉक उपकरण, यदि उपलब्ध हो, पर घंटी कोड 000000-00 (छ: विराम दो) के साथ दी जाएगी एवं सूचना की पावती निजी अंकों के आदान-प्रदान के तहत दी जाएगी।

यदि स्टेशन मास्टर के पास यह विश्वास करने का कारण है कि ट्रेन का एक हिस्सा गायब है, तो वह ट्रेन विभाजन से संबंधित मौजूदा नियमों के अनुसार कार्यवाही करेगा।

दोहरी/बहुलाइन सेक्शनों पर यदि कोई गाड़ी टेललैम्प या टेलबोर्ड के बगैर किसी स्टेशन से गुजरती है तो स्टेशन मास्टर/स्विचमेन/केबिनमेन समीपवर्ती लाइन/लाइनों पर गाड़ियों का संचालन तत्काल रोक देंगे और उसके लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें उसे सतर्कतापूर्वक चलने एवं संचालन की दिशा के साथ-साथ आसन्न लाइनों पर हुए अवरोध पर कड़ी नजर रखने तथा और किसी भी अवरोध से पहले खड़े होने के लिए तैयार रहने के अनुदेश होंगे। लोको पायलट अपनी गाड़ी को अगले ब्लॉक स्टेशन पर रोकेगा और स्टेशन मास्टर को ब्लॉक सेक्शन की स्थिति के बारे में लिखित रूप में सूचित करेगा।

दूसरी लाइन पर सामान्य संचालन तभी शुरू किया जायेगा जब यह सुनिश्चित हो जाये कि समीपवर्ती लाइन/लाइनों पर कोई अवरोध नहीं है।

(ख) जिन सेक्शनों में ट्रेन कंट्रोल चालू हो वहाँ यदि पिछली बत्ती या पिछले बोर्ड के बिना गाड़ी गुजरती है तो वह स्टेशन मास्टर जिसने बिना टेललैम्प या टेल बोर्ड के गाड़ी पास की है नियंत्रक को भी इस घटना की सूचना देगा। कंट्रोलर इसे लिख लेगा और अगले स्टेशन पर गाड़ी को रोकने की व्यवस्था करेगा।

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

स.नि.4.18 जब खतरे की जंजीर (अलार्म चैन) खींची जाये तब सहायक लोको पायलट को गाड़ी के कार्यभारी ट्रेन मैनेजर की सहायता, उसके डिस्क को उसकी सामान्य स्थिति में करने के लिए, करनी होगी। इस दशा में गाड़ी का प्रस्थान करने से पहले गाड़ी का ट्रेन मैनेजर इस बात को सुनिश्चित करेगा कि, गाड़ी में आवश्यक मात्रा में वैक्यूम या ब्रेक एअर प्रेशर, जो भी स्थिति हो, उपलब्ध है।

4.19. ट्रेन मैनेजर तथा लोको पायलट के साज सामान.—

- (1) अपनी गाड़ी पर ड्यूटी के समय प्रत्येक ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट के पास निम्नलिखित साज-सामान होंगे, अर्थात्—
 - (क) इन नियमों या इनके उन भागों की एक प्रति जो नियम 2.01 के अधीन उसे दिये गये हैं,
 - (ख) रेल के जिस सेक्शन में गाड़ी चलनी है, उसके लिए प्रवृत्त कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा सभी शुद्धि पत्रों और परिशिष्टों की, यदि कोई है, एक प्रति;
 - (ग) एक हैंड सिगनल बत्ती, अथवा तीन रंगों वाली ड्राई सेल या ड्राई फिट या लेड एसिड टाइप बैटरी संचालित हैंड सिगनल बत्ती और/या टॉर्च।
 - (घ) एक सीटी (केवल ट्रेन मैनेजरों 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-बॉक्स) (केवल सवारी गाड़ियों के ट्रेन मैनेजरों के लिए), तथा
- (ज) ऐसी अन्य वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस संबंध में निर्धारित करें।
- (2) यदि किसी ट्रेन मैनेजर या लोको पायलट के पास उपनियम (1) में उल्लेखित या निर्दिष्ट वस्तुओं में से कोई नहीं है, तो वह इस बात की रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी की करेगा जो इस कमी की पूर्ति करेगा।
- (3) प्रत्येक ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट, गाड़ी पर ड्यूटी के समय, अपने साथ उस चश्में की दो जोड़ी रखेगा जिसका पहनना उसके लिए डाक्टरों की सलाह के अनुसार आवश्यक है।

नोट:— प्रत्येक ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट को, उपनियम (1) में निर्धारित साज-सामान के अतिरिक्त अपने पास एक घड़ी भी रखनी होगी।

स.नि.4.19(1) ट्रेन मैनेजर के निजी उपस्कर—उपरोक्त उपस्करों के अतिरिक्त निम्नलिखित वस्तुएं भी ट्रेन मैनेजरों को उनके निजी उपस्कर के रूप में दी जाती हैं। ये उपस्कर ट्रेन मैनेजर के साथ या तो उसे मुख्यालय पर दिये गये लॉकर में उपलब्ध होने चाहिये या स्टेशन के पास के क्षेत्र में जहाँ वह ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करता है, ताकि गाड़ी पर कार्य करने के लिए इंतजार की अवधि के दौरान अपनी जानकारी को अपडेट करने के लिए वह बुक/मेन्युअल देख सके। यह मण्डल रेल प्रबन्धक के परामर्श से वरि. मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा निश्चित किये गये स्थान पर भी उपलब्ध हो सकेंगे।

मेल/एक्सप्रेस/पैसेंजर गाड़ियों पर कार्य करने वाले ट्रेन मैनेजरों के लिए सामग्री—

क्रम सं. सामग्री का नाम

1. टॉर्च कम हैंड सिगनल लैम्प
2. दो लाल झण्डी और एक हरी झण्डी डण्डे में लिपटी हुई
3. 10 पटाखे (एक टीन के डिब्बे में)
4. संबंधित नियमों का सार (एक्सट्रैक्ट)
5. परिशिष्ट के साथ में संचालन समय सारणी
6. एक सीटी
7. टैल लैम्प
8. रफ जरनल
9. ट्रेन मैनेजर प्रमाण पत्र बुक
10. ट्रेन मैनेजर मीमो बुक
11. पेडलॉक (दो बड़े तथा एक छोटा)
12. उपयुक्त ताले सहित जंजीर ब्रिफकेस की सुरक्षा के लिए
13. कैरिज चाबी
14. एसपी रि-सेटिंग चाबियाँ
15. शिकायत/सुझाव पुस्तक

मालगाड़ी के ट्रेन मैनेजरों के लिए सामग्री—

1. टॉर्च कम हैंड सिगनल लैम्प
2. दो लाल झण्डी और एक हरी झण्डी डण्डे में लिपटी हुई
3. 10 पटाखे (एक टीन के डिब्बे में)
4. संबंधित नियमों का सार (एक्सट्रैक्ट)

5. परिशिष्ट के साथ में संचालन समय सारणी
6. एक सीटी
7. टैल लैम्प
8. रफ जरनल
9. ट्रेन मैनेजर मीमो बुक
10. पेडलॉक (दो बड़े तथा एक छोटा)
11. एअर प्रेशर गेज
12. उपयुक्त ताले सहित जंजीर ब्रिफकेस की सुरक्षा के लिए

उपर्युक्त के अलावा प्रत्येक ड्यूटी पर तैनात ट्रेन मैनेजर अपने साथ दो जोड़ी चश्में, यदि चिकित्सा सलाह के अन्तर्गत उसे पहनने की जरूरत हो, तथा एक घड़ी रखेंगे।

स.नि.4.19(2) कोचिंग गाड़ियों के ब्रेक यान उपस्कर— कोचिंग गाड़ियों के लिए ब्रेक यानों में अलमारी की व्यवस्था की जायेगी जिसमें निम्नलिखित ब्रेकयान उपस्कर यूनिवर्सल चाबी द्वारा बन्द करके रखे जायेंगे।

क्रम सं.	आइटम	मात्रा	के द्वारा अनुरक्षण/जारी
(i)	पोरटेबल कंट्रोल टेलीफोन	2*	जूनि. इंजी.(टू.स.)
(ii)	पोरटेबल ट्रेन लाइटिंग उपकरण	1	जूनि. इंजी.(विद्युत जी.)
(iii)	पोरटेबल अग्निशामक	2	जूनि. इंजी.(कै. व वै.)
(iv)	बुडन बैजेज/स्किडस	2	जूनि. इंजी.(कै. व वै.)
(v)	स्ट्रेचर	1	स्टेशन मास्टर
(vi)	फर्स्ट एड बॉक्स	1	स्टेशन मास्टर
(vii)	वैक्यूम गेज, वैक्यूम वाली मालगाड़ियों के लिए	1	लॉबी इंचार्ज
(viii)	रस्सी सीढियों उपयुक्त हुक के साथ	2	जूनि. इंजी.(कै. व वै.)

* (क) अन्तर रेलवे गाड़ियों के लिए विद्युतीकृत तथा गैर विद्युतीकृत प्रत्येक क्षेत्र के लिए एक-एक।

(ख) विद्युतीकृत अथवा गैर विद्युतीकृत अथवा दोनों के लिए जो क्षेत्रीय रेलवे के भीतर उस कर्षण पर निर्भर करेगा जिस पर गाड़ी चलती है।

नोट—(i) उपस्करों का लदान अन्त से अन्त के आधार पर किया जायेगा और ऐसे ही चलाया जायेगा और ब्रेकयान में उपलब्ध अलमारी में यूनिवर्सल चाबी द्वारा ताला लगाकर रखा जायेगा।

(ii) कोई भी कोचिंग गाड़ी बिना सम्पूर्ण ब्रेकयान उपकरण के नहीं चलेगी। सभी प्रकार की गाड़ियों के लिए अपर्याप्त सुरक्षा उपस्कर के साथ चलाने का प्राधिकार अन्तररेलवे गाड़ियों के लिए मण्डल रेल प्रबन्धक/अपरमण्डल रेल प्रबन्धक, रेलवे के भीतर की गाड़ियों के लिए वरि. मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक और अन्य प्रकार की सेवाओं के लिए मुख्य नियंत्रक से नीचे का अधिकारी नहीं होना चाहिये।

(iii) उपस्करों की सुरक्षा तथा उचित रूप से आदान-प्रदान सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, संबंधित कर्मचारियों द्वारा लदान किये गये ब्रेकयान उपस्कर प्रारम्भिक स्टेशन पर ट्रेन मैनेजर को दिखाये जायें तथा उसकी पावती ली जाये।

(iv) मार्ग में चार्ज लेते समय प्रत्येक ट्रेन मैनेजर कार्यभार मुक्त ट्रेन मैनेजर की रफ जरनल बुक में ब्रेकयान उपस्करों के पूरा होने अथवा अन्यथा के लिए हस्ताक्षर करेगा।

(v) टर्मिनेटिंग स्टेशन पर ट्रेन मैनेजर द्वारा संबंधित विभागों के कर्मचारियों को उपस्कर सौंपे जायेंगे। उन स्टेशनों पर जहाँ केरिज एवं वैगन तथा अन्य विभाग के कर्मचारी उपलब्ध न हों, स्टेशन मास्टर/स्टेशन अधीक्षक के प्राधिकृत प्रतिनिधि को उपस्कर सौंपे जायेंगे जो वापसी दिशा में इनके लदान के लिए भी जिम्मेदार होगा तथा ट्रेन मैनेजर से पावती लेगा।

(vi) यात्रा के दौरान मार्ग में किसी खपत अथवा नोट की गयी त्रुटि के मामले में कार्यभार मुक्त किये गये ट्रेन मैनेजर द्वारा कार्यभार संभालने वाले ट्रेन मैनेजर को लिखित में सूचना दी जायेगी। जो टर्मिनल स्टेशन पर लिखित में स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर को दी जायेगी जिसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर द्वारा संबंधित विभाग के प्राधिकृत प्रतिनिधि को सूचना दी जायेगी। जिसे बाद में संबंधित विभाग के प्रतिनिधि द्वारा क्षति की पूर्ति की जायेगी। लेकिन ब्रेकयान उपस्कर के चालू हालत में पूर्ण होना सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी प्राथमिक अनुसंधान डिपो की होगी। मार्ग में नोट की गयी त्रुटि के मामले में उस पर्यवेक्षक की जिम्मेदारी निर्धारित की जायेगी जिसने उपस्कर सप्लाई किये हो।

स.नि.4.19(3) लोको पायलट के निजी उपस्कर में निम्नलिखित अतिरिक्त वस्तुएं शामिल होंगी जिन्हें वह फुटप्लेट पर काम करते हुए हर समय अपने साथ रखेगा—

डीजल हाईड्रोलिक/डीजल बिजली इंजनों के लिए

क्र.सं.	विवरण	मात्रा
1	अद्यतन शुद्धि पत्रों सहित सा. व सहा. नियम पुस्तक या लोको पायलट की नियम पुस्तक	1
2	डीजल इंजन दोष निवारण पुस्तिका	1
3	डीजल इंजन परिचालन नियमावली	1
4	बिजली का टॉर्च (तीन सेल वाली)	1
5	पेजकस	1
6	डस्टर	1
7	लोको पायलट हैंड बुक	1
8	पानी की बोतल	1
9	स्टैंडर्ड वैक्यूम टेस्ट प्लेट	1
10	स्पेअर होज पाइप (क्लेम्प सहित पूरा)	1
11	फ्यूजी (केवल दोहरी/बहु लाइन, घाट और स्वचालित ब्लॉक सेक्शनों में काम करने वाले लोको पायलट के लिए)	1
12	हाथ सिगनल लैम्प कम टॉर्च (एलईडी बेस्ड लाल व हरे फ्लेशिंग वाले)(एक लोको पायलट के लिए तथा एक सहा. लोको पायलट के लिए)	2
13	एसीपी रिसेट की एअर ब्रेक गाड़ियों के लिए	1
14	डिटोनेटर (डिब्बे में)	10
15	इंजन लैम्प निर्धारित हैंड व टेल लाइट दिखाने के लिए(सा. व सहा. नियम 4.14 व 4.15 देखें)	
16	लाल हाथ सिगनल झण्डी	1
17	वाशर	5
18	विविध आपातकालीन टूल्स	

स.नि.4.19(4)(क) सामान्य नियम 4.19(1)(ग) में वर्णित हैंड सिगनल लैम्प, एलईडी बेस्ड लाल व हरे फ्लेशिंग वाले लैम्प कम टॉर्च होंगे।

(ख) सामान्य नियम 4.19 (1)(ड.) तथा उपर्युक्त सहायक नियम में वर्णित लाल और हरी झंडी, डंडे पर लिपटी हुई होगी।

(ग) मजदूरों के साथ मेटेरियल गाड़ी और मिलीजुली गाड़ी के ट्रेन मैनेजरों को प्राथमिक उपचार बक्सा भी सप्लाई किया जायेगा।

(घ) सामान्य नियम 4.19 के अन्तर्गत उपनियम 3 के अनुसार प्रत्येक ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट दो जोड़ी चश्में नजदीक व दूर दृष्टि के लिए अलग-अलग रखेंगे, यदि उनके पास बाई-फोकल चश्में न हों तो।

(ड.) पीओएल/एलपीजी ट्रेफिक की सार्थक मात्रा वाले सेक्शनों में काम करने वाले ट्रेन मैनेजरों को एक स्पार्क प्रूफ ड्राई सेल टॉर्च सप्लाई की जायेगी। ऐसे सेक्शनों को मण्डल रेल प्रबन्धक द्वारा निर्धारित किया जायेगा।

बिजली इंजनों के लिए

क्र.सं	विवरण	मात्रा
1	अद्यतन शुद्धि पत्रों सहित सा.व सहा. नियम पुस्तक या लोको पायलट की नियम पुस्तक	1
2.	पेचकस 8''	1
3.	कॉन्ट्रैक्टरों के लिए वुडल वेज	4
4.	स्टैन्डर्ड वैक्यूम टेस्ट प्लेट	1
5.	रबड़ के वाशर	5
6.	लैम्प की बत्तियों को काटने के लिए कैंची	1
7.	डस्टर	1
8.	पानी की बोतल	1
9.	बिजली का टॉर्च (तीन सेल वाली)	1
10.	लोको पायलट पॉकेट बुक	1
11.	सक्षमता प्रमाण पत्र	
12	बिजली इंजन परिचालन नियमावली भाग- I व II (प्रत्येक टाइप के इंजन के लिए एक)	1
13.	इन्सुलेटड प्लायर	1
14.	दो मुंह वाला खुला दांतेदार पाना(स्पेनर) साइज 14 x17 मिमी	1
15.	एडजस्टेबुल स्पेनर 12''	1
16.	पिन पंच	1
17.	चपटी(फ्लेट) छैनी 9'' या 10''	1
18.	फ्यूजी (केवल दोहरी/बहु लाइन सेक्शनों और घाट, उपनगरीय और स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों में काम करने वाले लोको पायलटों के लिए)	1
19.	हाथ सिगनल लैम्प जो कि सही रूप से कार्यशील अवस्था में हों (लोको पायलट व सहायक लोको पायलट प्रत्येक के लिए एक एक) [सा. नि. 4.19(1)में वर्णित एक सहित]}	2
20.	एसीपी रिसेट चाबी (की) एअर ब्रेक गाड़ियों के लिए	1

स.नि.4.19(5) उपर्युक्त मद में दी गई सूची में दर्ज वस्तुओं के अतिरिक्त प्रत्येक लोको पायलट फुटप्लेट पर काम करते समय अपने साथ एक औजार बक्सा भी रखेगा जिसमें निम्नलिखित वस्तुएं होंगी -

डीजल हाईड्रोलिक/डीजल बिजली इंजनों के लिए

क्र. सं.	विवरण	मात्रा
1	एडजस्टेबुल स्पेनर 1-1/8" X 10"	1
2	पिन पंच 3/32"	1
3	हैंड हैमर बॉल पेनल (2 पौंड)	1
4	1 1/2", 1", 7/8", 5/8" और 3/4" आकार के लकड़ी के प्लग (टूट फूट की स्थिति में विभिन्न पाइपों को बन्द करने के लिए) प्रत्येक आकार	1
5	डीसी कम्प्रेसन की (डब्ल्यूडीएम 4 इंजन का संचालन कर रहे लोको पायलट हेतु)	1
6	पिच बार 24"	1
7	टालन टैप (ब्रेक व फीड पाइप के रिसाव के छेद बंद करने हेतु)	1
8	एम यू वाशर (यदि रास्ते में रिसाव हो तो खराब वाशर बदलने हेतु)	2
9	2 मी. लम्बा, 1/8" मोटा तार (खतरनाक डिब्बों के लटकते हुए गेयरों की सुरक्षा हेतु)	

नोट:— मद संख्या 7 व 8 बड़ी लाइन हेतु ही होंगे तथा एअर ब्रेक गाड़ियों पर ही प्रयुक्त होंगे।

बिजली इंजनों के लिए

क्र. सं.	विवरण	मात्रा
1	हैमर (2 1/2 पौंड)	1
2	टोमी बार 24"	1
3	ब्रुश बेनिस्टर	1
4	पैंटो के लिए सूती रस्सी	1
5	लेदर बैग(छोटे औजारों के लिए)	1
6	आपाती टेलीफोन	1
7	टालन टैप (ब्रेक व फीड पाइप के रिसाव के छेद बंद करने हेतु)	1
8	एम यू वाशर (यदि रास्ते में रिसाव हो तो खराब वाशर बदलने हेतु)	2
9	2 मी. लम्बा, 1/8" मोटा तार (खतरनाक डिब्बों के लटकते हुए गेयरों की सुरक्षा हेतु)	

नोट:— मद संख्या 7 व 8 बड़ी लाइन हेतु ही होंगे तथा एअर ब्रेक गाड़ियों पर ही प्रयुक्त होंगे।

स.नि.4.19(6) (i) लाइट इंजन के लोको पायलट को एक लाल झण्डी और एक हैंड सिग्नल बत्ती भी रखनी होगी। ये वस्तुएं प्रत्येक अवसर विशेष पर उसे दी जायेगी।

(ii) जिन लोको पायलटों और फायरमैन/सहायक लोको पायलटों के लिए माना हुआ है कि वे ऐसे ऐनक लगाते हैं, उन्हें ड्यूटी पर दो उपयुक्त ऐनकें रखनी चाहिये और उपस्थिति पुस्तक में हस्ताक्षर करते समय यह लिखना चाहिये कि उनके पास दूसरी ऐनक है। यदि कोई लोको पायलट या फायरमैन पास और दूर देखने के लिए अलग-अलग ऐनकों का प्रयोग करता है तो उसे ऐसी एक-एक जोड़ी अतिरिक्त ऐनक अवश्य रखनी चाहिये।

(iii) फुटप्लेट पर ड्यूटी करते समय सहायक लोको पायलट अपने साथ एक हैंडी बैग में निम्न सामान अवश्य रखेंगे—

- (1) ट्राई-कलर टॉर्च
- (2) लाल और हरी झंडी
- (3) कार्य संचालन समय सारणी

स.नि.4.19(7) इंजन के उपस्कर—आउट पिट/शेड से बाहर आ रहे प्रत्येक इंजन पर निम्नलिखित उपस्कर होंगे—

डीजल हाईड्रोलिक/डीजल बिजली इंजनों के लिए

क्र.सं	विवरण	मात्रा
1	इंजन मरम्मत पुस्तक	1
2	अग्निशामक (एक इंजन कक्ष में और एक लोको पायलट के कोबिन में)	2
3	लोको लॉग बुक	1
4	ब्रुश	1
5	लोको चाबी	1
6	इमरजेंसी फील्ड टेलीफोन (बिजली इंजनों के लिए)	1
7	बीपी और एफपी के लिए अतिरिक्त हौज पाइप (क्लैप व पॉम सहित) (एअर ब्रेक इंजनों के लिए)	1

बिजली इंजनों के लिए

क्र.सं	विवरण	मात्रा
1	अग्निशामक	4
2	लोको लॉग बुक	1
3	लोको चाबी (ब्रुन, बी.एल., पैंटो सिलेक्टर तथा रिवर्सर की)	1 सेट
4	अतिरिक्त हौज पाइप (क्लैप सहित)	2
5	इमरजेंसी फील्ड टेलीफोन	1
6	बीपी और एफपी के लिए अतिरिक्त हौज पाइप (क्लैप व पॉम सहित) (एअर ब्रेक इंजनों के लिए)	1
7	अतिरिक्त हाई टेंसाइल कपलिंग	1
8	वुडन ब्लॉक	4

स.नि. 4.19(8) प्रत्येक ट्रेन मैनेजर के पास (स्वयं के साथ अथवा ट्रेन मैनेजर वैन में) और लोको पायलट के पास (स्वयं के साथ अथवा लोको में), अपनी गाड़ी में ड्यूटी के समय नियम 2.01 के तहत उसे दिये गए नियमों अथवा इनके संगत भागों की एक प्रतिलिपि (हार्ड अथवा इलैक्ट्रॉनिक रूप में) तथा रेलवे के उस खंड, जहाँ गाड़ी चलाई जानी है, पर लागू वर्किंग समय सारणी और सभी शुद्धि पर्वियों और परिशिष्ट, यदि कोई हो, की प्रतिलिपि (हार्ड अथवा इलैक्ट्रॉनिक रूप में) होनी चाहिए।

(रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2020/संरक्षा(ए एण्ड आर)/19/12 दिनांक 17.12.20)

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 जाएगी जब तक कि उस पर लोको पायलट और साथ ही सहायक लोको पायलट या फारयमैन भी, नहीं है।
- (2) उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, किसी भी परिस्थिति में लोको पायलट या यथाविधि सभी दृष्टि से योग्यता प्राप्त 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 या फायरमैन, यदि वे यथाविधि योग्यता प्राप्त है तो गाड़ी को सतर्कतापूर्वक अगले स्टेशन तक ले जा सकता है और यदि सहायक लोको पायलट या फायरमैन यथाविधि योग्यता प्राप्त नहीं हैं तो वह गाड़ी को साधारणतया गाड़ियों का संचालन रोक देगा और सबसे पास के स्टेशन मास्टर को गाड़ी के कार्यभार के लिए लोको पायलट की व्यवस्था करने हेतु संदेश भेजेगा। इस काम के लिए वह ट्रेन मैनेजर की सहायता ले सकता है।

स.नि.4.20 जिन नियंत्रित सेक्शनों में गाड़ी/इंजन पर आपाती पोरटेबल टेलीफोन की व्यवस्था है वहाँ लोको पायलट की असमर्थता की सूचना कंट्रोल पर दी जाये।

4.21. विद्युत गाड़ी चलाना.—

- (1) इन नियमों में अन्यथा निर्धारित के सिवाय, जब विद्युत गाड़ी गतिमान है अथवा जब वह किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर खड़ी है तब लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा।
- (2) (क) यदि एक अथवा बहु-यूनिट वाली गाड़ी के सबसे अगले चालन कक्ष के चालन यंत्र खराब हो जाते हैं तो, गाड़ी निकटतम सेवा योग्य चालन कक्ष से सतर्कतापूर्वक चलाई जायेगी, ऐसी स्थिति में ट्रेन मैनेजर सबसे अगले चालन कक्ष में यात्रा करेगा और लोको पायलट को आवश्यक संकेत देता रहेगा, ट्रेन मैनेजर आवश्यकतानुसार हार्न या सीटी भी बजाता रहेगा और आपात्स्थिति 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 चलाएगा किन्तु यह तब जब वह चलाने के लिए यथाविधि योग्यता प्राप्त है। लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा और गाड़ी के सही संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

स.नि.4.21(1) यदि विद्युत इंजन के सबसे अगले चालक कक्ष का कंट्रोल खराब हो जाता है तो, लोको पायलट अवसर मिलते ही उसकी सूचना लोको कर्षण नियंत्रक को भी देगा और सहायता की माँग करेगा।

स.नि.4.21(2) ऐसे विद्युत इंजनों में जहाँ चालन कक्ष में मैनुअल कंट्रोल संभव नहीं है और मास्टर कंट्रोल और आपाती विद्युत नियंत्रण विफल हो जाता है वहाँ लोको पायलट हाई टेंशन कम्पार्टमेंट के अन्दर से मैनुअल कंट्रोल करके 15 कि.मी.प्र.घं. की गति से गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन से बाहर ले जायेगा इस अवधि में सहायक विद्युत लोको पायलट मैनुअल कंट्रोल को संचालित करेगा और लोको पायलट सबसे अगले कक्ष में रहेगा तथा आपात स्थिति में आपाती ब्रेक लगायेगा।

स.नि.4.21(3)(क) केवल विद्युत चल स्टॉक के लोको पायलट को ही परिचालित लाइन के किसी भाग पर विद्युत चल स्टॉक को चलाने की अनुमति दी जायेगी।

(ख) सहायक लोको पायलटों को प्रशिक्षण देने के लिए लोको पायलट उन्हें अपने सीधे परिवेक्षण में ऐसे खण्डों पर गाड़ी चलाने की अनुमति दे सकते हैं जो मण्डल बिजली इंजीनियर द्वारा इस उद्देश्य के लिए निर्धारित किये गये हों।

(ग) विद्युत इंजन चलाने के प्रशिक्षण पाने वाले कर्मचारी, जब मण्डल बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक) द्वारा विशेष रूप से अधिकृत किया गया हो, प्रमाणित प्रशिक्षक की देखरेख में ऐसे इंजन चला सकते हैं। जब प्रशिक्षण पाने वाला कर्मचारी इन शर्तों के अधीन इंजन चला रहा हो तो पर्यवेक्षी प्रशिक्षक बराबर प्रशिक्षार्थी पर निगरानी रखेगा और वह स्वयं ऐसी कार्यवाही करने के लिए तैयार रहेगा जो आपात स्थिति में इंजन को नियंत्रण में लाने के लिए अपेक्षित हो सकती है।

(घ) किसी भी व्यक्ति को लोको शेड और स्टेबल साइडिंग की सीमा में विद्युत चल स्टॉक को चलाने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि विद्युत कर्षण(चल स्टॉक) विभाग के अधिकारी द्वारा ऐसा करने के लिए उसे प्रमाण पत्र न दे दिया गया हो।

4.22. इंजन या टैंडर पर चलना.—

(1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, इंजन चालक दल के अलावा किसी भी व्यक्ति को किसी इंजन या भाप (स्टीम) इंजन के टैंडर पर चलने का अधिकार नहीं होगा।

(2) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं दी जाती है, एक यूनिट या बहु-यूनिट गाड़ी या विद्युत, डीजल या पेट्रोल इंजन से चलने वाली गाड़ी के चालन 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. इंजन पर चलने के लिए अधिकृत व्यक्ति— नीचे लिखे के अतिरिक्त लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और फायरमैन के सिवाय कोई भी व्यक्ति इंजन पर या टैंडर पर नहीं चढ़ेगा।

(i) जब ड्यूटी पर हो तो, मेटल पासधारी अधिकारी या वे अधिकारी या निरीक्षक जिनके कार्ड पासों पर इंजन पर चढ़ने के लिए वैध लिखा हुआ है।

(ii) प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक के हस्ताक्षर के जारी किये गये स्पेशल पासधारी।

(iii) परिवहन या कोई अन्य अधिकृत अधीनस्थ कर्मचारी—

(क) जब शंटिंग या पायलेटिंग ऑपरेशन कर रहा हो या

(ख) स्टेबिल्ड गाड़ी के कार्य के लिए जा रहा हो या गाड़ी को चलाने के उपरान्त ड्यूटी से छूटने के बाद मुख्यालय आ रहा हो।

“ख” की स्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा ड्यूटी पास पर लिखा जाना चाहिये कि “लाइट इंजन पर चलने की अनुमति है”।

(iv) लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/डीजल सहायक/फायरमैन/टीटीएम ऑपरेटर जिन्हें रोड की जानकारी दी जा रही हो बशर्ते कि उनके पास संबंधित मण्डल यांत्रिक अभियंता/वरि.सेक्शन इंजीनियर(लोको) द्वारा जारी किया गया अनुमति पत्र हो।

(v) आपात स्थिति में या विशेष रूप से आवश्यकता पड़ने की स्थिति को छोड़कर इंजन चालक दल के अतिरिक्त इंजन के कोबिन में यात्रा करने वाले व्यक्तियों की संख्या किसी भी समय 3 से अधिक नहीं होनी चाहिये।

4.23. ब्रेकवान:-

(1) आपात् स्थिति में या विशेष अनुदेशों के अधीन की गई व्यवस्था के सिवाय, किसी गाड़ी को तब तक किसी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जायेगा जब तक कि उसके साथ एक या एक से अधिक ब्रेकवान या हैंडब्रेक वाहन नहीं लगे हैं।

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

स.नि.4.23(1) ब्रेकवान रहित मालगाड़ियों केवल अपरिहार्य स्थितियों में ही परिचालन आवश्यकताओं के लिए चलाई जाये न कि नियमित रूप से। किसी मालगाड़ी को ब्रेकवान/मैच ट्रक रहित चलाये जाने का निर्णय मण्डल के वरि. मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक अथवा किसी परिचालन अधिकारी द्वारा प्रत्येक गाड़ी के लिए व्यक्तिगत रूप से लिया जायेगा और गाड़ी का विवरण अर्थात् दिनांक, गाड़ी संख्या, कहाँ से कहाँ तक, आखिरी डिब्बा संख्या, गाड़ी को बिना ब्रेकवान के चलाये जाने के कारणों को नियंत्रक कार्यालय में रखे जाने वाले एक रजिस्टर में दर्ज किया जायेगा।

संचार व्यवस्था कि पूर्ण विफलता एवं दोहरी लाइन खण्ड पर इकहरी लाइन के कार्य करने की स्थिति में ऐसी गाड़ियों को चलाना सख्त मना है।

जब कभी बिना ब्रेकवान के मालगाड़ी चलाये जाये तो निम्नलिखित सावधानियों पर ध्यान दिया जाना चाहिये—

- (i) आखिरी डिब्बा संख्या सिद्धान्त के आधार पर गाड़ी संचालित की जायेगी।
- (ii) गाड़ी चलाने से पूर्व, ट्रेन मैनेजर प्रारम्भिक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में आखिरी डिब्बा की संख्या तथा विवरण बतलायेगा।
- (iii) प्रत्येक स्टेशन द्वारा लाइन क्लीयर पूछताछ के समय तथा “सेक्शन प्रवेश” सिगनल देते समय आखिरी डिब्बा की संख्या तथा विवरण, खण्ड नियंत्रक एवं अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दोहरायेगा तत्पश्चात खण्ड नियंत्रक मार्ग के सभी स्टेशन मास्टरों को गाड़ी संख्या, आखिरी डिब्बा संख्या तथा विवरण के विषय में सचेत करेगा।
- (iv) लाइन क्लीयर देते समय अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान द्वारा आखिरी डिब्बा की संख्या तथा विवरण को स्पष्ट रूप से दोहरायेगा और ट्रेन सिगनल रजिस्टर के टिप्पणी वाले कॉलम में लाइन क्लीयर के लिए दिये और लिये गये प्राइवेट नम्बरों के सामान्य रिकार्ड के अलावा आखिरी डिब्बा की संख्या तथा विवरण को रिकार्ड किया जाना चाहिये।
आखिरी डिब्बे की संख्या तथा विवरण को प्रत्येक स्टेशन मास्टर गाड़ी सेक्शन में प्रवेश कर रही है सिगनल देते समय अगले स्टेशन और गाड़ी नियंत्रक को दोहरायेगा।
- (v) ट्रेन मैनेजर सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी में निरन्तर वैक्यूम/एअर प्रेशर ब्रेक प्रणाली सबसे पिछले कार्यशील पिस्टन सहित इंजन से आखिरी वाहन तक प्रभावी और पर्याप्त ब्रेक पावर युक्त है। ट्रेन मैनेजर आखिरी वाहन पर दिन में टेल बोर्ड या रात में टेल लैम्प लगायेगा तथा गाड़ी स्टार्ट करने से पहले और रास्ते में यह भी सुनिश्चित करेगा कि कपलिंग सुरक्षित है।
- (vi) गाड़ी का ट्रेन मैनेजर इंजन पर रहेगा और यह सुनिश्चित करने के लिए कि गाड़ी सुरक्षित तरीके से चल रही है, बार-बार पीछे देखेगा।
- (vii) गाड़ी के पिछले हिस्से के सुरक्षित एवं उचित तरीके से चलने की क्रिया को देखते रहने के लिए लोको पायलट एवं उसका सहायक भी यात्रा के समय बार-बार पीछे की ओर देखते रहेंगे।
- (viii) यदि खण्ड का ढलान 100 में 1 से अधिक ढलान हो तो बिना ब्रेकवान की गाड़ी के पीछे इंजन बैकिंग/सहायक इंजन के तौर पर गाड़ी के अन्त में लगाया जाना चाहिये। ऐसे मामले में ट्रेन मैनेजर पीछे के इंजन पर चढ़ेगा।
- (ix) जब भी बिना ब्रेकवान की किसी गाड़ी के आखिरी डिब्बे में दिन में टेल बोर्ड या रात में टेल लैम्प लगाया गया हो तो ऐसी गाड़ी खण्ड की निर्धारित गति पर चलानी चाहिए, ऐसी गाड़ियों को टेल लैम्प/टेल बोर्ड युक्त ब्रेकवान सहित चलने वाली गाड़ियों के समान मानना चाहिये।

फिर भी यदि, किसी कारण से, आखिरी डिब्बे पर टेल बोर्ड/टेल लैम्प नहीं लगाया जा सका हो तो निम्नलिखित अतिरिक्त सावधानियाँ बरती जानी चाहिये—

- (क) दिन में गाड़ी स्टेशन से 20 कि.मी.प्र.घं. की प्रतिबन्धित गति से थू जायेगी बशर्ते, दृश्यता स्पष्ट हो। रात में या घने कोहरे के मौसम में दृश्यता के प्रभावित रहने पर ऐसी गाड़ी को आखिरी डिब्बा संख्या के सत्यापन और गाड़ी के पूरी तरह आगमन को सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक स्टेशन पर रोकना चाहिये।
- (ख) बिना ब्रेकवान के आखिरी डिब्बा संख्या पर चलने वाली गाड़ी स्टेशनों के बीच खण्डीय गति पर चल सकती है बशर्ते, अन्य लागू गति प्रतिबन्धों का पालन किया जाये। तथापि कोहरे के मौसम में दृश्यता प्रतिबंधित हो, सामान्य व सहायक नियम में उल्लेखित सावधानियों का पालन करते हुए गाड़ी चलायी जायेगी।
- (ग) बिना ब्रेकवान वाली गाड़ी की संख्या एवं उसके आखिरी डिब्बे की संख्या प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सिरों के केबिनों को सूचित करेगा।
- (घ) ब्लॉक सेक्शन बंद करने से पहले केबिन के स्टेशन मास्टर/केबिनमैन/सहायक स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन/खण्ड नियंत्रक से प्राप्त गाड़ी के आखिरी डिब्बा संख्या को स्वयं एवं मूर्तरूप से चैक व सत्यापन करेगा। आखिरी वाहन की संख्या का मिलान न होने की स्थिति में, या गाड़ी के आखिरी वाहन की संख्या पढ़ने में असमर्थ रहने पर, गाड़ी को आखिरी वाहन संख्या की पुष्टि करने हेतु अगले स्टेशन पर रोका जायेगा, इस अन्तराल में ब्लॉक सेक्शन को बंद नहीं किया जाना चाहिये।
- (ङ) यदि स्टेशन मास्टर से प्राप्त संख्या का आखिरी डिब्बा की वास्तविक संख्या से मिलान नहीं होता है तो इंजन के साथ चल रहे ट्रेन मैनेजर के आखिरी डिब्बे की सही संख्या का उल्लेख करते हुए गाड़ी के पूरी तरह पहुँचने का प्रमाण पत्र जारी किये जाने के लिए कहा जाना चाहिये।
- (च) जब सिरों के केबिन न हो तो आखिरी डिब्बा का मिलान का दायित्व स्टेशन मास्टर पर होगा।
- (छ) जब ब्रेकवान रहित गाड़ी, की यात्रा के दौरान यदि रास्ते में कोई परेशानी आती है तो गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को निम्नलिखित कदम उठाने चाहिये—
- (क) ट्रेन मैनेजर को डीजल/बिजली सहायक लोको पायलट के साथ हौज पाइप के खुलने अथवा लीकेज आदि देखने के लिए पूरी गाड़ी की जाँच करनी चाहिये। जब स्टेशन सीमा में वैक्यूम/एअरप्रेशर की समस्या आती है तो कैरिज एवं वैगन स्टॉफ अथवा कॉटे वाले की सहायता लेनी चाहिये।
- (ख) ट्रेन मैनेजर को डीजल/बिजली सहायक लोको पायलट की सहायता से हौज पाइपों को जोड़ने, लीकेज को बंद करने की व्यवस्था करनी चाहिये और यह सुनिश्चित करने के पश्चात कि वैक्यूम/एअरप्रेशर ठीक कर दिया गया है और इंजन में आवश्यक मात्रा में वैक्यूम/एअरप्रेशर उपलब्ध है, तब अपनी गाड़ी को रवाना करना चाहिये।

नोट—बिना ब्रेकवान वाली मालगाड़ियों के चलने का रिकार्ड कंट्रोल ऑफिस में एक अलग से रजिस्टर में रखा जायेगा।

स.नि.4.23(2) निरीक्षण कैरिजों को अकेले इंजन में लगाना—अधिक से अधिक तीन निरीक्षण कैरिज, जिसमें में से हर एक में अफसर हों और हाथ ब्रेक लगे हों, जिन्हें कैरिज में बैठे अधिकारी द्वारा संचालित किया जा सके, अकेले इंजन में लगाये जा सकते हैं। आखिरी कैरिज में बैठने वाले अफसर पर यह देखने की जिम्मेदारी होगी कि टेल बोर्ड की बजाय

दिन के समय लाल झण्डी लगा दी गयी है, अंधेरा होने पर पिछली बत्ती जला दी गयी है, हौज कपलिंग ठीक से जोड़ दिये गये हैं, और निरीक्षण कैंरिजों का नियमों के अनुसार विन्यास किया गया है। ट्रेन इंटेक्ट रजिस्टर में हस्ताक्षर किया जाना आवश्यक नहीं है परन्तु कैंरिजों को लगाने या अलग करने वाले स्टेशन मास्टर को पिछले सेक्शन को क्लीयर करने से पहले स्वयं इस बात की तसल्ली कर लेनी होगी कि लाल झण्डी या पिछली बत्ती बराबर लगी है। लाल झण्डी या पिछली बत्ती के न होने पर स्टेशन मास्टर आखिरी कैंरिज में बैठे अफसर से इस बारे में स्वयं जानकारी प्राप्त करेगा और यह निश्चय कर लेगा कि एक से अधिक कैंरिज लगी थी या नहीं।

स.नि.4.23(3) पूर्णतया निर्वाती/एअरब्रेक गाड़ियाँ— आरम्भ से अन्त तक निर्वाती/एअरब्रेक गाड़ियों के बारे में उनके पिछले ब्रेकयान के पीछे दो आठ पहिये (बोगी) या उनके बराबर (चौपहिये) से अधिक नहीं लगाये जा सकते हैं बशर्ते कि उन यानों में अच्छे कारगर निर्वाती/एअरब्रेक लगे हों।

मालगाड़ी के बारे में, एक निरीक्षण यान या अधिकारी कैंरिज (बोगी या चौ—पहिया), एक बोगी या दो चौ—पहिया, डिब्बों की जगह लगाया जा सकता है बशर्ते कि वह अच्छी तरह काम करने वाले निर्वाती/एअरब्रेक युक्त हों। फिर भी, सवारी ले जाने वाली गाड़ियों की दशा में, एक निरीक्षण यान या अधिकारी कैंरिज अतिरिक्त लगाया जा सकता है, बशर्ते कि वह अपने हाथ ब्रेक से युक्त है।

स.नि.4.23(4) आंशिक निर्वाती गाड़ियाँ— आंशिक निर्वाती वैक्यूम ब्रेक वाली गाड़ियों की दशा में, केवल एक निरीक्षण यान या अधिकारी कैंरिज (बोगी या चौ—पहिया) ही पिछले ब्रेकवान के पीछे लगाया जा सकता है बशर्ते कि यह सक्रिय चालू हाथ ब्रेक से युक्त हो और जो गाड़ी के चलते समय इस डिब्बे में बैठने वाले व्यक्ति द्वारा काम में लाया जा सके।

स.नि.4.23(5) पावर प्लांट बोगी— केवल पूर्णतया निर्वाती ब्रेकवाली मिलीजुली और मालगाड़ियों पर केवल उन मिलीजुली गाड़ी और मालगाड़ियों की दशा में जो पूर्णतया वैक्यूम ब्रेक से युक्त हो, दो आठ—पहिया या चार चौ—पहिया डिब्बों की जगह दो से अधिक पावर प्लांट बोगियाँ पिछले ब्रेकवान के पीछे नहीं लगायीं जा सकती हैं बशर्ते कि ज्वलनशील पदार्थ के वहन के लिए निर्धारित शर्तें पूरी कर ली हैं।

नोट:— कोई भी सवारियाँ ले जाने वाला डिब्बा पिछले ब्रेकवान और पावर प्लांट बोगी, जो कि गाड़ी का आखिरी डिब्बा होगा, के बीच में नहीं लगाया जायेगा।

स.नि.4.23(6) एक क्षतिग्रस्त यान जिसे चलने के योग्य प्रमाणित कर दिया गया हो और जिसके साथ एक सक्षम रेल सेवक भी हो, मण्डल परिचालन प्रबन्धक की विशेष निर्देशों के तहत केवल दिन के समय में ही किसी मालगाड़ी के पिछले ब्रेकवान के पीछे लगाया जा सकता है।

स.नि.4.23(7) उन सब हालातों में जबकि डिब्बे पिछले ब्रेकवान के पीछे लगाये जाये तब सबसे आखिरी डिब्बे पर दिन के समय में एक लाल टेल बोर्ड तथा रात के समय में एक लाल टेल लैम्प का लगा हुआ होना जरूरी है। ब्रेकवान की पिछली बत्ती को ऐसी परिस्थिति में रात के समय बंद कर दिया जायेगा और उन अफसरों को जो सैलून ब्रेकवान के पीछे लगवाते हैं, उन्हें यह देखना चाहिये कि ऐसा कर दिया है [स.नि. 4.16(2) भी देखें]।

स.नि.4.23(8) चिकित्सा सहायता यान— चिकित्सा सहायता यान इंजन के साथ लगाकर बिना ब्रेकवान के भेजना चाहिये। विभाजित हो जाना इत्यादि घटना होने पर, चिकित्सा यान में लगे हुए हाथ ब्रेक को ट्रेन मैनेजर काम में लायेगा जिसे कि चिकित्सा यान में यात्रा करनी चाहिये। यदि ट्रेन मैनेजर उपलब्ध न हो, तो चिकित्सा यान को रोकना नहीं चाहिये और एक सहायक स्टेशन मास्टर या अन्य योग्यता प्राप्त परिचालन विभाग के वर्ग “ग” के कर्मचारी को ट्रेन मैनेजर की ड्यूटी करने के लिए तैनात करना चाहिये। वे चिकित्सा यान जिनमें हाथ ब्रेक नहीं लगे हुए हैं, विभाजित होने पर काम में लाने या वान की संरक्षा के लिए उसमें लकड़ी के पच्चर (वैजेज) तथा चार जंजीरें हाथ ताले सहित दी जानी चाहिये।

ये अनुदेश घाट सेक्शन पर प्रचालित चिकित्सा सहायता यान पर भी लागू होते हैं जो कि सिवाय उसके कि उसे यान के पीछे ब्रेकयान लगाकर भेजना चाहिये और ट्रेन मैनेजर या कोई अन्य व्यक्ति को जो ट्रेन मैनेजर के बदले ड्यूटी पर हो उसे ब्रेकयान में यात्रा करनी चाहिये।

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 जायेगा, परन्तु विशेष अनुदेशों के अधीन, आरक्षित डिब्बे या दूसरे वाहन ऐसे ब्रेकयान के पीछे लगाए जा सकते हैं।

4.25. ट्रेन मैनेजर.—

- (1) विशेष अनुदेशों के अधीन या आपात स्थिति के सिवाय, हर परिचालित गाड़ी में एक या एक से अधिक ट्रेन मैनेजरों की व्यवस्था की जायेगी।
- (2) निम्नलिखित अवस्थाओं के सिवाय परिचालित गाड़ी का ट्रेन मैनेजर अपने ब्रेकयान में यात्रा करेगा अर्थात्—
 - (क) आपात स्थिति में, या
 - (ख) विशेष अनुदेशों के अधीन।
- (3) यदि कोई गाड़ी बिना ट्रेन मैनेजर के चलायी जाती है तो ट्रेन मैनेजर के वे कर्तव्य जिनका लोको पायलट पालन कर सकता है, विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट रूप में लोको पायलट को सौंप दिये जायेंगे।

स.नि.4.25(1) आपात स्थिति में बिना ट्रेन मैनेजर के गाड़ियों का संचालन वरि. मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक के विशेष आदेशों द्वारा किया जाये और ऐसी स्थिति में ट्रेन मैनेजर द्वारा निर्वाह होने वाले कार्य लोको पायलट द्वारा किये जायेंगे।

- (i) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि गाड़ी इजन से आखिरी डिब्बे तक, जो ब्रेकयान भी हो सकता है वैक्यूम/एअर ब्रेक युक्त है। यदि गाड़ी के प्रारम्भिक स्टेशन पर ट्रेन मैनेजर उपलब्ध नहीं है तो सेक्शन इंजीनियर(कै. व वै.) ऐसे गाड़ी के आखिरी डिब्बे का नम्बर और प्रकार बी.पी.सी पर लिखेगा और यदि चालक दल बदलने वाले व बीच के स्टेशनों पर ट्रेन मैनेजर उपलब्ध नहीं है तो यह कार्य स्टेशन मास्टर की सूचना के पश्चात् गाड़ी के ब्रेक पावर के परीक्षण और सुनिश्चित करने के बाद की आखिरी के चार पिस्टन कार्य कर रहे हैं, चालक द्वारा किया जायेगा। वैक्यूम बी.पी.सी पर हस्ताक्षर करने से पहले लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि आवश्यक मात्रा में वैक्यूम/एअर प्रेशर ब्रेकवान में उपलब्ध है। वैक्यूम/एअर प्रेशर गेज गाड़ी चलने वाले स्टेशन द्वारा उपलब्ध कराया जायेगा।
- (ii) एलवी बोर्ड/टेल लैम्प लोको पायलट को उपलब्ध कराया जायेगा, और लोको पायलट द्वारा आखिरी डिब्बा संकेतक सबसे पीछे के डिब्बे के पीछे निरपवाद रूप से लगाया जायेगा। ऐसी गाड़ियों के संचालन रात्रि में होने पर टेल लैम्प होना अतिआवश्यक है।
- (iii) लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा व स्टेशन मास्टर आवश्यक पृष्ठांकन द्वारा उल्लेख करेगा कि गाड़ी को बिना ट्रेन मैनेजर के चलाना है और इस संबंध में खण्ड नियंत्रक को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के साथ सूचित किया जायेगा, जो रास्ते के स्टेशनों को सूचित करेगा। स्टेशन मास्टर गाड़ी के नम्बर मिलने पर, सिर के केबिन यदि हैं और रास्ते के सभी फाटक वालों को जहाँ टेलीफोन सुविधा है तदनुसार प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के साथ नोट करायेगा।
- (iv) यह स्थिति कि गाड़ी बिना ट्रेन मैनेजर के चल रही है और आखिरी डिब्बा का नम्बर प्रत्येक लाइन क्लीयर पूछताछ पुस्तिका व जवाबी पुस्तिका के साथ-साथ प्रस्थान रिपोर्ट पर लिखा जायेगा, जब गाड़ी का संचालन स्वचलित ब्लॉक पद्धति पर हो रहा है। लाइन क्लीयर पूछताछ व जवाबी संदेश ट्रेन सिगनल रजिस्टर पर लिखे जायेंगे। यह दर्शाते हुए कि बिना ट्रेन मैनेजर के चल रही गाड़ी के साथ उसके अन्तिम वाहन का नम्बर दर्शाते हुए एक अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।
- (v) इन्टरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिगनल का संचालन करने वाले स्टेशन मास्टर को जब यह मालूम होता है कि गाड़ी बिना ट्रेन मैनेजर के चल रही है तो गाड़ी को आगे चलाने से पहले वह इन्टर मिडिएट ब्लॉक पोस्ट से आगे अगले ब्लॉक स्टेशन के खण्ड को एक ब्लॉक खण्ड मानेगा और इन्टरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिगनल से अगले ब्लॉक स्टेशन तक के ब्लॉक खण्ड के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।

- (vi) सहायक लोको पायलट/फायरमैन स्टेशन से सीधा निकलते हुए, पीछे की ओर तेज नजर रखेगा और कर्मचारियों द्वारा दिखाये जाने वाले किसी भी खतरे के संकेत का आदान-प्रदान करेगा।
- (vii) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन पर खड़ी होती है तो स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी पूरी आ गयी है और जाम पट्टियों को साफ करके खड़ी हुई हैं।
- (viii) धुंध, कोहरे, और तूफानी मौसम में एवं सम्पूर्ण संचार व्यवस्था के भंग होने और दोहरी लाइन खण्ड पर इकहरी लाइन संचालन में बिना ट्रेन मैनेजर के गाड़ियों के संचालन की सख्त मनाही है।
- (ix) लोको पायलट द्वारा कोहरा सिगनल (डेटोनेटर) का एक अतिरिक्त सेट साथ रखना होगा, वह गाड़ी के बचाव के लिए जिम्मेदार होगा।
- (x) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन के मध्य किसी दुर्घटना, विफलता, रुकावट और किसी अन्य परिस्थितियों के कारण रुक जाती है और लोको पायलट को लगता है कि वह आगे नहीं चल पायेगा तो इकहरी लाइन पर वह आगे की दिशा में व सहायक लोको पायलट/फायरमैन पीछे की तरफ गाड़ी का बचाव करेंगे। दोहरी लाइन की स्थिति में जब साथ वाली लाइन को रुकावट नहीं है तो लोको पायलट आगे की तरफ तथा सहायक लोको पायलट/फायरमैन पीछे की तरफ गाड़ी का बचाव करेंगे। इस स्थिति में की जब साथ वाली लाइन अवरुद्ध है तो लोको पायलट पहले साथ वाली लाइन का बचाव करेगा और फिर अपनी लाइन का आगे की तरफ बचाव करेगा और सहायक लोको पायलट/फायरमैन पीछे की तरफ।
- (xi) सवारी गाड़ी की स्थिति में लोको पायलट को प्रथम उपचार बक्सा, पोरटेबल फील्ड टेलीफोन और आपात लाइट उपस्कर भी उपलब्ध कराये जायेंगे।
- (xii) स्वचालित ब्लॉक पद्धति/सी.टी.सी क्षेत्रों में दूसरी गाड़ी को पीछा करने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि आगे जाने वाली गाड़ी जिसको बिना ट्रेन मैनेजर के चलने की अनुमति दी गयी थी, वह अगले ब्लॉक स्टेशन पर पूरी नहीं पहुँच जाती।

स.नि.4.25(2) जब दो या दो से अधिक ट्रेन मैनेजर गाड़ी के साथ चल रहे हों तो प्रधान ट्रेन मैनेजर पिछले ब्रेकवान में चलेगा सिवाय राजधानी एक्सप्रेस में वह गाड़ी अधीक्षक के साथ चलेगा।

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 जब एक वेस्टिबुल कोच किसी गाड़ी का अन्तिम वाहन हो या कोई अन्य कोच आइसोलेट हो और वेस्टिबुल काम में नहीं लाया जा रहा हो, तब उस काम में नहीं आने वाले वेस्टिबुल के दरवाजे गाड़ी परीक्षण स्टाफ द्वारा बंद तथा सही ढंग से सुरक्षित किया जाना चाहिये। सेक्शन इंजीनियर (कै. व. वै.) द्वारा ब्रेक पावर सर्टिफिकेट पर इस संबंध में पृष्ठांकन किया जाना चाहिये।

घ—वाहन और क्रेन

4.27. क्रेन.—

- (1) कोई भी सफरी क्रेन किसी गाड़ी के साथ तब तक नहीं लगाया जाएगा जब तक किसी उचित रूप से प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा यह प्रमाणित नहीं कर दिया जाता कि वह ठीक चालू हालत में है और, यदि आवश्यक है तो, उसकी जिब के लिए एक डमी ट्रक भी लगा हुआ है।
- (2) जब क्रेन को किसी विद्युत कर्षण वाली या उससे लगी किसी लाइन पर काम करना है तो विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकथित निर्धारित कार्यविधि और सावधानी का भी पालन किया जाएगा।

स.नि.4.27(1) सफरी क्रेन के मुख्य भाग लोको मेनुएल के अध्याय VI के पैरा 607 में वर्णित किये गये हैं।

स.नि.4.27(2) सफरी क्रेन का रेलगाड़ियों में लगाया जाना—

(क) भाप क्रेन—

- (i) चलाने से पहले इसके ब्लॉकिंग स्कूज या एक्सल बक्सों के स्टॉपस को बिलकुल हटा देना चाहिये ताकि स्प्रिंग गेयर काम में लाये जा सकें।
- (ii) आउट्रिगर्स भीतर की तरफ सिकुड़े होने चाहिये और ठीक तरह बंद किये हुए होने चाहिये ताकि सफर में उनके बाहर निकलने की कोई संभावना न रहे।
- (iii) क्रेन की जिब कैसे भी रखी जा सकती है चाहे सामने की ओर या पीछे की तरफ, लेकिन उसे पूरी तरह झुका कर रखना होगा, उसे डमी ट्रक के बोलस्टर पर बीचोंबीच स्थिति में आसानी से आधारित किया जायेगा तथा इस प्रकार खूब अच्छी तरह बांधा जायेगा जिससे कि वह सफर के समय अपने स्थान से न हट सके। भाप क्रेनों में स्विबलिंग बेस (घूमने वाला आधार) को ट्रक के उस फर्श से, जिस पर क्रेन है ताला बंद करने के साधन साधारणतया उपलब्ध होते हैं और उनका प्रयोग किया जाना चाहिये।
- (iv) यह अक्सर आवश्यक है कि दुर्घटना स्थल पर जाते समय क्रेन को निकटतम स्टेशन से सामने रख कर चलाया जाता है। कुछ क्रेनों में रिवर्सिबल डमी ट्रक भी लगे होते हैं इससे तात्पर्य यह है कि जरूरत पड़ने पर, क्रेन ही इस डमी ट्रक को उठाकर अपने पीछे की ओर रख सकती है। ऐसी क्रेनों के विषय में, डमी ट्रक का आगे रहना कोई अड़चन पैदा नहीं करता है और ऐसी हालत में दुर्घटना स्थल पर पहुँचते समय क्रेन की जिब को पूरी तरह डमी ट्रक पर आश्रित किया जा सकता है और जिन क्रेनों में रिवर्सिबल ट्रक नहीं लगा हुआ हो ऐसी क्रेनों के पीछे, ऐसी ट्रक को पिछले स्टेशन पर लगा देना चाहिये और दुर्घटना स्थल पर पहुँचते समय क्रेन की जिब पीछे की ओर होनी चाहिये।
इस प्रकार अधिकतर “जिब” को उठा हुआ रख कर क्रेन को ले जाने से बचाया जा सकता है लेकिन अगर ऐसी परिस्थिति उत्पन्न हो जब कि क्रेन को डमी ट्रक की मदद के बिना ही ले चलना पड़े तब “जिब” को बिलकुल बीचों बीच स्थिति में रखना होगा और उसकी इधर-उधर घूमने की क्रिया को विश्वस्त ताले द्वारा रोका जायेगा। तालाबन्दी वैसी ही होनी चाहिये जैसी कि स्विबलिंग बेस (घूमने वाला आधार) के नीचे होती है और इस अवस्था में क्रेन की रफ्तार 6 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिये। क्रेन की देखभाल करने वाला प्रभारी पर यह देखने की जिम्मेदारी है कि क्रेन की जिब केवल उतनी ही उठायी जाये जिससे लाइन के ऊपर होकर जाने वाले तारों की संरचना से उसके टकराने की कोई सम्भावना न रहे।
- (v) क्रेन ड्राइवर पर जिसे हमेशा क्रेन पर ही यात्रा करनी है, पूरी यात्रा में क्रेन की संरक्षा की जिम्मेदारी है।

(ख) हैंड क्रेन—

- (i) भाप क्रेनों के लिए निर्दिष्ट सावधानियाँ हाथ क्रेनों के लिए भी अमल में लायी जानी चाहिये।
- (ii) यदि काउन्टर बैलेंस बॉक्स लगा हुआ हो तो उसे पूरी तरह अन्दर कर देना चाहिये और सुरक्षित रूप से बांध देना चाहिये। बैलेंस बॉक्स पर उसका वजन लिखा होना चाहिये और इसके वजन में कोई भी परिवर्तन मुख्य यांत्रिक अभियन्ता के लिखित अनुमोदन के बिना नहीं किया जाये।
- (iii) सभी संचलन हथ्यों को शाफ्टों से हटा देना चाहिये।
- (iv) मध्य खम्भे पर से बोझ हटाने वाला गियर यदि लगा हो तो उसे यात्रा के समय तालित कर देना चाहिये।
- (ग) जिस क्रेन में बफिंग गियर, स्प्रिंग गियर, संलग्न एक्सल बक्से या मैच ट्रक नहीं हो उसे चल क्रेन नहीं समझा जायेगा और उसे मुख्य यांत्रिक इंजीनियर की विशिष्ट आज्ञा के बिना किसी भी गाड़ी में नहीं लगाया जायेगा।
- (घ) क्रेनों को सवारी गाड़ियों में कभी नहीं लगाया जाये सिवाय संकटकालीन परिस्थिति में, इन्हें मण्डल यांत्रिक अभियन्ता और मण्डल परिचालन प्रबंधक की संयुक्त अनुमति के अधीन धीमी गति वाली सवारी या मिलीजुली गाड़ियों में लगाया जा सकता है।

(ड.) क्रेनों को सभी मालगाड़ियों में लगाया जा सकता है और यह जहाँ तक सम्भव हो डमी ट्रक सहित ऐसे लगायी जाये कि क्रेन इंजन के पास हो।

स.नि.4.27(3)(i) बड़ी लाइन— 140(जेसोप)/120/75/65/40 टन क्रेन को अधिकृत गति (जो 75 किमीप्रघं तक हो सकती है) से अथवा सेक्शन की गति जो भी कम हो, सभी सेक्शनों पर चलाने की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते समय समय पर लागू सभी स्थायी या अस्थायी प्रतिबंधों का अनुपालन किया जाये।

140 टन बड़ी लाइन गोटवाल्ड ए1 और ए2 क्रेन स्वतंत्र रूप से अधिकतम 100 किमीप्रघं गति से अथवा सेक्शन की गति जो भी कम हो, उ.प.रे के विभिन्न सेक्शनों पर चलायी जा सकती है, बशर्ते समय समय पर लागू सभी स्थायी या अस्थायी प्रतिबंधों का अनुपालन किया जाये।

ट्रेन विन्यास में संचालन गति, क्रेन की अधिकतम गति या अन्य रोलिंग स्टॉक या सेक्शन की गति, जो भी कम हो, होगी।

(ii) छोटी लाइन—35 टन क्रेन को 50 कि.मी.प्र.घं. से अथवा सेक्शन की गति से जो कम हो सभी सेक्शनों पर चलाने की अनुमति दी जा सकती है बशर्ते समय समय पर लागू स्थायी या अस्थायी गति प्रतिबंधों का अनुपालन किया जाये, सिवाय नीचे लिखे सेक्शन के जहाँ गति प्रत्येक सेक्शन के सामने लिखी हुई से अधिक नहीं होगी।

मण्डल

सेक्शन

अनुमत गति

अजमेर

मावली जं.—बड़ी सादड़ी

8 कि.मी.प्र.घं.

स.नि.4.27(4) पुलों पर गति प्रतिबंध— पुलों पर होकर जाने में 35 टनी स्टीम क्रेनों पर कोई विशेष गति प्रतिबंध नहीं है। यदि सिंगल स्पान ब्रिज पर दो स्टीम क्रेन चलाना आवश्यक हो तो ऐसा करने से पहले मुख्य इंजीनियर का अनुमोदन प्राप्त करना आवश्यक है।

स.नि.4.27(5) स्टेशन सीमाओं में क्रेन का संचालन—

(i) क्रेन को संचालित करने से पहले, पर्यवेक्षक, स्टेशन मास्टर को लिखित में कार्य की प्रकृति सूचित करेगा, काम करने के दौरान कौन कौन सी लाइन या लाइनों पर रुकावट होगी और कितना समय लगेगा। वह क्रेन का कार्य स्टेशन मास्टर की अनुमति मिलने के बाद ही आरम्भ करेगा।

नियंत्रित सेक्शनो पर (जहाँ कंट्रोल व्यवस्था हो), जहाँ परिचालित लाइनें अवरोधित होने की शंका हो वहाँ, ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर उक्त अनुमति ड्यूटी वाले कंट्रोलर से पूर्व सहमति लिये बिना नहीं देंगे। इस तरह प्राप्त की हुई सहमति और मॉगी हुई एवं दी हुई आज्ञा का ब्यौरा लाल स्याही से ट्रेन सिगनल रजिस्टर में किया जाये।

(ii) एक बार क्रेन पर्यवेक्षक को क्रेन को संचालित करने की अनुमति देने के बाद स्टेशन मास्टर की यह जिम्मेदारी होगी कि क्रेन के काम में अड़चन डालने वाले शंटिंग या गाड़ियों के जाने के अन्य कार्य को करने की स्वीकृति न दें।

(iii) क्रेन का काम चालू करने से पहले क्रेन पर्यवेक्षक को, जिस लाइन पर क्रेन का काम होता है, साथ ही कार्य के दौरान जिन लाइनों पर रुकावट होने की संभावना है, ब्लॉक करवा लेना चाहिये और स.नि.15.09(2) के अनुसार दोनों तरफ बेनर फ्लेग लगवाकर, संरक्षित कर लेना चाहिये।

(iv) सिगनलों को “ऑफ” करने के लिए स्टेशन सीमाओं में होने वाले क्रेन का काम संबंधित लाइन या लाइनो पर “अवरोध” समझा जायेगा।

(v) यदि क्रेन के काम करते समय अवरोधित की हुई लाइन या लाइनों पर गाड़ियों का आना जाना या अन्य परिचालन कार्यों का किया जाना आवश्यक समझा जाये, जिससे क्रेन के काम में अड़चन पैदा हो तो क्रेन पर्यवेक्षक स्टेशन मास्टर से इस आशय का लिखित निवेदन पत्र प्राप्त करने के बाद कि क्रेन का काम कुछ समय के लिए बंद कर दिया जाये, क्रेन के सब काम को बंद करवा देगा। ऐसा कर देने के बाद पर्यवेक्षक, स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो इस आशय का देगा कि क्रेन का काम कुछ समय के लिए बंद कर दिया गया है, क्रेन की “जिब” पटरी के समान्तर है, क्रेन की “टेल” ताला

बंद है और उस/उन लाइन/लाइनों पर, जहाँ गाड़ी/गाड़ियों का आवागमन या शॉटिंग का कार्य चालू होने वाला है वहाँ कोई "रूकावट" उत्पन्न नहीं कर रही है। उक्त मेमो के प्राप्त होने पर, स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए या दूसरे परिचालन कार्यों के लिए संबंधित सिग्नल दिलवायेंगे।

- (vi) क्रेन का काम पूरा होने के बाद पर्यवेक्षक, ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर के पास इस आशय का एक लिखित पत्र भिजवायेगा कि काम पूरा हो चुका है और जो लाइन इससे रूकी थी और/या किसी तरह अवरुद्ध थी वे अब अवरोध से मुक्त हो चुकी है और गाड़ियों के आने जाने के लिए संरक्षित है।

स.नि.4.27(6) ब्लॉक सेक्शन में क्रेन संचालन—

- (i) किसी ब्लॉक सेक्शन में कार्य करने वाली चल क्रेन, गाड़ियों के परिचालन के सामान्य नियमों के अधीन काम करेगी तथा वह सेक्शन इस काम के दौरान बंद कर दिया जायेगा।
- (ii) जब चल क्रेन दोहरी लाइन के ब्लॉक सेक्शन पर काम कर रही हो तब, इसका कार्यभारी पर्यवेक्षक को यह देख लेना चाहिये कि पास की लाइन का कोई उल्लंघन नहीं होता है और यदि उल्लंघन करना आवश्यक हो तो, पास की लाइन को भी बंद करना होगा। पास की लाइन पर से गुजरने वाली गाड़ियों के लिए नियमानुसार एकदम पहले वाले स्टेशन द्वारा सतर्कता आदेश दे दिया जाना चाहिये।
- (iii) जिस लाइन पर क्रेन काम कर रही हो तो उसकी संरक्षा के लिए बैनर फ्लेग लगा दिये जाने चाहिये और यदि दोहरी लाइन पर काम करना हो तो, पास की लाइन पर भी ऐसा करना होगा। इन बैनर फ्लेग को तभी हटाया जायेगा जब क्रेन की "जिब" पटरी के समानान्तर हो और उसकी टेल तालित की गयी हो। क्रेन का कार्यभारी पर्यवेक्षक, लोको पायलट को क्रेन के कार्य स्थल से हाथ सिग्नलों द्वारा पायलट करेगा।

स.नि.4.27(7) सतर्कता आदेश— ऐसे स्टेशनों से, जहाँ किसी परिचालित लाइन को क्रेन के कार्य के लिए ब्लॉक किया गया हो, गुजरने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को सतर्कता आदेश दिये जायेंगे। इसी तरह दोहरी लाइन पर क्रेन के कार्य स्थल के समीप की लाइन से गुजरने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को सतर्कता आदेश दिये जायेंगे।

स.नि.4.27(8) क्रेन संचालन कार्य—

(क) हस्त चालित क्रेनों के लिए विशेष नियम—

(अ) उठाने के पहले सावधानियों— हाथ क्रेन द्वारा बोझ उठाने के पूर्व, निम्नलिखित प्रसावधानियों, बरती जायें—

- (i) उसकी जिब उठी हुई अवस्था में होनी चाहिये और उसी अवस्था में स्थिर कर देनी चाहिये।
- (ii) इसके ब्लॉकिंग स्कूज को लगाकर कस दिया जाना चाहिये और वेजेज को लगा देना चाहिये।
- (iii) इसके बाद उसकी टेल को स्वतंत्र किया जा सकता है।
- (iv) हैंडिलों को बाइडिंग शाफ्ट से कस दिया जाना चाहिये।

(ब) उठाते समय प्रसावधानियाँ—

- (i) जब क्रेन किसी चढ़ाई पर काम कर रही हो, या, ऐसे बोझ को मोड़ना हो जो कि क्रेन की जिब की पहुँच के बाहर हो, या ऐसे किसी भी मामले में जब साधारण साधन क्रेन के भार सामंजस्य को बनाये रखने में सक्षम नहीं हो तब जिब स्ट्रट्स को काम में लाना चाहिये। ये स्ट्रट्स तब काम में नहीं लाये जा सकते हैं जब जिब को लटके हुए बोझ के साथ नीचे करना हो।
- (ii) क्रेन के हैंडिलों को क्रेन को उठाते या झुकाते समय किसी कर्मचारी की नियुक्ति के बिना नहीं छोड़ना चाहिये। केवल ब्रेकों की रोको के बंधन पर ही "जिब" को झुकाया जाना सर्वथा मना है।

(ख) भाप क्रेनों के लिए विशेष नियम—

(अ) उठाने के पहले प्रसावधानियाँ—

- (i) क्रेन स्विचिल का ताला खोल दिया जाये और “जिब” को उतना ऊँचा करना चाहिये कि वह ठीक फासले पर रहे।
- (ii) लेमिनेटेड स्प्रिंगों पर ब्लॉकिंग स्कूज या स्टॉप्स को लगा देना चाहिये।
- (iii) यदि आउट्रिगर्स को काम में लाना आवश्यक है, तो, उन्हें गिर्डर पर लगे हुए ठीक निशान तक ही निकाला जाये और इन्हें पैकिंग लगाकर आधारित किया जाना चाहिये।

(ब) काम करते समय प्रसावधानियाँ—

- (i) रेल क्लिपों या ग्रीपर्स, यदि वे मौजूद हों तो, जब आउट्रिगर्स को काम में लाया जाये तब, अवश्य ही प्रयोग किया जाना चाहिये।
- (ii) क्रेन को तब तक किसी भी लाइन पर काम नहीं करने दिया जाना चाहिये जब तक कि जिन स्लीपर्स पर खड़ी होकर यह काम करेगी, उनकी, ठीक तरह जॉच न कर ली गयी हो। यदि पटरी या उस स्थल के ढाँचे में कमजोरी का शक हो तो, यह और भी महत्वपूर्ण हो जाता है कि आउट्रिगर्स का प्रयोग किया जाये जिससे कि बोझ का इकट्ठा भार पटरी पर से इस तरह कम हो जाये।

स.नि.4.27(9) क्रेन संचालन के कार्यों के पर्यवेक्षण करने वाले अधिकृत कर्मचारियों के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र—

(क) जिन कर्मचारियों को मण्डल यांत्रिक इंजीनियरों द्वारा सक्षमता प्रमाण पत्र दिये जा चुके हैं वे ही क्रेन संचालन कार्यों का पर्यवेक्षण करने के लिए प्राधिकृत होंगे। ऐसे प्रमाण पत्र वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको), सेक्शन इंजीनियर (लोको), फिटर चार्जमैन, मण्डल और मुख्य कैरिज व वैगन निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (कैरिज व वैगन) जो वेतनमान रु. 5000—8000 और इससे अधिक में हो, पुल निरीक्षकों और सहायक पुल निरीक्षकों क्रेन संचालन नियमों और अनुदेशों के पूर्ण ज्ञान का परीक्षण करने पर संतोषप्रद पाये जाने के बाद ऐसे प्रमाण पत्र जारी किये जायेंगे।

सहायक यांत्रिक इंजीनियर यह सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए अधिकृत नहीं है।

(ख) ट्रांसपोर्टेशन क्रेनों के विषय में जिनकी भार वहन क्षमता कुल 20 टन है, क्रेन जमादार और क्रेन लोको पायलट भी क्रेन संचालित कराने के योग्य समझे जायेंगे बशर्ते कि उनके पास आवश्यक सक्षमता प्रमाण पत्र हो (वे भी मण्डल यांत्रिक इंजीनियरों द्वारा उनकी परीक्षा लेने के बाद उन्हें जारी किये जायेंगे) बशर्ते कि ऐसे संचालन कार्य चालू लाइनों का किसी प्रकार भी उल्लंघन न करते हों और केवल साइडिंगों तक ही सीमित रहते हों। इंजीनियरिंग, भण्डार या अन्य विभाग के जिन कर्मचारियों को क्रेन संचालन कार्यों का पर्यवेक्षण करना हो, संबंधित मण्डल यांत्रिक इंजीनियर से सक्षमता प्रमाण पत्र प्राप्त करने होंगे जो कि केवल साइडिंगों तक ही सीमित हों और चालू लाइनों का किसी भी प्रकार से उल्लंघन न करते हों। ऐसे हर काम के विषय में जिसमें परिचालित लाइनें भी शामिल हो जाती हों, केवल स.नि.4.27(9)(क) में बताये हुए पर्यवेक्षक ही योग्य माने जायेंगे।

(ग) क्रेनों के लिए दिये जाने वाले सक्षमता प्रमाण पत्र का फार्म निम्न प्रकार है—

सक्षमता प्रमाण पत्र

सं.....

नाम.....

पद.....

उक्त नाम के कर्मचारी की मैंने परीक्षा ले ली है और वह कार्यभार संभालने के योग्य है एवं उचित और सुरक्षित रूप से किस्म की टन भार वहन क्षमता वाली क्रेन को काम में लाने का जिम्मेदार है।

स्टेशन.....

हस्ताक्षर.....

दिनांक.....

मण्डल यांत्रिक इंजीनियर

कार्यालय की मोहर.....

4.28. वाहनों की लदाई.—

- (1) किसी माल डिब्बे या ट्रक पर अधिनियम की धारा 72 की उपधारा (1) में नियत धुरी (एक्सल) पर अधिकतम सकल बोझ या परिवर्तनीय वहन क्षमता यदि कोई जो कि उपरोक्त धारा की उपधारा (4) के अधीन रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित किया गया है।
- (2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, कोई वाहन इस प्रकार नहीं लादा जाएगा, कि उसका आयाम रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित अधिकतम चल आयाम (मेक्सीमम 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 ट्रेन मैनेजर उस गाड़ी में जुड़े खुले ट्रक पर लदे माल की सावधानीपूर्वक जांच करेगा और यदि कोई माल अपनी जगह से खिसक गया है या उसे ठीक प्रकार से व्यवस्थित करने की आवश्यकता है तो वह या तो माल को सुरक्षित रूप से बंधवा देगा या उस ट्रक को गाड़ी से अलग करवा देगा।

स.नि.4.28(1) यदि टिम्बर या अन्य सामान अधिक लम्बाई के कारण दो ट्रकों में न लादा जा सके और उन्हें तीन ट्रकों पर लादना पड़े तो बीच वाले ट्रक पर उस लदान का कोई भाग नहीं रहना चाहिये ताकि घुमाव पर बीच वाले ट्रक का संचालन सुगमता से हो सके।

नोट— परन्तु उपर्युक्त निर्देश अधिकृत इंजीनियरिंग पदाधिकारी के पर्यवेक्षण और ऐसे अन्य नियमों और विनियमों जो इस संबंध में लागू हों, के अन्तर्गत लादे गये लम्बे वेलडेड रेल पैनलों पर लागू नहीं होगा।

स.नि.4.28(2) खुले ट्रकों पर लदान का निरीक्षण— जिन स्टेशनों पर सेक्शन इंजीनियर(कै. व. वै.) द्वारा गाड़ी का परीक्षण किया जाता है वहाँ वे खुले ट्रकों के लदान का निरीक्षण करेंगे। इन स्टेशनों के बीच रास्ते में ट्रेन मैनेजर सामान्य नियम 4.28 का पालन करने के लिए जिम्मेदार होगा। यदि वह आवश्यक समझे तो किसी भी उपलब्ध सेक्शन इंजीनियर (कै. व. वै.) से किसी लोड का परीक्षण करने और यह प्रमाणित करने के लिए कह सकता है कि वह चलने योग्य है या नहीं।

स.नि.4.28(3) लदान गेज— जिन स्टेशनों पर लदान गेज की व्यवस्था है वहाँ मालडिब्बों को जहाँ आवश्यकता हो, गेज के नीचे से अवश्य गुजारा जाना चाहिये ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि लदान अनुमत आयामों के अन्तर्गत किया गया है।

स.नि.4.28(4) कितना माल किसी डिब्बे अथवा ट्रक में भरा जा सकता है इसके भार का अधिकतम माप हर डिब्बे पर साफ-साफ लिखा रहता है और इस माप से अधिक माल नहीं लादा जाना चाहिये।

स.नि.4.28(5) इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि जहाँ तक संभव हो माल इस तरह लादा जाये कि हर पहिये पर एक सा बोझ पड़े।

स.नि.4.28(6) वाहनों, मशीनों, इमारती लकड़ी और खुली गाड़ियों में लादा जाने वाला और अन्य बड़ा सामान विशेष सावधानी से लादा जाना चाहिये। जब दो खुले ट्रक एक साथ लादे जाये तब लादे जाने वाले सामान का भार दोनों ट्रकों पर समान होना चाहिये और भारी सामान को इस तरह लादना चाहिये, जिससे कि ट्रक की स्प्रिंगों पर समान दबाव रहे।

स.नि.4.28(7) जब छोटे किनारे के ट्रक, जिसमें बोलस्टर नहीं लगे हो, रेलों लोह कोणों या लोह छड़ों आदि को लादने के लिए काम में लाये जाते हों तब लादे जाने वाले बोझ को इस तरह रखना चाहिये कि वह अगले ट्रक पर लदे माल से फंस न जाये और यदि जरूरत समझी जाये तो डमी ट्रक से इसका बचाव किया जाना चाहिये।

स.नि.4.28(8)(क) जब बोझ इतना लम्बा हो कि वह दो ट्रकों पर भी न समा सके तब यदि संभव हो तो उसे तीन ट्रकों पर इस तरह लादा जाना चाहिये जिससे बीच के ट्रक पर उसका सारा बोझ रहे और सिरों के दोनों ट्रक खाली रहें। बोझ को पैकिंग लगाकर बीच के ट्रक पर इस तरह लादा जाना चाहिये कि वह दोनों सिरों के ट्रकों के फर्श से कम से कम 15 मि.मी. उठा हुआ रहे और उसके दोनों सिरों की बगलों और सिरों के ट्रकों के किनारों में कम से कम 30 मि.मी. के फासले पर रहे। बोझ का भार बीच के ट्रक की भार वहन क्षमता से अधिक नहीं होना चाहिये अगर बड़ी लाइन पर "एफ" क्लास डिब्बा इस हेतु काम में लिया जाता है तो उसके सिरों को खोल देना चाहिये। माल लादने के इस तरीके को पैरा (ख) में दिये गये तरीके का वरीयता में प्रयोग करना चाहिये।

(ख) जबकि बोझ का भार ऐसा हो कि उसे बीच के ट्रक पर उपरोक्त अनुच्छेद (क) में वर्णित विधि के अनुसार न ले जाया जा सके तो, उसे सिरों के ट्रकों पर समान रूप से लादा जाना चाहिये ताकि बीच का ट्रक खाली रहे। बोझ की नीचे की तली और बीच के ट्रक के फर्श के बीच में कम से कम 15 मि.मी. और बोझ की दोनों बगलों व ट्रकों की बगल के किनारों के बीच कम से कम 30 मि.मी. का फासला रहना चाहिये। बोझ को सिरों के ट्रकों के बोलस्टर पर इस तरह रखते हुए लादना चाहिये कि ट्रक आसानी से मुड़ सके। बोझ के एक सिरों को ट्रक के सिरों से बांध देना चाहिये और बोझ का दूसरा सिरा बोलस्टर पर इस तरह लम्बाकार रहना चाहिये कि वह सिरा उस पर इधर उधर खिसकने के लिए स्वतंत्र रहे।

(ग) अधिक से अधिक भार कोई भी पहियों की जोड़ी पर डिब्बे की अभिकल्प के भार वहन क्षमता से अधिक नहीं बढ़ना चाहिये और ऐसा बोझ इस तरह लादा जाना चाहिये कि जहाँ तक बन सके दोनों रेलों पर एक सा बोझ पड़े। किसी भी हालत में बोझ डिब्बे के एक सिरों पर उतना नहीं रखना चाहिये जितना कि उसी वाहन के दूसरे सिरों के पहियों की जोड़ी पर रखे बोझ के दुगुने से अधिक हों।

स.नि.4.28(9) साधारणतः निर्धारित आयाम से अधिक प्रेषित माल वह है जो कि डिब्बे में लादे जाने के बाद निम्नलिखित अधिकतम निर्धारित आयाम का पूरी यात्रा के दौरान प्रेषित करने वाले स्टेशन से गन्तव्य स्टेशन तक, जिसमें कि दूसरा गेज भी सम्मिलित है, किसी भी जगह पर अतिल्लंघन न करें। अतएव कोई भी माल जो कि निम्नलिखित निर्धारित आयाम से अधिक हो उसे तब तक बुकिंग के लिए पंजीकृत नहीं करना चाहिये जब तक कि मण्डल रेल प्रबन्धक/प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक की अनुमति नहीं मिल गयी हो। (अधिक ब्यौरे के लिए परिचालन नियमावली के संबंधित पैरा को देखें)

(i) बड़ी लाइन—

बीच में ऊँचाई	4115 मि.मी.	
बगलों की ऊँचाई	3505 मि.मी.	ये आयाम रस्सी बांधे हुए लेशिंग और (आठ
अधिकतम चौड़ाई	3050 मि.मी.	पहियों के डिब्बे में) पैकिंग सहित हैं।
अधिकतम चौड़ाई (चार पहियों के डिब्बे में)	3200 मि.मी.	

(ii) मीटर लाइन—

बीच में ऊँचाई	3430 मि.मी.	
बगलों की ऊँचाई	3200 मि.मी.	
अधिकतम चौड़ाई	2590 मि.मी.	ये आयाम रस्सी बांधे हुए लेशिंग और पैकिंग सहित हैं।

(iii) नेरो लाइन(762 मि.मी.)

बीच में ऊँचाई	3200 मि.मी.
बगलों की ऊँचाई	2895 मि.मी.
अधिकतम चौड़ाई	2290 मि.मी.

नोट—पैरा (i), (ii) और (iii) में ऊपर दी गई ऊँचाई रेल सतह से है। भिन्न भिन्न डिब्बों के फर्श की ऊँचाई परिचालन नियमावली में दी गई है। जब आवश्यक हो उसे देखा जाये।

स.नि.4.28(10) जब ट्रक डमी के रूप में (सा.नि.4.28 के उपनियम 3 के अनुसार) कार्य में लिया जाता है, जिस ट्रक का वह बचाव कर रहा हो उसका कोई भार उस पर न हो परन्तु उसको अपने आप में लादा जा सकता है।

4.29 नुकसानग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन.—

- (1) यदि कोई वाहन पटरी से उतर जाता है तो उसे, स्टेशनों के बीच तब तक नहीं चलाया जाएगा जब तक कि सक्षम गाड़ी-परीक्षक उसकी जांच करके उसे पास नहीं कर देता—

परन्तु यदि कोई वाहन स्टेशनों के बीच पटरी से उतर जाता है किन्तु उसे फिर से पटरी पर चढ़ा दिया जाता है तो लोको पायलट यदि सुरक्षित समझता है तो, उस वाहन को धीमी गति से अगले स्टेशन तक ले जाएगा।

- (2) यदि ट्रेन मैनेजर या स्टेशन मास्टर को गाड़ी के किसी भी वाहन की दशा में गाड़ी परीक्षक द्वारा उसकी जांच 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।

स.नि.4.29(1) गर्म धुरे—(क) कोई भी रेल कर्मचारी जब चल रही गाड़ी पर गर्म धुरा देखता है तो वह यथाशक्ति गाड़ी को रोकने और गाड़ी के कर्मचारियों को सावधान करने के लिए बाध्य होगा। स्टेशन मास्टरों और उनके कर्मचारी वर्ग को भी अपने स्टेशन से गुजरने वाली गाड़ियों के वाहनों की हालत देखनी होगी और यदि कोई खराबी या अनियमितता दिखाई पड़े तो यदि संभव हो तुरन्त गाड़ी को रोकने की कार्यवाही करनी होगी। यदि गाड़ी को रोका न जा सके तो जिस ओर गाड़ी जा रही हो उसी ओर के अगले स्टेशन को शीघ्र संदेश द्वारा सूचना देनी होगी। इस संदेश में अंग्रेजी कोड शब्द गैमर (GAMMER) प्राइवेट नम्बर के साथ प्रयोग किया जायेगा। यदि ब्लाक यंत्र प्रयोग में हो तो 000000—0 (छः विराम एक) संकेत भेजा जाएगा।

(ख) जिन स्टेशनों पर कन्ट्रोल हो वहां आवश्यक कार्रवाई के लिए कन्ट्रोल को अवश्य सूचित करना चाहिए।

(ग)(i) जब स्टेशन मास्टर को गाड़ी के गर्म धुरे की सूचना मिले तो वह, जहाँ तक संभव हो, गाड़ी को मुख्य लाइन पर लेगा। यदि वह ऐसा करने में असमर्थ हो तो, गाड़ी को लूप लाइन, जिसमें उसे लेना है, पर लेने से पहले प्रथम रोक सिगनल के बाहर रोक देगा। गाड़ी जब स्टेशन यार्ड में नियत लाइन पर आकर रुक जाये तो सेक्शन इंजीनियर (कै. व वै.) स्टाफ (गाड़ी परीक्षण स्टेशन होने पर) या लोको पायलट द्वारा गर्म धुरे डिब्बे की जांच की जायेगी।

(ii) जब स्टेशन मास्टर को गाड़ी के किसी वाहन के पटरी से उतरने की सूचना मिले या जिसके रनिंग गियर किसी भी प्रकार खतरनाक समझे गये हों तो वह गाड़ी को सिगनलों के बाहर रोक देगा क्योंकि ऐसे वाहनों को आगे बढ़ने देना विशेषकर स्टेशन यार्ड के कांटों पर गंभीर दुर्घटना का कारण बन सकता है। स्टेशन यार्ड में लेने से पहले गाड़ी की अच्छी तरह जांच की जायेगी।

स.नि.4.29(2) लोको पायलट द्वारा गर्म धुरे का परीक्षण:— गाड़ी परीक्षण स्टेशन को छोड़कर किसी अन्य स्टेशन पर यदि कोई धुरा गर्म पाया जाए तो लोको पायलट को यह निर्णय अवश्य करना होगा कि उस वाहन का आगे जाना सुरक्षित है या नहीं और यदि सुरक्षित है तो वह ट्रेन मैनेजर को तदनुसार प्रमाण-पत्र देगा।

स.नि.4.29(3) स्टेशनों के बीच धुरे का गर्म होना— यदि दो स्टेशनों के बीच कोई धुरा गर्म दिखाई देता है तो गाड़ी को अवश्य खड़ा किया जाये और लोको पायलट उस धुरे की जांच करे। अगर वह समझे कि बक्से की रिपैकिंग करने और तेल देने के बाद गाड़ी का चलना सुरक्षित हो तो वह जिस गति से गाड़ी का चलना उचित समझे उस गति से गाड़ी को अगले स्टेशन तक आगे बढ़ायेगा जहाँ ऐसे वाहन को अलग किया जा सकता है।

स.नि.4.29(4) ट्रेन मैनेजर अपने जर्नल में यात्रा के दौरान गरम हो जाने वाले धुरों और खतरनाक डिब्बों संबंधी मामलों का विवरण लिखेंगे और उसकी सूचना मीमो द्वारा देंगे। चलने की दिशा की ओर अगले गाड़ी परीक्षण स्टेशन पर इन डिब्बों की देखभाल की जायेगी।

स.नि.4.29(5) गर्म धुरे के बारे में अन्य अनुदेश —

जब तक कि गर्म बाक्स (हॉट बॉक्स) का प्रयोग गाड़ी परीक्षण कर्मचारियों की देख रेख में हो रहा, अन्यथा जान-बूझकर उसका प्रयोग जारी रहने देना दण्डनीय अपराध है। ऐसा कोई काम करना जिससे धुरा बक्स असुरक्षित हो जाए जैसे सूत (वेस्ट) चुराना या ढक्कन हटाना, भी दण्डनीय है और जो व्यक्ति ऐसा करते पाया जायेगा उस पर मुकदमा चलाया जा सकता है।

किसी खड़ी न होने वाली गाड़ी में कोई धुरा गर्म होना सबसे अधिक खतरनाक होता है। स्टेशन कर्मचारी और कोबिनमैन चौकस रहें और यदि गर्म धुरा पाएं या गर्म धुरे का संदेह हो तो अगले स्टेशन को 'रोको और परीक्षण करो' संकेत देने की व्यवस्था करें। नियंत्रित सेक्शन पर स्टेशन मास्टर ड्यूटी के कन्ट्रोलर को इसकी सूचना अवश्य दें ताकि वह तत्काल कार्यवाही कर सके।

स.नि.4.29(6)(1) धुरा गर्म होने की चरणबद्ध अवस्थाएं इस प्रकार हैं :—

(क) जब बॉक्स गर्म होना आरम्भ होता है। इस अवस्था में उसे केवल हाथ से छूने पर ही मालूम हो सकता है। हाथ को बक्से के पीछे के सम्मुख भाग पर रखना चाहिए।

(ख) गर्म हुए तेल और सूत (वेस्ट) की एक तीव्र गंध होती है जो वाहन से थोड़ी दूरी पर मालूम हो सकती है।

(ग) गर्म होते समय सीटी की सी आवाज कभी भी आरम्भ हो सकती है। जो बॉक्स सीटी की आवाज कर रहा हो उसका परीक्षण अवश्य किया जाए।

(घ) बॉक्स इतना गर्म हो जाता है कि सूत और तेल में आग लग सकती है। बॉक्स में से धूँएँ और आग की लपटें निकलती हुई देखी जा सकती है और बॉक्स की धातु सुर्ख हो जाती है। ऐसी दशा में धुरा कुछ ही मील की दूरी में टूट जाएगा।

(2) रोलर बेयरिंग युक्त गर्म बॉक्सों के चिन्ह निम्नलिखित हैं :—

(क) रोलर बेयरिंग गरम बॉक्स और इसके आस-पास के पहिया/बोगी के चारों तरफ ग्रीज का छिड़काव हो जाता है।

- (ख) ग्रीज के जलने से धुरा बक्सों से धुआ निकलता रहता है और दिन के समय प्रायः दिखाई पड़ता है और इसमें ग्रीज जलने की गंध भी रहती है।
- (ग) रोलर बेयरिंग हाट बॉक्स पर सीटी या चटकने जैसी साधारण खनक ध्वनि सुनाई देती है। एक्सल बॉक्स का कवर भी क्षतिग्रस्त/गायब हो सकता है।
- (घ) कुछ मामलों में, ग्रीज इतनी गर्म हो जाती है कि उससे आग लग जाती है और लपटें दिखाई पड़ने लगती हैं।
- (ङ.) अन्तिम स्थिति में पहिये फिसल जाते हैं और सामान्यतया कोई स्प्रिंग टेढ़ी हो सकती है और रोलर बेयरिंग पुर्जों के टूट जाने के फलस्वरूप पहिये ब्लाक हो जाते हैं रोलर गरम बक्सों के कारण पहिये बहुत थोड़े ही समय में गरम हो सकते हैं जिसके फलस्वरूप पहिये पटरी से नीचे उतर सकते हैं।

स.नि.4.29(7) मार्ग के उन छोटे स्टेशनों पर जहां गाड़ी परीक्षण कर्मचारी नहीं है, किसी माल डिब्बे को भेजने से पहले उसके धुरा बॉक्सों की जाँच अवश्य की जानी चाहिए। यदि ढक्कन नहीं हैं तो यह देखना मामूली बात है कि बॉक्स में सूत है या नहीं। यदि कोई बॉक्स खाली है तो मालडिब्बे को अवश्य रोक लेना चाहिए और सबसे समीप वाले सेक्शन इंजीनियर (कै. व वै.) को संदेश भेजना होगा जो उसे पैक करने की व्यवस्था करेगा। स्टेशन मास्टर यह तसल्ली अवश्य कर लें कि ये आदेश उनके स्टेशन में चतुर्थ श्रेणी के सारे कर्मचारियों को बता दिये गए हैं।

स.नि.4.29(8) गर्म धुरा बॉक्स या धुरे पर पानी नहीं फेंकना चाहिए। जब किसी वाहन को काटना तय कर लिया जाए तो निकटतम सेक्शन इंजीनियर (कै. व वै.) को संदेश भेजना होगा। इस संदेश में वाहन का नम्बर और मालिक रेलवे का नाम अवश्य दिया जाएगा और प्रतिलिपि बुकिंग और गन्तव्य स्टेशनों को दी जायेगी।

ड.—गाड़ी चलाने से पूर्व सावधानी

4.30. प्रस्थान करने से पूर्व लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर द्वारा सूचनाओं की जांच.— गाड़ी के साथ प्रस्थान करने से पहले हर लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर 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 ध्यान रखना है।

स.नि.4.30. ट्रेन मैनेजर तथा लोको पायलट ड्यूटी के लिए प्रस्थान करने से पहले जिस समय ड्यूटी के लिए उपस्थित होते हैं उसका उल्लेख करते हुए अपने अपने बुकिंग कार्यालयों में उपस्थिति पुस्तक (एपीयरेंस बुक) पर हस्ताक्षर करेंगे। वे आवश्यक सूचनायें, संरक्षा साहित्य पढ़ लेने के बाद रजिस्टर में हस्ताक्षर भी करेंगे जो इस बात का प्रमाण होगा, कि उन्होंने सूचनाएं पढ़ और समझ ली हैं।

4.31. प्रस्थान करने से पूर्व गाड़ियों की जांच.— जब किसी स्टेशन पर गाड़ी-परीक्षक द्वारा गाड़ी की जांच 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. बिना कैरिज एण्ड वैगन वाले स्टेशन से गाड़ी चलना:— जब भी बिना कैरिज एण्ड वैगन वाले स्टेशन से गाड़ी चलाना हो या रोड साइट स्टेशन से 24 घंटे से भी अधिक समय (ट्रेक्शन परिवर्तन के लिए भी) रखा लोड उठाना हो तो गाड़ी के ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई की जानी चाहिए :—

- (क) गाड़ी के ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट, पूरी गाड़ी की लम्बाई के साथ-साथ एक तरफ लोको पायलट और दूसरी तरफ ट्रेन मैनेजर पैदल चलकर यह सुनिश्चित करेंगे कि अंडरगियर में कोई फिटिंग ढीली या गायब तो नहीं है जो गाड़ी के सुरक्षित संचालन के लिए खतरनाक हो।
- (ख) स्टेशन मास्टर को एक "परीक्षण एवं ब्रेक पावर" रजिस्टर बनाना चाहिए जिसमें आने वाली गाड़ी का नम्बर, कम्पोजीशन, ब्रेकपावर सर्टिफिकेट नं., कहां से कहां तक, तिथि, ब्रेक पावर का प्रतिशत, जाने वाली गाड़ी का कम्पोजीशन, और जाने वाली गाड़ी के इंजन के पहुंचने का समय, प्रस्थान समय, पुराना बी.पी.सी. /मेनूस्क्रिप्ट बी.पी.सी., ब्रेक पावर का प्रतिशत, ट्रेन मैनेजर एवं लोको पायलट द्वारा पाई गई खराबियां, प्रस्थान, समय, टिप्पणी, सहायक स्टेशन मास्टर व ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर दर्ज किये जाने चाहिए।

- (ग) लोको पायलट यथाशीघ्र यह सुनिश्चित करने के लिए कि गाड़ी में पर्याप्त ब्रेक पावर उपलब्ध है, एक "ब्रेक फील" जाँच करेगा।
- (घ) तथापि, यदि आने वाली गाड़ी में अवैध बी.पी.सी. है या यदि आने वाली गाड़ी में वैध बी.पी.सी. है लेकिन रिक सम्पूर्णता अनुमत सीमाओं से अधिक डिस्टर्ब की गई हो तो निम्नलिखित कार्रवाई की जानी चाहिए –
- (i) लोको पायलट सर्वप्रथम इंजन में कम से कम 46 से.मी. वैक्यूम और ब्रेकवान में 38 से.मी. वैक्यूम बनायेगा।
 - (ii) ट्रेन मैनेजर ब्रेक में 35 से.मी. वैक्यूम देखने पर लोको पायलट को वैक्यूम गिराने के लिए लाल हाथ सिग्नल दिखाएगा।
 - (iii) ऐसे मामलों में जब लोड की जांच की जा रही हो, ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट दोनों संयुक्त रूप से गाड़ी की ब्रेक पावर सुनिश्चित करेंगे।
 - (iv) इसके पश्चात् सक्रिय (ऑप्रेटिव) के साथ-साथ निष्क्रिय (नॉन-ऑप्रेटिव) पिस्टनों की संख्या और पाइपड वाहनों की संख्या व ब्रेक पावर का प्रतिशत दर्शाते हुए ट्रेन मैनेजर एक मीमों की तीन प्रतियों बनायेगा जिस पर ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जायेंगे। इसके अतिरिक्त परीक्षण-एवं-ब्रेक पावर रजिस्टर में लिखने के बाद इस प्रमाण-पत्र की एक प्रति लोको पायलट को, एक प्रति ट्रेन मैनेजर के पास रखी जायेगी और एक प्रति स्टेशन रिकार्ड के लिए स्टेशन मास्टर को दी जायेगी।
 - (v) लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर द्वारा संयुक्त जांच का प्रोफार्मा –
 1. दिनांक :.....
 2. गाड़ी नम्बर और विवरण.....
 3. कहां से.....कहां तक.....
 4. इंजन नं.....
 5. गाड़ी पर इंजन लगाने का समय.....
 6. कुल लोड.....
 7. (i) सिलेन्डरों की कुल संख्या.....
 - (ii) कार्यरत सिलेन्डरों की संख्या.....
 - (iii) ब्रेक पावर.....प्रतिशत
 8. वैक्यूम/वायु दाब उपलब्ध की मात्रा :-
 - (i) इंजन में.....
 - (ii) ब्रेकवान में.....
- लोको पायलट के हस्ताक्षर..... ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर.....
- नोट:-(i) यह प्रमाण पत्र अगले गाड़ी परीक्षण स्टेशन तक ही वैध है जहां गाड़ी परीक्षण के लिए सौंप दी जायेगी।
- (ii) ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र बनाने से पहले लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर गाड़ी के दोनों ओर पैदल चलकर संयुक्त रूप से गाड़ी की जांच करेंगे। लोको पायलट स्टेशन साइड तथा ट्रेन मैनेजर ऑफ साइड चलकर सुनिश्चित करेंगे कि कोई लूज अथवा मिसिंग फिटिंग नहीं है, जिससे गाड़ी की सुरक्षित रनिंग में खतरा हो।
 - (iii) अवैध ब्रेक पावर सर्टिफिकेट या वैध साथ आने वाली गाड़ी की रचना में निर्धारित मात्रा से अधिक परिवर्तन होने पर ट्रेन मैनेजर व लोको पायलट स.नि.4.31. के अनुसार गाड़ी की ब्रेक पावर सुनिश्चित करेंगे और उपरोक्त प्रोफार्मा के अनुसार ब्रेक पावर सर्टिफिकेट तैयार करेंगे।

- (ड) ये निर्देश क्रू बदलने और बाहर जाने वाली गाड़ियों जैसे अग्नि, किंग, राकेट आदि रकों के लिए, वैध बी.पी. सी. वाले लोड जिसका उस स्टेशन पर 24 घंटे से कम डिटेंशन हुआ है, के लिए लागू नहीं होंगे। इन मामलों में, केवल सहायक स्टेशन मास्टर रजिस्टर में विवरण दर्ज करेगा।
- (च) गाड़ी के प्रारम्भिक स्टेशन या इंजन बदलने वाले स्टेशन, जहां सेक्शन इंजीनियर (कै. व वै.) उपलब्ध हो वहां ब्रेक कन्टीन्यूटी टेस्ट सेक्शन इंजीनियर (कै. व वै.) द्वारा अन्यथा लोको पायलट तथा ट्रेन मैनेजर द्वारा किया जाना चाहिए एवं संयुक्त प्रमाण पत्र तीन प्रतियों में तैयार किया जाना चाहिए जिसकी एक प्रति लोको पायलट के लिए, एक ट्रेन मैनेजर के लिए और अन्य स्टेशन रिकार्ड के लिए।

4.32. लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जांच— यात्रा प्रारम्भ करने से पहले और मार्ग में कोई शॉटिंग 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) समुचित रूप से कस दिया गया है, तथा
- (ग) नियम 4.14 के उपनियम (1) में निर्धारित हैड लाइट और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां अच्छी हालत में हैं, और आवश्यकता के समय, तेज रोशनी देती है।

स.नि.4.32(1) डीजल/बिजली इंजन का चार्ज लेते समय और उसे शेड/यार्ड से बाहर निकालते समय लोको पायलट जाँच करके यह सुनिश्चित करेगा कि फ्लेशर लाइट ठीक कार्य कर रही है और शेड में रखी इंजन पुस्तिका में प्रविष्टि भरेगा।

स.नि.4.32(2) इंजन और गाड़ी के बीच का कपलिंग— लोको पायलट पर रवाना होने से पहले यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी है कि इंजन और गाड़ी के कपलिंग और होज पाइप संबंध सही तौर पर कस दिये हैं तथा सही ढंग से लगा दिये हैं।

स.नि.4.32(3)(i) लोको पायलट अपनी गाड़ी को किसी परिचालित लाइन पर नहीं ले जायेगा, जब तक कि वह अपने सभी नियंत्रण पावर तथा ब्रेक उपकरण की जाँच न कर ले और उन्हें उचित और निर्धारित चालू हालत में न पा ले।

(ii) किसी दूसरे लोको पायलट के कार्यभार लिये जाने पर उसकी यह ड्यूटी होगी कि वह सुनिश्चित करे कि उसमें किसी प्रकार का दोष नहीं है और सुपुर्दगी करने वाला लोको पायलट कार्यभार लेने वाले लोको पायलट को कोई दोष या क्षति जो गाड़ी के संचालन को प्रभावित कर सकते हों के बारे में अवश्य जानकारी देगा।

स.नि.4.32(4)(अ) एअर ब्रेक मालगाड़ियों में निरपवाद रूप से ब्रेक निरंतरता की जाँच निम्नलिखित ढंग से एवं परिस्थितियों में आयोजित की जानी चाहिये—

- (i) आरंभिक स्टेशन पर जिसमें वह स्टेशन सम्मिलित है जहाँ से स्टेबल लोड क्लीयर किया गया है।
- (ii) जब नया लोकोमोटिव अथवा अतिरिक्त लोकोमोटिव जोड़ा जाता है।
- (iii) जब कोई वाहन जोड़ा/अलग किया जाता है अथवा गाड़ी रिमार्शलड की जाती है।
- (iv) जब ब्रेक पाइप को अलग किया जाता है तथा कोई भी ब्रेक दोष के पश्चात् अथवा विषमता जिससे ब्रेक प्रणाली की निरंतरता पर प्रभाव पड़ा हो, का सुधार किया गया हो।
- गाड़ी आरंभ करने से पहले उपर्युक्त जाँच के लिए लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर अथवा ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा निम्न प्रक्रिया का अनुपालन किया जाये—

- (1) लोको पायलट द्वारा— जब लोकोमोटिव में बी.पी.प्रेसर अर्थात् 5.0 ± 0.2 किग्रा/सेमी² के माप तक बन जाता है तब 5 छोटी-छोटी सीटियाँ (00000) बजाये।
- (2) ट्रेन मैनेजर द्वारा— 5 छोटी सीटियाँ सुनने पर—
- (i) बी.पी.प्रेसर को 4.8 ± 0.2 किग्रा/सेमी² अथवा 4.7 ± 0.2 किग्रा/सेमी² यदि लोड 55 डिब्बों से अधिक हो तो सुनिश्चित करे।

- (ii) लोको पायलट को दिन में लाल झण्डी अथवा रात में लाल बत्ती दिखाये। ट्रेन मैनेजर के आपात ब्रेक वाल्व हैंडल को दबायें तथा 1.0 किग्रा/सेमी² बी.पी.प्रेसर को कम करें और बाद में हैंडल को बंद करें।
- (iii) ब्रेकयान से नीचे आयें और देखे कि ब्रेक यान से कम से कम अन्तिम 5 डिब्बों में ब्रेक्स लग रहे तथा रिलीज हो रहे हैं।
- (iv) ब्रेकयान में वापस लौटे और सुनिश्चित करें कि बी.पी.प्रेसर मूल माप तक बन गया है।
- नोट:—(क) यदि ब्रेकयान में प्रेशर गेज उपलब्ध नहीं हो तो, 30 सेकेण्ड तक आपात ब्रेक वाल्व हैंडल को निरंतर दबा कर बी.पी.प्रेसर को कम करें। उसके बाद उसे बंद करें। तत्पश्चात् ब्रेकयान से नीचे उतरे और उपरोक्तानुसार 5 डिब्बों में ब्रेकों का लगना और रिलीज होना सुनिश्चित करें।
- (ख) परम्परागत प्रकार के ब्रेकयान के प्रकरण में अथवा जब ब्रेकयान उपलब्ध न किया गया हो अथवा जब ब्रेकयान एकदम अन्तिम वाहन न हो तब निरंतर 30 सेकेण्ड के लिए एकदम अन्तिम डिब्बे के पिछले छोर के बी.पी. एंगल कॉक को ऑपरेट करके आंशिक रूप से बी.पी.प्रेसर को कम करें और बाद में उसे बंद करें। तत्पश्चात् उपरोक्तानुसार 5 डिब्बों में ब्रेकों का लगना और रिलीज होना सुनिश्चित करें।
- (3) लोको पायलट द्वारा—
- (क) अवलोकन करें—
- (i) बी.पी.प्रेसर का कम होना।
- (ii) एअर फ्लो इंडिकेशन सुई का विचलन होना।
- (iii) एलएसएएफ बत्ती का प्रज्वलित होना।
- (ख) व्यक्तिगत तौर से अथवा सहायक लोको पायलट द्वारा लोकोमोटिव से लीडिंग 10 वैगनों के ब्रेक्स का लगना तथा रिलीज होना सुनिश्चित करें।
- (ग) अवलोकन करें—
- (i) बी.पी.प्रेसर मूल माप तक पुनः बनाया गया है।
- (ii) एअर फ्लो इंडिकेशन सुई सामान्य स्थिति में लौट जाती है।
- (iii) एलएसएएफ बत्ती बुझ जाती है।
- (4) ट्रेन मैनेजर द्वारा— निरंतरता जॉच की सुव्यवस्थित ढग से पुष्टि हेतु लोको पायलट को दिन के समय हरी झण्डी और रात में सफेद बत्ती दिखाये।
- (5) लोको पायलट द्वारा— ट्रेन मैनेजर को इसी संकेत से अभिस्वीकृति दें।
- (6) किसी खराबी/विचलन के प्रकरण में जो किसी दोष को दर्शाता हो तो उक्त दोष के निवारण के पश्चात् निरंतरता परीक्षण को प्रथम चरण से किया जाना चाहिये।
- (ब) एअर ब्रेक कोचिंग स्टॉक गाड़ियों में निरपवाद रूप से ब्रेक निरंतरता की जॉच निम्नलिखित ढग से एवं परिस्थितियों में आयोजित की जानी चाहिये—
- (i) आरंभिक स्टेशन पर।
- (ii) जब नया लोकोमोटिव अथवा अतिरिक्त लोकोमोटिव जोड़ा जाता है।
- (iii) जब कभी कोई वाहन जोड़ा/अलग किया जाता है अथवा गाड़ी रिमार्शलड की जाती है।
- (iv) जब कभी फीड पाइप और/अथवा ब्रेक पाइप को ट्रबल शूटिंग के दौरान दो कोचों के मध्य से अलग किया जाता है तथा कोई भी ब्रेक दोष के पश्चात् अथवा विषमता जिससे ब्रेक प्रणाली की निरंतरता पर प्रभाव पड़ा हो, का सुधार किया गया हो।

गाड़ी आरंभ करने से पहले उपर्युक्त जॉच के लिए लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर अथवा ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा निम्न प्रक्रिया का अनुपालन किया जाये—

- (1) लोको पायलट द्वारा— देखें कि लोकोमोटिव में एफ.पी. और बी.पी. प्रेशर क्रमशः 6.0 ± 0.1 किग्रा/सेमी^२ और 5.0 ± 0.1 किग्रा/सेमी^२ माप तक बन जाता है।

नोट:— यदि गाड़ी इकहरे पाइप की है तो केवल बी.पी. प्रेशर ही देखना चाहिये।

- (2) ट्रेन मैनेजर द्वारा—

- (i) देखें कि ट्रेन मैनेजर के ब्रेकवान में एफ.पी. तथा बी.पी. प्रेशर अर्थात् 6.0 और 5.8 किग्रा/सेमी^२ के बीच तथा बी.पी. 5.0 एवं 4.8 किग्रा/सेमी^२ के बीच माप तक क्रमशः बन गये हैं।
- (ii) ट्रेन मैनेजर का आपातकालीन ब्रेक वाल्व हैंडल दबायें और उसके बाद उसे रिलीज करें। इससे बी.पी. प्रेशर लगभग 1.0 किग्रा/सेमी^२ कम हो जायेगा।
- (iii) देखें कि बी.पी. प्रेशर बनाया गया है तथा प्रेशर गेज मूल माप पाठांकित करता है। यह लोकोमोटिव से ट्रेन मैनेजर के ब्रेकवान/एकदम अन्तिम कोच तक प्रेशर की निरंतरता की पुष्टि करता है।
- (iv) अब ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करें जो सेक्शन इंजीनियर(कै.व.वै.) द्वारा लोको पायलट को भेजा जाता है। तथापि ट्रेन मैनेजर प्रारंभिक स्टेशन को छोड़कर अन्य स्टेशन पर जब प्रेशर की स्थिति पाठांकित करना आवश्यक हो तो ट्रेन मैनेजर हस्ताक्षरित ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र के बदले लोको पायलट को वॉकी टॉकी या संचार के अन्य साधन के जरिये सूचित करेगा, यदि उसकी व्यवस्था की गयी हो। इसके साथ ही ट्रेन मैनेजर को अपने रफ जरनल में यह प्रविष्टि करनी होगी। जब ट्रेन मैनेजर वॉकी टॉकी आदि के द्वारा लोको पायलट को प्रेशर के बारे में सूचना देने में असमर्थ हो तो ट्रेन मैनेजर ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र पर इस तरह हस्ताक्षर करेगा जैसे गाड़ी आरंभिक स्टेशन से चलने वाली हो।

नोट:—(क) यदि गाड़ी इकहरे पाइप की है तो एफ.पी. प्रेशर रीडिंग नहीं देखी जाये।

- (ख) जब गाड़ी का ब्रेकवान एकदम अन्तिम कोच न हो तो एकदम अन्तिम कोच के पिछले छोर की ओर जाये और सबसे पिछले कोच से बी.पी. प्रेशर को पिछले छोर के एंगल कॉक को निरंतर 30 सेकेंड तक खोलकर (ट्रेन मैनेजर के आपात ब्रेक वाल्व हैंडल को दबाने के बजाय) बी.पी. प्रेशर को कम करें तथा फिर उसे बंद करें। ब्रेकवान में लौट आये तथा देखें की बी.पी. एवं एफ.पी. प्रेशर बनाया गया है एवं प्रेशर गेजों में मूल माप पाठांकित हो गया है तत्पश्चात उपरोक्तानुसार, चालक को वॉकी टॉकी के जरिये सूचित करें।

- (3) लोको पायलट द्वारा—

(क) ट्रेन मैनेजर द्वारा उपरोक्तानुसार की जा रही कार्यवाही को लोको पायलट देखेगा।

- (i) बी.पी. तथा एफ.पी. प्रेशर में गिरावट।
- (ii) एअर फ्लो इंडिकेशन सुई का विचलन होना।
- (iii) एलएसएएफ बत्ती का प्रज्वलित होना।
- (iv) बी.पी. एवं एफ.पी. प्रेशर मूल माप तक बन गया है।
- (v) एअर फ्लो इंडिकेशन सुई सामान्य स्थिति में लौट जाती है।
- (vi) एलएसएएफ बत्ती बुझ गयी है।

- (ख) (i) गाड़ी आरंभिक स्टेशन पर ट्रेन मैनेजर द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर या ट्रेन मैनेजर द्वारा गाड़ी आरंभिक स्टेशन को छोड़कर अन्य स्टेशन पर वॉकी टॉकी के द्वारा प्रेशर की आवश्यक मात्रा पुष्टिकृत किये जाने पर ट्रेन मैनेजर द्वारा सूचित की गयी प्रेशर की मात्रा ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र पर रिकार्ड करें और जॉच करें कि ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र में उल्लिखित बी.पी. प्रेशर लोकोमोटिव के बी.पी. प्रेशर से अधिक नहीं है।

- (ii) बी.पी. प्रेशर को शून्य तक घटाये।
- (iii) बी.पी. एवं एफ.पी. प्रेशर का पुनः सृजन करें एवं मूल माप तक बनायें।
- (iv) अब ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करें।

(4) ट्रेन मैनेजर द्वारा—

- (i) गाड़ी आरंभिक स्टेशन पर ट्रेन मैनेजर द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र लोको पायलट को भेजने के बाद या गाड़ी आरंभिक स्टेशन को छोड़कर अन्य स्टेशन पर बी.पी. प्रेशर के बारे में वॉकी टॉकी आदि के द्वारा लोको पायलट को सूचित करने के उपरान्त देखें कि प्रेशर गेज में बी.पी. प्रेशर शून्य तक गिरता है। यह लोकोमोटिव से लोको पायलट द्वारा प्रेशर के गिराने की अनुरूपता बताता है।
- (ii) बी.पी. प्रेशर, प्रेशर गेजों में पुनः मूल माप तक बनता है अन्तिम कोच से लोकोमोटिव तक प्रेशर की निरंतरता की पुष्टि करता है।
- (iii) बी.पी. एवं एफ.पी. प्रेशर मूल माप तक पाठांकित हो गया तथा गाड़ी को आरंभ करने से पूर्व की अन्य आवश्यक शर्तों का अनुपालन हो गया है को सुनिश्चित करने के पश्चात् गाड़ी आरंभ करने का सिग्नल दें।

(5) किसी खराबी/उपरोक्त से विसामान्यता के प्रकरण में जो किसी दोष को दर्शाता हो तो उसे उक्त दोष के निवारण के पश्चात् निरंतरता परीक्षण को प्रथम चरण से किया जाना चाहिये।

स.नि.4.32(5) इंजन को चलाने से पहले सावधानी बरतना— लोको पायलटों और शंटरो को इंजन चलाने से पहले स्वयं तसल्ली कर लेनी चाहिए कि इंजन के नीचे ने तो कोई काम कर रहा है और न ऐसी स्थिति में है कि इंजन के चलने से उसे हानि पहुँच सकती है।

स.नि.4.32(6) इसके अतिरिक्त लोको पायलट मण्डल बिजली इंजीनियर (चल स्टाक) द्वारा जारी किए गए विशिष्ट अनुदेशों के आधार पर निरीक्षण और जाँच करेगा।

स.नि.4.32(7) आईआर-एटीपी (कवच) क्षेत्र में यात्रा शुरू करने से पहले, लोको पायलट ऑन-बोर्ड कवच को बूट करेगा, ट्रेन के अनुसार विन्यास (कॉन्फिगरेशन) दर्ज करेगा और सुनिश्चित करेगा कि सभी पैरामीटर ठीक से दर्शाए जा रहे हैं। आईआर-एटीपी ऑन-बोर्ड लोको कवच केवल कवच लगे प्रथम सिग्नल को "ऑफ" स्थिति में पार करने के बाद ही प्रभावी होगा।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

4.33. लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु-यूनिटों की जाँच.—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 जुड़ जाने के बाद पूरी गाड़ी का कार्यभार सम्भालते समय, लोको पायलट इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि सम्पूर्ण गाड़ी के नियंत्रण व शक्ति यंत्र (पावर अपरेटर्स) और ब्रेक समुचित एवं निर्धारित रूप में काम कर रहे हैं।

4.34. गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करते समय ट्रेन मैनेजर के कर्तव्य.— ट्रेन मैनेजर गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करने के समय, गाड़ी के प्रस्थान करने से पहले, इस बाबत अपना समाधान करेगा कि—

- (क) गाड़ी ठीक प्रकार से जोड़ी गई है,
- (ख) गाड़ी में निर्धारित ब्रेक शक्ति है,
- (ग) गाड़ी में पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) और बगल (साइड) बत्तियाँ लगी हैं तथा आवश्यकतानुसार बत्तियाँ जला दी गई हैं और वे तेज रोशनी दे रही हैं।
- (घ) यदि ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट के बीच कोई संचार साधन हैं तो वे ठीक प्रकार कार्य करते हैं, तथा
- (ङ) साधारणतया, जहाँ तक वह सुनिश्चित कर सकता है, गाड़ी यात्रा के लिए पूर्ण रूप से सक्षम हैं।

स.नि.4.34(1) कार्यभार संभालते समय और गाड़ी के यात्रा काल में ट्रेन मैनेजर को यह जाँच करके अपनी सन्तुष्टि कर लेनी चाहिये कि उसका ब्रेक ठीक काम करने की हालत में है, डिब्बों की दोनों तरफ लगी हुई बगल

जंजीरें इस हेतु लगे हुए हुकों पर लटका दी गयी हैं या एक दूसरे में संलग्न कर दी गयी हैं और यह कि वे पटरी पर बिछी हुई गिट्टीयों पर घिसटने नहीं दी जाती हैं। वह यह भी देखेगा कि खुले डिब्बों में रखे ज्वलनशील प्रकृति के सब माल को चिंगारियों से बचाने के लिए अच्छी तरह ढक दिया जाता है।

स.नि.4.34(2) गाड़ी यात्रा जिन स्टेशनों से आरम्भ हो या जहाँ गाड़ी के इंजन बदले जाते हों वहाँ, ट्रैफिक कर्मचारियों को गाड़ियों पर उनके इंजन लगाने होंगे। जब कभी गाड़ियों से इंजनों की आवश्यकताओं के लिए अलग करना पड़े तो उस समय, इंजन स्टाफ ही उन्हें अलग करेंगे और दुबारा जोड़ेंगे।

स.नि.4.34(3)–

- (i) प्रारम्भिक स्टेशन पर ट्रेन मैनेजर गाड़ी का चार्ज लेते समय, ट्रेन मैनेजर को ब्रेक पावर प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करने से पहले यह देखना चाहिये कि सेक्शन इंजीनियर (कै. व. वै.) ने ब्रेक-पावर प्रमाण-पत्र फार्म पर यह पृष्ठांकन कर दिया है कि वेस्टीब्यूलस कनेक्शन, फिटिंग और सभी कैरिजों/वैगनों के दरवाजे कार्यशील अवस्था में हैं तथा इन्हें ठीक प्रकार से बन्द किया व बांधा जा सकता है।
- (ii) गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को गाड़ी का चार्ज लेते समय बाक्स माल डिब्बों में खाली/लदे हुए बाक्स के हैंडिल के सैटिंग की जांच भी करनी चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सैटिंग सही है।

4.35. गाड़ियों का प्रस्थान.–

- (1) लोको पायलट प्रस्थान प्राधिकार के बिना स्टेशन से अपनी गाड़ी नहीं चलाएगा। गाड़ी के प्रस्थान से पहले, वह इस बात का समाधान करेगा कि सभी सही स्थावर सिगनल और, जहाँ आवश्यक है, वहाँ हैंड सिगनल दे दिए गए हैं और उसके सामने, लाइन पर कोई प्रत्यक्ष अवरोध नहीं है तथा ट्रेन मैनेजर ने प्रस्थान के लिए सिगनल दे दिया है। ट्रेन मैनेजर, प्रस्थान सिगनल देने से पहले, यह देख लेगा कि गाड़ी को आगे चलाने के लिए सब कुछ ठीक है।
- (2) स्टेशन मास्टर और ट्रेन मैनेजर को विशेष अनुदेशों द्वारा यथा विनिर्दिष्ट रीति से संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कोई भी भूमिका या ड्यूटी सौंपी जा सकती है।
- (3) ट्रेन मैनेजर, गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल तब तक नहीं देगा जब तक इस बात का समाधान नहीं हो जाता कि विशेष अनुदेशों के अनुसार के सिवाय, कोई व्यक्ति किसी ऐसे डिब्बे या वाहन या वाहन की छत पर यात्रा नहीं कर रहा है, जो यात्रियों के प्रयोग के लिए नियत नहीं है।
- (4) उपनियम (3) के विपरीत किसी यात्रा के मामले में, ट्रेन मैनेजर, लोको पायलट या सहायक लोको पायलट, यदि आवश्यक हो, किसी डिब्बे या वाहन या वाहन की छत से किसी अनधिकृत व्यक्ति को हटाने के लिए राजकीय रेल पुलिस, रेल सुरक्षा बल और स्टेशन कर्मचारियों से सहायता लेगा।

(भारत का राजपत्र सं. 192 के अन्तर्गत जीएसआर-195(अ) दिनांक 14.03.2022)

स.नि. 4.35(1) गाड़ियों के लिए प्रस्थान सिगनलों को ऑफ करना या प्रस्थान प्राधिकार की सुपुर्दगी गाड़ी चलाने के लिए स्टेशन मास्टर की अनुमति समझा जाएगा और इसकी सूचना लोको पायलट द्वारा निर्धारित इंजन सीटी बजाकर ट्रेन मैनेजर को दी जायेगी। ट्रेन मैनेजर अपनी सीटी बजाकर और साथ-साथ अपने सिर से ऊपर पूरी बांह की लम्बाई में क्षैतिज स्थिति में दिन में हरी झंडी और रात में हरी बत्ती हिलाकर प्रस्थान सिगनल देगा। यदि मोड़ या अन्य किसी अवरोध के कारण लोको पायलट, ट्रेन मैनेजर का सिगनल न देख सकता हो तो ड्यूटी का स्टेशन मास्टर लोको पायलट को ट्रेन मैनेजर का संकेत (सिगनल) दोहरायेगा।

वन्दे भारत ट्रेनों के मामले में, ट्रेन मैनेजर गाड़ी के दरवाजों को बंद करने वाले बटन (door close button) को दबाने से पहले यात्रियों को सीटी/कैब हॉर्न बजाकर चेतावनी देगा कि गाड़ी चलने के लिए तैयार है। यात्रियों के प्रवेश एवं निर्गम को सुनिश्चित करने के पश्चात्, ट्रेन मैनेजर गाड़ी के दरवाजों को बंद कर देगा और लोको पायलट को गाड़ी के प्रस्थान हेतु दो घंटियों का संकेत देगा। इसके पश्चात् लोको पायलट ट्रेन मैनेजर के द्वारा दिये गये दो घंटियों के संकेत की विधिवत पावती देकर गाड़ी चलाएगा।

स.नि.4.35(2) स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को चलाने के लिए अपनी अनुमति देने से पहले यह तसल्ली अवश्य कर लेगा कि सही प्रस्थान सिगनल 'ऑफ' किया गया है या लोको पायलट को लिखित प्रस्थान अनुमति दे दी गयी है।

स.नि.4.35(3) मेल/एक्सप्रेस/सवारी गाड़ियों के फ्रंट एसएलआर के ट्रेन मैनेजर का हिस्सा तालित रखना— सवारी गाड़ियों के फ्रंट एसएलआर का ट्रेन मैनेजर का हिस्सा ट्रेन मैनेजरों द्वारा तालित किया जाना चाहिये। यह अनुदेश तब जारी किये गये थे जब गाड़ियाँ छोटी होती थीं और सहायक ट्रेन मैनेजर इनमें से कई गाड़ियों को संभालते थे। वर्तमान प्रणाली में जब सहायक ट्रेन मैनेजरों के पद समाप्त कर दिये गये हैं और गाड़ियाँ बहुत लम्बी कर दी गयी हैं, ट्रेन मैनेजरों के लिए उनके उत्तरदायित्वों का निर्वाह करना आसान नहीं है।

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, यह कार्य सहायक लोको पायलट द्वारा किया जायेगा और निम्नलिखित पद्धति अपनायी जायेगी—

- (1) मेल/एक्सप्रेस/सवारी गाड़ियों संचालित करने वाले लोको पायलटों को एक निजी ताला दिया जायेगा जिसे वे अन्य उपकरणों के साथ अपने बॉक्स में रखेंगे।
- (2) कर्मिंदल बदले जाने वाले समस्त बिन्दुओं पर आने वाले सहायक लोको पायलट फ्रंट एसएलआर ट्रेन मैनेजर के हिस्से से अपना लोको पायलट का ताला खोलेगा और जाने वाला सहायक लोको पायलट एसएलआर दरवाजे पर अपना लोको पायलट का ताला लगायेगा।

यह व्यवस्था तब तक जारी रहेगी जब तक गाड़ी गन्तव्य पर नहीं पहुँच जाती या जब तक गाड़ी किसी अन्य समीपवर्ती मण्डल/रेलवे को नहीं सौंपी जाती।

- (3) ऐसी गाड़ियों के लिए, जहाँ फ्रंट एसएलआर ट्रेन मैनेजर का हिस्सा खुला हुआ हो और यात्रियों/बाहरी व्यक्तियों द्वारा वहाँ कब्जा किया हुआ हो तो ऐसी स्थिति में सहायक लोको पायलट ट्रेन मैनेजर के हिस्से को रिक्त करवाने का प्रयास करेगा और दूसरे सिरे के दरवाजे को बंद करके अन्दर से कुंडी लगाने के बाद प्लेटफार्म की तरफ का दरवाजा तालित करेगा।
- (4) आरम्भिक एवं थू गाड़ियों के लिए आरपीएफ स्टाफ का यह कर्तव्य होगा कि वह फ्रंट एसएलआर के ट्रेन मैनेजर के हिस्से को खाली करवाने में सहायक लोको पायलट की मदद करे। कठिनाइयों की स्थिति में, उप स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर भी उस हिस्से को खाली करवाने और तालित करने के लिए जिम्मेदार होगा। इस प्रयोजन हेतु लोको पायलट/सहायक लोको पायलट वॉकी टॉकी पर ट्रेन मैनेजर को इसकी सूचना देकर जो, फिर इसकी सूचना स्टेशन स्टाफ को देगा, स्टेशन स्टाफ का सहयोग माँग सकता है।
- (5) किसी भी स्थिति में सहायक लोको पायलट से गाड़ी को छोड़कर आरपीएफ/स्टेशन स्टाफ का सहयोग माँगने जाना या इस संबंध में मीमो प्रेषित करना अपेक्षित नहीं है। यदि गाड़ी के निर्धारित ठहराव के दौरान फ्रंट एसएलआर ट्रेन मैनेजर के हिस्से को तालित करना संभव नहीं है तो ऐसी स्थिति में लोको पायलट/सहायक लोको पायलट गाड़ी स्टार्ट करेगा और उनके गन्तव्य साइनिंग ऑफ पाइंट पर असामान्य घटना के रूप में असामान्य के साथ इसकी रिपोर्ट करेगा।

- (6) गाड़ियों के साथ संलग्न कुछ फ्रंट एसएलआर की रक्षा हेतु आरपीएफ स्टाफ लगाये जाते हैं ताकि फ्रंट एसएलआर से सामान की चोरी की रोकथाम हो सके। इस प्रकार से आरपीएफ एसकोर्ट फ्रंट एसएलआर की रक्षा करने के उद्देश्य से ट्रेन मैनेजर की लॉबी में बैठेंगे। सहायक लोको पायलट फ्रंट एसएलआर के ट्रेन मैनेजर लॉबी में लगे ताले की चाबियाँ स्टेशन पर आरपीएफ एसकोर्ट पार्टी को सुपुर्द करेगा जहाँ से आरपीएफ एसकोर्टिंग ड्यूटी प्रारम्भ करेगा। आरपीएफ एसकोर्ट द्वारा, एसएलआर एसकोर्टिंग ड्यूटी खत्म होने पर, ट्रेन मैनेजर लॉबी तालित करने के पश्चात्, चाबी, सहायक लोको पायलट को वापस दी जायेगी। आरपीएफ स्टाफ सहायक लोको पायलट को स्टेशन पर जहाँ से वह एसकोर्ट ड्यूटी शुरू करता है, निम्नलिखित प्रोफार्मा में पावती देगा।

पावती

मुझे, एचसी/सीटी..... को गाड़ी संख्या.....के फ्रंट एसएलआर को..... स्टेशन से.....स्टेशन तक एसकोर्ट करने के लिए निर्देश दिये गये हैं। मुझे..... स्टेशन पर फ्रंट एसएलआर के ट्रेन मैनेजर की लॉबी के ताले की चाबी प्राप्त हुई है।

आरपीएफ स्टाफ के हस्ताक्षर

(आरपीएफ स्टाफ का नाम)

मेल/एक्सप्रेस/सवारी के लोको पायलटों को ताले जारी किये जाने चाहिये। मेल/एक्सप्रेस/सवारी लिंकों के लिए लगाये जाने वाले आउट ऑफ लाइन लोको पायलटों को जारी करने हेतु लॉबियों में रखने के लिए अतिरिक्त तालों की व्यवस्था की जायेगी।

4.36. ट्रेन मैनेजर गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा.— गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान, ट्रेन मैनेजर या (एक से अधिक ट्रेन मैनेजर होने पर) मुख्य ट्रेन मैनेजर यातायात के लिए गाड़ी को ठहराने या चलाने से संबंधित सभी बातों के लिए गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा। किसी स्वनोदित वाहन, जैसे कि बिना ट्रेलर और बिना ट्रेन मैनेजर के मोटर कोच, की दशा में ट्रेन मैनेजर के कर्तव्यों का पालन लोको पायलट करेगा।

4.37. स्टेशन सीमा में ट्रेन मैनेजरों की अधीनता.— जब गाड़ी स्टेशन सीमा के अन्दर है, तो ट्रेन मैनेजर स्टेशन मास्टर के आदेशों के अधीन होगा।

4.38. फायरमैन और सहायक लोको पायलट, लोको पायलटों की आज्ञा मानेंगे.— सब बातों के बारे में फायरमैन या सहायक लोको पायलट अपने लोको पायलटों के विधि पूर्ण आदेशों का पालन करेंगे।

4.39. लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन.— गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान, लोको पायलट निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा अर्थात्:—

(क) यातायात के उद्देश्य से गाड़ी चलाने, रोकने या परिचालन संबंधी सभी बातों में ट्रेन मैनेजर के आदेशों का, तथा

(ख) स्टेशन मास्टर द्वारा या विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी भी रेल सेवक द्वारा उसे दिये जाने वाले सभी आदेश, जहाँ तक कि वे उसके इंजन के सुरक्षित और समुचित रूप से कार्यचालन की दृष्टि से ठीक हैं।

च. यात्रा के दौरान गाड़ी का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य

4.40. लोको पायलट तथा फायरमैन या सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे.— जब गाड़ी चल रही है तो प्रत्येक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेगा और प्रत्येक फायरमैन या सहायक लोको पायलट भी, जब वह अन्यथा कोई आवश्यक काम नहीं कर रहा है, ऐसा ही करेगा।

स.नि.4.40(क) लोको पायलट और प्रथम फायरमैन या डीजल सहायक या सहायक लोको पायलट यथा स्थिति गाड़ी के संचालन को प्रभावित करने वाले प्रत्येक सिगनल, की पहचान करेंगे जिसमें कार्य स्थल पर इंजीनियरिंग इन्डीकेटर बोर्ड भी सम्मिलित हैं, जैसे ही वह दिखाई पड़ने लगे, तो वे सिगनल के पहलू एक दूसरे को बोलकर बताएंगे।

(ख) डीजल सहायक तथा सहायक लोको पायलट या फायरमैन, जब अन्यथा व्यस्त नहीं होंगे, आवश्यकता पड़ने पर सिगनल का आदान प्रदान करने में लोको पायलट की सहायता करेंगे।

(ग) उपर्युक्त 'क' और 'ख' की व्यवस्था, लोको पायलट को किसी भी स्थिति में सिगनल देखने और उनका अनुपालन करने के उत्तरदायित्व से किसी भी प्रकार मुक्त नहीं करेंगे।

4.41. लोको पायलट तथा फायरमैन या सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे.— यात्रा के दौरान लोको पायलट तथा फायरमैन 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।

स.नि.4.41(1) यदि किसी सवारी गाड़ी के लोको पायलट को रात में ब्रेकवान की बगल बत्तियाँ न दिखाई दें तो स.नि. 6.08 में निर्दिष्ट गाड़ियों के विभक्त हो जाने के समय ली जाने वाली आवश्यक प्रसावधानियों को बरतना चाहिये।

स.नि.4.41(2) जब कोई गाड़ी लाइन पर काम करती हुई किसी गैंग को या फाटक वाले से युक्त किसी समपार फाटक को पार करे, तो लोको पायलट, सहायक लोको पायलट अथवा फायरमैन को पीछे की ओर देखकर यह पता लगा लेना चाहिये कि गाड़ी ठीक तरह से है और लोको पायलट को फाटकवाला/गैंगमैन द्वारा प्रदर्शित खतरे या दुर्घटना की चेतावनी देने वाला कोई सिगनल तो नहीं मिल रहा है।

4.42. लोको पायलट, ट्रेन मैनेजर तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान प्रदान.—

(1) गाड़ी के लोको पायलट तथा ट्रेन मैनेजर एक दूसरे के साथ, ऐसे समयों पर और इस रीति से संकेतों का आदान-प्रदान करेंगे जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।

(2) जब गाड़ी बिन रुके किसी स्टेशन से पास हो रही है तो उसके लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर उन 'आल राइट' संकेतों को देखेंगे जो स्टेशन मास्टर और स्टेशन के ऐसे अन्य कर्मचारी, जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है, गाड़ी के सुरक्षित और सही रूप में चलने की दशा में देते हैं, तथा विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उन संकेतों को अभिस्वीकृत करेंगे। यदि गाड़ी सुरक्षित और सही रूप से नहीं चल रही है तो स्टेशन मास्टर या अन्य कर्मचारी रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा, जिसकी प्राप्ति पर ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कार्यवाही करेंगे।

स.नि.4.42(1)(क) ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट के बीच सिगनल का आदान-प्रदान:— ट्रेन मैनेजर निम्नलिखित स्थितियों में लोको पायलट के साथ 'आल राइट' संकेत (सिगनल) का आदान-प्रदान करेगा।

(i) जब कोई गाड़ी रुकने के बाद स्टेशन से रवाना होती है।

(ii) जब कोई गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर रुकने के बाद रवाना होती है।

(iii) जब ब्रेकयान गति प्रतिबन्ध वाले क्षेत्र से निकलता है।

(ख) संकेतों का आदान-प्रदान किया जायेगा:

(i) ज्यों ही पिछला ब्रेकयान स्टेशन से बाहर निकल जाए,

(ii) ज्यों ही गाड़ी रवाना हो जाए, और

(iii) ज्यों ही पिछला ब्रेकयान गति प्रतिबंध वाले क्षेत्र से बाहर निकल जाए।

स.नि.4.42(2) संकेतों के आदान-प्रदान की विधि:

- (क) लोको पायलट को ट्रेन मैनेजर का संकेत दिन में स्थिरता से झंडी पकड़ कर और रात तथा धुन्ध या कोहरे के मौसम में स्थिरता से हरी बत्ती दिखाकर दिया जायेगा।
- (ख) लोको पायलट का सिगनल उसकी ओर से डीजल सहायक या सहायक लोको पायलट या फायरमैन द्वारा दिया जायेगा जो ट्रेन मैनेजर को दिन में स्थिरता से हरी झंडी और रात या धुन्ध या कोहरे के मौसम में स्थिरता से हरी बत्ती दिखाएगा।
- (ग) सीधे मार्ग पर ये संकेत सदा गाड़ी के बायें ओर से और घुमाव पर उस ओर से जिस ओर से वे भली-भांति देखे जा सकें, दिए जायेंगे।

स.नि.4.42(3) जब एक से अधिक ट्रेन मैनेजर हों तो सिगनलों का आदान प्रदान:— जब गाड़ी में एक अधिक ट्रेन मैनेजर या ब्रेकमैन हों तो गाड़ी के चलते ही गाड़ी के पहले भाग में यात्रा करने वाला ट्रेन मैनेजर या ब्रेकमैन यह बताने के लिए कि वह अपनी जगह पर है गाड़ी के मुख्य ट्रेन मैनेजर को हरा सिगनल दिखाएगा। जब तक ऐसा सिगनल नहीं मिल जाता प्रमुख ट्रेन मैनेजर लोको पायलट के साथ हरे हैंड सिगनल का आदान प्रदान नहीं करेगा।

स.नि.4.42(4) ट्रेन मैनेजर का सिगनल नहीं मिलने पर लोको पायलट गाड़ी रोक देगा:— यदि लोको पायलट को पिछले ब्रेकयान से 'आल राइट' संकेत नहीं मिलता है तो उसे गाड़ी रोक देनी चाहिए।

स.नि.4.42(5)(क)(i) बिना रुके स्टेशन से गुजरने वाली (थ्रू) गाड़ियों के मामले में, यदि गाड़ी द्वारा यात्रा जारी रखने के लिए सब ठीक हो तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को 'सब ठीक है' सिगनल दिखाएगा, अन्यथा वह खतरा सिगनल या अन्य निर्धारित संकेत दिखाएगा, स्टेशन पर बिना रुके गुजरते समय लोको पायलट एवं ट्रेन मैनेजर सिगनलों के लिए बाहर ध्यान रखेंगे और सिवाय राजधानी एक्सप्रेस, शताब्दी एक्सप्रेस, गरीब रथ एक्सप्रेस, पीओडब्ल्यू तथा एयर कंडीशन्ड ट्रेन मैनेजर कम्पार्टमेंट युक्त एसएलआर वाली अन्य गाड़ियों के, ट्रेन मैनेजर, इन सिगनलों की स्वीकृति का संकेत देंगे। यदि लोको पायलट या ट्रेन मैनेजर को ऐसे सिगनल न मिलें तो वे अधिक सावधानी बरतेंगे और यह तसल्ली करेंगे कि गाड़ी के आगे बढ़ने के लिए सब ठीक है। स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसा सिगनल न देने के सम्बन्ध में रिपोर्ट ट्रेन मैनेजर के जर्नल में दर्ज की जायेगी और अगले ठहराव स्टेशन पर यह ड्यूटी के सहायक स्टेशन मास्टर को दी जायेगी। नियंत्रित (कन्ट्रोल्ड) सेक्शनों पर रिपोर्ट प्राप्त करने वाले सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा उपयुक्त कार्यवाही करने के लिए उक्त रिपोर्ट प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करते हुए खण्ड नियंत्रक (कन्ट्रोलर) को रिले की जायेगी।

(ii) यदि ट्रेन मैनेजर 'सब ठीक है' सिगनल का आदान-प्रदान नहीं करता है तो ड्यूटी का सहायक स्टेशन मास्टर तत्काल अगले स्टेशन को सूचना देगा और यह सिगनल देने की परिस्थितियाँ बताते हुए 'रोको और जांच करो' घंटी सिगनल (छ: विराम एक) देगा तथा प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करेगा, सेक्शन नियंत्रक को भी सूचित किया जायेगा।

नोट:— स्टेशन मास्टर द्वारा दिखाये जाने वाले "सब ठीक है" सिगनल का अभिप्राय 'आगे बढ़ो सिगलन' से है जैसा कि साधारण नियम 3.54 में बताया गया है अर्थात् दिन में हरी झंडी को हाथ में स्थिर रखकर दिखाना है और रात में तथा धुंध या कोहरे के मौसम में हरी बत्ती को हाथ में स्थिर कर दिखाना।

(ख) किसी गुजरने वाली गाड़ी की दृश्यता में किसी अन्य गाड़ी, वाहन द्वारा या अन्य बाधा द्वारा पड़ने की स्थिति में, हरा हैंड सिगनल यथा संभव उस स्थान से दिखाया जाएगा जहाँ से संबंधित गाड़ी के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर द्वारा स्पष्ट रूप से देखा जा सकता है। किन्तु जब स्टेशन से एक साथ दो गाड़ियाँ गुजर रही हों या एक गाड़ी/लोड लाइनों के बीच खड़ा हो और स्टेशन मास्टर के लिए लाइन पार करना और स्टेबल्ड गाड़ी/लोड की दूसरी तरफ जा रही गाड़ी के साथ सिगनल का आदान प्रदान संभव न हो तब स्टेशन मास्टर "सब ठीक है" (आल राइट) सिगनल दिखाने के लिए किसी सक्षम रेल कर्मचारी को नियुक्त करेगा।

(ग)(i) बड़े यार्डों में स्थित केबिन, जहाँ शंटिंग पाइलट द्वारा किया जाता है, स्टेशनों से होकर गुजरने वाली गाड़ियों को यदि गाड़ी में कोई गड़बड़ी नहीं है तो "सब ठीक है" सिगनल नहीं दिखाएंगे। यदि फिर भी गाड़ी में कोई गड़बड़ी देखी जाती है तो गाड़ी के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को खतरा सिगनल अवश्य दिखाया जाए।

- (ii) अन्य स्टेशनों पर स्थित केबिन से गुजरने वाली गाड़ी को यदि गाड़ी के लिए अपनी यात्रा जारी करने के लिए सब ठीक है तो उसी प्रकार का सब 'सब ठीक है' (आल राइट) सिगनल दिखाएंगे। जहाँ केबिन और स्टेशन भवन एक ही ओर स्थित हों और सभी पैनल अन्याशित स्टेशनों पर किसी गुजरने वाली गाड़ी को "सब ठीक है" (आल राइट) सिगनल आफ साइड से दिखाने के लिए स्टेशन मास्टर ड्यूटी के किसी सक्षम कर्मचारी को हैंड सिगनल के साथ नियुक्त करेगा। किन्तु यदि वे किसी असामान्य चीज को पाते हैं तो उन्हें गुजरने वाली गाड़ी को खतरा सिगनल अवश्य दिखाना चाहिए और ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को इस तथ्य से अवगत कराना चाहिए जो साधारण नियम 4.42(2) में बताए गए अनुसार अगली कार्रवाई करेगा।
- (घ) आल राइट सिगनल दिखाते समय स्टेशन मास्टर और केबिन कर्मचारी यह देखेंगे कि क्या गाड़ी सुरक्षित रूप से चल रही है और वे गर्म धुरे (हाट एक्सिल) पर विशेष रूप से निगाहें रखेंगे।
- स.नि.4.42(6) बिजली और डीजल इंजनों के लोको पायलटों तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान प्रदान:-
- (क) बिना रुके (रनिंग थ्रू) गुजरते समय डीजल/बिजली इंजन लोको पायलट को अपने केबिन में अनिवार्य रूप से खड़े होकर सिगनल का आदान प्रदान करना चाहिए यदि स्टेशन की इमारत उसकी ओर हो तो उसे स्टेशन मास्टर के साथ संकेत का आदान प्रदान करना चाहिए। यदि स्टेशन की इमारत ऑफ साइड में हो तो ड्यूटी के स्टेशन मास्टर के साथ 'आल राइट' संकेत का आदान प्रदान सहायक लोको पायलट को करना चाहिए।
- (ख) (i) स्टेशन पर बिना रुके गुजरते समय डीजल/बिजली इंजन के लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को सीटी बजानी चाहिए।
- (ii) यदि लोको पायलट या उसका सहायक संकेत का आदान-प्रदान नहीं करता है या सीटी नहीं बाजाता है तो ड्यूटी पर तैनात सहायक स्टेशन मास्टर तत्काल आगले स्टेशन को सूचित करेगा और 'रोको' और जांच करो- (छ: विराम एक) घण्टी देगा तथा प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करके यह स्पष्ट करेगा कि उक्त संकेत किन परिस्थितियों के कारण दिया गया है।
- (iii) जब गाड़ी का बिना रुके जाना निर्धारित हो तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर ऐसी सूचना प्राप्त होने पर प्रस्थान सिगनलों को वापिस 'ऑन' कर देगा किन्तु गाड़ी पास करने के लिए प्रस्थान मार्ग को सेट और पाशित ही रखेगा। यदि समय हो तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए तत्काल प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल से आगे 10-10 मीटर के अन्तर पर तीन पटाखे रखे जायेंगे।
- (iv) यदि लोको पायलट प्रस्थान सिगनल पर रुक जाता है और यदि पटाखे रखे गये हों तो उन्हें हटा लिया जायेगा और लोको पायलट से पिछले स्टेशन पर संकेत का आदान-प्रदान न करने या सीटी न बजाने का कारण जानने के बाद गाड़ी को आगे जाने दिया जायेगा। लोको पायलट द्वारा बताया गया कारण नियंत्रक को बताया जायेगा।
- (v) यदि लोको पायलट प्रस्थान सिगनल पर नहीं रुकता है और पटाखों का विस्फोट करने के बाद प्रस्थान सिगनलों की अवहेलना करते हुए बिना रुके (रन थ्रू) आगे बढ़ जाता है तो स्टेशन कर्मचारियों द्वारा ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करना चाहिए। ट्रेन मैनेजर स्टेशन कर्मचारियों से खतरा संकेत मिलने पर गाड़ी को रोक देगा। कर्मचारियों द्वारा इसे (लोको पायलट द्वारा सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करना) दुर्घटना समझा जायेगा और दुर्घटना नियमावली में निर्धारित उपयुक्त कार्रवाई की जायेगी।
- (vi) इसके साथ-साथ स्टेशन कर्मचारी अगले से अगले स्टेशन को "गाड़ी बिना उपयुक्त प्राधिकार के चल रही है" का सिगनल (छ: विराम पांच) देते हुए सूचित करें और अगले स्टेशन से आगमन तथा प्रस्थान सिगनल दोनों को उठाने के लिए विशेष रूप से कहेंगे।
- (vii) अगले स्टेशन तत्काल सभी सिगनलों को वापिस 'ऑन' स्थिति में कर देंगे और पटाखों को निकट सिगनल से यथा संभव दूर रखने का प्रबन्ध करेंगे।

स.नि.4.42(7) बिजली की गाड़ी के मामले में खण्ड नियंत्रक (सेक्शन कण्ट्रोलर) उस सेक्शन के कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा जिसमें गाड़ी का संचालन किया जा रहा है। तब कर्षण शक्ति नियंत्रक उस सेक्शन को विद्युत सप्लाई बन्द करने का प्रबन्ध करेगा।

स.नि.4.42(8) प्रथम रोक सिगनल के बाहर यदि गाड़ी रुकती है तो साधारण नियम 5.09 के अनुसार रिसेप्शन किया जायेगा।

स.नि.4.42(9) चलती गाड़ियों के ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट समीपवर्ती लाइन पर चलती गाड़ी पर दृष्टि रखने के लिए उत्तरदायी होंगे और यदि कोई ऐसी स्थिति देखी जाती है, जो गाड़ी की संरक्षा के लिए खतरा बन सकती हो तो, खतरे का हाथ सिगनल दिखाते हुए, उस गाड़ी के ट्रेन मैनेजर या लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करेंगे। विपरीत दिशा में चल रही गाड़ियों के मामले में दोहरी/मन्टीपल लाइनों पर दोनों गाड़ियों के ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट एक दूसरे की गाड़ी का परीक्षण करने के बाद हरे हाथ सिगनलों का आदान-प्रदान करेंगे। कुछ असामान्य दिखाई देने की स्थिति में, दूसरी गाड़ी के ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए खतरे का हाथ सिगनल दिखाया जाएगा।

स.नि.4.42(10) वन्दे भारत ट्रेनों के मामले में, ट्रेन मैनेजर व लोको पायलट किसी स्टेशन से गुजरते समय या निकटवर्ती लाइन/लाइनों पर किसी गाड़ी को पास करते समय, सिग्नल एक्सचेंज बटन को दबाकर रखेंगे, जिससे कि ट्रेन सैट के दोनों ओर अवस्थित सिग्नल एक्सचेंज लाइट जल जायेंगी, जिसे स्टेशन कर्मचारियों एवं निकटवर्ती लाइन/लाइनों पर उपस्थित ट्रेन के लोको पायलट एवं ट्रेन मैनेजर के साथ सिग्नल का आदान प्रदान माना जायेगा। ऐसा करते समय वे अनिवार्य रूप से निकटवर्ती लाइनों की गाड़ियों के लोको पायलट एवं ट्रेन मैनेजर और स्टेशन के कर्मचारियों के द्वारा प्रदर्शित किये जाने वाले संकेत को अनवरत रूप से देखते रहेंगे।

4.43. ट्रेन मैनेजर पूरी तरह निगाह रखेगा।— यात्रा के दौरान और स्टेशनों पर रुकने के समय प्रत्येक ट्रेन मैनेजर पूरी तरह निगाह रखेगा और समय-समय पर इस बाबत अपना समाधान करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड और ब्रेकयान की बत्तियाँ अपने स्थान पर हैं और सभी ब्रेकयान की बत्तियाँ, जहाँ आवश्यकता है, 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 पिछली बत्ती (टेल-लैम्प) भी है।

4.44. प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकी 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 ट्रेन मैनेजर को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और ब्रेक्समैन स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए केबिन या स्टेशन जाएगा। यदि ब्रेक्समैन नहीं है तो स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट किसी फायरमैन या सहायक लोको पायलट को केबिन या स्टेशन जाने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। केबिन या स्टेशन जाते हुए ब्रेक्समैन या फायरमैन या सहायक लोको पायलट स्टेशन की ओर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता जाएगा। प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर गाड़ी के रुकते ही ट्रेन मैनेजर 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, ट्रेन मैनेजर 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 ट्रेन मैनेजर 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 ट्रेन मैनेजर नहीं है तो इस नियम का पालन लोको पायलट को करना होगा।

स.नि.4.44(1) उक्त नियम में बतायी गयी एक लगातार लम्बी सीटी बजायी जायेगी। ट्रेन मैनेजर को इस सीटी की स्वीकृति अपनी लाल झण्डी या बत्ती को ऊपर नीचे हिलाते हुए तब तक देते रहना चाहिये जब तक कि लोको पायलट अपनी सीटी को दुबारा न बजाये।

स.नि.4.44(2) सहायक लोको पायलट को कारण जानने के लिए अनिवार्य रूप से स्टेशन भेजना चाहिये और उसे स्टेशन मास्टर के कार्यालय में तब तक रहना चाहिये जब तक कि गाड़ी को स्टेशन में न ले लिया जाये। मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के होम सिगनल के मामले में, गाड़ी के किसी कर्मचारी को कोबिन या स्टेशन पर पहुँचना जरूरी नहीं है जैसा कि स.नि. 4.44 के अधीन आवश्यक है।

4.45. लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना.—

- (1) यदि ट्रेन मैनेजर को खतरे की आशंका है या वह किसी कारण गाड़ी को रोकना आवश्यक समझता है तो वह लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए यथाशक्ति प्रयत्न करेगा।
- (2) यदि इंजन को संकेत भेजने के लिए कोई अन्य संचार साधन नहीं है और ट्रेन मैनेजर, 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 सम्भव है, वह बगल (साइड) बलितियों 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 निरंतर ब्रेक व्यवस्था है तो आपात्काल में गाड़ी रोकने के लिए ट्रेन मैनेजर उस ब्रेक को धीरे-धीरे लगा सकता है।

स.नि.4.45. स्टेशनों के बीच गाड़ियों का रुकना— जब कभी स्टेशनों के बीच में किसी गाड़ी को रोकना पड़े तो लोको पायलट और ट्रेन मैनेजरों को अवश्य देखना चाहिए कि गाड़ी किसी सुरक्षित स्थान विशेष रूप से सुरंगों, पुलों और ऊँचे किनारों (हाई बैंक्स) आदि पर न खड़ी हो।

4.46. ट्रेन मैनेजर के हैंड ब्रेक से सहायता.— यदि लोको पायलट को ट्रेन मैनेजर 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 ट्रेन मैनेजर के बीच यदि संचार के कोई अन्य साधन हैं तो वह उनका भी उपयोग करेगा।

4.47. ट्रेन मैनेजर का हैंड ब्रेक लगाना.—

- (1) यदि लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी या ब्रेक सीटी बजाता है तो ट्रेन मैनेजर तुरन्त अपने हैंड ब्रेक लगाएंगे।
- (2) यदि गाड़ी तेज ढाल पर उतर रही है और यदि गाड़ी की चाल इकसार करने की आवश्यकता है, तो ट्रेन मैनेजर अपने हैंड ब्रेकों द्वारा लोको पायलट की सहायता करेंगे।

4.48. इंजन को गाड़ी से काटने के लिए ट्रेन मैनेजर की अनुमति.— यदि गाड़ी स्टेशन की सीमा के बाहर या कहीं भी उतार-चढ़ाव पर खड़ी की जाती है तो ट्रेन मैनेजर की अनुमति के बिना लोको पायलट अपने इंजन को गाड़ी से नहीं काटेगा। ट्रेन मैनेजर ऐसी अनुमति देने से पहले स्वयं इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक अच्छी तरह कसकर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय भी करेगा, जो आवश्यक हैं या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हैं।

परन्तु जहाँ कहीं संरक्षा की दृष्टि से आवश्यक समझा जाता है, वहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा, इंजनों के गाड़ी से काटे जाने पर पूर्णतः निषेध लगाया जा सकता है।

स.नि.4.48. अनुमति लिखित होनी चाहिए— ट्रेन मैनेजर को अपनी अनुमति लिखित में देनी चाहिये।

4.49. गाड़ी को चलाना तथा रोकना.— लोको पायलट अपनी गाड़ी को सावधानी से तथा बिना झटका दिये चलायेगा और रोकेंगा।

4.50. इंजन की सीटी बजाना.—

- (1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, लोको पायलट सदा नीचे लिखी परिस्थितियों में, सीटी के लिए निर्धारित कोड के अनुसार इंजन की सीटी बजाएगा, अर्थात्:—
 - (क) इंजन को चलाने से पहले,
 - (ख) सुरंग में प्रवेश करते समय, तथा
 - (ग) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(2) इंजन का सीटी कोड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

स.नि. 4.50. चालकों द्वारा इस्तेमाल किये जाने वाले इंजन की सीटियों के कूट निम्न प्रकार हैं—

क्रम सं.	इंजन सीटी का कोड	सूचना
1.	0	(क) प्रस्थान करने से पहले— (i) सहायक/बैकिंग इंजन के लोको पायलट को यह संकेत कि सबसे अगले इंजन का लोको पायलट प्रस्थान के लिए तैयार है। (ii) सहायक/बैकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा सबसे अगले इंजन की स्वीकृति। (iii) इंजन लोको यार्ड से जाने के लिए तैयार है या लोको कार्य पूरा कर लेने के बाद। (iv) इंजन लोको यार्ड में जाने के लिए तैयार है। (ख) चलने पर— (i) दूसरे इंजन की सहायता अपेक्षित नहीं है। (ii) सहायक/बैकिंग इंजन के लोको पायलट की पावती, कि सहायता बन्द कर दी गई।
2.	00	(क) ट्रेन मैनेजर से संकेत (सिगनल) मांगना। (ख) ट्रेन मैनेजर द्वारा सिगनल का आदान-प्रदान नहीं किया गया। (ग) स्टेशन कर्मचारियों द्वारा संकेतों का आदान-प्रदान नहीं किया गया।
3.	— 0	(क) ट्रेन मैनेजर ब्रेक रिलीज करे। (ख) स्टेशन/सेक्शन के बीच से इंजन या गाड़ी के चलने से पहले। (ग) साइडिंग में बैक करने के बाद मेन लाइन साफ है।
4.	000	(क) ट्रेन मैनेजर ब्रेक लगाए। (ख) गाड़ी नियंत्रण में नहीं है, ट्रेन मैनेजर सहायता करे।
5.	0000	(क) दुर्घटना, विफलता, अवरोध या किसी अन्य विशेष कारणवश गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती है। (ख) गाड़ी का पीछे से बचाव करें।
6.	00000	लोको पायलट एवं ट्रेन मैनेजर द्वारा ब्रेक निरंतरता की जाँच
7.	— — 0 0	ट्रेन मैनेजर को इंजन पर आने का बुलावा।
8.	0 — 0	(क) टोकन प्राप्त नहीं हुआ। (ख) टोकन रह गया। (ग) गलत प्रस्थान प्राधिकार के साथ। (घ) उपयुक्त प्राधिकार पर 'ऑन' स्थिति में रोक सिगनल पार करते हुए।
9.	—	(क) चलने से पहले—घाट सेक्शन पर वैक्यूम पुनः तैयार हो गया है, बुडन वैज हटाए। (ख) आटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में स्वचल रोक सिगनल या परमीसिव रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करते हुए। (ग) किसी मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करते हुए जब सिगनल पोस्ट सिगनल पर लगा हुआ टेलीफोन खराब हो गया है और लोको पायलट पिछले स्टेशन के साथ सम्पर्क स्थापित करने में असमर्थ हो। (घ) चलते हुए—ट्रेन मैनेजर के संकेत (सिगनल) की अभिस्वीकृति।

सा एवं सहा नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 50 दिनांक 06-09-22, पृष्ठ सं. 1, 2, 83, 84, 85, 86, 131 तथा 132 को बदलें।

10.(i)	----- (सविराम)	समपार पर पहुंचते समय
(ii)	----- (लम्बी लगातार)	(क) सुरंग अथवा वह क्षेत्र जहाँ दृश्यता साफ न हो अथवा मोड़ों अथवा कटिंग अथवा दुर्घटना स्थल अथवा धुन्ध, कोहरे या अन्य कारण होने पर सिगनल दिखाई देने में रुकावट हो। (ख) पीछे से गाड़ी का बचाव कर रहे रेल कर्मचारी को वापिस बुलाने के लिए। (ग) मेटिरियल गाड़ी जाने को तैयार है। (घ) स्टेशन पर बिना रुके (रन थ्रू) जाते हुए। (ङ) 'ऑन' स्थिति में रोक सिगनल पर पहुंचते हुए। (च) रोक सिगनल पर रोके जाने पर।
11.	- 0 - 0	(क) गाड़ी विभक्त (ट्रेन पार्टिंग) होने पर। (ख) अधूरी गाड़ी पहुंचने पर।
12.	0 0 -	(क) अलार्म जंजीर खींची गई है। (ख) इंजन में वैक्यूम/एयर प्रेशर अपर्याप्त है। (ग) ट्रेन मैनेजर ने वैक्यूम/एयर ब्रेक लगाया है। (घ) अन्तर संचार उपस्कर का प्रयोग किया गया।
13.	- -	पैंटोग्राफ उठाएं, दूसरे इंजन के द्वारा पावती दी जाएगी।
14.	- 0 -	पैंटोग्राफ नीचे करें, दूसरे इंजन द्वारा पावती दी जाएगी।
15.	- 0 0	(क) सिगनल की भुजा झुकी हुई है किन्तु बत्ती बुझी हुई है। (ख) सिगनल की भुजा अनुपयुक्त रूप से/अपर्याप्त 'ऑफ' की गई है। (ग) खराब सिगनल।
16.	- - -	उल्लंघन चिन्ह साफ नहीं किया गया।
17.	0000000000 (बार-बार)	(क) खतरे की आशंका। (ख) आने वाली जिस गाड़ी का पथ जाम है या किसी कारणवश अवरुद्ध है, उसके लोको पायलट को खतरा सिगनल। (ग) इकहरी लाइन खण्ड पर संचार व्यवस्था के पूर्णतः विफल हो जाने पर या जब दोहरी लाइन खण्ड पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली के अन्तर्गत गाड़ी चलायी जा रही हो। (घ) दोहरी लाइन पर गलत दिशा में या ऑटोमेटिक ब्लाक संकेतन क्षेत्र में जिस दिशा के लिए संकेत दिया गया हो उसके विपरीत या इकहरी लाइन पर ऑटोमेटिक ब्लॉक पद्धति में निर्धारित दिशा के विपरीत दिशा में चलते हुए।

नोट:— (1) उपरोक्त "0" द्वारा दर्शाए गए संकेत छोटी सीटी तथा "-" द्वारा दर्शाए गए संकेत लम्बी सीटी के द्योतक हैं।

(2) अत्यधिक और व्यर्थ सीटी बजाना मना है बहुत लम्बी सीटीयों का बजाना सर्वथा वर्जित है। खास स्टेशन और साइडिंगों आदि के लिए इंजन सीटीयों के विशेष कोड स्टेशन संचालन नियमों में निर्दिष्ट किये गये हैं।

4.51. लोको पायलट तथा ट्रेन मैनेजर के बीच घंटी संकेत:— जब गाड़ी के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के बीच घंटी संचार की व्यवस्था है तो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित घंटी संकेत कोड का प्रयोग किया जाएगा।

स.नि.4.51. वन्दे भारत ट्रेन के ट्रेन मैनेजर एवं लोको पायलट के बीच उपयोग के लिए घंटी संकेत कोड इस प्रकार से है—

क्रम सं.	घंटी संकेत कोड	इंडीकेशन	पावती
1.	0	गाड़ी को रोकना	0
2.	00	गाड़ी को चलाना	00
3.	00 विराम 00	ऑटोमेटिक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना	00 विराम 00
4.	0000 विराम 00	लोको पायलट को सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार मिल चुका है	0000 विराम 00 बाद में गाड़ी को चलाने का कोड
5.	000	लोको पायलट को ट्रेन मैनेजर की जरूरत	000
6.	0000	पीछे से गाड़ी का बचाव करें	0000
7.	0 विराम 0	गति प्रतिबन्ध का क्षेत्र पूरा हो चुका, निर्धारित गति पर चलें	0 विराम 0
8.	000 विराम 000	ट्रेन मैनेजर की चेतावनी जब लोको पायलट निर्धारित गति से अधिक चल रहा हो	000 विराम 000
9.	00 विराम 00 विराम 00	लोको पायलट को ब्रेक लगाने के लिए ट्रेन मैनेजर की सहायता की जरूरत है।	00 विराम 00 विराम 00

4.52. पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना:— लोको पायलट या फायरमैन स्टेशन यार्ड या सुरंग में पास होते समय या जब इंजन पुल पर हों, तो पानी, आग या सिंडर बाहर नहीं फेंकेगा।

स.नि.4.52(1) यदि लोको पायलट किसी स्लीपर या लाइन पर किसी लगी हुई लकड़ी की बनावट को जलती हुई देखे तो उसे अपनी गाड़ी को जल्द से जल्द ठहरा देना चाहिये और दुबारा चलने से पहले आग बुझा देनी चाहिये। क्षतिग्रस्त स्लीपर के बारे में लोको पायलट अगले स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना देगा। स्टेशन मास्टर संबंधित सेक्शन इंजीनियर(रेलपथ) को आवश्यक कार्यवाही करने के लिए तुरन्त ही सूचित करेगा।

स.नि.4.52(2) लोको पायलट को स्टेशन यार्डों में धुंए की भरमार करने से बचना चाहिये।

स.नि.4.52(3) राख गर्तों (ऐश पान) को इस प्रयोजन के लिए बने राख दानों (ऐश पिट) के अतिरिक्त और कहीं भी साफ नहीं किया जाना चाहिए। यदि ऐसी साइडिंग पर लोको पायलट अपना राखदान साफ करना आवश्यक समझता है जहां राख गर्त नहीं है तो राख को तत्काल अच्छी तरह नम करके पटरी की ऊपरी सतह के बराबर अवश्य कर देना चाहिए। राख को लकड़ी के स्लीपरों पर कभी नहीं झाड़ना चाहिए।

4.53. होज पाइप या वाटर कालम की भुजा:— किसी टंकी या वाटर कालम से पानी लेने के बाद लोको पायलट का यह कर्तव्य है कि वह होज पाइप या भुजा को लाइन के ऊपर से अलग हटा दें और अगर उसे बांधने का कोई साधन है तो ठीक से कस कर बांध दें।

4.54. यात्री:— प्रत्येक ट्रेन मैनेजर गाड़ी में चढ़ने तथा उतरने वाले यात्रियों को पूरी सहायता देगा।

छ— गाड़ी के पहुंचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

4.55. पावर बन्द करना:— गाड़ी रोकते समय लोको पायलट लाइन के उतार-चढ़ाव, मौसम की स्थिति, पटरियों की दशा, ब्रेक शक्ति तथा गाड़ी की लम्बाई और भार का विशेष ध्यान रखते हुए, यह निश्चित करेगा कि पावर कहीं बन्द की जाए।

4.56. ट्रेन मैनेजर यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) साफ करके ही खड़ी की जाए:— यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो ट्रेन मैनेजर यह ध्यान रखेगा कि जहाँ तक संभव है उसकी गाड़ी का अन्तिम वाहन सब कांटों और कैचियों के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बचकर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और अवरूद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

स.नि.4.56(1) सा.नि.4.56 के अनुसार यदि गाड़ी का आखिरी डिब्बा जाम पट्टियों से साफ नहीं है तो ट्रेन मैनेजर सा.नि.3.55 की विधिनुसार लोको पायलट की ओर "सतर्कता से बढ़ो" संकेत दिखायेगा जो कि जाम पट्टी (फाउलिंग मार्क) साफ करने के लिए गाड़ी को आगे बढ़ायेगा यदि फिर भी अन्तिम वाहन से फाउलिंग मार्क साफ न हो तो अवरुद्ध लाइन पर किसी भी आवाजाही को रोकने के लिए ट्रेन मैनेजर रोक हाथ संकेत दिखायेगा। ट्रेन इंटेक्ट रजिस्टर मिलने पर ट्रेन मैनेजर उस पर बड़े अक्षरों में लिखकर कि फाउलिंग मार्क साफ नहीं है और इसे नीचे रेखांकित करें। यदि गाड़ी अन्तिम स्टेशन पर पहुँच जाती है और वह ड्यूटी निवृत्त होता है तो इसकी स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत सूचना भी देगा। जहाँ ट्रेन मैनेजर गाड़ी के साथ निरन्तर ड्यूटी पर रहता है वह ऊपर बताये अनुसार इस बाधा को किसी भी आवाजाही से सुरक्षित रखेगा।

गाड़ियों के आगमन के समय पहले आने वाली गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को यदि शंटिंग या अन्य कोई काम में व्यस्त नहीं है तो सतर्क रहेगा और किसी समय उसे मालूम पड़े कि कॉटे बिठाने में अथवा आने वाली गाड़ी के सिगनल को "ऑफ" करने में कोई अनियमितता की गई है तो आने वाली गाड़ी की तरफ खतरे का सिगनल दिखायेगा। इससे यह मतलब नहीं कि स्टेशन मास्टर उसकी समस्त जिम्मेदारी से जो कि सिगनल "ऑफ" करने की शर्तों के पालन करने में है, बरी हो जायेगा।

स.नि.4.56(2) जब किसी माल या मिलीजुली गाड़ी से उसके इंजन को अलग करना हो, तो लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर ऐसे उपायों को करने के लिए संयुक्त रूप से जिम्मेदार होंगे जिनसे कि गाड़ी के अगले भाग द्वारा दूसरी परिचालित लाइन को उल्लंघित करने से रोका जा सके।

4.57. खड़ी 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, ट्रेन मैनेजर इस बाबत अपना समाधान करेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक कस कर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय करेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाए।

स.नि.4.57 जो गाड़ी, ऑटोमेटिक ब्रेक व्यवस्था पर नहीं चलायी जा रही हो उस गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को, गाड़ी के खड़े होने पर, यदि उसका इंजन शंटिंग कराने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए गाड़ी से अलग कर दिया जाये तब, गाड़ी को पीछे की तरफ लुढ़कने की आशंका से बचाने के लिए अपने हैंड ब्रेक को घुमाकर कसकर बांध देना चाहिये। लेकिन जब गाड़ी चलने को तैयार हो, तो लोको पायलट को गाड़ी चलाने का सिगनल देने से पूर्व, उसे इस ब्रेक को खोल देना चाहिये ताकि गाड़ी के कपलिंगों पर अनावश्यक खिंचाव पैदा न हो।

4.58. लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) साफ करके ही खड़ी की जाए:— यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो, लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि, जहाँ संभव है, उसका इंजन सब कांटों 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(1) जब गाड़ी खड़ी होती है और लोको पायलट देखता है कि उसका इंजन उल्लंघन चिन्ह से साफ नहीं है, वह तुरन्त निर्धारित सीटी (— — —) बजाकर ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करेगा और ट्रेन मैनेजर से "सतर्कता से बढ़ो" संकेत मिलने पर इंजन को पीछे चलाकर, सुरक्षित कर स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि उसने इस प्रकार कर लिया है। उस समय तक अवरुद्ध लाइन पर आवाजाही को रोकने के लिए वह 'रोक' (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

स्टेशन मास्टर को लोको पायलट से सूचना मिलने पर कि आगे उल्लंघन चिन्ह साफ कर दिया गया है और यदि उसे ट्रेन इंटेक्ट रजिस्टर मिल चुका है तो स्टेशन मास्टर को पुनः यह सुनिश्चित अवश्य कर लेना चाहिये कि गाड़ी का अन्तिम डिब्बा फिर भी उल्लंघन चिन्ह (जाम पट्टी) व अन्य बाधाओं से साफ है। यदि ट्रेन मैनेजर से "सतर्कता से आगे बढ़ो" संकेत मिले तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को उस समय तक आगे बढ़ाता जायेगा जब तक उसे ट्रेन मैनेजर से पीछे वाला उल्लंघन चिन्ह साफ हो जाने पर "रोक सिगनल" न दिखलाया जाये।

स.नि.4.58(2) गाड़ियों के कॉसिंग के समय पहले आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को यदि शंटिंग या अन्य कोई काम में व्यस्त नहीं होने पर सतर्क रहना चाहिये और किसी समय उसे मालूम पड़े कि कॉटे बिठाने में अथवा आने वाली गाड़ी के सिगनल को "ऑफ" करने में कोई अनियमितता की गई है तो आने वाली गाड़ी की तरफ खतरे का हाथ सिगनल दिखाना चाहिये। इसका यह मतलब नहीं कि स्टेशन मास्टर उसकी समस्त जिम्मेदारी से जो कि सिगनल "ऑफ" करने की शर्तों के पालन करने में है, बरी हो जायेगा।

4.59. सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद, चलना:— यदि सवारी गाड़ी किसी स्टेशन के प्लेटफार्म पर या उसके आगे या पीछे खड़ी कर दी जाती है तो लोको पायलट उसे तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसे ट्रेन मैनेजर का आदेश नहीं मिल जाता है या जब उसे कोई दुर्घटना बचानी है।

स.नि.4.59. जब कभी सवारी गाड़ी के स्टेशन पर रुकने के बाद उसे चलाना आवश्यक हो तो ट्रेन मैनेजर संकेत देने से पहले यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करेगा।

4.60. ट्रेन मैनेजर गाड़ी को बिना किसी को सौंपे, छोड़ कर नहीं जायेगा:— जब तक कि गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार ठीक प्रकार किसी को सौंप नहीं दी जाती, ट्रेन मैनेजर उसे छोड़कर नहीं जाएगा।

स.नि.4.60 किसी भी ट्रेन मैनेजर की यात्रा समाप्त होते ही उसे स्टेशन तब तक नहीं छोड़ना चाहिये जब तक कि वह अपनी पूरी गाड़ी का कार्यभार, माल, सामान, इनवाइसों, वे-बिलों आदि को ड्यूटी पर आने वाले ट्रेन मैनेजर को या इन वस्तुओं को इस हेतु नियुक्त किये हुए जाँच कर प्राप्त करने वाले कर्मचारियों में से किसी को न सभला दे और गाड़ी के यात्रा की रिपोर्ट न दे दे और स्टेशन मास्टर से इस हेतु अनुमति प्राप्त न कर ले।

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 को, चाहे वह स्टेशन पर है या किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर, छोड़कर नहीं जाएगा, जब तक कि ऐसा करना नितांत 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 परन्तु यह तब जब उसने केब में ताला लगा दिया है और वाहन को निचले गियर में डालने के साथ-साथ इग्नीशन स्विच को ऑफ कर दिया है और हैंड ब्रेक को कसने के बाद उसमें ताला लगा दिया है।

स.नि.4.61. इंजनों का चार्ज— इंजनों को जो स्टीम में है किसी ऐसे व्यक्ति के चार्ज में लिए बिना जो उसका चार्ज लेने के लिए प्राधिकृत है, कभी नहीं छोड़ना चाहिए। जब कोई इंजन स्टीम में खड़ा हो तो उसका रेगुलेटर बन्द, सिलिंडर काक खुले, रिवर्सिंग लीवर के बीच वैक्यूम ब्रेक इंजेक्टर हैंडिल 'ऑन' स्थिति में होना चाहिए और हैंड ब्रेक लगे होने चाहिए।

ज-मेटेरियल ट्रेन का संचालन

4.62. ब्लॉक सेक्शन में मेटेरियल ट्रेन का संचालन:— मेटेरियल ट्रेन का संचालन केवल दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जायेगा।

स.नि.4.62(1)(क) विशेष परिस्थितियों को छोड़कर, जब कि मण्डल परिचालन प्रबन्धक की विशेष आज्ञा प्राप्त करनी होगी, मेटेरियल ट्रेनें रात के समय या धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में कभी नहीं चलायी जायेंगी।

(ख) सामग्री कुलियों को केवल दिन में ही मेटेरियल ट्रेनों पर यात्रा करने की अनुमति है। उन्हें रात में मेटेरियल ट्रेनों पर यात्रा करने की अनुमति नहीं देनी चाहिये, सिवाय इसके कि जब उन्हें बंद डिब्बे या द्वितीय श्रेणी के यान में बैठाया गया हो।

जो व्यक्ति न तो रेल कर्मचारी है और न ही जिनका रेल के कारोबार से कोई संबंध है उन्हें महाप्रबन्धक अथवा विशेष परिस्थितियों में प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी की पूर्व अनुमति प्राप्त किये बिना किसी भी सामग्री (मेटेरियल) गाड़ी या विभागीय गाड़ी पर चलने की आज्ञा नहीं दी जानी चाहिये।

संकटकाल में जब पुलिस, फौज या रेलवे के अलावा अन्य कर्मचारियों का रेलवे की विभागीय गाड़ियों पर सफर करना आवश्यक हो तो ऐसे समय में मण्डल रेल प्रबन्धक इस हेतु अनुमति प्रदान कर सकते हैं।

स.नि.4.62(2) विशेष आपातकाल में मेटेरियल ट्रेन प्रभारी इंजीनियर के प्राधिकार के अधीन किसी भी समय चलायी जा सकती है।

स.नि.4.62(3)(क) एक मेटेरियल ट्रेन की गति उसके समान भार वहन करने वाली मालगाड़ी की नियत गति से अधिक नहीं होनी चाहिये जब कि वह दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच रनिंग थ्रू चल रही हो और उसका इंजन आगे की ओर हो।

(ख) जब कि इंजन गाड़ी को पीछे से आगे धकेलता हो या विशेष आपातकाल में अथवा अपवादित परिस्थितियों में व गाड़ी के कहीं बीच में लगा हुआ हो और ब्रेकवान आगे होने पर—

- (i) सीधे में गाड़ी की गति 25 कि.मी.प्र.घं. से और घुमाव पर 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिये;
- (ii) ट्रेन मैनेजर को अगले ब्रेकवान में रहना होगा और वहाँ से उसे लोको पायलट को हाथ सिगनलों द्वारा संकेत देने होंगे;
- (iii) गाड़ी के चालक दल को जिस ओर गाड़ी चल रही हो उसी ओर अच्छी तरह देखभाल रखनी चाहिये और उन्हें गाड़ी को रुकावट से दूर रोक देने के लिए तैयार रहना चाहिये, और
- (iv) घुमाव (टर्न आउट) के निकट पहुँचने पर गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को गाड़ी रोक देनी चाहिये और यह स्वयं तसल्ली करनी चाहिये कि कॉटे सही तरह लगे हुए हैं, समस्त अनंतर्पाशित कॉटों पर हाथ ताले लगे हुए हैं और सबसे पहले सम्मुख कॉटों पर कर्मचारी नियुक्त हैं।

(ग) जब कि इंजन गाड़ी को धकेल रहा हो या वह गाड़ी के कहीं बीच में लगा हुआ हो तथा ब्रेकवान सबसे अगला डिब्बा न होने पर—

- (i) गाड़ी की गति 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिये;
- (ii) ट्रेन मैनेजर को सबसे अगले डिब्बे में रहना होगा और वहाँ से लोको पायलट को हाथ सिगनलों द्वारा संकेत देते रहना होगा, और
- (iii) उपखण्ड (ख)(iii) और (iv) का पूर्ण कड़ाई से पालन करना होगा।

स.नि.4.62(4) मेटेरियल ट्रेनें हमेशा प्रचलित सामान्य लाइन क्लीयर नियमों द्वारा ही चलायी जायेंगी।

स.नि.4.62(5) यदि स्टेशनों के बीच काम करना हो तो उस समय ट्रेन मैनेजर को काम करने के स्थल से सबसे निकट वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस बात की लिखकर सूचना भेजनी चाहिये कि गाड़ी वहाँ कितनी देर रुकेगी और काम कितनी देर होगा और वह यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि काम करने की अवधि में बढ़ोत्तरी होने के कारण दूसरी गाड़ियों को कोई विलम्ब न हो।

स.नि.4.62(6) इकहरी लाइन पर जब किसी मेटेरियल ट्रेन को दो स्टेशनों के बीच का थोड़ा मार्ग तय करके जिस स्टेशन से वह रवाना हुई थी, उस स्टेशन को वापस लौटना हो, तो ऐसी दशा में लोको पायलट को साधारण "प्रस्थान प्राधिकार" लेने के अतिरिक्त स्टेशन मास्टर से उस स्टेशन पर वापस आने की एक लिखित अनुमति भी ले लेनी चाहिये।

स.नि.4.62(7) गाड़ी के वापस लौट आने पर, ट्रेन मैनेजर इस बात की सूचना देगा कि पूरी गाड़ी सेक्शन से वापस स्टेशन पर आ गयी है तथा इस बात का उल्लेख ट्रेन सिगनल रजिस्टर (टीएसआर/टीएमआर) में करेगा, और स्टेशन मास्टर को "वापस आने के आज्ञा पत्र" को वापस दे देगा, जिसे स्टेशन मास्टर बाद में रद्द कर देगा। इसके बाद स्टेशन मास्टर ब्लॉक उपकरण/विद्युत संचार यंत्र पर जो भी हो, "अवरोध हटा दिया है" सिगनल देगा और नीचे दिये हुए रिमार्क ट्रेन सिगनल रजिस्टर में गाड़ी की एन्ट्री के सामने लिखेगा "गाड़ी वापस धकेली जा चुकी है"।

स.नि.4.62(8) उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को, जहाँ से गाड़ी जाती हो, और जहाँ लौटकर आती हो टेलीफोन द्वारा अगले स्टेशन को और नियंत्रित सेक्शनों पर नियंत्रक को इस बात की सूचना दे देनी चाहिये कि गाड़ी स्टेशन पर वापस लौटेगी। तब ही उसे अगले स्टेशन से "सेक्शनों में ठहरने वाली गाड़ी के लिए क्या लाइन साफ है" सिगनल ब्लॉक यंत्रों पर या जहाँ ब्लॉक यंत्र नहीं लगे हुए हों वहाँ विद्युत संचार यंत्रों पर देकर उसकी स्वीकृति प्राप्त करनी चाहिये और फिर "ट्रेन एन्टरिंग सेक्शन" सिगनल सामान्य ढंग से देना चाहिये।

स.नि.4.62(9) जब यह निश्चित किया जा चुका हो कि सेक्शन से गाड़ी वापस लौटेगी, उस समय ऐसा करना ही होगा और वह कभी भी अगले स्टेशन को इस परिस्थिति में नहीं जायेगी।

स.नि.4.62(10) गाड़ी को रवाना करने से पहले, गाड़ी के सबसे अगले भाग पर किसी भी उचित लगी हुई चीज पर (या इंजन के टेन्डर पर, अगर वह सबसे आगे हो तो) एक हरी झण्डी टॉग देनी चाहिये और पिछले

ब्रेक के पीछे के भाग पर भी एक हरी झण्डी लगायी जानी चाहिये ताकि लाइन पर काम करने वाले कर्मचारियों को यह मालूम हो जाये कि गाड़ी वापस आयेगी।

स.नि.4.62(11) इकहरी लाइन पर जब किसी मेटेरीयल ट्रेन को स्टेशन यार्ड में वापस धकेलना हो तो लोको पायलट प्रथम रोक सिगनल के बाहर गाड़ी को रोकेगा और निर्धारित कूट की सीटी बजायेगा। तब गाड़ी को प्रवेश करने के लिए सिगनलों को दिया जा सकता है। अनन्तर्पाशित स्टेशनों पर, सिगनलों को "ऑफ" करने के अलावा, गाड़ी को पायलट किया जायेगा।

स.नि.4.62(12) दोहरी लाइन पर मेटेरीयल ट्रेनों को कभी भी वापस नहीं धकेला जायेगा बल्कि उन्हें हर दशा में अगले स्टेशन तक जाना होगा जहाँ पर इंजन को घुमाकर गाड़ी के दूसरे सिरे पर लगाया जा सकता है।

स.नि.4.62(13) मेटेरीयल ट्रेनों को स्टेशन सीमा के बाहर काम करते हुए कभी भी विभक्त नहीं करना चाहिये, अर्थात् डिब्बों को भरने या खाली करने की सुविधा के लिए शेष गाड़ी से अलग नहीं करना चाहिये।

स.नि.4.62(14) मेटेरीयल ट्रेनों को स्टेशन सीमा में कभी भी विभक्त नहीं करना चाहिये अगर वहाँ ढलान हो और डिब्बे के भाग कर निकल जाने की आशंका हो।

स.नि.4.62(15) मेटेरीयल ट्रेनों को चलते हुए खाली नहीं करना चाहिये लेकिन खास तौर से बने हुए ट्रकों को प्रभारी इंजीनियर के आदेशों के अधीन खाली किया जा सकता है।

स.नि.4.62(16) माल से लदे हुए खुले ट्रकों को, जिनमें मजदूर भी हों, शंट करने की सख्त मनाही है, जब शंटिंग करना ही हो तो ट्रेन मैनेजरों को यह देख लेना चाहिये कि सभी मजदूर ट्रकों से बाहर निकल गये हैं।

स.नि.4.62(17) यातायात और इंजीनियरिंग दोनों साइडिंगों में काम करते समय मेटेरीयल ट्रेनों की सुरक्षा की जिम्मेदारी मेटेरीयल ट्रेनों के ट्रेन मैनेजरों पर है और उन्हें स्वयं के पर्यवेक्षण से सारी शंटिंग करानी चाहिये।

स.नि.4.62(18) मण्डल परिचालन प्रबन्धक की विशेष अनुमति के अधीन, मालगाड़ियों को स्टेशन के बीच सामान लादने या उतारने के लिए एक बार केवल दिन के समय में ही ठहराया जा सकता है, ऐसे प्रकरणों में, ये गाड़ियाँ मेटेरीयल ट्रेनों पर लागू होने वाले नियमों के अधीन काम करेंगी और इनमें से प्रत्येक गाड़ी केवल एक ही बार ठहरायी जा सकेगी और वह भी आधे घण्टे से अधिक नहीं।

स.नि.4.62(19) खतरे के सिगनलों द्वारा गाड़ी की संरक्षा का प्रबन्ध करने का उत्तरदायित्व इंजीनियरिंग विभाग पर है। खतरे के सिगनलों के अतिरिक्त स.नि.3.62 में निर्दिष्ट विधि के अनुसार पटाखे भी व्यवहार में लाये जाने चाहिये।

स.नि.4.62(20) जहाँ कहीं लीवर कॉलर दिये हुए हों वहाँ उन्हें काम में लेना चाहिये जिससे स्टेशन मास्टर/स्विचमैन को यह स्मरण होता रहे कि मेटेरीयल ट्रेन, ब्लॉक सेक्शन में काम कर रही है। जहाँ कहीं लीवर कॉलर न लगे हुए हों वहाँ प्लेकार्ड/दृश्यसूचक ब्लॉक उपकरण पर लगाना चाहिये जिससे यह ज्ञात हो कि मेटेरीयल ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में काम कर रही है। इस संबंध में ट्रेन सिगनल रजिस्टर में भी लाल स्याही से एक टिप्पणी करनी चाहिये।

स.नि.4.62(21) जब मेटेरीयल ट्रेन ढलान पर रोकी जाये तो लोको पायलट को ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करने के लिए एक लम्बी सीटी बजानी चाहिये फिर उसके बाद तीन छोटी सीटियाँ, जो सारे हाथ ब्रेकों को कस देने का संकेत है इन ब्रेकों को तब तक नहीं खोला जायेगा जब तक कि लोको पायलट द्वारा एक लम्बी एक छोटी (- 0) सीटियाँ बजाकर ऐसा करने का संकेत न दे दिया जाये।

ऐसे सेक्शन में, जिसमें मेटेरीयल ट्रेन को 50 में 1 की ढलान या इससे भी ज्यादा ढलान पर खड़ा करना हो, प्रवेश करने से पहले गाड़ी में इंजन इस तरह से जोड़ा जाये की जब गाड़ी आ खड़ी हो तो इंजन गाड़ी के उस तरफ हो जिस तरफ ढलान हो।

4.63. मेटेरीयल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार:- मेटेरीयल ट्रेन का ट्रेन मैनेजर गाड़ी चलाने का सिगनल देने से पहले, यह देख लेगा कि सभी कर्मकार गाड़ी पर चढ़ गए हैं, और उन्हें बैठ जाने की चेतावनी देगा।

4.64. स्थायी रूप से खड़ी (स्टेबल) हुई मेटेरियल गाड़ी की रक्षा:—

(1) अपरिहार्य परिस्थितियों को छोड़कर, किसी स्टेशन पर कोई मेटेरियल ट्रेन परिचालित लाइन पर स्थायी रूप में 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 वाहन ठीक प्रकार कसे बंधे हुए हैं और 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) या चटखनी और पनी (बोल्ट और कोटर) और तालों से जकड़ दिए गए हैं, तथा

(ग) ऐसे तालों की चाबियां उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में तब तक रहेंगी जब तक कि मेटेरियल ट्रेन साइडिंग या लाइन से जाने के लिए तैयार नहीं है।

(3) ट्रेन मैनेजर तब तक अपना प्रभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता कि मेटेरियल ट्रेन इस नियम में निर्धारित रूप में रक्षित कर दी गई है।

स.नि.4.64(1) जब किसी मेटेरियल ट्रेन को स्टेशन सीमा के बाहर खाली करने या भरने अथवा उसे स्थिर करने के लिए किसी साइडिंग में रखा जाये, उस समय ट्रेन मैनेजर की जिम्मेदारी है कि जितने ब्रेक डालकर लगाये जाने चाहिये, लगा दिये गये हैं और कॉटों को संरक्षित करके तालित कर दिया जाता है। कैंच साइडिंगों, स्लिप पॉइंटों या ट्रेप पॉइंटों और स्कॉच ब्लॉकों को भी ठीक तरह लगाकर संरक्षित कर दिया जाना चाहिये।

स.नि.4.64(2) मेटेरियल ट्रेनों से जाने वाले ट्रेन मैनेजरों को उनके मुख्यालय स्टेशन के स्टेशन मास्टर से आवश्यक शिकंजों की संख्या को उपलब्ध कर लेना चाहिये और मेटेरियल ट्रेन के रद्द होने पर इन्हें वापस लौटा देना चाहिये। इस प्रयोजन हेतु हर ट्रेन मैनेजर मुख्यालय स्टेशन पर 4 शिकंजें स्टेशन उपकरणों में उपलब्ध रहेंगे।

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 जाएगा।

स.नि.4.65 (1) "ऑन ट्रेक" टाई टेम्परों के संचालन संबंधी नियमों के लिए अध्याय 15 का परिशिष्ट "I" देखें।

स.नि. 4.65(2) इंटीग्रेटेड ब्लॉक— इंटीग्रेटेड ब्लॉक तब लिया जाएगा जब एक ब्लॉक सेक्शन में एक से अधिक एजेंसियों को एक साथ काम करना हो। इंटीग्रेटेड ब्लॉक के संबंध में दिशानिर्देश निम्नानुसार हैं:

(1) इंटीग्रेटेड ब्लॉक के दौरान कार्य करने हेतु दिशानिर्देश—

(i) दिन के दौरान जब दृश्यता साफ हो, "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों और टॉवर वैगनों के काफिले, जिसमें "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों और टॉवर वैगनों की कुल संख्या 07 (सात) से अधिक नहीं होगी, को एक ही 'प्रस्थान प्राधिकार' के तहत ब्लॉक सेक्शन में इंटीग्रेटेड ब्लॉक के दौरान कार्य करने की अनुमति दी जा सकती है। घने कोहरे एवं तूफानी मौसम में और संचार की पूर्ण विफलता की स्थिति में इंटीग्रेटेड ब्लॉक की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ii) सामान्यतः रात के समय, इंटीग्रेटेड ब्लॉक की अनुमति नहीं दी जाएगी। हालांकि विशेष परिस्थितियों में मंडल रेल प्रबंधक की अनुमति से रात के समय इंटीग्रेटेड ब्लॉक दिया जा सकता है।

- (iii) एसएसई/जेई/रेलपथ इंटीग्रेटेड ब्लॉक के समय प्रभारी होंगे। हालाँकि, टावर वैगन प्रभारियों में से एक को नोडल टावर वैगन प्रभारी के रूप में नामित किया जाएगा, जो ट्रैक्शन वितरण के मामलों में इंटीग्रेटेड ब्लॉक के समय प्रभारी के साथ समन्वय करेगा।
- (iv) इंटीग्रेटेड ब्लॉक की स्थिति में, काफिले में शामिल "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों और टावर वैगनों का क्रम, समय प्रभारी द्वारा नोडल टावर वैगन प्रभारी से परामर्श कर, "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों की कार्य दिशा और कार्यस्थल के आधार पर तय किया जाएगा और इस प्रकार तय किए गए क्रम का उल्लेख इंटीग्रेटेड ब्लॉक नोटिस में किया जाएगा।
- (v) समय प्रभारी नीचे दिए गए प्रारूप में स्टेशन मास्टर को दो प्रतियों में इंटीग्रेटेड ब्लॉक नोटिस प्रस्तुत करेगा। समय प्रभारी और टावर वैगन के नोडल प्रभारी उनके मध्य ब्लॉक कार्यविधि के बारे में आदान-प्रदान की गई जानकारी के आश्वासन में निजी अंक का आदान-प्रदान करेंगे और इस प्रकार उनके बीच आदान-प्रदान किए गए निजी अंक का उल्लेख इंटीग्रेटेड ब्लॉक नोटिस पर किया जाएगा।

इंटीग्रेटेड ब्लॉक नोटिस

प्रेषक : सीनियर सैक्शन/जूनियर इंजीनियर(रेलपथ) समय प्रभारी (इंटीग्रेटेड ब्लॉक)
मुख्यालय..... स्टेशन..... पर
सेवा में,

स्टेशन मास्टर स्टेशन

नोटिस सं.
.....

दिनांक

रेलपथ, सिरोपारि उपस्कर आदि की जांच/मरम्मत के लिए स्टेशन से
स्टेशन के बीच किलोमीटर से किलोमीटर तक लाइन (दोहरी लाइन
(यदि हो) पर, अप/डाउन लाइन) को बजे से बजे तक "ऑन ट्रेक"
टाई-टेम्पर (संख्या) एवं टावर वैगन (संख्या)..... द्वारा कार्य करने के
लिए ब्लॉक करने की आवश्यकता है।

काफिले में "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों का क्रम निम्नानुसार होगा—

(i).....(ii).....(iii).....(iv).....(v).....(vi).....(vii).....
.....

ऊपर उल्लेखित "ऑन ट्रेक" टाई टेम्पर और टावर वैगन स्टेशन से काफिले के
रूप में ब्लॉक सेक्शन में अप/डाउन लाइन पर प्रवेश करेंगे और
स्टेशन पर विलयर करेंगे।

नोडल टावर वैगन प्रभारी का निजी अंक.....

एकीकृत ब्लॉक के समय प्रभारी का निजी अंक.....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

जारी करने वाले प्राधिकारी
के हस्ताक्षर एवं पदनाम

इंटीग्रेटेड ब्लॉक नोटिस प्राप्त होने पर, स्टेशन मास्टर निजी अकों के आदान-प्रदान के तहत खण्ड नियंत्रक से अनुमति प्राप्त करेगा और फिर वह समय प्रभारी को दिए जाने वाले प्राधिकार को निम्नानुसार तैयार करेगा:

इंटीग्रेटेड ब्लॉक परमिट

प्रेषक : स्टेशन मास्टर स्टेशन

सेवा में

सीनियर सैक्शन/जूनियर इंजीनियर(रेलपथ) समग्र प्रभारी (इंटीग्रेटेड ब्लॉक) मुख्यालय.....

स्टेशन.....पर

संख्या.....

दिनांक

आपके नोटिस संख्या दिनांक के संदर्भ में।

लाइन (दोहरी लाइन (यदि हो) पर, अप/डाउन लाइन) को स्टेशन..... और स्टेशन.....के बीच कि.मी. से कि.मी. तक बजे से बजे तक "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों के द्वारा कार्य करने हेतु ब्लॉक किया जाता है। जब तक अंतिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर/टावर वैगन द्वारा सैक्शन क्लियर नहीं कर दिया जाये और आपके द्वारा लाइन साफ तथा सुरक्षित होने का प्रमाणपत्र न दे दिया जायेगा तब तक किसी गाड़ी को ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

सीनियर सैक्शन/जूनियर इंजीनियर(रेलपथ)
(समग्र प्रभारी) के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
स्टेशन मोहर सहित

इस प्राधिकार को जारी करने से पहले, संबंधित स्टेशन मास्टर निजी अकों के आदान-प्रदान के तहत दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को इंटीग्रेटेड ब्लॉक के बारे में सूचित करेगा एवं वे दोनों उनके ब्लॉक उपकरणों को "ट्रेन ऑन लाइन", "गाड़ी जा रही है" अथवा "गाड़ी आ रही है" की स्थिति में, ब्लॉक उपकरणों के प्रकार के अनुसार, ऑपरेट किया जाना सुनिश्चित करेंगे। इस सम्बन्ध में दोनों स्टेशन मास्टर द्वारा अपने ट्रेन सिगनल रजिस्टर में लाल स्याही से प्रविष्टि करेंगे।

इंटीग्रेटेड ब्लॉक के दौरान "ऑन ट्रेक" टाई टेम्परों और टावर वैगनों के प्रस्थान/आगमन के लिए निम्नलिखित कार्यविधि अपनायी जायेगी।

(अ) इकहरी लाइन खण्ड – कार्य एवं अगले ब्लॉक स्टेशन के लिए प्रस्थान:

स्टेशन मास्टर निम्नांकित कार्य करे और सुनिश्चित करे कि :-

(i) अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।

(ii) ब्लॉक खण्ड में काफिले में कार्य करने के लिए अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों की संख्या दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करे। सभी ऑपरेटरों एवं ड्राइवरों को इसे नोट करवाकर और हस्ताक्षर करवाकर समग्र प्रभारी को सौंप दिया जाए।

(iii) अन्तिम रोक सिगनल, यदि कोई हो, तो ऑफ करे।

(iv) कार्य समाप्त होने पर, अगले स्टेशन पर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों को आगमन सिगनल ऑफ स्थिति में करके रिसीव किया जायेगा।

(v) एक सक्षम रेल कर्मचारी प्रथम रोक सिगनल के नीचे खड़े होकर अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन के स्टेशन सैक्शन में प्रवेश करने तक हरी झंडी दिखाता रहेगा।

(vi) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर जब अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे एवं फाउलिंग मार्क साफ करके खड़ी हो तब ही, समग्र प्रभारी, स्टेशन मास्टर को टोकन/लाइन क्लीयर टिकट, विशेष सर्तकता आदेश सौंपेंगे।

(vii) समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचलन के लिए लाईन साफ, सुरक्षित एवं उपयुक्त है। उसके बाद ही स्टेशन मास्टर ब्लॉक खण्ड बंद करेगा।

(ब) इकहरी लाइन खंड— कार्य और वापसी

(क) टोकन ब्लॉक उपकरण क्षेत्र में—

स्टेशन मास्टर निम्न कार्य करें तथा सुनिश्चित करें—

- (i) अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।
- (ii) ब्लॉक खण्ड में काफिले में कार्य करने के लिए अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों की संख्या एवं कार्य पूरा करने के बाद पिछले स्टेशन को वापसी, दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करे। इसे सभी ऑपरेटरों एवं ड्राइवरों को नोट करवाकर और हस्ताक्षर करवाकर समग्र प्रभारी को सौंप दिया जाए।
- (iii) अंतिम रोक सिगनल, यदि कोई हो, तो ऑफ करे।
- (iv) कार्य समाप्त होने पर, पिछले स्टेशन पर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों को आगमन सिगनल ऑफ स्थिति में करके रिसीव किया जायेगा।
- (v) एक सक्षम रेल कर्मचारी प्रथम रोक सिगनल के नीचे खड़े होकर अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन के स्टेशन सैक्शन में प्रवेश करने तक हरी झंडी दिखाता रहेगा।
- (vi) पिछले स्टेशन पर वापस आने पर जब अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे एवं फाउलिंग मार्क साफ करके खड़ी हो तब ही समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को टोकन/लाइन क्लीयर टिकट, विशेष सर्तकता आदेश सौंप देगा।
- (vii) समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में यह प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए लाईन साफ, सुरक्षित एवं उपयुक्त है। इसके उपरांत ही स्टेशन मास्टर को लाइन क्लीयर रद्द करेगा और ब्लॉक उपकरणों को सामान्य स्थिति में करेगा।

(ख) टोकन रहित ब्लॉक उपकरण क्षेत्र में—

स्टेशन मास्टर निम्न कार्य करें तथा सुनिश्चित करें—

- (i) खण्ड को ब्लॉक बैक करे।
- (ii) शंटिंग ऑक्जुपेशन चाबी निकाले और सुरक्षित अभिरक्षा में रखे।
- (iii) ब्लॉक खण्ड में काफिले में कार्य करने के लिए अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों की संख्या व कार्य पूरा करने के बाद पिछले स्टेशन को वापसी दर्शाते हुए, शंटिंग आदेश (टी/806) तथा विशेष सर्तकता आदेश तैयार करे तथा जारी करें। इसे सभी ऑपरेटरों एवं ड्राइवरों द्वारा नोट तथा हस्ताक्षरित करवाकर टी/806 के साथ समग्र प्रभारी को सौंपा जाए। अन्तिम रोक सिगनल को खतरे की स्थिति में पास करने हेतु लिखित प्राधिकार अर्थात् टी/806 पर अधिकृत किया जाएगा।
- (iv) कार्य समाप्त होने पर, पिछले स्टेशन पर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों को आगमन सिगनल ऑफ स्थिति में करके रिसीव किया जायेगा।
- (v) एक सक्षम रेल कर्मचारी प्रथम रोक सिगनल के नीचे खड़े होकर अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन के स्टेशन सैक्शन में प्रवेश करने तक हरी झंडी दिखाता रहेगा।
- (vi) पिछले स्टेशन पर वापस आने पर जब अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे एवं फाउलिंग मार्क साफ करके खड़ी हो तब ही समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को टी/806, विशेष सर्तकता आदेश सौंपेंगे।
- (vii) समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में यह प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए लाईन साफ, सुरक्षित एवं उपयुक्त है। इसके उपरांत ही स्टेशन मास्टर शंटिंग ऑक्जुपेशन (एसएच) चाबी को वापस ब्लॉक उपकरण में डालेगा एवं ब्लॉक बैक रद्द करेगा।

(स) दोहरी लाइन खण्ड— कार्य एवं प्रस्थान:

(क) बरास्ता सही लाइन—

स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्य करे और सुनिश्चित करे कि—

- (i) अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।
- (ii) ब्लॉक खण्ड में काफिले में कार्य करने के लिए अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों की संख्या दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करे। इसे सभी ओपरेटरों एवं ड्राइवरों द्वारा नोट तथा हस्ताक्षरित करवाकर समग्र प्रभारी को सौंप दिया जाए।
- (iii) अंतिम रोक सिगनल को ऑफ किया जायेगा।
- (iv) कार्य समाप्त होने पर, अगले स्टेशन पर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों को आगमन सिगनल ऑफ स्थिति में करके रिसीव किया जायेगा।
- (v) एक सक्षम रेल कर्मचारी प्रथम रोक सिगनल के नीचे खड़े होकर अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन के स्टेशन सैक्शन में प्रवेश करने तक हरी झंडी दिखाता रहेगा।
- (vi) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर जब अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे एवं फाउलिंग मार्क साफ करके खड़ी हो तब ही समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को विशेष सर्तकता आदेश सौंपेंगे।
- (vii) समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए लाईन साफ, सुरक्षित एवं उपयुक्त है। इसके उपरांत ही स्टेशन मास्टर ब्लॉक खण्ड बंद करेगा।

(ख) बरास्ता विपरीत लाइन:-

स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्य करे और यह सुनिश्चित करे कि :-

- (i) "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों की कुल संख्या सूचित करते हुए पिछले स्टेशन से ब्लॉक टेलीफोन पर लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।
- (ii) ब्लॉक खण्ड में काफिले में कार्य करने के लिए अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों की संख्या और कार्य पूरा करने के बाद जिस स्टेशन पर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों द्वारा सैक्शन क्लियर किया जायेगा, का नाम दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करे। इसे सभी ओपरेटरों एवं ड्राइवरों द्वारा नोट तथा हस्ताक्षरित करवाकर पेपर लाइन क्लीयर टिकट के साथ समग्र प्रभारी को सौंप देगा।
- (iii) सभी कांटे जिन पर से "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर एवं टावर वैगन पास होंगे, उचित रूप से सैट, क्लैम्प व पैड लॉक किये जायेंगे। उसके बाद स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार (टी/511) जारी करेगा और सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा स्टेशन के बाहर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों को पायलेट किया जायेगा।
- (iv) कार्य पूरा हो जाने के बाद अगले स्टेशन की ओर जाने पर ऑपरेटर/ड्राइवर सही लाईन के प्रथम रोक सिगनल या विपरीत लाईन जिस पर वह चल रहे हैं के अंतिम रोक सिगनल, जो पहले आये के सामने "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर/टावर वैगन को खड़ा करेंगे।
- (v) स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि उस दिशा के सभी कांटे जिस पर से "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर एवं टावर वैगन गुजरेंगे, ठीक प्रकार से सैट कर दिये हैं, क्लैम्प तथा पैड लॉक लगाये गये हैं। वह उस सिगनल पोस्ट के नीचे जहाँ "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर/ टावर वैगन सबसे पहले पहुँचेगी, एक सक्षम रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्त करेंगे। वह लाल झंडी प्रदर्शित करके "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन को रोकेंगे और इसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये लिखित प्राधिकार पत्र (टी/510) पर उनको स्टेशन तक पायलेट करेगा। यदि ऑपरेटर/ड्राइवर देखता है कि "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन को स्टेशन तक के लिए पायलेट करने के लिए सिगनल पोस्ट के नीचे कोई सक्षम रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्त नहीं किया गया है तो सा. एवं स. नि. 4.44 का पालन करेंगे।
- (vi) ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन पहुँचने पर, जब अंतिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे एवं फाउलिंग मार्क साफ करके खड़ी हो तब ही समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को विशेष सर्तकता आदेश, पेपर लाइन क्लीयर टिकट सौंपेगा।
- (vii) समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए लाईन साफ, सुरक्षित एवं उपयुक्त है। इसके उपरांत ही स्टेशन मास्टर ब्लॉक खंड बंद करेगा।

(द) दोहरी लाइन खंड— कार्य एवं वापसी:

(क) बरास्ता सही लाइन:-

स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्य करें और सुनिश्चित करें कि:-

- (i) ब्लॉक फारवर्ड करें। अगले स्टेशन पर स्टेशन मास्टर कम्प्यूटेटर को सीधे "ट्रेन ऑन लाइन" स्थिति में घुमायेंगे।
- (ii) ब्लॉक खण्ड में काफिले में कार्य करने के लिये अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों की संख्या व कार्य पूरा करने के बाद स्टेशन पर वापसी दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करें। इसे सभी ऑपरेटरों एवं ड्राइवरों द्वारा नोट और हस्ताक्षरित करवाकर टी/806 के साथ समग्र प्रभारी को सौंप दिया जायेगा। अन्तिम रोक सिगनल को खतरे की स्थिति में पास करने हेतु लिखित प्राधिकार अर्थात् टी/806 पर अधिकृत किया जाएगा।
- (iii) कार्य पूरा होने पर, वापसी में, ऑपरेटर/ड्राइवर सही लाईन के प्रथम रोक सिगनल या लाईन जिस पर वह चल रहे हैं के अन्तिम रोक सिगनल, जो पहले आये के सामने "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर/टावर वैगन को खड़ा करेंगे।
- (iv) स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि उस दिशा के सभी कांटे जिस पर से "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर एवं टावर वैगन गुजरेंगे, ठीक प्रकार से सैट कर दिये हैं, क्लैम्प तथा पैड लॉक लगाये गये हैं। वे उस सिगनल पोस्ट के नीचे जहाँ "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन सबसे पहले पहुँचेगा, एक सक्षम रेलवे कर्मचारी प्रतिनियुक्त करेंगे। वह लाल झंडी प्रदर्शित करके "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन को रोकेंगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किए गए लिखित प्राधिकार पत्र (टी/510) पर उनको स्टेशन तक पायलेट करेगा। यदि ऑपरेटर/ड्राइवर पाता है कि ऑन ट्रेक टाई-टेम्पर / टावर वैगन को स्टेशन तक पायलेट करने के लिए सिगनल पोस्ट के नीचे कोई सक्षम रेलवे कर्मचारी प्रतिनियुक्त नहीं किया गया है तो सा. एवं स. नि. 4.44 का पालन करेंगे।
- (v) पिछले स्टेशन पर वापस आने पर, जब अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे एवं फाउलिंग मार्क साफ करके खड़ी हो तब ही समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को विशेष सर्तकता आदेश, टी/806 सौंपेगा।
- (vi) समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए लाईन साफ, सुरक्षित एवं उपयुक्त है। इसके उपरान्त ही स्टेशन मास्टर ब्लॉक फारवर्ड रद्द करेगा।

(ख) बरास्ता विपरीत लाइन:-

स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्य करें और सुनिश्चित करें कि:-

- (i) ब्लॉक बैक करें। कम्प्यूटेटर को सीधे "ट्रेन ऑन लाइन" स्थिति में घुमायें।
- (ii) ब्लॉक खण्ड में काफिले में कार्य करने के लिये अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों की संख्या व कार्य पूरा करने के बाद स्टेशन पर वापसी दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करें। इसे सभी ऑपरेटरों एवं ड्राइवरों द्वारा नोट और हस्ताक्षरित करवाकर टी/806 सहित समग्र प्रभारी को सौंप दिया जायेगा।

- (iii) सभी कांटे जिन पर से "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर एवं टावर वैगन गुजरेंगे, ठीक प्रकार से सेट कर दिये हैं, क्लैम्प तथा पेडलॉक लगाये गये हैं। तत्पश्चात् स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार (टी/511) जारी करेंगे और सक्षम रेलवे कर्मचारी द्वारा "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों को स्टेशन से बाहर पायलेट करके ले जाया जाएगा।
- (iv) कार्य समाप्त होने पर, स्टेशन पर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों एवं टावर वैगनों को आगमन सिगनल ऑफ स्थिति में करके रिसीव किया जायेगा।
- (v) एक सक्षम रेल कर्मचारी प्रथम रोक सिगनल के नीचे खड़े होकर अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर / टावर वैगन के स्टेशन सैक्शन में प्रवेश करने तक हरी झंडी दिखाता रहेगा।
- (vi) स्टेशन पर वापस आने पर, जब अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई टेम्पर/ टावर वैगन ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे एवं फाउलिंग मार्क साफ करके खड़ी हो तब ही समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को विशेष सर्तकता आदेश, टी/806 सुपुर्द करेगा।
- (vii) समग्र प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए लाइन साफ, सुरक्षित एवं उपयुक्त है। इसके उपरान्त ही स्टेशन मास्टर ब्लॉक बैक रद्द करेगा।

कार्य पूरा होने के बाद समग्र प्रभारी और टावर वैगन के नोडल प्रभारी ब्लॉक को रद्द करने के संबंध में आदान-प्रदान की गई जानकारी के आश्वासन में निजी अंक का आदान-प्रदान करेंगे और इस प्रकार उनके बीच आदान-प्रदान किए गए निजी अंक का उल्लेख इंटीग्रेटेड ब्लॉक रद्दीकरण सह संरक्षा प्रमाणपत्र पर किया जाएगा। ब्लॉक हटाने के लिए, ब्लॉक लगाने वाला कर्मचारी, अन्य कार्यरत एजेंसियों से परामर्श कर निम्नानुसार इंटीग्रेटेड ब्लॉक रद्दीकरण सह संरक्षा प्रमाण पत्र जारी करेगा—

इंटीग्रेटेड ब्लॉक रद्दीकरण सह संरक्षा प्रमाण पत्र

सं.	दिनांक
प्रेषक: सीनियर सैक्शन/जूनियर इंजीनियर(रेलपथ) समग्र प्रभारी (इंटीग्रेटेड ब्लॉक) मुख्यालय स्टेशन..... पर	
सेवा में: स्टेशन मास्टर.....	
मेरे नोटिस सं.....दिनांक..... और आपका संदेश सं. दिनांक..... के संदर्भ में।	
.....स्टेशन से स्टेशन के बीच कि.मी.....से कि.मी. तक बजे से.....बजे तक की अवधि के लिए लागू किया गया ब्लॉक हटाया जाता है, सभी "ऑन ट्रेक" टाई टेम्पर/टावर वैगन पूर्ण रूप से फाउलिंग मार्क के अन्दर आ गए हैं तथा यह प्रमाणित किया जाता है कि लाइन सामान्य संचालन के लिए सुरक्षित है।	
नोडल टावर वैगन प्रभारी का निजी अंक..... इंटीग्रेटेड ब्लॉक के समग्र प्रभारी का निजी अंक.....	
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर पदनाम	जारीकर्ता प्राधिकारी के हस्ताक्षर व

इस प्रमाण पत्र की प्राप्ति पर स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक को एवं दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को निजी अंको के आदान-प्रदान के तहत सूचित करेगा कि ब्लॉक सैक्शन को साफ कर दिया गया है और लाईन को सामान्य संचालन के लिए सुरक्षित प्रमाणित कर दिया गया है और ब्लॉक को रद्द करेगा। स्टेशन मास्टर, ब्लॉक उपकरण को सामान्य स्थिति में करेंगे और ट्रेन सिग्नल रजिस्टर में आवश्यक इन्द्राज करेंगे। उसके बाद सामान्य कार्य संचालन शुरू किया जायेगा।

समग्र प्रभारी (इंटीग्रेटेड ब्लॉक), संरक्षा प्रमाण पत्र जारी करने से पहले, यह देखने के लिए सर्वथा उत्तरदायी रहेगा कि, सैक्शन, सभी अवरोधो से मुक्त है और सामान्य कार्य संचालन के लिए उपयुक्त है।

(2) एहतियातें

- (i) समग्र प्रभारी कार्य स्थल के बचाव के लिए तथा उल्लंघन की स्थिति में, यदि कोई हो, तो पास वाली लाईन के बचाव के लिए भी जिम्मेदार है।
- (ii) कार्य समाप्त होने पर, अगले स्टेशन जाते समय अथवा पिछले स्टेशन पर वापस लौटते समय, समग्र प्रभारी अंतिम ट्रैक मशीन अथवा टावर वैगन, जैसा भी मामला हो, पर यात्रा करेगा।
- (iii) दोनों ओर के स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अधीन ब्लॉक खंड में कार्य करने के लिए अनुमत ट्रैक मशीनों एवं टावर वैगनों की संख्या की सूचना इस ब्लॉक खंड में स्थित सभी समपार फाटकों के गेटमेन को देंगे।
- (iv) इंटीग्रेटेड ब्लॉक के दौरान काफिले में ट्रैक मशीनों एवं टावर वैगनों के ब्लॉक खंड में साथ-साथ चलते समय ट्रैक मशीन/टावर वैगन के ऑपरेटरो/ड्राइवरों की यह जिम्मेदारी होगी कि वे एक दूसरे से कम से कम 250 मीटर की पर्याप्त दूरी पर रहें। इंटीग्रेटेड ब्लॉक में काफिले में पहला ट्रैक मशीन/टॉवर वैगन अधिकतम अनुज्ञेय गति से चलेगा तथा काफिले में पीछे चलने वाले ट्रैक मशीन/टावर वैगन 40 किमी प्रति घंटे की गति अथवा समूह में सबसे कम अधिकतम अनुज्ञेय गति, जो भी कम हो, से सेक्शन में अस्थायी गति प्रतिबंध/स्थायी गति प्रतिबंध का विधिवत पालन करते हुए चलेंगे।
- (v) कार्य के दौरान जब मानव सहित या मानव रहित समपार फाटक पार करना आवश्यक हो, प्रत्येक ट्रैक मशीन/टावर वैगन को समपार फाटक से पहले रोक लिया जाए और ट्रैक मशीनों / टावर वैगनों की ओर सड़क यातायात की संरक्षा सुनिश्चित करने के बाद ही पार किया जाए।
- (vi) काफिले का समग्र प्रभारी ट्रैक मशीनों/टावर वैगनों के बचाव के लिए सदैव अपने साथ चार सक्षम झंडी वाले (फ्लैगमैन), जो प्रत्येक बैनर फ्लैग, पटाखों तथा लाल हाथ झंडियों से सुसज्जित हों, रखेंगे। एक फ्लैगमैन कार्य स्थल के दोनों ओर 600 मीटर की दूरी पर बैनर फ्लैग प्रदर्शित करे और इसी प्रकार, एक फ्लैगमैन कार्य स्थल के दोनों ओर 1200 मीटर की दूरी पर रोक हाथ सिग्नल दिखाए।

- (vii) यदि यह लगता है कि कार्य करते समय ट्रैक मशीन / टावर वैगन आसन्न लाइन (डबल / मल्टीपल लाइन सेक्शन पर अथवा यार्ड में) का उल्लंघन करेंगे, तो समग्र प्रभारी को ब्लॉक नोटिस में स्पष्ट रूप से इसका उल्लेख करना होगा और आसन्न लाइन/लाइनों को भी ब्लॉक करने की अनुमति प्राप्त करनी होगी और, उस स्थिति में, दोनों लाइनों को उपरोक्त पैरा (2)(vi) के अनुसार संरक्षित किया जाना चाहिए।
- (viii) इंटीग्रेटेड ब्लॉक के दौरान, समग्र प्रभारी अन्य कार्यरत एजेंसियों के प्रभारियों के साथ समन्वय रखेगा ताकि संरक्षा सुनिश्चित की जा सके।
- (ix) यदि आवश्यक हो तो पावर ब्लॉक लेने और कार्य समाप्ति के बाद उसे रद्द करने के लिए नोडल टावर वैगन प्रभारी जिम्मेदार होगा।
- (x) खण्ड नियंत्रक इंटीग्रेटेड ब्लॉक के लिए दी गई अनुमति के संबंध में नियंत्रण कार्यालय में स्थित सभी कार्यरत एजेंसियों के नियंत्रकों को सूचित करेगा। सभी कार्यरत एजेंसियों के संबंधित नियंत्रक, नियंत्रण कार्यालय से ब्लॉक की निगरानी करेंगे।
- (xi) स्टेशन मास्टर इंजीनियरिंग ब्लॉक रजिस्टर, पावर ब्लॉक रजिस्टर और ट्रेन सिग्नल रजिस्टर में लाल स्याही से आवश्यक प्रविष्टियाँ करेगा।

स.नि. 4.65(3) ब्लॉक/पावर ब्लॉक/इंटीग्रेटेड ब्लॉक के दौरान काम करने वाले ट्रैक मशीन(नों) और/या टॉवर वैगन(नों) के लिए –

- (i) ब्लॉक/पावर ब्लॉक/इंटीग्रेटेड ब्लॉक के दौरान, किसी भी ट्रेन को आईबीएस सिग्नल तक आगे बढ़ने की अनुमति नहीं दी जाएगी, भले ही आईबीएस तक का सेक्शन विलयर हो, जब तक कि ट्रैक मशीन(नों)/टावर वैगन(नों) पूर्ण रूप से न आ जाए और लाइन को सुरक्षित प्रमाणित नहीं कर दिया जाये और ब्लॉक/पावर ब्लॉक/ इंटीग्रेटेड ब्लॉक को रद्द नहीं कर दिया जाये।
- (ii) स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र को पूर्ण ब्लॉक क्षेत्र माना जाएगा। सभी स्वचालित सिग्नलों को निलंबित माना जाएगा। हालाँकि, गेट रोक सिग्नल, यदि कोई हो, के संकेतों का पालन किया जायेगा।

झ— निजी इंजन तथा वाहन

4.66. निजी इंजन तथा वाहन— विशेष अनुदेशों के अनुसार व्यवस्था के सिवाय, ऐसे इंजन या अन्य वाहन को, जो किसी स्वामी की निजी सम्पति है, रेल क्षेत्र में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

परिशिष्ट “क”

निष्क्रिय (डेड) इंजनों को लगाने व ले जाने के लिए नियम

इस विषय पर जारी तकनीकी पूर्वोपाय/अनुदेशों के अतिरिक्त निम्नांकित शर्तों का संतुष्टीकरण, निष्क्रिय इंजन को किसी गाड़ी/अकेले इंजन में लगाने से पूर्व करना चाहिए।

(क) निष्क्रिय रेल इंजनों को लगाने के लिए शर्तें

- (i) सवारी/मालगाड़ी के लिए सेक्शन इंजीनियर/वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको)/पॉवर नियंत्रक द्वारा “चलने के लिए फिट” प्रमाण पत्र जारी किया जाता है।

- (ii) निष्क्रिय रेल इंजन का मार्गरक्षण एक सक्षम व्यक्ति द्वारा किया जाए जो सहायक लोको पायलट से कम स्तर का न हो।
- (iii) निष्क्रिय रेल इंजन की अधिकतम अनुमेय गति, गाड़ी की अधिकतम अनुमेय गति से कम नहीं होनी चाहिए।
- (iv) यह सुनिश्चित करने के प्रबन्ध किए गए हैं कि निष्क्रिय रेल इंजन के ब्रेक, चालू रेल इंजन के बिलकुल एक साथ लगाए जा सकें।
- (v) जिस सेक्शन पर निष्क्रिय रेल इंजन खींचा जाना है वहाँ आगे चलने वाले दोहरे/तिहरे रेल इंजनों को चलाने की अनुमति है।
- (vi) जब बिजली के किसी निष्क्रिय रेल इंजन को गैर-विद्युतीकृत सेक्शन पर चलाया जाना हो तो इसके अधिकतम संचालन आयामों की अतिलंघन अनुसूची के संबंध में विशेष जाँच की जानी चाहिए, किसी भी अतिलंघन के मामले में निष्क्रिय रेल इंजन को ओ.डी.सी. के रूप में माना जायेगा।
- (vii) अंतिम जाँच के रूप में दोनों रेल इंजनों को लगभग 500 मीटर तक चलाया जाए और लोको पायलट यह जाँच करें कि निष्क्रिय रेल इंजन के पहियों के तापमान में कोई असामान्य बढ़ोत्तरी तो नहीं हुई है और यात्रा के दौरान आने वाले बाद के ठहरावों पर भी ये जाँच की जाए।

उपर्युक्त के अलावा निष्क्रिय रेल इंजनों को कर्षित करने (खींचने) के लिए निम्न लिखित एहतियात बरती जाए।

(ख) निष्क्रिय रेल इंजनों को सवारी गाड़ियों में लगाना/कर्षित करना :—

- (i) मेल या एक्सप्रेस या सवारी गाड़ी में केवल एक निष्क्रिय रेल इंजन (डीजल/बिजली) ही लगाया जा सकता है।
- (ii) निष्क्रिय रेल इंजन को छोड़कर गाड़ी की ब्रेक शक्ति 100 प्रतिशत होनी चाहिए।
- (iii) निष्क्रिय रेल इंजन को गाड़ी के इंजन के तुरंत बाद ही जोड़ा जा सकता है।
- (iv) जहाँ तक संभव हो ब्रेक निष्क्रिय रेल इंजन पर कार्य करें। बहरहाल, यदि यह संभव न हो तो एअर ब्रेक वाली गाड़ी के मामले में चालू रेल इंजन के ब्रेक पाईपों और फीड पाईपों को पुच्छल (ट्रेलिंग) स्टॉक के ब्रेक पाईप और फीड पाइप से जोड़ दें और निष्क्रिय रेल इंजन पाइप्ड वाहन के रूप में कार्य करेगा।

वैक्यूम ब्रेक वाली गाड़ी के मामले में रेल इंजन के वैक्यूम पाईप को पुच्छल (ट्रेलिंग) स्टॉक के वैक्यूम ट्रेन पाईप से जोड़ दें और निष्क्रिय रेल इंजन को पाइप्ड वाहन के रूप में माना जाए। यदि रेल इंजन में पूर्ण एअर ब्रेक प्रणाली फिट है और वैक्यूम पाईप की व्यवस्था न की गई हो तो इसे केवल एअर ब्रेक गाड़ियों के साथ ही लगाया जाए।

(v) किन्हीं भी परिस्थितियों में सुपर फास्ट गाड़ियों में निष्क्रिय इंजन नहीं जोड़ा जायेगा।

(ग) निष्क्रिय रेल इंजन को मालगाड़ी के साथ लगाना/कर्षित करना—

भार के साथ अधिकतम तीन इंजनों (दो चालू + एक निष्क्रिय) का संचालन अनुमेय है बशर्ते कि सेक्शन में आगे चलने वाले दोहरे/तिहरे चालू रेल इंजनों के परिचालनों पर लगे सभी प्रतिबंधों का पालन किया जाए और निष्क्रिय इंजनों के ब्रेक चालू हालत में हो।

अध्याय-5

स्टेशनों का नियंत्रण तथा कार्यचालन

5.01. कार्यचालन 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 कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर के प्राधिकार और निर्देशों के अधीन होंगे।
- (2) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब सिगनल, कांटे, समपार (लेवल क्रॉसिंग) के फाटक और उसके स्टेशन की पूरी व्यवस्था ठीक चालू हालत में है और उसमें जो भी खराबियाँ हैं उनकी रिपोर्ट, वह उपयुक्त प्राधिकारी को तुरन्त देगा।
- (3) स्टेशन मास्टर यह देखने के लिए भी जिम्मेदार है कि स्टेशन का कार्यचालन उस समय प्रवृत्त नियमों और विनियमों के पूर्णतः अनुसार किया जा रहा है।
- (4) स्टेशन मास्टर के अतिरिक्त अन्य कोई व्यक्ति लाइन क्लियर न तो माँगेगा और न देगा, और न ही प्रस्थान प्राधिकार देगा।

स.नि.5.01(1) स्टेशन मास्टर इंचार्ज प्रतिदिन अपने स्टेशन का निरीक्षण करेगा और अन्य बातों के साथ-साथ, यह भी जांच करेगा कि वर्तमान नियमों के अनुसार कर्मचारियों की वर्दी साफ है और सिगनल बत्तियाँ, झांडियाँ तथा स्टेशन के अन्य उपकरण सही हालत में हैं। इसके अतिरिक्त, जब कभी कोई कर्मचारी स्टेशन पर बदली पर आता है, चाहे वह अस्थायी हो या स्थायी यह स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी होगी कि वह देखे कि ऐसे कर्मचारी स्टेशन के संचालन से संबंधित सारे नियमों को समझते हैं। प्रत्येक साक्षर (पढ़ा लिखा) कर्मचारी स्टेशन मास्टर को इस आशय की लिखित घोषणा प्रस्तुत करेगा कि उसने ऐसे नियमों को पढ़ और समझ लिया है।

स.नि.5.01(2) कोई भी स्टेशन कर्मचारी, विशेष रूप से जब, कांटे और सिगनल या शंटिंग उसके चार्ज में हों, तब अपनी ड्यूटी नहीं छोड़ेगा जब तक कि वह किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा कार्यमुक्त नहीं कर दिया जाता तथा स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना नहीं दे दी जाती और उसकी अनुमति प्राप्त नहीं कर ली जाती। यदि किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जाता है तो कांटे वाले और सिगनल मैन् तब तक ड्यूटी पर रहेंगे जब तक कि उस गाड़ी को नहीं ले लिया जाता और आगमन अनुमति देने की शर्त बहाल कर दी गई है।

5.02. नियमों की प्रतियाँ देना तथा अन्य दस्तावेजों का वितरण प्रदर्शन.— स्टेशन मास्टर को यह देखना होगा कि :—

- (क) उसके अधीनस्थ प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे नियम 2.01 के अनुसार उन नियमों के प्राधिकृत अनुवाद की एक प्रति दी जानी चाहिये, मिल गई है;
- (ख) प्रवृत्त कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) और साथ ही सभी शुद्धिपत्र तथा परिशिष्ट यदि, कोई है 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 है।
- (ग) यदि उसका स्टेशन यातायात की बुकिंग के लिए खुला है तो समय सारणी पत्रक और किराया सूची सही रूप में प्रदर्शित की गई है, तथा
- (घ) जनता के निरीक्षण के लिए, अधिनियम और माल एवं कोचिंग टैरिफ की प्रतियां उपलब्ध हैं।

5.03. आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा विवरणियाँ (रिटर्न) रखना.— स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब आदेश और अनुदेश संबंधित कर्मचारियों को यथाविधि दिए गए और उनका उचित रूप में पालन किया जा रहा है और सब पुस्तकें तथा विवरणियाँ (रिटर्न) नियमित रूप से भरी जाती हैं और सफाई से रखी जाती हैं।

5.04. सिगनल केबिन.—

- (1) स्टेशन मास्टर, यदि उसके स्टेशन पर कोई सिगनल केबिन है तो उनमें काम करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्यों की पूरी जानकारी रखेगा और इस बाबत अपना समाधान करेगा कि वे अपना कर्तव्य पालन सही ढंग से करते हैं। इन कर्मचारियों पर प्रभावकारी अधीक्षण के लिए स्टेशन मास्टर सिगनल केबिनों में लगातार जाता रहेगा।
- (2) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि निर्धारित उपकरण, सिगनल केबिनों में सहज ही उपलब्ध हैं और वे अच्छी चालू हालत में हैं।
- (3) सिगनल केबिन साफ सुथरे रखे जायेंगे और किसी अनाधिकृत व्यक्ति को उनमें प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

स.नि.5.04. स्टेशन मास्टर प्रायः अपने अधीन कर्मचारियों की नियमों के ज्ञान तथा लीवर कॉलरों, बटन कॉलरों (फैरुलो), प्लेकार्ड का प्रयोग करने और सुरक्षित ढंग से शांटिंग करने के बारे में परीक्षा लेते रहेंगे।

5.05. कर्तव्य में उपेक्षा की रिपोर्ट.— स्टेशन मास्टर अपने आदेशों के अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों की ड्यूटी में उपेक्षा की सब रिपोर्ट अविलम्ब अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा।

5.06. स्टेशन संचालन नियम (स्टेशन वर्किंग रूल्स).—

- (1) भारतीय रेलों के लिए साधारण नियम और रेल के सहायक नियमों के अतिरिक्त प्रत्येक स्टेशन को, उसे लागू होने वाले और विशेष अनुदेशों के अधीन जारी किए गये स्टेशन संचालन नियम भी दिए जायेंगे।
- (2) स्टेशन संचालन नियमों की एक प्रति या उनके आवश्यक उद्धरण, संबंधित केबिनों और समपारों (लेवल क्रॉसिंग) पर रखे जायेंगे।

स.नि.5.06. स्टेशन संचालन नियम निर्धारित प्रोफार्मा के आधार पर बनाए जाएंगे।

5.07. प्रारूप (फॉर्म).—

- (1) इन नियमों में उल्लिखित सभी संदेश और लिखित प्राधिकार, इन नियमों में अधिकथित अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्रारूपों (फॉर्म) में तैयार किए जायेंगे और उन पर स्टेशन की मोहर (स्टाम्प) लगाई जाएगी।
- (2) यदि किसी कारणवश प्राधिकृत छपा हुआ प्रारूप (फॉर्म) उपलब्ध नहीं है तो या आपवादिक परिस्थितियों में आपातिक उपाय के तौर पर एक हस्तलिखित प्रारूप (फॉर्म) जिस पर निर्धारित प्रारूप (फॉर्म) की सभी बातें होंगी, जारी किया जाएगा और स्टेशन डायरी में उसके कारणों का उल्लेख किया जायेगा।

5.08. उपस्कर तक पहुंच तथा उसका प्रचालन.— किसी भी अनाधिकृत व्यक्ति को सिगनलों, कांटों, बिजली के ब्लॉक उपकरणों और संचार उपकरणों अथवा रेल के संचालन से संबंधित किसी भी अन्य उपकरण तक पहुंचने या उसे प्रचालित की अनुमति नहीं दी जाएगी।

5.09. अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश.—

(1) किसी अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए स्टेशन मास्टर.—

- (क) यदि संभव है तो, पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा कि गाड़ी अवरुद्ध लाइन पर ली जाएगी।
- (ख) यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के प्रवेश का नियंत्रण करने वाले सिगनल या सिगनलों को 'ऑफ' न किया जाए, तथा
- (ग) यह सुनिश्चित करेगा कि जिन कांटों पर से गाड़ी को पास होना है, उन्हें सही तौर पर सेट कर दिया गया है और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगा दिया गया है।

(2) संबंधित रोक (स्टॉप) सिगनल पर गाड़ी खड़ी कर देने के बाद उसे निम्नलिखित रीति से अवरुद्ध लाइन पर लिया जा सकता है अर्थात् :-

- (क) जहाँ बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल लगा है वहाँ उसे 'ऑफ' करके लोको पायलट को रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत करना, या
 - (ख) जहाँ सिगनल पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था है वहाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार, लोको पायलट को टेलीफोन पर रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत करना, या
 - (ग) 'ऑन' स्थिति में संबंधित सिगनल या सिगनलों को पास करने के लिए लोको पायलट को लिखित प्राधिकार देना। यह प्राधिकार पत्र किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जा सकता है, जो गाड़ी को पायलट (मार्गदर्शित) करके उस सिगनल या उन सिगनलों से पास कराएगा।
- (3) प्रवेश लाइन पर ले जाने वाले सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गाड़ी को तब तक खड़ा रखा जाएगा जब तक किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा उसे आगे बढ़ने 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 बताएगा कि गाड़ी को कहीं 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(1) सामान्य नियम 5.09(2)(ग) में निर्दिष्ट लिखित प्राधिकार निर्धारित फार्म टी/509 पर होगा।

स.नि.5.09(2) यदि लोको पायलट को यह सूचित करने के बाद कि उसकी गाड़ी अवरुद्ध लाइन पर ली जाएगी, और अवरोध क्लीयर हो जाता है तो स्टेशन मास्टर संकेतों के आधार पर गाड़ी को ले सकता है। ऐसे मामले में वह लोको पायलट को फार्म टी/509 जारी करने के बजाय उसे यह सूचित करने के लिए एक लिखित मीमांसा जारी करेगा कि अवरोध क्लीयर हो जाने के कारण गाड़ी संकेतों पर ली जा रही है।

5.10. सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश.—

(1) यदि किसी आपात् स्थिति में गाड़ी का किसी ऐसी लाइन पर लिया जाना आवश्यक हो जाता है जिस पर प्रवेश के लिए सिगनल नहीं है तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि—

- (क) गाड़ी प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ी कर दी गई है,

- (ख) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटों तक अथवा उस स्थान तक जहाँ गाड़ी का खड़ा होना अपेक्षित है, खाली है।
 - (ग) सभी कांटों, जिन पर से गाड़ी पास होनी है, सही तौर पर सेट कर दिए गए हैं और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगा दिया गया है, तथा
 - (घ) लोको पायलट को आगमन रोक (स्टॉप) सिगनल ऑन स्थिति में पास करने के लिए लिखित प्राधिकार दे दिया गया है। यह प्राधिकार किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जाएगा जो गाड़ी को पायलट (मार्गदर्शित) करके उसे सिगनल रहित लाइन पर ले जाएगा।
- (2) लोको पायलट सिगनल रहित लाइन पर प्रवेश करते समय, सतर्कता से आगे बढ़ेगा और कोई अवरोध होने पर उससे पहले ही गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा।

स.नि.5.10. सामान्य नियम 5.10(1)(घ) में निर्दिष्ट लिखित प्राधिकार टी/510 होगा।

5.11. सिगनल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान:—

- (1) यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाइन से प्रस्थान करना है जिसमें प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल नहीं लगा है तो लोको पायलट को गाड़ी चलाने के लिए लिखित अनुमति दी जाएगी, परंतु जहाँ लोको पायलट को मूर्त (टेन्जिबिल) प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है, वहाँ ऐसी अनुमति आवश्यक नहीं होगी।
- (2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति या मूर्त (टेन्जिबिल) प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिए सभी कांटे सेट नहीं कर दिए जाते और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

स.नि.5.11. जब स्टेशन पर कई गाड़ियाँ एक ही दिशा के लिए सिगनल रहित लाइनों पर प्रस्थान के लिए इन्तजार में खड़ी हो तो लोको पायलट को मूर्त (टेन्जिबिल) प्रस्थान प्राधिकार के अतिरिक्त एक लिखित प्रस्थान अनुमति टी/511 (प्रस्थान आदेश) भी दिया जाएगा।

5.12. सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान:—

- (1) यदि किसी गाड़ी को लाइनों के किसी ऐसे समूह की एक लाइन से प्रस्थान करना है जिनका सामूहिक प्रस्थान सिगनल है तो, लोको पायलट को संचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान प्राधिकार के अतिरिक्त, प्रस्थान की लिखित अनुमति भी दी जाएगी।
- (2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति और प्रस्थान प्राधिकार, तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिए सभी कांटों को सेट नहीं कर दिया जाता और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

स.नि.5.12. सामान्य नियम 5.12(2) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति टी/512 (प्रस्थान आदेश) होगी।

5.13. शंटिंग का नियंत्रण:—

- (1) शंटिंग कार्य का नियंत्रण स्थावर सिगनल या हैंड सिगनल या मौखिक निर्देशों द्वारा किया जाएगा।
- (2) किन्तु लोको पायलट सिगनलों पर ही पूरी तरह निर्भर न रह कर सदैव चौकस और सतर्क रहेगा।
- (3) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं कर दिया गया है, शंटिंग के दौरान गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

स.नि.5.13(1)(क) यह नियम लदे हुए या खाली बाक्स और बी.ओ.बी.एस. टाइप के बोगी मालडिब्बों पर लागू नहीं होगा क्योंकि उनकी बनावट अधिक शंटिंग गति के लिए नहीं है। ऐसे अकेले मालडिब्बे की शंटिंग की

जाय तो माल डिब्बे को अधिकतम अनुमत शंटिंग गति 5 से 6 कि.मी. प्रति घंटा की सामान्य शंटिंग गति तक सीमित रहेगी। जब किसी भी सिरे पर ट्राजीक्शन कपलरों के साथ आपस में जोड़े गए दो या अधिक बाक्स या बी.ओ.बी.एस. माल डिब्बों के ग्रुप की शंटिंग की जाय तो शंटिंग गति लगभग 2 कि.मी. प्रति घण्टा बहुत धीमी पैदल चलने की गति के अनुरूप होगी।

(ख) विस्फोटक, गैस, पेट्रोलियम, ज्वलनशील द्रव और ठोस वस्तुओं ऑक्सीडाइजिंग तत्वों, तेजाब, संक्षारक तथा जहरीले पदार्थों के माल डिब्बों के लिए शंटिंग गति, भारतीय रेल सम्मेलन संघ (आईआरसीए) द्वारा जारी की गयी रेड टेरेफ के अनुसार होगी।

स.नि.5.13(2)

(क) (i) जब किसी गाड़ी की शंटिंग की जानी हो तो शंटिंग आदेश (टी/806) जारी किया जायेगा। स्टेशन मास्टर टी/806 फार्म जारी करेगा जिस पर गाड़ी के ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट द्वारा हस्ताक्षर किये जायेंगे।

(ii) उन कोचिंग अथवा गुड्स यार्डों में, जहाँ नियमित रूप से शंटिंग होती रहती है, और शंटिंग शण्टर द्वारा की जाती है, यार्ड शंटिंग स्टॉफ द्वारा पर्यवेक्षण किया जाता है, वहाँ टी/806 जारी करना आवश्यक नहीं है। ऐसे स्थानों पर स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर द्वारा स्टेशन के संचालन नियमों के अनुसार लिखित में शंटिंग कार्य आदेश दिए जा सकते हैं अथवा मौखित रूप से ऐसे निर्देश दिये जा सकते हैं।

(iii) गाड़ियों के कर्षण को बदलने के लिए इंजनों को जोड़ने या अलग करने के लिए अथवा इंजन को बदलने के लिए, या उनके उलट-पुलट (रिवर्सल) के लिए, जहाँ ऐसी गतिविधियाँ (मूवमेंट) नियमित रूप से होती रहती है, वहाँ फार्म टी/806 दिया जाना आवश्यक नहीं होता।

(iv) शंटिंग आदेश केवल किये जाने वाले कार्य को दर्शायेंगे। शंटिंग संचालन के लिये सा. एवं स. नियमों तथा स्टेशन संचालन नियमों में दी गई कार्य पद्धति अपनायी जायेगी।

(ख) जिन स्टेशनों पर शंटिंग जमादार की व्यवस्था न की गई हो, उन स्टेशनों पर शंटिंग का पर्यवेक्षण करते समय यदि ट्रेन मैनेजर द्वारा विशेष एहतियात बरती जानी आवश्यक हो, तो उन स्टेशनों पर शंटिंग आदेश फार्म टी/806 में स्पष्ट रूप से इस संबंध में निर्देश दर्ज किए जायेंगे।

जिन स्टेशनों पर शंटिंग कर्मचारियों की व्यवस्था है, वहाँ यार्ड मास्टर या स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि ऐसे एहतियातों का पूरी तरह पालन किया जाता है।

स.नि.5.13(3) इंजन बदलने वाले जंक्शन या गाड़ी के अन्तिम स्टेशन के अलावा अन्य स्टेशनों पर सवारी तथा मिश्रित गाड़ियों की शंटिंग-इंजन बदलने वाले जंक्शन या टर्मिनल को छोड़कर अन्य स्टेशन पर, चाहे पूरी गाड़ी शंट करनी हो अथवा उसका कोई भाग, गाड़ी की सुरक्षित शंटिंग करने के लिए सवारी/मिश्रित गाड़ी का ट्रेन मैनेजर इंचार्ज जिम्मेदार है, चाहे वहाँ शंटिंग जमादार की व्यवस्था हो या न हो। इसके अतिरिक्त यह निम्नलिखित बातों के लिए भी जिम्मेदार है।

(i) यह सुनिश्चित करने के लिए कि सही वाहन जोड़ा या काटा गया है,

(ii) कि गाड़ी के जिस भाग की शंटिंग हो रही है वह उसके साथ जाने और आवश्यक सिग्नल देने के लिए।

(iii) कि स.नि.5.14(1) के अनुसार सभी कांटे सही सैट किए जाते हैं और जिस सम्मुख कांटों पर शंटिंग हो रही है उन पर ताले लगा दिये गये हैं।

जब वाहन में यात्री हों और शंटिंग करनी हो तो शंटिंग कराने वाला व्यक्ति कम-से-कम दो बार सीटी बजाकर और ऊंची आवाज में घोषणा करके कि उनके वाहनों की शंटिंग होनी है, यात्रियों को चेतावनी अवश्य देनी चाहिये। शंटिंग संचालन तब तक आरम्भ नहीं किया जायेगा जब तक सभी दरवाजे बन्द न कर दिए जाएं और पायदान यात्रियों से खाली नहीं हो गया हो।

स.नि.5.13(4) इंजन बदलने वाले या जंक्शन या टर्मिनल स्टेशन पर सवारी और मिश्रित गाड़ियों की शंटिंग-इंजन बदलने वाले या जंक्शन या टर्मिनल स्टेशन पर यार्ड मास्टर, यदि यार्ड मास्टर न हो तो, ड्यूटी पर

तैनात स्टेशन मास्टर, सवारी और मिश्रित गाड़ियों, चाहे पूरी गाड़ी हो या उसका कोई भाग, की सुरक्षित शंटिंग के लिए जिम्मेदार होगा तथा वह इनके लिए भी जिम्मेदार होगा।

- (i) यह सुनिश्चित करने के लिए कि सही वाहन जोड़ा या काटा जाता है।
- (ii) गाड़ी के उस भाग के साथ जाने के लिए जिसकी शंटिंग की जा रही है और आवश्यक सिग्नल देने के लिए।
- (iii) उन सभी कांटों को सही सेट करने और सम्मुख कांटों को ताला बन्द करने के लिए जिन पर सहायक नियम 5.14(1) के अनुसार शंटिंग की जाती है। ऐसे किसी स्टेशन पर जहां यह कार्य न तो यार्ड मास्टर और न ही स्टेशन मास्टर कर सकते हों तो वहां मण्डल रेल प्रबन्धक कार्य संचालन नियमों या कर्मचारियों की कर्तव्य सूची (ड्यूटी लिस्ट) में उन व्यक्तियों का उल्लेख करेगा जो यह कार्य करेंगे।

जब किसी ऐसे वाहन की शंटिंग की जानी हो जिसमें यात्री सवार हों, तो शंटिंग कराने वाला व्यक्ति शंटिंग प्रारम्भ करने से पहले यात्रियों को चेतावनी देगा कि डिब्बों की शंटिंग की जाने वाली है। यह चेतावनी देने के लिए वह कम से कम दो बार सीटी बजायेगा और ऊंचे स्वर में यात्रियों को बतायेगा कि शंटिंग की जानी है। शंटिंग संचालन तब तक आरम्भ नहीं किया जायेगा जब तक कि सब दरवाजे बन्द न कर दिए जाये और पायदान यात्रियों से खाली न हों।

स.नि.5.13(5)(क) जिस स्टेशन पर शंटिंग जमादार की व्यवस्था नहीं है, वहां मालगाड़ियों की शंटिंग ट्रेन मैनेजरों की देख रेख में होगी।

मालगाड़ी का ट्रेन मैनेजर जिम्मेदार है—

- (i) अपनी गाड़ी में से किसी वाहन के जोड़ने/काटने के लिए। उसे स्वयं शंटिंग की देखरेख और आवश्यक संकेत देने चाहिये। शंटिंग करने के आवश्यक अनुदेश ट्रेन मैनेजर को ड्यूटी का स्टेशन मास्टर देगा।
- (ii) गाड़ी के जिस भाग की शंटिंग हो रही है उसके साथ जाने के लिए।
- (iii) उन सारे कांटों को सही सेट किए जाने के लिए जिन पर शंटिंग की जानी है।
- (iv) स.नि.5.14(1) के अनुसार सम्मुख कांटों को ताला लगाने के लिए, जिन कांटों पर शंटिंग की जानी है।

(ख) जब किसी छोटे स्टेशन पर कोई बाक्स माल डिब्बा गाड़ी को जोड़ा या काटा जाये तो ट्रेन मैनेजर यह देखेगा कि खाली/लदे बाक्स माल डिब्बे की शंटिंग सही है।

स.नि.5.13(6) जिस स्टेशन पर शंटिंग जमादार की व्यवस्था है, वहां माल गाड़ियों की शंटिंग —

- (क) ड्यूटी के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार माल गाड़ियों के वाहनों को जोड़ने और काटने का काम शंटिंग जमादार को करना होगा। यातायात निरीक्षक इस बात के लिए जिम्मेदार होगा कि शंटिंग जमादार शंटिंग संचालन से संबंधित नियमों को समझते हैं और जिन स्टेशनों पर उतार या चढ़ाव (ग्रेडिएण्ट) हैं वहां शंटिंग की जाती है तो शंटिंग जमादार द्वारा सभी आवश्यक एहतियात बरते जाते हैं। शंटिंग जमादार यह भी सुनिश्चित करेंगे कि स.नि.5.14(1) का पालन किया जाता है।
- (ख) सही वाहन को उसकी गाड़ी में जोड़ने या काटने के लिए हर स्थिति में ट्रेन मैनेजर को जिम्मेदार ठहराया जाएगा।

स.नि.5.13(7) स्टेशन यार्ड में पूरी गाड़ियों के शंटिंग के लिए ट्रेन मैनेजर की जिम्मेदारी— जब भी किसी प्रकार पूरी गाड़ियों को एक लाइन से दूसरी लाइन पर शंट करना हो, साइडिंग में लगाना या वहां से निकलाना हो, जैसे क्रासिंग कराते समय या दूसरी गाड़ी को अग्रता देते समय, गाड़ी का इंचार्ज ट्रेन मैनेजर शंटिंग का पर्यवेक्षण करेगा और निम्नलिखित बातों के लिए जिम्मेदार होगा।

- (क) कि कांटे और क्रासिंग सही सेट किए गए हैं और स.नि.5.14(1) के अनुसार शंट के लिए सम्मुख कांटों में ताले लगा दिए गए हैं।
- (ख) शंटिंग करने वाले लोको पायलट को आवश्यक संकेत दिखाने के लिए, और

(ग) शंटिंग के बाद यह देखने के लिए कि उल्लंघन चिन्ह साफ है।

स.नि.5.13(8) मेट्रीयल ट्रेनों की शंटिंग की ट्रेन मैनेजर द्वारा पर्यवेक्षण— जिन वाहनों को जोड़ना या काटना है उनकी शंटिंग पूर्ण रूप से गाड़ी के इंचार्ज ट्रेन मैनेजर की निजी पर्यवेक्षण में होगी जो स्वयं आवश्यक संकेत दिखाने के लिए जिम्मेदार है। शंटिंग आरम्भ करने से पहले वह ड्यूटी के स्टेशन मास्टर के अनुदेश अवश्य प्राप्त करे। शंटिंग के दौरान यदि कोई कर्मकार है तो उनकी सुरक्षा के लिए सभी सावधानियां बरतने की जिम्मेदारी भी ट्रेन मैनेजर की होगी।

स.नि.5.13(9) माल या अन्य साइडिंगों के अन्दर अथवा बाहर, जहाँ माल का लदान और उतराई हो रही है, वहाँ कर्मचारियों को सावधान करने और सावधानी से शंटिंग कराने की जिम्मेदारी जिन वाहनों पर माल के लदान या उतराई का काम हो रहा है उनकी या उन पर शंटिंग आरम्भ करने से पहले उन वाहनों पर काम करने वाले क्लर्क या अन्य पदाधिकारियों को सावधान करने की जिम्मेदारी उस कर्मचारी की मानी जायेगी जिसके पर्यवेक्षण में शंटिंग हो रही है। इसके लिए क्लर्क या अन्य पदाधिकारी की अनुमति अवश्य ली जानी चाहिये और सूचना मिलने के बाद इस कार्य से संबंधित प्रत्येक कर्मचारी को शीघ्रता से सावधान करने की जिम्मेदारी उसकी होगी जब तक अनुमति नहीं मिल जाती तब तक जिन वाहनों पर काम हो रहा है उनके साथ हैंड शंटिंग या लूज शंटिंग, जिसमें उन लाइनों का उल्लंघन होता हो अथवा जिस पर काम हो रहा हो, शंटिंग नहीं की जायेगी।

स.नि.5.13(10) आँधी के मौसम में शंटिंग— जब आँधी के मौसम में शंटिंग करनी हो तो शंटिंग यथासंभव कम लाइनों तक सीमित रखी जाये। प्रत्येक वाहन को, जो साइडिंग में रखा जाता है, पहले से रखे हुए किसी अन्य वाहन से जोड़ दिया जाये और उसके ब्रेक गिरा दिये जायें। जब किसी साइडिंग पर शंटिंग समाप्त हो जाये तो इसके बाद वाहनों को अवश्य जोड़ देना चाहिए और आखिरी वाहनों के पहियों में गुट्टी रोक (स्प्रेग्स) लगा देना चाहिए या जंजीर से बांध देना चाहिए।

स.नि.5.13(11) जुड़वा (कपल्ड) इंजनों से शंटिंग— जुड़वा इंजन से शंटिंग की अनुमति नहीं है, सिवाय—

(क) जब पूरी गाड़ी एक लाइन से दूसरी लाइन पर शंट करनी हो।

(ख) जब उतार या चढ़ाव (ग्रेडिएण्ट) के कारण शंट किया जाने वाला भार (लोड) एक इंजन से न खींचा जा सके।

स.नि.5.13(12) शंटिंग संचालन के दौरान जाम पट्टी (फाउलिंग मार्क) को साफ करना— शंटिंग कार्य से सम्बन्धित सभी कर्मचारी शंटिंग अवधि में रेल क्रासिंगों को साफ रखने और गाड़ियों के गुजरने के लिए जिम्मेदार होंगे। दो लाइनों के बीच क्लीयरेंस का पॉइंट सफेद स्लीपर द्वारा दर्शाया जाता है।

स.नि.5.13(13) वाहनों की हैंड शंटिंग— जब किसी वाहन की हैंड शंटिंग आवश्यक हो तो इसकी देख-रेख एक जिम्मेदार अधीनस्थ कर्मचारी को ही करनी चाहिए। मजदूरों या अन्य व्यक्तियों के बफर को धक्का देकर वाहनों की हैंड शंटिंग नहीं करने दी जानी चाहिये। वे या तो वाहनों के दोनों बफरों के बीच धक्का दें, या पटरियों से बाहर रहते हुये वाहनों को बगल से धक्का दें। स्टेशन कर्मचारी वर्ग के किसी जिम्मेदार सदस्य की आज्ञा से और उसकी व्यक्तिगत देख-रेख के सिवाय स्टेशन पर ठेकेदारों और व्यापारियों के मजदूरों को वाहन हटाने की आज्ञा न दी जाए। उक्त अनुदेश व्यापारियों की साइडिंगों पर और प्लिंथ सर्विंग साइडिंगों पर और ऐसी ही दूसरी जगहों पर है जो व्यक्तिगत व्यापारों के लिए नियत है, पर वाहनों के संचालन पर लागू नहीं होंगे।

स.नि.5.13(14) चलते वाहनों को काटना— हम्प यार्डों में, धीमी गति के अलावा, चलते वाहन को अलग करना मना है।

स.नि.5.13(15) यात्रियों को वहन करने वाला कोई वाहन किसी स्टेशन पर रुकी हुई यात्रियों का वहन करने वाली गाड़ी के पीछे अवरुद्ध हुई लाइन पर खड़ा नहीं किया जाना चाहिए।

स.नि.5.13(16) जब मेल/एक्सप्रेस और पैसेंजर गाड़ियों में सवारी डिब्बे जोड़ने या काटने के लिए शंटिंग करनी हो तो शंटिंग इंजन को जोड़ने के लिए चलने से पहले गाड़ी से 20 मीटर दूर अवश्य रोका जाना चाहिए।

स.नि.5.13(17) यदि किसी स्टेशन की चालू लाइन पर कोई गाड़ी अथवा यात्रियों से भरे वाहन खड़े हों तो गाड़ी इंजन या बैकिंग इंजन या शंटिंग इंजन, जिससे उस गाड़ी को शंटिंग करनी हो तो उसके सिवाय दूसरे इंजन को स्टेशन की परिचालित लाइन पर जाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। ऐसे इंजन के संचालन की अनुमति सिर्फ शंटिंग इंचार्ज के नियंत्रण में होनी चाहिए।

स.नि.5.13(18) सवारी गाड़ी की रनिंग लाइन के समीप की यार्ड लाइनों पर से माल डिब्बों अथवा अन्य स्टॉक जिस पर मरम्मत अथवा क्षतिग्रस्त का लेबिल लगा हो, अथवा उसमें लदा माल खतरे की सीमा से बाहर की ओर निकला हुआ हो, उनके शंटिंग समय का नियमन कुछ इस प्रकार किया जाना चाहिए ताकि सवारी गाड़ी संचालन और उक्त शंटिंग में पर्याप्त अन्तर रहे। प्रत्येक मामले में कर्मचारियों को अत्याधिक सावधान रहना चाहिए और यदि तत्काल शंटिंग की आवश्यकता पड़ जाए तो भी आवश्यक सावधानी पूर्ण रूप से बरती जानी चाहिए।

नोट:- सवारी गाड़ी की शंटिंग के पर्यवेक्षण की जिम्मेदारी शंटिंग जमादार की रैंक से नीचे के कर्मचारी में निहित नहीं होनी चाहिये।

5.14. शंटिंग की जिम्मेदारी.- स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि गाड़ियों या वाहनों की शंटिंग केवल ऐसे समय और रीति से की जाये कि उससे खतरा न हो।

स.नि.5.14(1) जब कोई भी शंटिंग की जानी हो तो जिन सम्मुख काँटों पर शंटिंग करना हो उन्हें निम्नलिखित विवरण के अनुसार निरपवाद रूप में सुरक्षित करना अनिवार्य है :-

(क) सभी सम्मुख काँटों में ताले की व्यवस्था हो तो, जब भी अन्तर्पाशन के अन्तर्गत ऐसा किया जा सके, शंटिंग संचालन के लिए सम्मुख काँटों पर ताले लगा दिये जायेंगे।

(ख) शंटिंग संचालन शंट या प्रस्थान सिगनलों के द्वारा नियंत्रित होने की स्थिति में जो सम्मुख काँटों को डिटेक्ट करते हैं, सम्मुख काँटों की सुरक्षा के लिये शंट या प्रस्थान सिगनल ऑफ किए जायेंगे।

(ग) अन्य सभी मामलों में परिचालित लाइनों पर संचालन होने पर सम्मुख काँटों को क्लैम्पड/काँटर बोल्टेड और पैडलॉकड होने चाहिए। नॉन-इंटरलॉकड और नॉन-रनिंग लाइनों पर शंटिंग के दौरान फेसिंग प्वाइंट को पैडलॉक करने की आवश्यकता नहीं है परन्तु यह सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि वे अनिवार्य रूप से क्लैम्पड/काँटर बोल्टेड हैं।

(घ) जब भी क्रॉस-ओवर काँटों के ऊपर मेन लाइन के आर पार कोई शंटिंग करनी हो तो सभी सम्बन्धित सम्मुख काँटों को भली भाँति सैट करके उपयुक्त लॉक लीवरों से तालित अवश्य किया जाए। आपात क्रॉस ओवर काँटों के सम्मुख काँटों को लॉक करने के अलावा ऐसी शंटिंग के पर्यवेक्षण के लिए जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा कोटर बोल्ट और पैड लॉक अवश्य किया जाए।

स.नि.5.14(2) (क) यात्रियों को वहन कर रहे सवारी डिब्बों की शंटिंग या "आपात क्रॉस ओवर" पर शंटिंग करने की स्थिति में सम्मुख काँटों क्लैम्पड व हाथ तालित होने चाहिए।

(ख) गैर-अन्तर्पाशन (नॉन इण्टरलॉकड) यार्ड में खराब काटों को जब किसी साधन से सैट किया गया है तो किसी भी गाड़ी/यात्रियों को वहन कर रहे डिब्बों का उस पर से संचालन करने से पहले क्लैम्प व ताले लगाने चाहिए।

स.नि.5.14(3) रनिंग लाइन पर शंटिंग प्रारम्भ करने से पूर्व और समाप्त करने के पश्चात् सहायक स्टेशन मास्टर और केबिन मैन के बीच प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान इस आवश्यकता के लिए किया जाना चाहिए कि रनिंग लाइन बाधित है अथवा साफ है। इस आशय की उपयुक्त प्रविष्टि लॉग बुक में की जायेगी।

5.15. केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल) के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग.—

- (1) केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल) के अधीन किसी स्टेशन पर, यातायात केन्द्रीकृत नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) की अनुमति के बिना और जब केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल) लागू नहीं है तो स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना, कोई शंटिंग नहीं की जाएगी।
- (2) आवश्यकता होने पर, यातायात केन्द्रीकृत नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) 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 उस भाग पर विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित रीति से शंटिंग के लिए जिम्मेदार होगा जिसके लिए उसे स्थानीय नियंत्रण सौंपा गया है।

5.16. गाड़ियों के आगमन के दौरान शंटिंग.— ऐसे चिह्नांकित स्टेशनों, जहाँ बार-बार शंटिंग की जाती है, और जहाँ शंटिंग करते समय बरती जाने वाली निम्नलिखित पूर्वावधानियों सहित ऐसे कॉटों को रोक सिगनल या शंट सिगनल द्वारा संरक्षित किया गया हो, विशेष अनुदेशों के सिवाय जब कभी किसी ऐसी लाइन पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जायें जिसका पृथक्करण (आइसोलेट) नहीं किया गया है, तो उन कॉटों की ओर कोई शंटिंग नहीं की जाएगी जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है—

- क) शंटिंग, प्राधिकृत सक्षम रेल सेवक के पर्यवेक्षण में की जाएगी; और
- ख) रोक अथवा लदान पूर्णतः वात ब्रेक पर होने चाहिए; और
- ग) शंटिंग के दौरान अधिकतम गति 15 किमी.प्रतिघंटा से अधिक नहीं होगी।

स.नि. 5.16:— नियम जी.आर. 5.16 को निम्नलिखित अनुदेशों के साथ पढ़ा जाए:

1. प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा जी. आर. 5.16 के परंतुक के तहत सिगनल शंटिंग संचालन की अपवाद स्वरूप छूट दी जा सकती है।
2. शंटिंग के ऐसे मामलों में, जहाँ जी.आर. 5.16 के तहत विशेष अनुदेशों के अंतर्गत प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा अनुमति दी गई है, लोको को आगे की ओर लगाकर शंटिंग उस पॉइंट की ओर की जाएगी जहाँ से आने वाली रेलगाड़ी को गुजरना है। विशेष अनुदेशों के तहत प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा अनुमत शंटिंग संचालन के लिए आमतौर पर पुशिंग लोको के साथ शंटिंग की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।
3. आवश्यकता होने पर संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा स्थानीय स्थितियों के आधार पर अतिरिक्त सावधानियाँ निर्धारित की जा सकती है।

4. प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा विशेष अनुदेशों के तहत अनुमत सिगनल शंटिंग संचलन को सिगनल इन्टरलॉकिंग योजना और स्टेशन संचालन नियम रूपरेखा में स्पष्ट रूप से पृष्ठांकित किया जाए।
5. चूंकि जी.आर. 5.16 में उल्लेखित सावधानियों का फील्ड कर्मचारियों द्वारा पालन किया जाना है, इसलिए प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा विशेष अनुदेशों के तहत अनुमत ऐसे संचलन का स्टेशन संचालन नियमों में सावधानियों की सूची सहित स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाए, जो निम्नानुसार है:

क्र.सं.	विशेष अनुदेशों के तहत अनुमत सिगनल शंटिंग संचलन		बरती जाने वाली सावधानियां
	शंट सिगनल सं.	पॉइंट नंबर की ओर (जहाँ से आने वाली रेलगाड़ी को गुजरना है)	
1			
2			

6. जी.आर. 5.16 के अंतर्गत विशेष अनुदेशों के तहत प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा विशेषानुमति की कार्यवाही सिगनल योजना के अनुमोदन के समय करनी चाहिए ताकि तदुपरांत कोई पुनः कार्य शामिल न हो।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2021/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/49 दिनांक 25.07.2023)

- 5.17. समपार (लेवल क्रॉसिंग) के पास शंटिंग:— किसी समपार (लेवल क्रॉसिंग) के पास या आर-पार शंटिंग का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक, लोको पायलट को गाड़ी समपार (लेवल क्रॉसिंग) पार करने की अनुमति देने से पहले, यह सुनिश्चित कर लेगा कि सड़क यातायात के लिए फाटक बन्द करके उनमें ताले लगा दिए गए हैं।

- 5.18 गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना:—

1. प्रस्थान प्राधिकार की प्रतीक्षा करने वाली गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए अग्रिम प्रस्थान (एडवान्सड स्टार्टर) सिगनल तक लाने की अनुमति नहीं दी जायेगी, सिवाय उस स्थिति को छोड़कर जहाँ प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल के बीच गाड़ी की अग्रिम स्थिति में उपस्थिति का संकेत देने के लिए ट्रेक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर लगाए गए हैं।
2. उपनियम (1) का प्रावधान, किसी स्टेशन सेक्शन के भीतर ही किसी गाड़ी की शंटिंग की दशा में लागू नहीं होगा।

5.19. परिचालित लाइन पर अवरोधः—

- (1) कोई भी रेल सेवक परिचालित लाइन का उल्लंघन करने वाला या उसमें अवरोध डालने वाला लदान, शंटिंग या अन्य कोई काम तब तक प्रारम्भ नहीं करेगा जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर से या विशेष अनुदेशों के अधीन उस बाबत नामित किसी अन्य रेल सेवक से पूर्व-मंजूरी नहीं ले ली है। पूर्व-मंजूरी देने वाला व्यक्ति यह देख लेगा कि उक्त काम के होने के दौरान, यातायात की रक्षा के लिए सभी आवश्यक उपाय कर लिए गए हैं और जब तक अवरोध दूर नहीं हो जाता तब तक आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाएंगे।
- (2) किसी सैन्ड हम्प को अथवा धक्का-रोध (स्नेग डैड एण्ड) को किसी भी कारण अवरुद्ध नहीं किया जाएगा और यदि वह अवरुद्ध हो जाता है तो सिगनलों को 'ऑफ' करने के लिए इसे 'पर्याप्त दूरी' का एवजी नहीं माना जाएगा।

स.नि. 5.19 (1) केवल इकहरी लाइन खण्ड के स्टेशन यार्डों की किसी परिचालित लाइन पर विशेष परिस्थितियों में माल लादने या उतारने की अनुमति है और इसे समुचित पर्यवेक्षण में किया जाना चाहिये। यदि माल लदाई/उतराई के लिए ऐसे किसी भी स्टेशन को अधिसूचित किया जाता है, तो स्टेशन संचालन नियम में संशोधन किया जाये।

उस स्टेशन पर गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर देने, आगमन, पास होने या ठहराव है तो प्रस्थान करने तक ऐसी सभी माल लदाई या उतराई सक्षम रेलवे कर्मचारी की निजी देखरेख में की जायेगी।

स.नि. 5.19 (2) स्टेशन सेक्शन के बाहर यानों का हाथ शंटिंग सर्वथा वर्जित है।

स.नि. 5.19 (3) दोहरी लाइन के स्टेशनों पर स्टेशन सीमा में माल या रेलवे का सामान लादने या उतारने के लिए मेन लाइन पर हाथ शंटिंग भी वर्जित है।

स.नि. 5.19(4)(i) जब इकहरी या दोहरी लाइन के किसी भी स्टेशन पर परिचालित लाइन का उल्लंघन करना आवश्यक हो जाता हो तो ड्यूटी वाला स्टेशन मास्टर यह स्वयं देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि वह लाइन शीघ्रतिशीघ्र साफ कर दी जाती है और जिस समय यह लाइन इस प्रकार अवरोधित हो उस समय उस लाइन से संबंधित सारे सिगनल खतरे की स्थिति में रखे जाते हैं।

(ii) रात के समय में सक्षम रेलवे कर्मचारी को स्वयं आवश्यक हाथ सिगनलों सहित उस समय तक उपस्थित रहना होगा जब तक मुख्य लाइन अवरोध से मुक्त न कर दी जाये।

(iii) यदि दिन के प्रकाश के बाद कोई भी डिब्बा या डिब्बे मेन लाइन को अवरोधित करें तो उनके दोनों सिरों पर एक-एक लाल रोशनी की बत्ती/रिट्रो रिफ्लेक्टिव बोर्ड लगा कर उनकी संरक्षा करनी चाहिये।

स.नि.5.19(5) डिब्बों और गाड़ियों को परिचालित लाइनों पर स्थिर (स्टेबल) करना:-

(क) स्टेशन संचालन नियमों में यदि कोई विपरीत विधि बताई नहीं गयी हो तो किसी भी परिचालित लाइन पर, माल लादने या उतारने के लिए कोई डिब्बा न तो स्टेबल किया जाना चाहिये और ना ही वह वहाँ इस हेतु खड़ा किया जाना चाहिये और किसी साइडिंग के स्कॉच ब्लॉकों (रोधों) या ट्रेप कांटों के बाहर भी नहीं रखना चाहिये। जहाँ आवश्यक हो वहाँ स्टेशन संचालन नियमों में परिचालित लाइनों पर गाड़ियों का स्टेबल किया जाना भी वर्जित कर देना चाहिये।

(ख) जब कभी डिब्बों या गाड़ियों को परिचालित लाइन पर स्थिर (स्टेबल) करना हो तो नीचे लिखी हुई कार्यवाही करनी चाहिये :-

(i) नियंत्रित सेक्शनों पर नियंत्रक की अनुमति लेना आवश्यक है।

(ii) अनन्तर्पाशित स्टेशन पर, जिस लाइन पर गाड़ियाँ या डिब्बे स्थिर हो उस लाइन की तरफ ले जाने वाले सभी कांटों को उस लाइन के विरुद्ध लगाकर तालित करना चाहिये और उन कांटों की चाबियाँ ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को अपने स्वयं की अभिरक्षा में रखनी चाहिये।

जब स्टापिंग ट्रेन या अन्य किसी लोड से (क्रॉसिंग/प्रोसीडेंस सहित) लाइन अवरुद्ध हो तो, दृष्टिगत याद दिलाने के लिए कि लाइन बाधित/फाउल्ड है और ब्लॉक लाइन के लिए सिगनलों को भूलवश ऑफ करने से रोकने के लिए इण्टर लॉकड स्टेशन चाहे आगमन लाइन ट्रेक सर्किटेड है अथवा नहीं, स्टॉप कॉलर या अन्य कोई यंत्र को प्वाइंट, सिगनल लीवर या बटन या स्लाइड या विद्युत स्लाइड उपकरणों या इस प्रकार के अन्य उपकरणों, जो अवरुद्ध आगमन लाइन से संबंधित हो पर लगा देना चाहिये।

टोकन रहित ब्लॉक वर्किंग क्षेत्र में जब अग्रिम ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी हो या अन्य कोई अवरोध हो तो वे-साइड स्टेशनों के प्रस्थान सिगनलों पर और बड़े स्टेशनों के अग्रिम प्रस्थान सिगनल के लीवर, बटन, स्लाइड पर स्टॉप कॉलर या दूसरा साधन लगा देने चाहिये।

स्टेशन मास्टर/केबिन इनचार्ज द्वारा व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि अवरुद्ध/जाम लाइन/अवरोधित सेक्शन के सिगनल ऑन स्थिति में रखे जायें।

(iii) सामान्य एवं सहायक नियम 5.23 में निर्दिष्ट व्यवस्था के अनुसार डिब्बों को संरक्षित किया जाना चाहिये।

(iv) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को चाहिये कि वह संबंधित केबिनों को निजी अंकों के आदान प्रदान द्वारा ब्लॉक/अवरोध की सूचना की पुष्टि करें। लाइन यथा संभव शीघ्र साफ कर दी जानी चाहिये और जब ब्लॉक/अवरोध हटा दिया जाये तो संबंधित केबिनों को तुरन्त सूचना देकर निजी अंकों का आदान प्रदान करना चाहिये। परिचालित लाइन पर ब्लॉक/अवरोध होने और उसे हटाने के समय का उल्लेख गाड़ी सिगनल रजिस्टर में लाल स्याही से बड़े अक्षरों में किया जाना चाहिये और सूचना नियंत्रक को दी जाये।

(v) जब कोई परिचालित लाइन स्टेशन पर स्थिर लोड, माल डिब्बे यान या कोई गाड़ी किसी अन्य गाड़ी को मिलान अथवा अन्य गाड़ी को प्राथमिकता इत्यादि देने के लिए घिरी हुई हो, गाड़ी आगमन के तुरन्त बाद, दोहरी लाइन पर पीछे की ओर और इकहरी लाइन पर दोनों ओर के कांटे, सिवाय उस लाइन पर किये जाने वाले शंटिंग या उसी लाइन पर किसी संचालन की आवश्यकता हो, तुरन्त घिरी हुई लाइन के विरुद्ध लगा देने चाहिये।

(vi) यदि स्टेशन पर सभी लाइनें अवरुद्ध हों और जब किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर दिया गया हो, तब कांटे क्रमशः उस लाइन के लिए लगा दिये जायें जो स्थिर (स्टेबल) किये गये भार (लोड) से या माल गाड़ी से घिरी हुई हो ताकि, दुर्घटना के प्रकरण में, हताहतों की संभावना कम से कम हो। स्टेशन पर सभी लाइनें यात्री गाड़ियों से घिरे होने के प्रकरण में कांटों को लूप लाइन के लिए लगाने चाहिये ताकि आने वाली गाड़ी की गति उस पर चलने के लिए कम की जायेगी, जिससे परिणाम/हताहत कम से कम होगी। इस प्रकार की कार्यवाही करते समय, कांटे उस लूप लाइन के लगाये जायें जिस पर, यदि कोई हो, इंजन आने वाली गाड़ी की ओर हो, बजाय, उस गाड़ी से घिरी हुई लूप लाइन के जहाँ यात्री डिब्बे को टक्कर हो जाने के प्रकरण में धक्का लगेगा।

टिप्पणी— उपरोक्त प्रसावधानियाँ अन्य प्रसावधानियाँ जैसे लीवर कॉलर आदि के प्रयोग आदि के अनुपालन के अतिरिक्त बरती जायेगी।

- (ग) जब परिचालित लाइनें घिरी, अवरुद्ध या साफ न हों रोक कॉलरों के प्रयोग :— जब कभी किसी स्टेशन पर कोई परिचालित लाइन कितने भी समय के लिए, इंजन या वाहन (वाहनों) के होने से या उस स्टेशन पर मिलान (कॉसिंग), प्राथमिकता या रवाना या समाप्ति पर किसी गाड़ी द्वारा या अन्य किसी काम के लिए घिरी हो या किसी कारण वश जब कभी एक परिचालित लाइन अवरोधित या उल्लंघित हो रही हो, तब रोक कालर उन परिचालित लाइनों के कांटों, या सिगनल संचालन मुक्त करने वाले लीवरों/स्लाइडों के हथ्थे पर रख देने चाहिये, ताकि परिचालित लाइन के घिरे, अवरोधित या उल्लंघन होने की स्थिति में स्मरण के तौर पर दिखाई दे।
- (घ) परिचालित लाइन पर असम्बद्ध (लूज) डिब्बों में माल लादना और उतारना:— जब कभी माल लादने या उतारने के लिए डिब्बों को किसी परिचालित लाइन पर रखना पड़े, उस समय उपरोक्त सहायक नियम 5.19 (5)(ख) में दिये हुए आदेशों के अलावा, निम्नलिखित कार्यवाही भी करनी चाहिये:—
- (i) माल लादने या उतारने के लिए डिब्बे केवल सूर्योदय से सूर्यास्त तक के समय में ही रखे जाने चाहिये और अंधेरा होने से पहले इन्हें हटा देना चाहिये।
 - (ii) डिब्बों को स्टेशन कार्यालय के निकटतम रखना चाहिये ताकि ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर के सीधे पर्यवेक्षण में वह रह सके और ऐसा करने से पहले उसकी (ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर की) पूर्व अनुमति प्राप्त करना आवश्यक है। इस तरह रखे हुए डिब्बों के हाथ ब्रेकों को कसकर गिरा देना और जंजीर से बांध देना चाहिये ताकि वे छूट जाने या अप्राधिकृत संचालन के विरुद्ध संरक्षित रहें।
 - (iii) किसी भी गाड़ी के लिए सिगनल दिलवाने से पूर्व सक्षम रेलवे कर्मचारी को यह स्वयं देखना चाहिये कि किसी भी डिब्बे से उतारा हुआ या उसमें लादा जाने वाला माल किसी भी परिचालित लाइन को उल्लंघित करते हुए कहीं पड़ा हुआ नहीं है और सारे डिब्बों के दरवाजे बन्द कर दिये गये हैं। स्टेशन प्लेटफार्म के किनारे से, ऐसे माल को, सुरक्षित दूरी पर रखा जाना चाहिये।
- (ङ.) किसी परिचालित लाइन पर डिब्बों को रखे जाने की अनुमति नहीं देनी चाहिये, केवल उस दशा को छोड़कर, जब किसी डिब्बे को साइडिंग में रखना या उसमें से निकलना किसी गाड़ी को टाला जाने वाला विलम्ब के बिना सम्भव नहीं हो और इस प्रकार की कार्यवाही का स्टेशन संचालन नियमों में विशिष्ट आदेशों के अधीन प्रावधान हो। किसी गाड़ी में लगाये जाने वाले या उसमें से काटे गये वाहन को, किसी चालू लाइन पर केवल न्यूनतम समय के लिए ही छोड़ा जा सकता है जितना कि अपरिहार्य रूप से अत्यावश्यक हो। ऐसे वाहन की संरक्षा उपरोक्त सहायक नियम 5.19 (5)(ख)(ii) और 5.19(4) के अनुसार की जानी चाहिये और उसमें ब्रेक हों तो उन्हें लगा देना चाहिये और उसके बच निकलने से उसकी संरक्षा स.नि. 5.23 के अनुसार करनी चाहिये।
- 5.20. उतार-चढ़ाव पर शंटिंग करना:— यदि उतार-चढ़ाव पर शंटिंग की जा रही है तो शंटिंग का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि:—
- (क) पर्याप्त संख्या में ब्रेक लगा दिए गए हैं, जहाँ आवश्यक है वहाँ गुट्टी रोक (स्प्रेग) लगा दिए गए हैं, जहाँ स्लिप साइडिंग कांटों या ट्रेप लगे हैं उन्हें संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, सेट कर दिया गया है और वाहनों को अनियंत्रित होने से रोकने के लिए, पूरी सावधानी बरती गई है, तथा
 - (ख) लाइन के खड़ी ढलान वाले किसी भाग पर, जहाँ न तो पृथक्करण (आइसोलेशन) है और न ही स्लिप साइडिंग द्वारा रक्षण है वहाँ उतार-चढ़ाव की ढलान के नीचे की ओर भी एक इंजन लगा दिया गया है।

नोट:— इस नियम के प्रयोजन के लिए खड़ी ढलान 260 में 1 या इससे तीव्र होगी, पर रोलर बियरिंग से युक्त वाहनों के लिए 400 में 1 या इससे तीव्र ढलान को खड़ी ढलान माना जाएगा।

- 5.21. लूज शंटिंग:— क्रेन, ऐसे वाहन, जिनमें यात्री, कर्मकार, विस्फोटक, खतरनाक माल या पशु है या विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट किए जाने वाले किसी अन्य वाहन की न तो लूज शंटिंग की जाएगी और न ही ऐसे वाहनों के साथ लूज शंटिंग की जाएगी।

स.नि.5.21(1) लूज शंटिंग की परिभाषा—लूज शंटिंग का अभिप्राय है वाहनों को इंजन से ढकेलना और उन्हें अपनी ही गति से आगे जाने देना।

स.नि.5.21(2) लूज शंटिंग संबंधी प्रतिबंध— (क) जब तक किसी वाहन में प्रभावी हैंडब्रेक न लगे हों या वह कम से कम किसी एक प्रभावी ब्रेक वाले वाहन से न जुड़ा हो, तब तक उसकी लूज शंटिंग न की जाए।

(ख) जहाँ हैंड ब्रेक लगाना आवश्यक हो वहाँ जब तक पर्याप्त संख्या में सक्षम रेल कर्मचारी न हों, लूज शंटिंग आरम्भ नहीं की जाएगी।

(ग) इसके अतिरिक्त निम्नलिखित वाहनों को भी न तो लूज शंट या हम्प शंट किया जायेगा, न ही अन्य वाहनों को उनके ऊपर लूज शंट किया जायेगा:—

(i) टंकी डिब्बे/वाहन, जैसे पेट्रोल, मिट्टी का तेल, तेल, तेजाब, वनस्पति तेल, शीरा इत्यादि।

(ii) बोगी रेल ट्रक, बोगी बायलर ट्रक या अन्य खुले माल डिब्बे, जिसमें भारी तथा बड़े आकार की सामग्री भरी हो तथा जिनके खिसकने की सम्भावना हो।

(iii) जिन वाहनों में मोटर वाहन हों।

(iv) गैस होल्डर।

(v) वे माल डिब्बे जिन पर 'लूज शंट न किया जाये' (नॉट टु बी लूज शंटेड) का लेबल लगा हो।

(घ) जब तक विशेष रूप से इसकी अनुमति स्टेशन संचालन नियमों में न दी गई हो, डैड एंड साइडिंगों में लूज शंटिंग नहीं की जाएगी।

(ङ) जो स्टेशन 400 में 1 से अधिक उतार चढ़ाव पर स्थित है वहाँ परिचालित लाइन पर या परिचालित लाइन को ले जाने वाली लाइन पर लूज शंटिंग नहीं की जायेगी।

(च) आँधी के मौसम में लूज शंटिंग करना मना है।

स.नि.5.21(3) पलाई शंटिंग— हम्प या ग्रेविटी यार्डों को छोड़कर पलाई शंटिंग की पूर्ण रूप से मनाही है। परन्तु यह छूट स.नि. 5.21(2) में निर्दिष्ट वाहनों पर लागू नहीं है जिन्हें किसी परिस्थिति में लूज शंट या हम्प शंट नहीं किया जाएगा।

नोट:— पलाई शंटिंग इस प्रकार होती है कि जब दो वाहन बिना आपस में जुड़े या तो एक साथ या एक के तुरन्त पीछे दूसरा, आगे भेज दिए जायें और अलग-अलग लाइनों पर पहुँच जायें। इस कार्य के लिए सबसे अगले वाहन के गुजरने के बाद काँटों को बदलना आवश्यक हो जायेगा। दूसरे प्रकार की पलाई शंटिंग तब होती है जब इंजन एक माल डिब्बे को कर्षण कर रहा हो और जब दोनों वाहन चल रहे हों तो उन्हें काट दिया जाये और वे भिन्न लाइन पर चले जाए।

- 5.22. वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना:—कोई भी रेल सेवक किसी भी वाहन को स्टेशन सीमा के बाहर किसी साइडिंग में तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक वह वाहन सब परिचालित लाइनों से अलग नहीं है और विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय जब तक उसके पहिए भली प्रकार जकड़ नहीं दिये गये हैं।

- 5.23. स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखना:— स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि स्टेशन पर खड़े हुए वाहन विशेष अनुदेशों के अनुसार भली प्रकार बांध दिए गए हैं।

स.नि. 5.23 (1) जब तक कि कोई लाइन या कोई लाइनों का समूह को निकट की परिचालित लाइनों से पृथक न कर दिया गया हो, उस लाइन या लाइनों के समूह पर खड़ा हुआ कोई डिब्बा इस प्रकार रखा जाना और संरक्षित रहना चाहिये, कि वह परिचालित लाइनों को अवरोधित न करता हो और न ही उसके द्वारा परिचालित लाइनों को अवरोधित किया जा सकता हो। जब डिब्बे/लोड/गाड़ी स्टेशन पर स्थिर किये जाये तो स्टेशन मास्टर/यातायात कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली कार्यवाही—

(क) वाहन/लोड/गाड़ी को कम से कम दो चैनों से प्रत्येक सिरे पर एक-एक चैन बाँध कर हाथ तालित किया जाये।

(ख) कम से कम चार स्प्रेड/वुडन वेज का उपयोग किया जाये जो प्रत्येक सिरे पर सबसे बाहरी पहिये के जोड़ों के नीचे दो-दो लगायें जाये।

- (ग) दोनों सिरों के कम से कम 6 वैगनों के हैंड ब्रेकों को पूर्णतया कस दें। कोचिंग वाहनों के स्थिर होने की स्थिति में एसएलआर में ट्रेन मैनेजर के हैंड ब्रेक का अवश्य उपयोग किया जाये। हैंड ब्रेकों को ट्रेन मैनेजर के निजी पर्यवेक्षण में लगाया जाये और ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर के निजी पर्यवेक्षण में लगाये जाये।
- (घ) स्थिर लोड/गाड़ी के वाहनों को एक साथ जोड़ दिया जाये। स्थिर लोड को किसी कारण से अलग किया जाना हो तो अलग किये गये ऐसे प्रत्येक भाग को सुरक्षित करने के लिए अलग-अलग लोड माना जाये।
- (ङ) अवरुद्ध लाइन के कांटों को लाइन के विरुद्ध सैट करके क्लैम्प लगा कर हाथ तालित कर देने चाहिये। यदि डेड एण्ड और ट्रेप कांटा हो तो कांटों को उस तरफ सैट करके हाथ तालित कर देना चाहिये। यदि स्कॉच ब्लॉक हो तो उसका अवश्य उपयोग करें।
- (च) सम्बन्धित सिगनल तथा पाइंट बटनों/स्लाइडों/लीवर्सों इत्यादि पर स्टॉप कॉलर रखें।
- (छ) टीएसआर और स्टेशन मास्टर की डायरी में लाल स्याही से इस आशय की टिप्पणी लिखें कि लाइन सं... ब्लॉक है और लोड को सुरक्षित करने के लिए निर्धारित सभी सावधानियाँ बरती गयी हैं।
- (ज) किसी भी लोड/गाड़ी/लोको को स्थिर कर दिये जाने के पश्चात् स्टेशन मास्टर निजी अंक से सेक्शन नियंत्रक को सूचित करेगा कि लोड/गाड़ी/लोको को स्थिर व सुरक्षित करने के लिए निर्धारित सावधानियाँ बरती गयी हैं।

स.नि.5.23(2) 400 में 1 या इससे ज्यादा (स्टीपर) ग्रेडियेंट वाले स्टेशन पर वाहन/लोड/गाड़ी को स्टेबल करते समय बरती जाने वाली अतिरिक्त सावधानियाँ, जो (सीआरएस द्वारा) अनुमोदित विशेष निर्देशों के तहत हैं और संबद्ध स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में शामिल हैं, का निष्ठा से अनुपालन किया जाये। अनुमोदित विशेष निर्देशों के अंतर्गत निर्धारित हिदायतों के अलावा निम्न सावधानियाँ भी अवश्य बरती जायें—

- (क) वाहन को अलग करने से पहले हाथ के ब्रेक लगाने चाहिये, स्प्रेग/बुडनवेज/स्किड का प्रयोग किया जाना चाहिये ताकि वाहन को रोलिंग डाउन से बचाया जा सके।
- (ख) जहाँ तक संभव हो, वाहन/लोड/गाड़ी को उस लाइन पर खड़ा किया जाना चाहिये जो दूसरी लाइनों विशेष कर रनिंग लाइन से पृथक (आइसोलेट) हो।

स.नि.5.23(3) लोको सहित लोड/गाड़ी को स्टेबल किये जाने या लाइट इंजन को बंद या स्टेबल किये जाने पर लोको छोड़ने से पहले लोको पायलट/सहा. लोको पायलट द्वारा की जाने वाली कार्यवाही—

- (अ) एसए-9 तथा ए-9 दोनों ब्रेक लगाना
(ब) पार्किंग ब्रेक तथा हैंड ब्रेक लगाना
(स) लोको में उपलब्ध बुडन वेज से लोको को सिक्थोर करना।

स.नि.5.23(4)(अ) जब लोको पायलट ड्यूटी पर तैनात हो तो उसे लोको मानव रहित (अनमेन्ड) नहीं छोड़ना चाहिये। यदि उसे ऐसा करना पड़े तो उसे स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर से लिखित प्राधिकार पत्र प्राप्त होने पर उपरोक्त सहायक नियम 5.23(3)(अ), (ब), एवं (स) को सुनिश्चित करना चाहिये।

(ब) स्टेशन/यार्ड को छोड़ने से पूर्व, लोको पायलट एवं ट्रेन मैनेजर द्वारा स्टेशन मास्टर द्वारा मेनटेन किये जा रहे रजिस्टर में संयुक्त रूप से यह रिकार्ड किया जाना चाहिये कि लोको एवं लोड को उपरोक्तानुसार सिक्थोर किया गया है।

स.नि.5.23(5) दुर्घटना, विफलता, अवरोध या अन्य किसी कारण से यदि गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में स्टेबल करना पड़े तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट तथा ट्रेन मैनेजर द्वारा निम्न कार्यवाही की जानी चाहिये—

- (अ) लोको पायलट/सहायक लोको पायलट तथा ट्रेन मैनेजर द्वारा सामान्य एवं सहायक नियम के प्रावधान 6.03 के अनुसार गाड़ी का बचाव करना चाहिये।
- (ब) लोको ब्रेक (एस ए-9, ए-9 एवं हैंड ब्रेक) तथा गाड़ी के दोनों सिरों के कम से कम 6 वैगनों के हैंड ब्रेक लगा कर सिक्थोर करना चाहिये। सहायक लोको पायलट द्वारा आगे वाले तथा ट्रेन मैनेजर द्वारा पीछे वाले हैंड ब्रेक को लगाना चाहिये। यदि गाड़ी बिना ट्रेन मैनेजर के चलाई जा रही है तो ट्रेन मैनेजर की ड्यूटी सहायक लोको पायलट द्वारा की जायेगी। कोचिंग ट्रेन के मामले में लोको पायलट द्वारा लोको ब्रेक लगाने के अतिरिक्त ट्रेन मैनेजर द्वारा एसएलआर का हैंड ब्रेक भी लगाना चाहिये।
- (स) जब गाड़ी खड़ी हो एवं उस दौरान एमआर प्रेशर गिरना शुरू हो जाता है तो लोको पायलट को वैजेज लगाकर रेल इंजन को संरक्षित करना है। चूंकि एसएलआर में इंजन की तरह ऐसा कोई गेज नहीं होता, ट्रेन मैनेजर तुरन्त एम आर प्रेशर नहीं देख सकता, इसलिए लोको पायलट एम आर प्रेशर गिरने के बारे में ट्रेन मैनेजर को तुरन्त सूचित करेगा और तदुपरान्त ट्रेन मैनेजर अन्तिम वाहन में वैजेज लगाकर गाड़ी को संरक्षित करेगा।

अध्याय-6

दुर्घटनाएं और 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 शीघ्रतम संभव उपयुक्त साधनों द्वारा सभी आवश्यक सावधानियों बरतेगा।
- (2) यदि कोई गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को सभी आवश्यक सहायता भेजने का प्रबंध करेगा।
- (3) स्टेशन मास्टर यथा संभव शीघ्र हर दुर्घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार करेगा।

स.नि.6.01(1) दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करने के लिए नियम दुर्घटना नियमावली में दिये गये हैं।

स.नि.6.01(2) जब आईआर-एटीपी (कवच) क्षेत्र में स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की रिपोर्ट प्राप्त होती है, तो स्टेशन मास्टर अन्य कार्यशील आईआर-एटीपी (कवच) ट्रेनों को प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने से रोकने के लिए स्टेशन मास्टर ऑपरेशनल पैनल सह इंडिकेशन पैनल (एसएमओसीआईपी) में एसओएस ऑपरेट करेगा।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

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 या आपात स्थिति में, स्टेशनों के बीच गाड़ियों विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेंगी।

स.नि.6.02(1)(क)(i) इकहरी लाइन के सेक्शन में, लाइन पर यदि किसी गाड़ी में दुर्घटना होने के कारण परिचालित लाइन पर पूर्णतः रुकावट हो जाने से यदि यह उचित समझा जाये कि किसी दूसरी गाड़ी को सहायता या ट्रांस्फॉर्ममेंट के लिए दुर्घटना स्थल के लिए चलाया जाना आवश्यक है, तब उस गाड़ी के लोको पायलट को "रिलीफ इंजन/अवरोधित ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के लिए प्रस्थान प्राधिकार" निर्धारित फार्म (टी/ए 602) पर देकर अवरोधित सेक्शन में भेजा जायेगा। फिर भी ऐसा प्राधिकार देने से पहले किसी परिचालन विभाग के अधिकारी/निरीक्षक का और उसकी अनुपस्थिति में इंजीनियरिंग या यांत्रिक विभाग के सबसे वरिष्ठ अधिकारी/निरीक्षक का लिखित आदेश संबंधित स्टेशन मास्टर के पास होना चाहिये।

(ii) लोको पायलट को दिया गया "प्राधिकार", उसका खतरे की जगह जाकर, और वहाँ से स्टेशन पर वापस आने के लिए प्राधिकार होगा। इस प्राधिकृत फार्म पर वे किलोमीटर, जहाँ तक उसे अवरोधित सेक्शन में जाना है, लिखे होंगे।

(iii) दिन के समय जब स्वच्छ और साफ दिखाई देता हो तब ऐसी गाड़ी को अवरोधित सेक्शन में जाने या वापस आने के लिए आगे इंजन लगे होने पर गाड़ी की गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिये और जब साफ नहीं दिखाई देता हो या रात का समय हो, जबकि ब्रेकयान आगे हो, तब गाड़ी की गति 10 कि.मी.प्र.घं. तक प्रतिबन्धित होगी। जब ब्रेकयान आगे हो, गाड़ी का ट्रेन मैनेजर सबसे आगे के ब्रेकयान में रहेगा और आवश्यक हैंड सिग्नल लोको पायलट को दिखाता रहेगा। 10 कि.मी.प्र.घं. की प्रतिबन्धित गति पर जाते समय इंजन की सीटी लगातार बजनी चाहिये। अवरोधित सेक्शन में खतरे की जगह भेजी गयी गाड़ी के पीछे का बचाव सा. और स.नि. 6.03 के अनुसार किया जाना चाहिये।

(ख) (i) "प्राधिकार" पर यह स्पष्ट रूप से लिखा जाना चाहिये कि गाड़ी का काम पूरा होने पर गाड़ी वापस आयेगी या अवरोधित जगह पर ही ठहरेगी जब तक कि पिछली गाड़ी जिसको भेजना आवश्यक हो वहाँ पहुँच कर वापस न लौटे। दूसरी गाड़ी के लोको पायलट को भी "रिलीफ इंजन/अवरोधित ब्लॉक खण्ड में गाड़ी के लिए प्रस्थान प्राधिकार" निर्धारित फार्म (टी/ए 602) दिया जायेगा और उसी फार्म पर लिखा जायेगा कि अन्य गाड़ी भी उसी अवरोधित सेक्शन में बजे गयी हुई है।

- (ii) अवरोधित सेक्शन में जाते समय दूसरी गाड़ी की गति 8 कि.मी.प्र.घं. प्रतिबन्धित रहेगी।
- (ग) दोहरी लाइन के सेक्शन पर यदि दोनों लाइनें अवरोधित हो तो, आवश्यकता पड़ने पर गाड़ियों दोनों अवरोधित लाइनों पर उपर्युक्त अनुच्छेद (क) में कथनानुसार भेजी जा सकेगी परन्तु हर एक अवरोधित लाइन के सेक्शन पर एक समय एक ही गाड़ी होनी चाहिये। यदि दोनों में से एक ही लाइन पर रुकावट हो तो उपर्युक्त अनुदेश के उप अनुच्छेद (क) और (ख) के अनुसार अवरोधित लाइन पर गाड़ी भेजी जायेगी।

स.नि.6.02(2) यदि लाइन क्लीयर देने के लिए निश्चित "पर्याप्त दूरी" पर रुकावट हो यानि कि "ब्लॉक ओवर लेप" अवरुद्ध हो तो, उस समय स्टेशन मास्टर ब्लॉक यंत्रों पर "लाइन क्लीयर" नहीं देंगे बल्कि इस दशा में वे पिछले स्टेशन को विद्युत संचार यंत्र पर सूचना देंगे और गाड़ियों "रिलीफ इंजन/अवरोधित ब्लॉक खण्ड में गाड़ी के लिए प्रस्थान प्राधिकार" निर्धारित फार्म टी/ए 602 पर प्रचालित होंगी।

स.नि.6.02(3) यदि किसी स्टेशन के निकट पहुँचने पर लोको पायलट को उस स्टेशन के आगमन सिगनल खतरे की स्थिति में मिलते हैं तो उस समय, उसे अपनी गाड़ी को बाहरी (आउटर) सिगनल, यदि कोई हो, के बाहर अन्यथा निकट सिगनल पर रोक देनी चाहिये और अपने फायरमैन/सहायक लोको पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को गाड़ी के वहाँ आने की सूचना देने के लिए एक मीमो भिजवा देना चाहिये। ट्रेन मैनेजर को चाहिये की वह अपनी गाड़ी के पीछे के भाग की तरफ की सुरक्षा करने के लिए तुरन्त कार्यवाही करे।

स.नि.6.02(4) संचार साधनों के पूर्णतया बाधित होने के दौरान दोहरी लाइन पर गाड़ियों के कार्यचालन के नियम और विनियम।

नोट:- ये नियम स्वचल ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत लगातार ट्रेक सर्किट खण्ड पर लागू नहीं होते हैं।

- (1) दोहरी लाइन सेक्शन पर दो स्टेशनों के बीच संदेश भेजने में पूर्ण बाधा उत्पन्न हो जाने अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये हैं, लाइन क्लीयर प्राप्त न किया जा सकता हो, यथा-

- ब्लॉक उपकरण, रेलपथ परिपथ अथवा धुरा काउन्टर;
- ब्लॉक उपकरण के साथ लगा टेलीफोन;
- स्टेशन से स्टेशन फिक्स्ड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हों;
- फिक्स्ड टेलीफोन जैसे कि रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल फोन;
- कन्ट्रोल टेलीफोन;
- विशेष अनुदेशों के अधीन वीएचएफ सेट, किन्तु जिन खण्डों पर जहाँ सवारी गाड़ियाँ चलती हो वहाँ पूर्ण रूप से संचार साधन के रूप में नहीं।

आगे स्पष्ट किया जाता है कि:-

- किन्हीं भी परिस्थितियों में ऊपर वर्णित प्राथमिकता क्रम का अतिक्रमण नहीं किया जायेगा। किसी भी दोषी के खिलाफ कार्यवाही करने के लिए कोई भी अतिक्रमण को बेहद गंभीर माना जायेगा।
- सभी मामलों में जहाँ लाइन क्लीयर ब्लॉक यंत्र/ट्रेक सर्किट/एक्सल काउन्टर या ब्लॉक यंत्रों के साथ लगे टेलीफोन के अलावा अन्य संचार माध्यम से ली/दी जाती है वहाँ स्टेशन का नाम पुकारने की प्रणाली के बाद पूर्वगामी तीन गाड़ियों को लाइन क्लीयर के लिए दिये गये प्राइवेट नम्बरों की क्रॉस चेकिंग करके ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की पहचान का पता लगाने हेतु, जैसा कि ब्लॉक संचालन नियमावली में उल्लेख किया गया है, की प्रणाली का लागू रहना जारी रहेगा।
- बीएसएनएल/एमटीएनएल टेलीफोन यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को अलग से प्रदान नहीं कराये गये हैं, तो उसके कार्यालय में उसका एक्सटेंशन होना चाहिये ताकि वह अपनी सीट पर बैठे-बैठे दूसरे छोर के सहयोगी को सूचनायें संसूचित करने में समर्थ हो सके और इसका रिकार्ड निर्धारित फार्मों तथा गाड़ी सिगनल रजिस्टर में रखा जाना चाहिये।

- (घ) रेलवे ऑटो फोन तथा/या बीएसएनएल/एमटीएनएल टेलीफोन उपकरणों में कॉलर आईडी, जहाँ कहीं भी व्यवहारिक हो की सुविधा प्रदान करायी जानी चाहिये ताकि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर दूसरे छोर से बात करने वाले स्टेशन मास्टर की पहचान कर सके।
- (ङ) अन्य सभी संचार साधनों के खराब हो जाने पर, विकल्प के रूप में वीएचएफ रहने पर लाइन क्लीयर के लिए इसका उपयोग केवल विशेष अनुदेशों के तहत परिस्थितियाँ, काल अवधि एवं तरीका का विशेष रूप से उल्लेख करते हुए, जिसमें वीएचएफ का अन्य संचार साधनों में से किसी एक के पुनः चालू होने तक उपयोग किया जायेगा। लम्बी अवधि के लिए वीएचएफ के प्रयोग की अनुमति केवल पर्यवेक्षक स्टाफ की उपस्थिति में ही दी जायेगी।
- (च) तथापि वीएचएफ सेटों का केवल संचार साधनों के रूप में उपयोग अलग से दिये गये विशेष निर्देशों के तहत, जहाँ केवल मालगाड़ियाँ चलती हैं उन विशेष साइडिंगों/सेक्शनों के लिए किया जा सकेगा।
- (छ) जहाँ कहीं जीएसएमआर लगाये जा चुके हैं/जा रहे हैं लाइन क्लीयर के प्रयोजन हेतु वीएचएफ सेटों के उपयोग की अनुमति नहीं दी जानी चाहिये।

गाड़ी गुजारने के लिए निम्नलिखित कार्यविधि अपनायी जायेगी—

- (2) किसी गाड़ी को आगे के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले उसे रोक लिया जायेगा और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को परिस्थितियों की जानकारी देगा।
- (3) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को निर्धारित फार्म न. टी/सी 602 “दोहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के लिए प्राधिकार” देगा जिसमें निम्नलिखित शामिल होगा—

(क) बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार।

(ख) सतर्कता आदेश जिसमें गति सीधी लाइन पर 25 कि.मी.प्र.घं. और लाइन के किसी ऐसे भाग पर पहुँचते समय या गुजरते हुए मोड़, बाधा, वर्षा, कोहरा या किसी अन्य कारण से सामने साफ दिखाई न देता हो तो 10 कि.मी.प्र.घं. तक प्रतिबन्धित होगी।

(ग) अन्तिम रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार।

(4) जब लोको पायलट लाइन के किसी ऐसे भाग में पहुँच रहा हो या गुजर रहा हो जहाँ सामने साफ दिखाई न देता हो, उस स्थिति में गाड़ी के मार्ग दर्शन के लिए एक रेल कर्मचारी को हैंड सिगनल देकर पहले से अवश्य भेज देना चाहिये। आगे के मार्ग पर कड़ी नजर रखनी चाहिये तथा इंजन की सीटी बार—बार बजानी चाहिये।

(5) किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि तुरन्त पहले प्रस्थान कर चुकी गाड़ी और प्रस्थान करने वाली गाड़ी में पूरे 30 मिनट का स्पष्ट अन्तर न हो।

(6) गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान के लिए अन्तिम रोक सिगनल को छोड़कर फिक्स्ड सिगनलों को “ऑफ” किया जा सकता है। तथापि प्रथम रोक सिगनल को तभी “ऑफ” किया जायेगा जब गाड़ी को उसके बाहर खड़ा कर दिया जाये।

(7) सुरंग में तभी प्रवेश किया जाना चाहिये जब यह सुनिश्चित कर लिया जाये कि सुरंग खाली है। यदि इस मामले में जरा भी संदेह हो तो हैंड सिगनलों और पटाखों के साथ एक रेल कर्मचारी द्वारा गाड़ी को पायलट किया जाना चाहिये।

(8) ट्रेन मैनेजर गाड़ी के पीछे के मार्ग पर कड़ी नजर रखेगा और पीछे से आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए और यदि आवश्यक हो तो उसके बचाव के लिए, हैंड डेंजर सिगनल दिखाने के लिए तैयार रहेगा।

(9) जब गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में रोका जाता है तो ट्रेन मैनेजर तत्काल पीछे की ओर हैंड डेंजर सिगनल दिखायेगा और यह भी सुनिश्चित करे कि पिछला टेल बोर्ड या पिछली बत्ती सही तरह प्रदर्शित की गयी है। यदि गाड़ी को दुर्घटना, विफलता, अवरोध या किसी अन्य अपवादात्मक कारण से रोका जाता है और गाड़ी आगे नहीं जा सकती हो तो लोको पायलट, ट्रेन मैनेजर को स्थिति से अवगत कराने के लिए निर्धारित सीटी कोड बजायेगा। इस पर ट्रेन मैनेजर गाड़ी के बचाव के लिए पीछे की ओर गाड़ी से 250 मीटर के फासले पर एक पटाखा रखेगा और गाड़ी से 500 मीटर के फासले पर 10 मीटर के अन्तर से दो पटाखे रखेगा चाहे कोई भी गेज हो। यदि कोई गाड़ी सिगनल से बाहर रोक दी गयी हो और डिटेंशन समय अधिक हो जाये अथवा 10 मिनट से अधिक बढ़ने की संभावना हो तो इस स्थिति में भी गाड़ी को उपरोक्त ढंग से रक्षित किया जायेगा। ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में गाड़ी का बचाव करने की ड्यूटी लोको पायलट की होगी।

(10) कोई भी गाड़ी पीछे नहीं हटायी जायेगी। यदि किन्हीं विशेष परिस्थितियों में गाड़ी बेक करना अपरिहार्य हो जाये तो जहाँ तक गाड़ी को पीछे हटाया जाना है उस स्थल से 250 मीटर पीछे एक पटाखा और 500 मीटर पीछे दो पटाखे एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर रख कर गाड़ी को रक्षित करने के बाद ही उसे पीछे हटाया जायेगा।

(11) सुरंग में प्रवेश करने से पहले हैंड लाइट, बगल की और पिछली बत्तियाँ तथा अन्य बत्तियाँ (जहाँ लगी हैं) भी जलायी जायेंगी।

(12) अगले स्टेशन पर पहुँचते समय लोको पायलट अपनी गाड़ी को पहले रोक सिगनल के बाहर अवश्य रोकेंगा और लगातार सीटी (या अन्य कोई विशेष निर्देशों के द्वारा निर्धारित अन्य कोई कोड) बजायेगा। यदि 10 मिनट के अन्दर स्टेशन से कोई आदमी नहीं आता है तो उपरोक्त पैरा 9 के अनुसार गाड़ी का बचाव किया जायेगा और इसके तत्काल बाद लोको पायलट अपने सहायक लोको पायलट/फायरमैन को स्टेशन अथवा केबिन में स्टेशन मास्टर या केबिनमैन को यह सूचित करने के लिए भेजेगा कि गाड़ी स्टेशन में प्रवेश के लिए सिगनल पर प्रतीक्षा कर रही है। सहायक लोको पायलट/फायरमैन की अनुपस्थिति में ट्रेन मैनेजर गाड़ी का बचाव करने के बाद उक्त सूचना देगा।

(13) सभी गाड़ियों के लोको पायलट प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को "दोहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के लिए प्राधिकार" सौंपे। स्टेशन मास्टर इन्हें सेक्शन के परिवहन निरीक्षक द्वारा निरीक्षण के लिए अपनी अभिरक्षा में रखेगा। जो रिपोर्ट के साथ संचार व्यवस्था पुनः चालू होने के सात दिन के अन्दर मण्डल रेल प्रबन्धक को भेजेगा।

(14) संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान "दोहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के लिए प्राधिकार" पर ब्लॉक सेक्शन से गुजरने वाली सभी गाड़ियों का रिकार्ड दोनों संबंधित स्टेशनों पर ट्रेन रजिस्टर/बुक में रखा जायेगा।

(15) जब तक उपरोक्त पैरा(1) में उल्लिखित कोई भी एक संचार साधन सक्षम प्राधिकारी द्वारा बहाल नहीं कर दिया जाता तब तक इसी पद्धति पर गाड़ियों का संचालन जारी रखा जाना चाहिये।

(16) जैसे ही कोई एक संचार साधन पुनः प्रारम्भ किया जाये, स्टेशन मास्टर सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित फार्म पर संदेश भेजेगा—

स्टेशन मास्टर से

स्टेशन मास्टर को

.....

.....

संदेश संख्या.....गाड़ी (संख्या और विवरण).....बजे पूरी पहुँच गयी है। अन्तिम गाड़ी (संख्या और विवरण).....आपके स्टेशन.....को.....बजे भेजी गयी। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान पद्धति रद्द करें। लाइन क्लीयर.....के माध्यम से प्राप्त किया जाना चाहिये। पावती दें।

प्राइवेट नम्बर (अंकों व शब्दों में)

उपरोक्त संदेश प्राप्त होने पर सेक्शन के दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित फॉर्म पर पावती भेजेगा—

स्टेशन मास्टर से

स्टेशन मास्टर को

संदेश संख्या.....आपका संदेश सं.....समझ लिया है कि गाड़ी (संख्या और विवरण).....
जो मेरे स्टेशन से छूटने वाली अन्तिम गाड़ी थी आपके स्टेशन पर पूरी पहुँच गयी है। आपके स्टेशन से चली
गाड़ी संख्या..... मेरे स्टेशन पर बजे पहुँची/नहीं पहुँची। गाड़ी सं.....के पूरी
पहुँचने के तुरन्त बाद गाड़ी संचालन की वर्तमान पद्धति को रद्द किया जा रहा है/कर दिया जायेगा। अगली
गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर.....के माध्यम से प्राप्त किया जायेगा।

प्राइवेट नम्बर (अंकों व शब्दों में)

(17) बहाल किये गये संचार साधनों से लाइन क्लीयर तब तक प्राप्त किया या दिया नहीं जायेगा जब तक दोनों स्टेशन यह तसल्ली न करलें कि सभी गाड़ियाँ व इंजन वगैरह जो उनके स्टेशन से भेजे गये थे, दूसरे स्टेशन पर पूर्णरूप से पहुँच गये हैं। संचार साधन बहाल होने के बाद जब उपरोक्त पैरा 16 में उल्लिखित गाड़ियाँ स्टेशन पर पूरी पहुँच जाये तो प्राइवेट नम्बरों की अदला बदली करके उनके नम्बर और पहुँचने का समय अन्य संबंधित स्टेशन मास्टर को सूचित किया जायेगा। उसके बाद यदि सेक्शन नियंत्रक के साथ भी संचार व्यवस्था पुनः चालू कर दी गयी है और सामान्य संचालन पुनः आरम्भ हो गया है तो नियंत्रित सेक्शन पर सेक्शन नियंत्रक को भी इस विषय में सूचित किया जायेगा। परन्तु यदि दोनों स्टेशनों के बीच संचार व्यवस्था पुनः आरम्भ किये जाने के साथ सेक्शन नियंत्रक के साथ संचार पुनः चालू नहीं हुआ है तो सेक्शन नियंत्रक के साथ संचार पुनः चालू होते ही उसे तत्काल स्थिति से अवगत कराया जायेगा।

स.नि.6.02(5) संचार साधनों के पूर्णतया बाधित होने के दौरान इकहरी लाइन पर गाड़ियों के संचालन के नियम और विनियम—

(1) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने की स्थिति में अर्थात् जब निम्नलिखित प्राथमिकता क्रम में से किसी एक साधन द्वारा लाइन क्लीयर प्राप्त न किया जा सकता हो, यथा—

- (i) ब्लॉक उपकरण, रेलपथ परिपथ अथवा धुरा काउन्टर;
- (ii) ब्लॉक उपकरण, के साथ लगा टेलीफोन;
- (iii) स्टेशन से स्टेशन फिक्स्ड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हों;
- (iv) फिक्स्ड टेलीफोन जैसे कि रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल फोन;
- (v) कन्ट्रोल टेलीफोन;
- (vi) विशेष अनुदेशों के अधीन वीएचएफ सेट, किन्तु जिन खण्डों पर जहाँ सवारी गाड़ियाँ चलती हो वहाँ पूर्ण रूप से संचार साधन के रूप में नहीं।

आगे स्पष्ट किया जाता है कि—

(क) किन्हीं भी परिस्थितियों में ऊपर वर्णित प्राथमिकता क्रम को अतिक्रमण नहीं किया जायेगा। किसी भी दोषी के खिलाफ कार्यवाही करने के लिए कोई भी अतिक्रमण बेहद गंभीर माना जायेगा।

(ख) सभी मामलों में जहाँ लाइन क्लीयर ब्लॉक यंत्र/ट्रेक सर्किट/एक्सल काउन्टर या ब्लॉक यंत्रों के साथ लगे टेलीफोन के अलावा अन्य संचार माध्यम से ली/दी जाती है वहाँ स्टेशन का नाम पुकारने की प्रणाली के बाद पूर्वगामी तीन गाड़ियों को लाइन क्लीयर के लिए दिये गये प्राइवेट नम्बरों की क्रॉस चेकिंग करके ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की पहचान का पता लगाने हेतु, जैसा कि ब्लॉक संचालन नियमावली में उल्लेख किया गया है, की प्रणाली का लागू रहना जारी रहेगा।

- (ग) बीएसएनएल/एमटीएनएल टेलीफोन यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को अलग से प्रदान नहीं कराये गये हैं, तो उसके कार्यालय में उसका एक्सटेंशन होना चाहिये ताकि वह अपनी सीट पर बैठे-बैठे दूसरे छोर में सहयोगी को सूचनायें संसूचित करने में समर्थ हो सके और इसका रिकार्ड निर्धारित फार्मों तथा गाड़ी सिगनल रजिस्टर में रखा जाना चाहिये।
- (घ) रेलवे ऑटो फोन तथा/या बीएसएनएल/एमटीएनएल टेलीफोन उपकरणों में कॉलर आईडी, जहाँ कहीं भी व्यवहारिक हो कि सुविधा प्रदान करायी जानी चाहिये ताकि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर दूसरे छोर से बात करने वाले स्टेशन मास्टर की पहचान कर सके।
- (ङ.) अन्य सभी संचार साधनों के खराब हो जाने पर, विकल्प के रूप में वीएचएफ रहने पर लाइन क्लीयर के लिए इसका उपयोग केवल विशेष अनुदेशों के तहत परिस्थितियों, काल अवधि एवं तरीका का विशेष रूप से उल्लेख करते हुए, जिसमें वीएचएफ का अन्य संचार साधनों में से किसी एक के पुनः चालू होने तक उपयोग किया जायेगा। लम्बी अवधि के लिए वीएचएफ के प्रयोग की अनुमति केवल पर्यवेक्षक स्टाफ की उपस्थिति में ही दी जायेगी।
- (च) तथापि वीएचएफ सेटों का केवल संचार साधनों के रूप में उपयोग अलग से दिये गये विशेष निर्देशों के तहत, जहाँ केवल मालगाड़ियाँ चलती हैं उन विशेष साइडिंगों/सेक्शनों के लिए किया जा सकेगा।
- (छ) जहाँ कहीं जीएसएमआर लगाये जा चुके हैं/जा रहे हैं लाइन क्लीयर के प्रयोजन हेतु वीएचएफ सेटों के उपयोग की अनुमति नहीं दी जानी चाहिये।

ब्लॉक स्टेशनों के बीच गाड़ियों के संचार के लिए आगे के पैराग्राफों में दिये गये अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

नोट:— जब संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान, गाड़ी या रेलपथ या दुर्घटना या किसी अन्य अवरोध के फलस्वरूप दोहरी लाइन वाले सेक्शन पर किसी एक लाइन का प्रयोग बंद हो जाता है या जब दोहरी लाइन वाले सेक्शन पर इकहरी लाइन कार्य संचालन के दौरान संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग हो जाती है तो भी इन अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

- (2) वह स्टेशन मास्टर जिसे प्रभावित ब्लॉक सेक्शन से होकर गाड़ी भेजनी हो निम्नलिखित प्राथमिकता क्रम से इंजन या स्वनोदित वाहन या कोई वाहन, जिसका नीचे उल्लेख किया गया है, भेजकर प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ सम्पर्क स्थापित कर संचार प्रारंभ करेगा—

- (i) अकेला इंजन;
- (ii) गाड़ी इंजन, जब उसे ड्यूटी के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों पर लोको पायलट द्वारा गाड़ी से काट दिया हो;
- (iii) मोटर ट्रॉली/टॉवर वैगन जिसके साथ विधिवत ट्रेन मैनेजर या ड्यूटी के स्टेशन मास्टर से भिन्न कोई स्टेशन मास्टर तैनात हो;
- (iv) ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली जिसके साथ विधिवत ट्रेन मैनेजर या ड्यूटी के स्टेशन मास्टर से भिन्न कोई स्टेशन मास्टर तैनात हो;
- (v) यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सभी यात्री गाड़ी से उतर गये हैं डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक।

(3) संचार प्रारंभ करने के लिए प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में अकेला इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्रॉली/टॉवर वैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक को भेजने से पहले लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर जिसे इस कार्य के लिए भेजा जा रहा है, को ड्यूटी का स्टेशन मास्टर यह सूचित करेगा कि उसे किन परिस्थितियों में तथा किस प्रयोजन से भेजा जा रहा है। ड्यूटी का स्टेशन मास्टर इस बात पर अपनी तसल्ली भी करेगा

कि संचार प्रारंभ करने के लिए जिस लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को भेजा जा रहा है, वह इकहरी लाइन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों को अच्छी तरह समझता है। यदि लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर जिसे संचार प्रारंभ करने के उद्देश्य से भेजा जा रहा है, इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों से परिचित न हो तो ड्यूटी का स्टेशन मास्टर, इन नियमों को ऐसे कर्मचारियों को स्पष्ट रूप से बतायेगा ड्यूटी का स्टेशन मास्टर "इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार" फार्म के प्रतिपण पर लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर भी करवायेगा। जो इस बात का प्रमाण होगा कि उक्त कर्मचारी ने उन परिस्थितियों और प्रयोजन को जिनके लिए भेजा जा रहा है तथा इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों को अच्छी तरह समझ लिया है।

(4)(i) अकेला इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्रॉली/टॉवर वैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेक को भेजने से पहले ड्यूटी का स्टेशन मास्टर लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर, जिसे संचार प्रारंभ करने के लिए भेजा जा रहा है, को "इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार देगा" जिसमें शामिल हैं,—

(क) बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार।

(ख) पैरा 2 में निर्दिष्ट इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन जिस गति से प्रभावित ब्लॉक सेक्शन से होकर चल सकते हैं उसका उल्लेख करते हुए सतर्कता आदेश।

(ग) यदि स्टेशन पर अन्तिम रोक सिगनल हो तो 'ऑन' स्थिति में अन्तिम रोक सिगनल को पार करने के लिए प्राधिकार।

(घ) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे पर स्थित ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को संबोधित लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश जिसमें उसके स्टेशन को भेजे जाने के लिए प्रतीक्षा कर रही गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर मॉंगा जा रहा है।

(ङ.) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे पर स्थित ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के लिए सशर्त लाइन क्लीयर संदेश, निम्नलिखित अनुमति देते हुए—

(i) अकेला इंजन/गाड़ी इंजन, जो अकेला या उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षा कर रही गाड़ी के साथ जुड़ा हुआ, या किसी दूसरे इंजन के साथ जुड़ा हुआ हो, को वापस भेजने की, या

(ii) टॉवर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेक, जो स्वचालित हों, को वापस भेजने की, या

(iii) मोटर ट्रॉली/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली जो स्वचालित हों, या उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षा कर रही गाड़ी में लदी हुई हो, को वापस भेजने की।

(ii) लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश जिसमें प्रभावित ब्लॉक सेक्शन से होकर भेजे जाने वाली गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर मॉंगा गया हो, और पैरा 2 में निर्दिष्ट इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन, जैसी भी स्थिति हो, की वापसी यात्रा के लिए फार्म सं. टी/ई 602 या टी/एफ 602 फार्म पर लिखा जायेगा और संचार प्रारंभ करने के लिए जाने वाले लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर के माध्यम से भेजा जायेगा और इन संदेशों को लाइन क्लीयर बुक/ट्रेन सिगनल रजिस्टर/लाइन क्लीयर पूछताछ व रिप्लाय मैसेज बुक में भी दर्ज किया जायेगा।

(क) लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश निम्न प्रकार लिखा जायेगा—

“संदेश सं.....क्या *..... कि वापसी पर लाइन क्लीयर हो जायेगी और जाने के लिए प्रतीक्षा कर रही गाड़ी नम्बर के लिए क्लीयर रखी जायेगी?”

*संदेश लिखते समय इंजन जो अकेला वापस जा रहा हो या किसी गाड़ी के साथ जुड़ा हो या किसी अन्य इंजन/टॉवर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक/मोटर ट्रॉली या ट्रॉली या साइकिल ट्रॉली या मोपेड ट्रॉली जो स्वचालित हों, या गाड़ी में लदी हुई हो, जो भी हो, का विवरण सही सही भरा जायेगा।

(ख) पैरा 2 में वर्णित इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन, जो भी स्थिति हो, की वापसी यात्रा के लिए सशर्त लाइन क्लीयर संदेश इस प्रकार लिखा जायेगा—

संदेश सं.....आपके स्टेशन पर *..... के पहुँचने पर लाइन क्लीयर हो जायेगी और \$..... के लिए क्लीयर रखी जायेगी। इंजन जो वापस जा रहा हो, किसी गाड़ी या अन्य इंजन या स्वनोदित वाहन/ट्रॉली आदि के साथ जुड़ा हुआ/बिना जुड़ा हुआ हो (पूर्ण विवरण)
प्राइवेट नम्बर (शब्दों में).....(अंकों में)

*इंजन/टॉवर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक/मोटर ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली, जो भी लागू हो, का विवरण सही सही भरा जायेगा।

\$ संदेश लिखते समय इंजन जो अकेला वापस जा रहा हो या किसी गाड़ी के साथ जुड़ा हो या किसी अन्य इंजन/टॉवर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक/मोटर ट्रॉली या ट्रॉली या साइकिल ट्रॉली या मोपेड ट्रॉली जो स्वचालित हों, या गाड़ी में लदी हुई हो, जो भी हो, का विवरण सही सही भरा जायेगा।

(iii) संचार चालू करने के लिए जाने वाला लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर “इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार” प्राप्त होने पर उसके पूर्ण तथा प्रतिपूर्ण पर इस बात के प्रमाण स्वरूप अपने हस्ताक्षर करेगा कि उसने उक्त प्राधिकार की विषयवस्तु को समझ लिया है यदि लोको पायलट पढ़ने व लिखने में असमर्थ है तो उसे संबंधित ट्रेन मैनेजर यदि हो, की उपस्थिति में ड्यूटी का स्टेशन मास्टर उक्त विषयवस्तु समझाकर बतायेगा।

(iv) यदि अकेले इंजन या किसी इंजन और ब्रेकवान को अगले ब्लॉक स्टेशन को जाने के लिए भेजना हो और अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने के बाद उसकी यात्रा आगे जारी रखनी हो तथा वह संचार चालू करने के लिए न भेजा गया हो तो उक्त इंजन या इंजन या ब्रेकवान के लोको पायलट को “इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार” दिया जायेगा और वापसी यात्रा के लिए पैरा 4(i)(घ) व (ड) में उल्लिखित मद लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश और सशर्त लाइन क्लीयर संदेश को फार्म में काट दिया जायेगा। ऐसे इंजन या इंजन और ब्रेकवान को जहाँ आवश्यक हो केवल पैरा 4(i)(क)(ख)(ग) में उल्लिखित “बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार”, सतर्कता आदेश अन्तिम रोक सिगनल के ‘ऑन’ स्थिति में पार करने का प्राधिकार दिया जायेगा। यदि अन्य अकेले इंजन या अन्य इंजन तथा ब्रेकवान को उसी दिशा में भेजना आवश्यक हो तो उसे कम से कम 30 मिनट के अन्तराल के बाद भेजा जायेगा।

(v) किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को “इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार” पर अगले स्टेशन पर जाने की अनुमति देते समय अन्तिम रोक सिगनल को “ऑफ” नहीं किया जायेगा।

(5) संचार चालू करने के लिए किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश और इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन की वापसी यात्रा के वास्ते अगले स्टेशन के लिए सशर्त लाइन क्लीयर संदेश के साथ अगले स्टेशन को भेजने के बाद किसी भी अन्य गाड़ी या इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को स्टेशन छोड़ने और उसी दिशा में जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक संचार चालू करने के लिए भेजा गया इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन वापस नहीं आ जाता। तथापि यह नियम किसी इंजीनियरिंग पदाधिकारी के ऐसे सेक्शन पर जहाँ पुश ट्रॉलियों लाइन क्लीयर पर नहीं चलती, अपने कार्य के लिए अपनी पुश ट्रॉली पर जाने में बाधक नहीं है।

(6)(क) “इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार” पर जाने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन, जहाँ लगी हो, फ्लेशर लाइट का स्विच ऑन कर देगा तथा दिन में जब दृश्यता साफ हो तो 15 कि.मी.प्र.घं. तथा रात के समय या जब दृश्यता अवरुद्ध हो तो 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक गति से नहीं चलेगा और इंजन की सीटी या स्वनोदित वाहन का हार्न, जहाँ हो, बार बार बजाया जायेगा। धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में अथवा धूलभरी आँधी के दौरान जब दृश्यता साफ न हो “इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार” पर जाने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन केवल पैदल चलने वाले व्यक्ति की गति से ही चलेगा और इंजन की सीटी या स्वनोदित वाहन का हार्न, जहाँ हो, बार बार बजाया जायेगा, उसके आगे पर्याप्त दूरी पर दो व्यक्ति पैदल चलेंगे जिनमें से एक लाल बत्ती दिखाता रहेगा और दूसरे के पास तत्काल प्रयोग के लिए कोहरा सिगनल तैयार रहेंगे। साधारणतः इन व्यक्तियों में से एक की व्यवस्था स्टेशन मास्टर द्वारा अपने ग्रुप “डी” कर्मचारियों में से की जायेगी और दूसरा व्यक्ति इंजनकर्मी दल से नियुक्त किया जायेगा या उसका व्यक्ति होगा जिसकी मोटर ट्रॉली/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली प्रयोग में लायी जा रही हो। एक व्यक्ति वाले स्वनोदित वाहन के मामले में इन दोनों व्यक्तियों की व्यवस्था स्टेशन मास्टर द्वारा की जायेगी। ड्यूटी का स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन को भेजे जाने वाले स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के इंचार्ज लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में इन दोनों व्यक्तियों को उनकी ड्यूटी समझाकर बतायेगा और यह तसल्ली कर लेगा कि वे अपनी ड्यूटी समझते हैं।

(ख) दिन और रात दोनों समय किसी सुरंग में तब तक कदापि प्रवेश नहीं किया जाना चाहिये जब तक लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित न कर ले कि सुरंग साफ है। यदि इस विषय में कोई संदेह हो तो एक रेल सेवक हैंड सिगनल और पटाखे लेकर इंजन या अन्य वाहन आदि को पायलट करेगा। सुरंग में प्रवेश करने से पहले हैंड लाइट, बगल की तथा टेल लाइट तथा अन्य बत्तियाँ (जहाँ हो) भी जलायी जायेंगी।

(ग) जब तक इंजन/टॉवर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक/मोटर ट्रॉली/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली वापस न आ जाये सबसे बाहर वाले सम्मुख कांटे से आगे लाइन पर कोई रुकावट नहीं होने दी जायेगी।

(7) “इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार” पर जाने वाला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन तथा दूसरे सिरे से भेजे गये इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन बीच सेक्शन में मिले तो लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर, जैसी भी स्थिति हो, जिस गाड़ी का लाइन क्लीयर लेने वे जा रहे हैं उसके महत्व, निकटतम स्टेशन से दूरी, रास्ते में आने वाली चढ़ाई, उतराई, केच साइडिंग की स्थिति आदि का ध्यान रखते हुए यह निर्णय करेंगे की इंजन/स्वनोदित वाहन/वाहनों को दोनों में से किस स्टेशन

को जाना चाहिये। जाने से पहले इंजन या स्वनोदित वाहन, यदि संभव हो, जोड़ दिये जायेंगे। यदि इंजन/स्वनोदित वाहन जोड़े न जा सकें तो वे सुरक्षित गति और पर्याप्त दूरी अन्तर रखते हुए चलाये जाने चाहिये। यदि मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली तथा इंजन और ब्रेकवान/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेल मिलते हैं तो मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली को, यदि संभव हो, ब्रेकवान/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेल में लादा जायेगा।

(8) इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन जो स्वचालित हो या किसी अन्य ऐसे यूनिट के साथ जुड़ा हुआ/हुए या अलग से जिस स्टेशन को जा रहा हो/जा रहे हों, उसके दिखाई देने पर सबसे आगे वाला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन उक्त स्टेशन के प्रथम रोक सिग्नल के बाहर (उससे पहले) रुकेगा। सबसे आगे के इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के पीछे चलने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन सबसे आगे के इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के पीछे सुरक्षित दूरी पर रुकेगा। प्रथम रोक सिग्नल के बाहर रुकने की सूचना स्टेशन मास्टर को स्वनोदित वाहन यदि सीटी/हार्न लगा है तो उसका प्रयोग करके अथवा यदि आवश्यक हो तो आदमी भेजकर दी जायेगी। वे तब तक स्टेशन में प्रवेश नहीं करेंगे जब तक स्टेशन मास्टर संबद्ध सिग्नलों को "ऑफ" करके या अन्यथा स्टेशन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दे देता।

(9) जब इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन या एक से अधिक वाहन स्टेशन में प्रविष्ट हो जाये तो "इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार", लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश तथा वापसी यात्रा के लिए लाइन क्लीयर देते हुए सशर्त लाइन क्लीयर संदेश के साथ ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को सौंपा जायेगा। जो इन प्रलेखों को अपनी सुरक्षित अभिरक्षा में रखेगा और लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश तथा सशर्त लाइन क्लीयर संदेश को अपनी लाइन क्लीयर पुस्तकों/ट्रेन सिग्नल रजिस्टर/लाइन क्लीयर पूछताछ और उत्तर संदेश पुस्तक में भी दर्ज करेगा। वापसी यात्रा के सशर्त लाइन क्लीयर संदेश के प्राधिकार पर ड्यूटी का स्टेशन मास्टर निर्धारित फार्म टी/जी 602 अप गाड़ियों के लिए या टी/एच 602 डाउन गाड़ियों के लिए, पर सशर्त लाइन क्लीयर टिकिट बनायेगा और उसे लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को उस ब्लॉक स्टेशन को वापस जाने के लिए सौंपेगा जहाँ से वह अपने इंजन(अकेले या किसी गाड़ी या अन्य इंजन या स्वनोदित वाहन, यदि उस दिशा में जाने की प्रतीक्षा में कोई हो)/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ आया हो।

(10) यदि इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन अगले स्टेशन पर पहुँचे बिना उस स्टेशन पर वापस जा रहा हो जहाँ से उसे भेजा गया हो तो "इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार", उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर वापस ले लेगा जहाँ से यह जारी किया गया था और रद्द कर देगा। मूल प्रविष्टियों भी रद्द कर दी जायेंगी।

(11) ड्यूटी का स्टेशन मास्टर वापसी यात्रा में अकेले या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ जुड़े हुए इंजन को भेजने से पहले लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को दूसरे स्टेशन पर प्रतीक्षा कर रही गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर देते हुए लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश का सशर्त लाइन क्लीयर उत्तर संदेश निर्धारित फार्म टी/एच 602 पर देगा। जो उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को उसके स्टेशन पर अकेले इंजन या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ जुड़े हुए इंजन के पूरे पहुँच जाने पर वहाँ प्रतीक्षा कर रही गाड़ी को रवाना करने का प्राधिकार होगा।

(12) सशर्त लाइन क्लीयर उत्तर संदेश फार्म टी/एच 602 पर निम्न प्रकार लिखा जायेगा—

स्टेशन.....

दिनांक.....

संदेश सं.....

समय.....घण्टे.....मिनट

आपका संदेश सं..... इंजन गाड़ी सहित या गाड़ी के बिना/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन सं..... के आपके यहाँ पहुँचने पर निम्न गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर होगी और रखी जायेगी।

- * (i) गाड़ी संख्या प्राइवेट नम्बर(शब्दों में).....(अंकों में).....
 (ii) गाड़ी संख्या प्राइवेट नम्बर(शब्दों में).....(अंकों में).....
 (iii) गाड़ी संख्या प्राइवेट नम्बर(शब्दों में).....(अंकों में).....
 (iv) गाड़ी संख्या प्राइवेट नम्बर(शब्दों में).....(अंकों में).....

* जो लागू न हो उसे काट दे।

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
 स्टेशन मास्टर की मोहर

* संदेश तैयार करते समय उसमें, यथा स्थिति, अकेले या किसी गाड़ी के साथ या किसी अन्य इंजन/टॉवर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक/मोटर ट्रॉली या ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली या मोपेड ट्रॉली, स्वचालित या गाड़ी में लदी हुई, का विवरण सही सही भरा जायेगा।

(13) वापसी यात्रा में वह इंजन जो अकेला हो या किसी गाड़ी/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक/गाड़ी जिसमें मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली लदी हो के साथ जुड़ा हो संचालन समय सारणी में दी गई गति सीमाओं का तथा अन्य संबद्ध नियमों का पालन करता हुआ बुकड स्पीड से चल सकता है। मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली जो स्वचालित हों अपने लाइन क्लीयर पर चलने के नियमों का पालन करते हुए अपनी सामान्य गति से चल सकती है।

(14) स्टेशन पर पहुँचते समय इंजन अकेले या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ जुड़ा हुआ पुनः स्टेशन के प्रथम रोक सिग्नल के बाहर (उससे पहले) रुकेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर के अनुदेशों का अनुसरण करेगा जो संबंधित सिग्नलों को ऑफ करके या अन्यथा उसे लेने की व्यवस्था कर सकता है।

(15) स्टेशन पर पहुँचने के बाद सशर्त लाइन क्लीयर उत्तर संदेश स्टेशन मास्टर को सौंपा जायेगा जो इसे ट्रेन सिग्नल रजिस्टर/लाइन क्लीयर पूछताछ और उत्तर संदेश पुस्तक में दर्ज करेगा और इस प्राधिकार पर निर्धारित फार्म टी/जी 602 अप गाड़ियों के लिए या टी/एच 602 डाउन गाड़ियों के लिए, पर प्रतीक्षारत गाड़ियों के लिए सशर्त लाइन क्लीयर टिकिट जारी करेगा।

(16) यदि दोनों दिशाओं में गाड़ियों का आवागमन बराबर हो तो प्रत्येक अनुवर्ती (अगली) गाड़ी के लिए पूछताछ और सशर्त लाइन क्लीयर संदेश पूर्ववर्ती (पहली) गाड़ी के ट्रेन मैनेजर के माध्यम से भेजा जा सकता है। इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान गाड़ियों को भेजने के लिए मॉगता हुआ लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश निर्धारित फार्म टी/ई 602 पर बनाया जायेगा। सशर्त लाइन क्लीयर संदेश निर्धारित फार्म टी/एफ 602 पर बनाया जायेगा।

(17) उपर्युक्त नियमों के अन्तर्गत गुजारी जाने वाली सभी गाड़ियों, इंजनों, ट्रॉलियों आदि का आगमन तथा प्रस्थान समय लाइन क्लीयर पूछताछ और उत्तर पुस्तकों/ट्रेन सिग्नल रजिस्टर में सावधानीपूर्वक दर्ज किया जायेगा तथा "इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार" की रिकार्ड फाइल में भी दर्ज किया जायेगा।

(18) जिस सेक्शन की संचार व्यवस्था भंग हो उसके एक सिरे के स्टेशन मास्टर को विपरीत दिशा से सामान्यतः किसी गाड़ी के आने की संभावना से पहले यदि उसी दिशा में एक से अधिक गाड़ियाँ भेजनी हों तो वह ऐसे मामलों में किसी गाड़ी के पहले उपलब्ध होने वाले इंजन को न केवल उस गाड़ी के लिए अपितु उसके बाद की गाड़ियों के लिए भी, जो वहाँ खड़ी हो अथवा जिनके वहाँ आने की सम्भावना हो, लाइन क्लीयर प्राप्त करने के लिए भेजेगा। लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश में यह लिखा जायेगा कि यह बाद की गाड़ियाँ पहली गाड़ी के बाद 30 मिनट के अन्तर से भेजी जायेंगी। लोको पायलट के अपेक्षित संख्या में गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त करके उसी स्टेशन पर जहाँ उसने अपनी गाड़ी को छोड़ा था लौट आने के बाद स्टेशन मास्टर पहली गाड़ी को गाड़ियों के लाइन क्लीयर के प्राधिकार पर भेजेगा और उस लाइन क्लीयर पर यह भी पृष्ठांकित करेगा कि उसके बाद अमुक गाड़ी(उसका नम्बर और पूरा विवरण देते हुए) विनिर्दिष्ट अन्तर पर भेजी जायेगी। स्टेशन मास्टर यही सूचना लिखित रूप में ट्रेन मैनेजर को भी देगा।

दूसरी और उसके बाद की गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें सीधी लाइन पर जब आगे साफ दिखाई पड़ता हो, 25 कि.मी.प्र.घं. और लाइन के किसी ऐसे भाग पर जाते हुए या उस पर से गुजरते हुए वहाँ मोड़, अवरोध, वर्षा, कोहरा या अन्य किसी कारणवश आगे साफ न दिखाई पड़ता हो, 10 कि.मी.प्र.घं. की प्रस्तावित गति से जायेगा।

दूसरी और उसके बाद की गाड़ियों को भेजते समय अन्तिम पिछली गाड़ी का विवरण, उसका प्रस्थान समय तथा उसके बाद वाली गाड़ी का विवरण भी लाइन क्लीयर पर लिखा जायेगा। इस श्रृंखला की अन्तिम गाड़ी के लाइन क्लीयर पर पिछली गाड़ी का विवरण तथा उसका प्रस्थान समय लिखा जायेगा।

इस कार्यविधि को अपनाते समय, ट्रेन मैनेजर व लोको पायलट को सतर्क रहने और कोई अवरोध हो तो उससे पहले रुकने के लिए तैयार रहने का अनुदेश दिया जायेगा।

(19) जब कोई गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में रोक दी जाती है तो ट्रेन मैनेजर तत्काल पीछे की ओर खतरे का सिगनल दिखायेगा और यह देखेगा कि पिछला बोर्ड या पिछली बत्ती सही प्रदर्शित की गयी है। यदि रुकने का कारण दुर्घटना, विफलता, अवरोध या अन्य असाधारण कारण हों और गाड़ी आगे न जा सकती हो तो लोको पायलट इस तथ्य की सूचना ट्रेन मैनेजर को देने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा, जिसे सुनकर ट्रेन मैनेजर गाड़ी से 250 मीटर पर एक पटाखा तथा गाड़ी से 500 मीटर पर एक दूसरे से 10 मीटर के अन्तर पर, दो पटाखे रखकर गाड़ी का बचाव करेगा चाहे किसी भी गेज की लाइन हो। जब गाड़ी सिगनलों के बाहर रोक दी जाती है और यदि 10 मिनट से अधिक रुकी रहे या रुकने की संभावना हो तो उसका तदनुसार बचाव किया जायेगा। ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में गाड़ी का बचाव करने की जिम्मेदारी लोको पायलट की होगी।

(20) जब गाड़ी एक दूसरे के पीछे चलायी जाये तो किसी भी गाड़ी को पीछे नहीं हटाया जायेगा। असाधारण परिस्थितियों में जब किसी गाड़ी को पीछे हटाना अपरिहार्य हो तो जिस स्थान तक गाड़ी को पीछे हटाया जाना है वहाँ से 250 मीटर पर एक पटाखा और 500 मीटर पर, एक दूसरे से 10 मीटर के अन्तर पर, दो पटाखे रखकर बचाव की व्यवस्था करने के बाद ही गाड़ी को पीछे हटाया जायेगा।

(21) गाड़ियाँ तब तक इस पद्धति के अनुसार ही चलायी जाती रहेंगी जब तक पैरा (1) में उल्लेखित संचार साधनों में से कोई एक संचार साधन सक्षम प्राधिकारी द्वारा पुनः चालू नहीं कर दिया जाता।

(22) जैसे ही कोई एक संचार साधन पुनः प्रारम्भ किया जाये, स्टेशन मास्टर सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म टी/आई 602 पर निम्न संदेश भेजेगा—

स्टेशन मास्टर से

स्टेशन मास्टर को

.....

.....

दिनांक.....

समय.....घण्टे.....मिनट

संदेश संख्या.....गाड़ी (संख्या और विवरण).....बजे पूरी पहुँच गयी है। अन्तिम गाड़ी (संख्या और विवरण).....आपके स्टेशन.....को.....बजे भेजी गयी। सशर्त लाइन क्लीयर संचालन रद्द करें। के माध्यम से ही लाइन क्लीयर प्राप्त करें। पावती दें। प्राइवेट नम्बर (अंकों व शब्दों में)

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मोहर

उपरोक्त संदेश प्राप्त होने पर सेक्शन के दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित फार्म पर पावती भेजेगा—

स्टेशन मास्टर से

स्टेशन मास्टर को

.....

.....

दिनांक.....

समय.....घण्टे.....मिनट

संदेश संख्या.....आपका संदेश सं.....समझ लिया है कि गाड़ी (संख्या और विवरण).....
जो मेरे स्टेशन से छूटने वाली अन्तिम गाड़ी थी आपके स्टेशन पर पूरी पहुँच गयी है। गाड़ी संख्या....
जो आपके स्टेशन से चली थी मेरे स्टेशन पर बजे पूरी पहुँची/नहीं पहुँची। सशर्त
 लाइन क्लीयर संचालन रद्द किया जा रहा है/गाड़ी सं.....के पूरी पहुँचने के तुरन्त बाद रद्द
 कर दिया जायेगा। अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर.....के माध्यम से प्राप्त किया जायेगा।
 प्राइवेट नम्बर (अंकों व शब्दों में)

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
 स्टेशन मास्टर की मोहर

(23) जब तक दोनों स्टेशन मास्टर यह तसल्ली न करलें कि उनके स्टेशन से भेजी गयी सभी गाड़ियाँ व इंजन वगैरह दूसरे स्टेशन पर पूर्णरूप से पहुँच गये हैं। तब तक वे पुनः बहाल किये गये संचार साधनों द्वारा न तो लाइन क्लीयर प्राप्त करेंगे और न ही देंगे। यदि पैरा 2 में निर्दिष्ट किसी अकेले इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन को “इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार” पर भेजने के तत्काल बाद संचार पुनः चालू हो जाता है तब भी सामान्य संचालन पुनः आरम्भ नहीं किया जायेगा जब तक अकेला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन अगले स्टेशन पर न पहुँच जाये और दोनों स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बरों की अदला बदली करके यह तसल्ली न कर लें की सेक्शन में कोई अकेला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन नहीं है। उसके बाद यदि सेक्शन नियंत्रक के साथ भी संचार व्यवस्था कर दी गयी है और सामान्य संचालन हो गया है तो नियंत्रित सेक्शन पर सेक्शन नियंत्रक को भी इस विषय में सूचित किया जायेगा। परन्तु यदि दोनों स्टेशनों के बीच संचार व्यवस्था पुनः आरम्भ किये जाने के साथ सेक्शन नियंत्रक के साथ संचार पुनः चालू नहीं हुआ है तो सेक्शन नियंत्रक के साथ संचार पुनः चालू होते ही उसे तत्काल स्थिति से अवगत कराया जायेगा।

नोट:- यदि किसी गाड़ी या गाड़ियों को लाइन क्लीयर दे दी जाती है तो विपरीत सिरे से कोई भी अन्य गाड़ी नहीं भेजी जायेगी जब तक कि गाड़ी/गाड़ियाँ पहुँच न जाये या लाइन क्लीयर रद्द न हो जाये।

(24) जिस सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग हो जाये उस सेक्शन का परिवहन निरीक्षक स्टेशन के गाड़ियों का आवागमन संबंधी रिकार्डों की जाँच अवश्य करेगा और संचार स्थापित होने के 7 दिन के अन्दर मण्डल रेल प्रबन्धक को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

स.नि.6.02(6) संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन संचालन-

नोट:- ये नियम स्वचल ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत लगातार ट्रेक सर्किट खण्ड पर लागू नहीं होते हैं।

कर्मचारियों द्वारा स.नि.6.02(5) में निर्धारित “इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियम तथा विनियम” के अतिरिक्त निम्नलिखित नियमों का भी अनिवार्य रूप से पालन किया जाना चाहिये।

(1) जब किसी गाड़ी की दुर्घटना या रेलपथ की खराबी या अन्य अवरोध के कारण संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान दोहरी लाइन के सेक्शन पर एक लाइन का उपयोग बंद हो जाये तो इकहरी लाइन संचालन तभी चालू किया जायेगा जब इंजीनियरिंग विभाग के एक जिम्मेदार पदाधिकारी, जो निरीक्षक के पद से निचले पद का न हो, द्वारा प्रमाणित कर दिया जाये कि दूसरी लाइन जिस पर इकहरी लाइन संचालन करना है द्वारा गाड़ियों को गुजारना बाधा रहित और निरापद है। ऐसा इंजीनियरिंग पदाधिकारी उक्त प्रमाण पत्र प्रभावित सेक्शन के सिरे के स्टेशन मास्टर को ही देगा जिसको गाड़ियाँ भेजने के लिए अवरोध रहित लाइन ही सही लाइन होगी। यह प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर स.नि.6.02(5) में संचार प्रारंभ करने के लिए निर्धारित नियमों के अनुसार कार्यवाही करेगा।

(2) अकेले इंजन सहित गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिस पर निम्नलिखित बातों का स्पष्ट उल्लेख किया जायेगा—

(क) जिस लाइन पर गाड़ी को चलाना है;

(ख) किलोमीटर संख्या जहाँ अवरोध है;

(ग) कोई गति प्रतिबंध जो रेलपथ और निर्माण कर्मचारियों द्वारा लगाया गया हो;

(घ) यह आश्वासन कि संबंधित लाइन पर यदि कोई ट्रेप पाइंट है तो उसे स्पाइकड और क्लैम्पड कर दिया है।

(3) अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के दौरान गाड़ी सम्मुख दिशा के जिन क्रॉस ऑवर कांटों से होकर गुजरेगी, उनको क्लैम्प से जकड़कर ताला बंद किया जायेगा।

(4) यदि गाड़ी सही लाइन पर चल रही हो तो—

(क) प्रभावित सेक्शन से पहले के स्टेशन के अन्तिम रोक सिगनल को निर्धारित फार्म में स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर “ऑन” स्थिति में पार किया जा सकता है। यदि अन्तिम रोक सिगनल स्टार्टर सिगनल हो और किसी पाइंट का बचाव करता हो, तो लिखित प्राधिकार के साथ साथ, इस सिगनल के नीचे हैंड सिगनल भी दिखाये जायेंगे।

(ख) प्रभावित सेक्शन के अगले स्टेशन के आगमन रोक सिगनलों को, यदि हो, “ऑफ” किया जा सकता है।

(5) यदि गाड़ी गलत लाइन पर चल रही हो तो—

(क) उन सभी सम्मुख कांटों को सही सही सेट और तालित करने तथा अनमुख कांटों को सही सही सेट करने के बाद, जिन पर से गाड़ी गुजरनी है, स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर गाड़ी को स्टेशन के कांटों के अन्तिम सेट तक पायलट किया जायेगा।

(ख) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन से संबंधित प्रथम रोक सिगनल के सामने या गलत लाइन (जिस पर गाड़ी चल रही है) से संबंधित अन्तिम रोक सिगनल पर, जो भी पहले आये, रोक देगा।

(ग) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर वर्दी पहने हुए रेल सेवक को सिगनल (जो भी गाड़ी के सामने पहले आये) के नीचे तैनात करेगा जो कि हैंड डेंजर सिगनल दिखाकर गाड़ी को रोकेंगा और उसे स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर पायलट करके स्टेशन में ले जायेगा।

(6) मार्ग के सभी गेटमैनों, गैंगमैनों और पेट्रोलमैनों को अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ किये जाने के बारे में सूचित करने और किस लाइन पर गाड़ी चलाने का प्रस्ताव है, उसके बारे में सूचित करने की जिम्मेदारी “इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार” के अधीन भेजे गये पहले इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के इंचार्ज व्यक्ति की होगी।

यदि आवश्यक हो तो यह सूचना बाद की गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से भी भेजी जायेगी।

(7) सामान्य संचालन पुनः आरंभ करना—

(क) यदि इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ किये जाने के बाद दोनों प्रभावित स्टेशनों के बीच संचार पुनः आरंभ हो जाये तो गाड़ियों तब तक विशेष नियमों के अधीन चलाई जाती रहेंगी जब तक कार्यविधि रद्द करने के लिए इन नियमों में निहित अनुदेशों के अनुसार कार्यवाही नहीं की जाती। इसके बाद गाड़ियों का संचालन दोहरी लाइन पर अस्थायी तौर पर चालू किये गये इकहरी लाइन संचालन के दौरान निर्धारित अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

(ख) तथापि, यदि संचार पुनः आरंभ होने से पहले दूसरी लाइन यातायात के लिए मुक्त हो जाये तो गाड़ियों का संचालन संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान दोहरी लाइन पर गाड़ियों चलाने से संबंधित अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

स.नि.6.02(7) दोहरी लाइन सेक्शन पर एक लाइन अवरुद्ध होने की स्थिति में इकहरी लाइन कार्यचालन के नियम और विनियम—

(1) जब कभी किसी गाड़ी अथवा रेलपथ की दुर्घटना या किसी अन्य अवरोध के कारण दोहरी लाइन सेक्शन पर एक लाइन का उपयोग बंद करना पड़े तो यातायात को अस्थायी तौर पर निम्नलिखित में से किसी एक प्रणाली के अधीन इकहरी लाइन पर चलाया जाये—

(क) बिजली संचार यंत्रों पर “लाइन क्लीयर” प्राप्त करके।

(ख) यदि प्रभावित लाइन को पर्याप्त समय तक इस्तेमाल न किये जाने की संभावना हो तो ब्लॉक सेक्शन को गलत दिशा में सीमांकन करके इकहरी लाइन ब्लॉक यंत्र और शंटिंग सीमा बोर्ड लगा करके।

(2) जब दोहरी लाइन पर बिजली संचार यंत्रों पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन संचालन चालू करना हो, तो प्रभावित सेक्शन के एक सिरे का स्टेशन मास्टर लिखित रूप में यह सूचना प्राप्त होने पर की एक लाइन खाली है, सेक्शन कंट्रोलर और सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर के साथ परामर्श करके लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन चालू करने की कार्यवाही करेगा।

(3) यदि ऐसी आशंका हो कि जिस लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ किया जाना है वह भी अवरुद्ध या क्षतिग्रस्त है तो अस्थायी इकहरी लाइन संचालन तब तक हरगिज चालू न किया जाये जब तक कि इंजीनियरिंग विभाग के एक जिम्मेदार पदाधिकारी, जो निरीक्षक के पद से निचले पद का न हो, उस सेक्शन का निरीक्षण करके यह प्रमाणित न कर दे कि रेलपथ गाड़ियों के चलने के लिए सुरक्षित है।

(4) इकहरी लाइन संचालन अवरोध के दोनों ओर के उन निकटतम स्टेशनों के बीच चालू किया जायेगा जहाँ अप और डाउन लाइनों के बीच क्रॉस ओवर की व्यवस्था हो। यदि उपरोक्त दोनों स्टेशनों के बीच मध्यवर्ती ब्लॉक हट है तो उसे बंद माना जायेगा और ऐसी ब्लॉक हट के ब्लॉक यंत्रों के कम्प्यूटरों को इकहरी लाइन संचालन चालू रहने की पूरी अवधि के दौरान “गाड़ी लाइन पर” स्थिति में ताला बंद रखा जायेगा। जहाँ कहीं संभव हो, स्टेशन मास्टर की चाबी से भी कम्प्यूटरों को उसी स्थिति में ताला बंद रखा जायेगा। ऐसे ब्लॉक हटों के सिगनल पूरी अवधि के दौरान “ऑन” रखे जायेंगे और लोको पायलट इन सिगनलों को कार्य कर रहे निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित फार्म पर जारी लिखित प्राधिकार पर पार करेंगे।

(5) इकहरी लाइन पर सभी गाड़ियाँ बिजली संचार यंत्रों के प्रयोग संबंधी नियमों के अनुसार, चलायी जायेंगी और “लाइन क्लीयर” ब्लॉक यंत्रों के साथ लगा टेलीफोन या स्टेशन से स्टेशन फिक्स्ड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हों या फिक्स्ड टेलीफोन जैसे कि रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल फोन या कंट्रोल टेलीफोन या वीएचएफ सेट पर प्राप्त किया जायेगा।

(6) सेक्शन के जिस भाग में इकहरी लाइन संचालन चालू किया गया है वहाँ के सभी स्टेशनों पर बाधित और बाधा रहित दोनों लाइनों से संबद्ध ब्लॉक यंत्रों के कम्प्यूटर इकहरी लाइन संचालन जारी रहने की पूरी अवधि के दौरान “गाड़ी लाइन पर” स्थिति में रखे जायेंगे। जहाँ कहीं संभव हो, कम्प्यूटर को भी उसी स्थिति में स्टेशन मास्टर की चाबी द्वारा ताला बंद भी किया जायेगा। ऐसे मामलों में जहाँ कम्प्यूटर को “गाड़ी लाइन पर” स्थिति में रखना संभव न हो, जैसा कि डेडो यंत्र में होता है, वहाँ ब्लॉक यंत्रों का प्रयोग बंद कर दिया जायेगा और ब्लॉक यंत्रों के हैंडल पर सतर्कता संकेतक लटका दिया जायेगा। इन स्टेशनों पर यदि गाड़ी सही लाइन पर चल रही है तो अन्तिम रोक सिगनल को “ऑन” स्थिति में रखा जायेगा। यदि गाड़ी गलत लाइन पर चल रही है तो सभी स्थावर सिगनल “ऑन” स्थिति में रखे जायेंगे।

(7) यह सुनिश्चित करने के बाद कि यातायात के गुजरने के लिए एक लाइन खाली है, इकहरी लाइन संचालन का प्रस्ताव करने वाला स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट अंकों की अदला बदली के अन्तर्गत निम्नलिखित सूचना देते हुए संदेश जारी करेगा—

- (क) इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने का कारण;
- (ख) वह लाइन जिस पर इकहरी लाइन संचालन चालू करने का प्रस्ताव है;
- (ग) इस सूचना का आधार कि कथित लाइन साफ है;
- (घ) अवरोध का स्थान;
- (ङ) लाइन पर गति प्रतिबंध, यदि कोई हो;
- (च) मध्यवर्ती स्टेशनों के नाम, यदि कोई हो, जिन्हें बंद किया जायेगा;
- (छ) यह आश्वासन कि यदि कोई ट्रेप पाइंट है तो उन्हें स्पाइकड या क्लैम्पड करके ताला बंद कर दिया गया है;
- (ज) यह आश्वासन कि यदि गाड़ी सही लाइन पर चल रही है तो अन्तिम रोक सिग्नल को "ऑन" स्थिति में रखा जायेगा। यदि गाड़ी गलत लाइन पर चल रही है तो सभी स्थावर सिग्नल "ऑन" स्थिति में रखे जायेंगे; और
- (झ) अन्तिम गाड़ी का नम्बर और समय जो संदेश जारी करने वाले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँची अथवा वहाँ से छूटी।

(8) स्टेशन मास्टर से पावती प्राप्त होने पर और प्राइवेट नम्बर द्वारा उसकी पुष्टि होने पर इकहरी लाइन संचालन चालू किया जा सकता है। "लाइन क्लीयर" ब्लॉक यंत्रों के साथ लगा टेलीफोन या स्टेशन से स्टेशन फिक्स्ड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हों या फिक्स्ड टेलीफोन जैसे कि रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल फोन या कंट्रोल टेलीफोन या वीएचएफ सेट पर प्राप्त किया जायेगा और गाड़ियाँ इस पुस्तक तथा ब्लॉक संचालन नियमावली में निहित अनुदेशों के अनुसार "पेपर लाइन क्लीयर टिकिट" पर चलायी जायेंगी।

(9) प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को निर्धारित फार्म नम्बर टी/डी 602 पर "दोहरी लाइन सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार" दिया जायेगा। जिसमें निम्नलिखित दर्शाया जायेगा—

- (i) लाइन, जिस पर गाड़ी चलाना है;
- (ii) किलोमीटर जिनके बीच अवरोध उत्पन्न हुआ है;
- (iii) रेल पथ और निर्माण कर्मचारियों द्वारा लगाया गया कोई गति प्रतिबंध;
- (iv) आश्वासन की यदि कथित लाइन पर कोई ट्रेप पाइंट है तो उसे स्पाइकड या क्लैम्पड कर दिया गया है; और
- (v) अन्तिम रोक सिग्नल को "ऑन" स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार। यदि अन्तिम रोक सिग्नल स्टार्टर हो तो लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त उसे इस सिग्नल के नीचे से हैंड सिग्नल भी दिखाये जाने चाहिये।

(10) पहली गाड़ी के लोको पायलट को दिये गये सतर्कता आदेश पर यह भी लिखा जायेगा कि लोको पायलट मार्ग के सभी गेटमैनों, गैंगमैनों और पेट्रोलमैनों को अस्थायी रूप से इकहरी लाइन संचालन चालू किये जाने की सूचना दे और साथ ही यह भी बताये की गाड़ियों के चलने के लिए कौनसी लाइन निर्दिष्ट की गयी है। यह सूचना बाद की गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से भी भेजी जायेगी, यदि आवश्यक हो।

(11) अस्थायी इकहरी लाइन से गुजरने वाली पहली गाड़ी की गति 25 कि.मी.प्र.घं. तक सीमित होगी। बाद की गाड़ियाँ अपनी बुकड गति पर, अन्य लागू गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए, चल सकती हैं। फिर भी दुर्घटना सहायता गाड़ी अन्य लागू गति प्रतिबंधों का ध्यान रखते हुए सेक्शन की सामान्य गति पर चल सकती हैं बशर्ते कि दुर्घटना सहायता गाड़ी के नियंत्रण अधिकारी का अनुमोदन प्राप्त कर लिया हो और तदनुसार कंट्रोल को सूचित कर दिया हो। गलत लाइन पर चलते समय लोको पायलट को गाड़ी के इंजन की फ्लेशर लाइट का स्विच "ऑन" कर देना चाहिये।

(12) जब कोई गाड़ी दो स्टेशनों के बीच किसी दुर्घटना, विफलता, बाधा अथवा अन्य असाधारण कारण से रुक जाती है और लोको पायलट यह समझता है कि वह आगे नहीं बढ़ सकता तो ऐसी स्थिति में सामान्य नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी का बचाव किया जायेगा।

(13) जब गाड़ी सही लाइन पर चल रही हो तो—

(क) प्रभावित सेक्शन के पिछले स्टेशन के अन्तिम रोक सिग्नल को, पैरा 9(5) में उल्लिखित निर्धारित फार्म पर स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर “ऑन” स्थिति में पार किया जा सकता है। यदि अन्तिम रोक सिग्नल स्टार्टर सिग्नल हो और किसी पाइंट का बचाव करता हो, तो लिखित प्राधिकार के साथ साथ, इस सिग्नल के नीचे हैंड सिग्नल भी दिखाये जायेंगे।

(ख) प्रभावित सेक्शन के अगले स्टेशन के आगमन रोक सिग्नलों को, यदि हो, “ऑफ” किया जा सकता है।

(14) यदि गाड़ी गलत लाइन पर चल रही हो तो—

(क) उन सभी सम्मुख कांटों को सही सही सेट और तालित करने तथा अनमुख कांटों को सही सही सेट करने के बाद, जिन पर से गाड़ी गुजरनी है, स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये लिखित प्राधिकार (टी/511) पर गाड़ी को स्टेशन के कांटों के अन्तिम सेट तक पायलट किया जायेगा।

(ख) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन से संबंधित प्रथम रोक सिग्नल के सामने या गलत लाइन (जिस पर गाड़ी चल रही है) से संबंधित अन्तिम रोक सिग्नल पर, जो भी पहले आये, रोक देगा।

(ग) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर वर्दी पहने हुए रेल सेवक को सिग्नल (जो भी गाड़ी के सामने पहले आये) के नीचे तैनात करेगा जो कि हैंड डेंजर सिग्नल दिखाकर गाड़ी को रोकेंगा और उसे स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये लिखित प्राधिकार (टी/510) पर पायलट करके स्टेशन में ले जायेगा।

(घ) यदि लोको पायलट यह देखता है कि कोई वर्दी पहने हुए रेल सेवक गाड़ी को स्टेशन में पायलट करने के लिए सिग्नल के नीचे तैनात नहीं किया गया है तो उस स्थिति में सामान्य नियम 4.44 का पालन किया जायेगा।

(15) अस्थायी इकहरी लाइन संचालन चालू रहने तक सम्मुख दिशा के सभी क्रॉस ओवर कांटें जिन पर से गाड़ी चलेगी, क्लैम्पड लगा कर ताला बंद कर दिये जायेंगे।

(16) सामान्य संचालन चालू करना—

(क) किसी जिम्मेदार इंजीनियरिंग पदाधिकारी से इस आशय का लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर कि रेलपथ बाधा रहित और गाड़ियों के गुजरने के लिए सुरक्षित है स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करके दूसरे स्टेशन अथवा स्टेशनों को, जैसी भी स्थिति हो, एक संदेश जारी करेगा और सेक्शन नियंत्रक से विचार विमर्श करके यह तय करेगा कि कौनसी गाड़ी के गुजरने के बाद सामान्य संचालन पुनः शुरू किया जाना है।

(ख) जब दोहरी लाइन संचालन चालू किया जाये तो ब्लॉक यंत्रों और सभी स्थावर सिग्नलों को जिनमें उन मध्यवर्ती ब्लॉक हटों के सिग्नल भी शामिल हैं जिन्हें बंद कर दिया गया था तत्काल प्रयोग करना शुरू कर दिया जायेगा। सभी संबंधित स्टेशनों की ट्रेन सिग्नल रजिस्टर/लाइन क्लीयर पूछताछ और उत्तर संदेश बुक में भी प्रविष्टि की जायेगी जिसमें दोहरी लाइन संचालन बंद करने, इकहरी लाइन संचालन चालू करने और सामान्य संचालन पुनः चालू करने का समय दिखाया जायेगा। सामान्य संचालन पुनः चालू होने के पश्चात् उस सेक्शन में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट मार्ग में सभी फाटकवालों, गैंगमैनों और पेट्रोलमैनों को सामान्य संचालन पुनः चालू हो जाने के संबंध में सूचित करेगा।

(17) अस्थायी रूप से इकहरी लाइन संचालन संबंधी सारे रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और सेक्शन का परिवहन निरीक्षक अनिवार्य रूप से इनकी बारीकी से जाँच करेगा और सामान्य संचालन पुनः चालू होने के सात दिन के अन्दर अपनी रिपोर्ट मण्डल रेल प्रबंधक को प्रस्तुत करेगा।

स.नि.6.02(8) जब विद्युत संचार यंत्रों के फेल हो जाने के कारण लाइन क्लीयर नहीं लिया जा सकता हो तब मेटेरियल ट्रेनें संचालित नहीं की जायेंगी।

स.नि.6.02(9) विद्युत संचार यंत्रों (यानि ब्लॉक यंत्र और/या विद्युत संचार यंत्रों की विफलता) का एडवांस सेक्शन पर पूरी तरह भंग होना।

(क) किसी बिना वैक्यूम या अर्ध वैक्यूम वाले ब्रेक की गाड़ी के एडवांस सेक्शन (यानि चढ़ाई की दिशा) में जाने के बाद संचार व्यवस्था को इस गाड़ी के अगले स्टेशन पर "ट्रेन आउट ऑफ सेक्शन" सिगनल मिलने से पूर्व ही चालू करना हो तो उस स्टेशन से जिसकी ओर गाड़ी गयी हुई हो, एक खाली इंजन या ट्रॉली भेजी जायेगी या जिस स्टेशन से गाड़ी गयी है उससे केवल एक ट्रॉली ही खाना की जायेगी।

(ख) संचार व्यवस्था के खोले जाने के बाद और जब तक संचार व्यवस्था पुनः चालू न हो जाये गाड़ियों को संचालित करते समय यह देखना चाहिये कि चढ़ाई पर जाने वाली बिना या आंशिक स्वचालित वैक्यूम ब्रेक की गाड़ी के पीछे कोई दूसरी चढ़ाई पर जाने वाली गाड़ी नहीं भेजी जानी चाहिये यानि एक अप (ढलाई पर आने वाली गाड़ी एक डाउन बिना या आंशिक स्वचालित वैक्यूम ब्रेक चढ़ाई पर जाने वाली) को गाड़ी के जाने के बाद सेक्शन पर गुजरनी चाहिये तो भी ढलाई पर गयी हुई गाड़ी के पीछे ढलाई पर जाने वाली दूसरी गाड़ी के भेजे जाने में कोई आपत्ति नहीं हो। यदि ढलाई पर गयी हुई एक बिना या आंशिक स्वचालित वैक्यूम ब्रेक की गाड़ी के पीछे चढ़ाई पर जाने वाली दूसरी गाड़ी को भेजना हो तो या पहले गयी हुई चढ़ाई पर जाने वाली गाड़ी के पीछे एक बैकिंग इंजन लगा दिया जाना चाहिये अन्यथा संचार व्यवस्था को उपरोक्त उप पैरा के अनुसार खोला जाना चाहिये।

(ग) अगर कोई सेक्शन दोनों दिशाओं में एडवांस सेक्शन निर्दिष्ट हो तो संचार व्यवस्था को उप पैरा (क) के अनुसार खोला जाना चाहिये और इसके बाद गाड़ियों को संचालित करते समय और जब तक कि संचार व्यवस्था पुनः चालू न कर दी जाये तब तक किसी भी गाड़ी को एक ही दिशा में किसी बिना या आंशिक स्वचालित वैक्यूम ब्रेक की गाड़ी के पीछे यानि एक डाउन बिना या आंशिक स्वचालित वैक्यूम ब्रेक की गाड़ी के पीछे एक अप गाड़ी या एक अप बिना या आंशिक स्वचालित वैक्यूम ब्रेक की गाड़ी के पीछे एक डाउन बिना या आंशिक स्वचालित वैक्यूम ब्रेक की गाड़ी को जाने नहीं दिया जायेगा। एक डाउन गाड़ी ही उस सेक्शन पर जा सकती है। अगर कुछ समय तक विपरीत दिशा में किसी गाड़ी के आने की संभावना नहीं हो तो, संचार व्यवस्था को उप पैरा (क) के अनुसार पुनः खोला जायेगा।

नोट:- हर एक मामले में लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर निर्धारित प्राधिकार की रिकार्ड फाइल में नियत स्थान पर करा लिये जाये।

6.03. स्टेशनों के बीच रूकी गाड़ियों की रक्षा:-

(1) यदि किसी दुर्घटना, खराबी, अवरोध या किसी अन्य असाधारण कारण से कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच खड़ी हो जाती है और लोको पायलट को लगता है कि गाड़ी आगे नहीं जा सकती है तो वह विहित कोड में सीटी बजाकर या वॉकी टॉकी के माध्यम से अथवा अन्य साधनों द्वारा ट्रेन मैनेजर को इस बात से अवगत कराएगा और उससे हैंड डेंजर सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा। लोको पायलट आने वाली गाड़ी को चेतावनी देने के लिए तत्काल अपने रेल इंजन की फ्लैशर लाइट का स्विच 'ऑन' करेगा। तत्पश्चात् ट्रेन मैनेजर गाड़ी के पीछे की ओर खतरे का सिगनल दिखायेगा और यह जाँच करेगा कि पिछला बोर्ड (टेल बोर्ड) अथवा पिछली बत्ती (टेल लाइट) ठीक प्रकार से प्रदर्शित की गयी है और यदि ब्रेकवान के पीछे की ओर फ्लैशर लाइट लगायी गयी है तो वह इसका स्विच 'ऑन' करेगा। इसके बाद तत्काल ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट गाड़ी के पीछे और आगे की ओर निम्नलिखित कार्यवाही करेंगे-

(i) इकहरी लाइन वाले सेक्शन अथवा दोहरी लाइन वाले सेक्शन अथवा बहुलाइनों वाले सेक्शन पर जहाँ अस्थायी रूप से इकहरी लाइन संचालित हो रही है,—

(क) गाड़ी की सुरक्षा के लिए ट्रेन मैनेजर या तो स्वयं पीछे जाएगा या किसी सक्षम व्यक्ति को पीछे भेजेगा। यदि ट्रेन मैनेजर ने गाड़ी की सुरक्षा के लिए किसी सक्षम व्यक्ति को प्रतिनियुक्त किया है तो वह, वॉकी टॉकी अथवा लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के बीच संचार के अन्य साधनों के माध्यम से लोको पायलट से गाड़ी के सामने वाले भाग की सुरक्षा की पुष्टि करेगा। उनके बीच संचार प्रणाली के अभाव में गाड़ी के सामने वाले भाग की सुरक्षा की पुष्टि के लिए, ट्रेन मैनेजर व्यक्तिगत रूप से लोको पायलट के पास जाएगा;

(ख) गाड़ी की सुरक्षा के लिए पीछे जाने वाला व्यक्ति किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने के लिए उसे लगातार हैंड डेंजर सिगनल दिखाएगा और हैंड सिगनल के अतिरिक्त, अपने साथ पटाखे ले जायेगा और उन्हें नीचे लिखे अनुसार उस लाइन पर रखेगा, जिस पर अवरोध हुआ है, अर्थात्:—

एक पटाखा अपनी गाड़ी से 600 मीटर की दूरी पर अपने जाने की दिशा में रखेगा और तीन पटाखे जो एक दूसरे से प्रत्येक 10 मीटर दूर होंगे, उस स्थान से जहाँ गाड़ी खड़ी है, 1200 मीटर की दूरी पर रखेगा;

परन्तु मीटर गेज और नेरो गेज पर पहला पटाखा गाड़ी के रूकने के स्थान से 400 मीटर की दूरी पर रखेगा और अपनी गाड़ी से कम से कम 800 मीटर की दूरी या उस स्थान से जहाँ गाड़ी खड़ी है, ऐसी दूरी जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गयी है, तीन पटाखे रखेगा जो एक दूसरे से लगभग 10 मीटर की दूरी पर होंगे;

(ग) यदि ट्रेन मैनेजर से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति गाड़ी की सुरक्षा के लिए पीछे गया है तो वह उप-खण्ड (ख) के अनुसार कार्यवाही करने के बाद, किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए तब तक हैंड डेंजर सिगनल दिखाता रहेगा, जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता;

(घ) जब ट्रेन मैनेजर स्वयं गाड़ी की रक्षा के लिए पीछे गया है तो वह उप-खण्ड (ख) के अनुसार कार्यवाही करने के बाद किसी सक्षम व्यक्ति के उपलब्ध होने पर उसे किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए हैंड डेंजर सिगनल दिखाने के लिए तब तक के लिए प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता और ट्रेन मैनेजर स्वयं कारण का पता लगाने के लिए अपनी गाड़ी पर लौट आएगा;

(ङ) यदि ट्रेन मैनेजर को हैंड डेंजर सिगनल दिखाने के लिए उप-खण्ड (घ) के अनुसार कोई अन्य सक्षम व्यक्ति नहीं मिलता है, तो वह लोको पायलट से परामर्श करने के बाद, एक बार फिर उसी स्थान पर लौट जाएगा, जहाँ उसने तीन पटाखें रखे हैं और किसी भी आती हुई गाड़ी को हैंड डेंजर सिगनल तब तक दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता;

(च) जब ट्रेन मैनेजर या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को वापस बुला लिया जाता है तो वह तीनों पटाखें वहीं छोड़ देगा और वापसी में बीच का पटाखा उठा लेगा;

(छ) दोहरी अथवा बहु लाइनों वाले सेक्शन पर, जब लोको पायलट को यह पता चलता है कि:—

- (I) उसके द्वारा चलायी जा रही गाड़ी की यात्रा के दौरान नीचे लिखी सभी अथवा ऐसी कोई एक घटना होने पर लोको पायलट फ्लैशर लाइट को 'ऑन' करेगा तथा हैड लाइट मंदी करेगा:—
- (अ) अचानक झटके के साथ घिसटना (विकर्ष/ड्रेग) और/अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट;
 - (ब) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि;
 - (स) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/ गाड़ी का पटरी से उतरना, और
 - (द) बगल वाली ट्रेक के बचाव के लिए अपेक्षित कोई अन्य परिस्थिति।
- (II) दुर्घटना होने पर अथवा सहायता की मांग होने पर अथवा इकहरी (सिंगल) लाइन वाले सेक्शन पर या किसी दोहरी (डबल) या बहु लाइनों सेक्शन पर जहां अस्थायी रूप से इकहरी (सिंगल) लाइन संचालन हो रहा है, लोको पायलट सभी दशाओं में फ्लैशर लाइट 'ऑन' करेगा और तत्काल हैड लाइट मंदी करेगा तथा सामने खतरे का सिगनल दिखायेगा तथा उपखण्ड (ख) और (च) में विहित तरीके से गाड़ी की सुरक्षा के लिए सामने या तो स्वयं जायेगा या सहायक लोको पायलट/फायरमैन अथवा किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को भेजेगा।
- (ज) किसी आती हुई गाड़ी के दिखाई देने पर, गाड़ी की सुरक्षा के लिए जाने वाला व्यक्ति, अशक्त गाड़ी से यथासंभव दूरी पर लाइन पर तुरन्त एक पटाखा रखेगा और किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने के लिए हैंड डेंजर सिगनल दिखाना जारी रखेगा। यदि उस व्यक्ति ने बड़ी लाइन अथवा मीटर गेज/नेरो गेज पर कमशः 600 अथवा 400 मीटर पर पहले ही एक पटाखा रख दिया है और वह बड़ी लाइन अथवा मीटर गेज/नेरो गेज पर कमशः 1200 मीटर अथवा 800 मीटर की दूरी पर पहुँचने की स्थिति में नहीं है तो वह दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी से यथासंभव दूरी पर एक पटाखा और रखेगा।
- (ii) दोहरी लाइन सेक्शन पर जहाँ दोनों लाइनों पर गाड़ियों विपरीत दिशा में चलती हैं—
- (क) जैसे ही लोको पायलट की जानकारी में आता है कि:
- (I) उसके द्वारा चलायी गयी चलती गाड़ी के दौरान नीचे यथा अनुबंध सभी अथवा इनमें से कोई एक घटना होने पर लोको पायलट फ्लैशर लाइट को ऑन करेगा और हैड लाइट को मंदी करेगा:—
- (अ) अचानक झटके के साथ घिसटना (विकर्ष/ड्रेग) और/अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट;
 - (ब) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि;
 - (स) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/ गाड़ी का पटरी से उतरना, और
 - (द) बगल वाली ट्रेक के बचाव के लिए अपेक्षित कोई अन्य परिस्थिति।

(II) किसी दुर्घटना की स्थिति में अथवा सहायता की मांग की गयी है तो ऐसी सभी परिस्थितियों में लोको पायलट तत्काल फ्लैशर लाइट ऑन करेगा और हैड लाइट को मंदी करेगा और सामने की ओर खतरे का सिगनल दिखायेगा तथा उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन के बचाव के लिए सामने या तो स्वयं जायेगा या सहायक लोको पायलट अथवा किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को भेजेगा;

बगलवाली लाइन की सहायता और इसकी सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ट्रेन मैनेजर उपर्युक्त खंड (i) में विहित रीति से तत्काल स्वयं आगे जायेगा और यदि सक्षम व्यक्ति उपलब्ध है तो गाड़ी के बचाव के लिए वह उपर्युक्त खंड (i) में विहित रीति से उसे पीछे की ओर भेजेगा,

(ख) यदि इसकी जानकारी नहीं होती है कि बगलवाली लाइन अवरुद्ध है अथवा नहीं तो लोको पायलट उपर्युक्त खंड (i) में विहित रीति से बगलवाली लाइन की सुरक्षा के लिए कार्यवाही करेगा। ट्रेन मैनेजर लोको पायलट से उपर्युक्त बगलवाली लाइन की गाड़ी की सुरक्षा के लिए उपलब्ध संचार साधनों से सुनिश्चित करेगा और गाड़ी की सावधानीपूर्वक जाँच करते हुए रेल इंजन की तरफ जायेगा। यदि ट्रेन मैनेजर को यह पता चलता है कि बगलवाली लाइन अवरुद्ध है तो वह ऊपर उल्लिखित बगलवाली लाइन की सहायता और इनका बचाव सुनिश्चित करने के लिए गाड़ी के आगे जायेगा। यदि वह यह पाता है कि बगलवाली लाइन अवरुद्ध नहीं है, तो वह लोको पायलट से परामर्श करने के बाद उपर्युक्त खंड (i) में विहित रीति से गाड़ी के पीछे के बचाव के लिए वापस जायेगा, यदि उसने इस उद्देश्य के लिए किसी सक्षम व्यक्ति को पहले नहीं भेजा है।

(iii) नामित लाइनों पर एकदिशीय यातायात सहित बहु लाइन सेक्शन पर:—

(क) जैसे ही लोको पायलट की जानकारी में आता है कि:

(I) उसके द्वारा चलायी गयी चलती गाड़ी के दौरान नीचे यथा अनुबंध सभी अथवा ऐसी कोई एक घटना होने पर लोको पायलट फ्लैशर लाइट को ऑन करेगा और हैड लाइट को मंदी करेगा:—

(अ) अचानक झटके के साथ घिसटना (विकर्ष/ड्रेग) और/अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट;

(ब) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि;

(स) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/ गाड़ी का पटरी से उतरना, और

(द) बगल वाली ट्रेक के बचाव के लिए अपेक्षित कोई अन्य परिस्थिति।

(II) किसी दुर्घटना की स्थिति में अथवा सहायता की मांग की गयी है तो ऐसी सभी परिस्थितियों में लोको पायलट तत्काल फ्लैशर लाइट ऑन करेगा और हैड लाइट को मंदी करेगा और सामने की ओर खतरे का सिगनल दिखायेगा तथा उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन अथवा लाइनों के बचाव के लिए तत्काल कार्यवाही करेगा।

(ख) जैसे ही ट्रेन मैनेजर की जानकारी में आता है कि गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो चुकी है तो वह उपर्युक्त खंड (i) में विहित रीति से ऐसी बगलवाली लाइन अथवा लाइनों का तत्काल बचाव करेगा।

जब यह स्पष्ट है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध है और जिस पर सामान्यतः विपरीत दिशा में गाड़ी चलती हैं, अथवा जब यह जानकारी न हो कि ऐसी कोई लाइन अवरुद्ध है अथवा नहीं है, तो लोको पायलट उपरोक्त खंड (ii) में विहित रीति से बगलवाली लाइन अथवा लाइनों के बचाव के लिए तत्काल कार्यवाही करेगा।

यदि यह स्पष्ट है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध है, जिस पर सामान्यतः गाड़ी प्रभावित गाड़ी की दिशा में आती है, अथवा इसकी जानकारी न हो कि ऐसी कोई लाइन अवरुद्ध है अथवा नहीं है, तो ट्रेन मैनेजर उपरोक्त खंड (i) में विहित रीति से बगलवाली लाइन अथवा लाइनों के बचाव के लिए तत्काल कार्यवाही करेगा। यदि यह स्पष्ट है कि कोई बगल वाली लाइन अथवा लाइनें अवरुद्ध हैं, जिन पर सामान्यतः गाड़ियाँ विपरीत दिशा में चलती हैं, और कोई भी लाइन जिस पर प्रभावित गाड़ी की दिशा में गाड़ी चलती है, अवरुद्ध नहीं है, तो उपरोक्त खंड (ii) में विहित रीति से, बगल वाली लाइन/लाइनों जिन पर विपरीत दिशा में गाड़ियाँ चलती हैं, उनका बचाव सुनिश्चित करने और सहायता के लिए वह आगे जायेगा।

यदि किसी लाइन, जिस पर गाड़ियाँ प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं, के साथ साथ अन्य कोई लाइन भी अवरुद्ध है जिस पर सामान्यतः गाड़ियाँ प्रभावित गाड़ी की विपरीत दिशा में चलती हैं, तो, ट्रेन मैनेजर की प्राथमिक ड्यूटी उस लाइन को बचाने की होगी जिस पर गाड़ियाँ प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं, और वह उस लाइन पर प्रभावित गाड़ी के पीछे की ओर की दिशा में ऊपर खंड चलती हैं, (i) में विहित रीति से ऐसा करेगा। केवल इस कार्यवाही के बाद ही वह बगल वाली अवरुद्ध लाइन या लाइनों का बचाव सुनिश्चित करने और सहायता के लिए आगे की ओर जायेगा जिस पर सामान्य रूप से गाड़ियाँ विपरीत दिशा में चलती हैं।

(2) (i) यदि किसी गाड़ी के साथ ट्रेन मैनेजर नहीं है तो इस नियम में ट्रेन मैनेजर के अधिकथित कर्तव्य, लोको पायलट अथवा उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को करने होंगे।

(ii) लोको पायलट को किसी असमर्थता की दशा में, इस नियम में लोको पायलट के अधिकथित कर्तव्य, ट्रेन मैनेजर अथवा उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को करने होंगे।

स.नि.6.03(1) सहायक नियम 4.14(1) के अनुसार लोको पायलट तत्काल फ्लैशर लाइट का स्विच 'ऑन' करेगा और सा.नि. 6.03(1) के अनुसार अपने इंजन की सीटी बजायेगा। लोको पायलट की सीटी सुनकर ट्रेन मैनेजर फ्लैशर लाइट को भी स्विच 'ऑन' करेगा यदि ब्रेकयान/कोच में उसकी व्यवस्था है तो, और लाल हैंड सिगनल ऊपर और नीचे हिलाते हुए उसे अभिस्वीकृति देगा। ट्रेन मैनेजर तब तक अपना लाल हैंड सिगनल हिलाता रहेगा जब तक लोको पायलट सीटी द्वारा इसे अभिस्वीकार नहीं करता। तब ट्रेन मैनेजर झण्डी को दाहिनी तरफ के लैम्प ब्रेकेट में लगा देगा यदि रात हो तो दाहिनी ओर के लैम्प को उल्टा कर देगा ताकि लोको पायलट को लाल दिखाई दे और सा.नि.6.03 (1) के अनुसार कार्रवाई करेगा। यदि लोको पायलट को बाद में पता लगता है कि वह प्रस्थान करने की स्थिति में है तो वह निर्धारित सीटी कोड को बजाकर ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करेगा जो लाइन पर तीन पटाखे छोड़ कर वापस आयेगा (मध्यवर्ती पटाखे को हटाकर) और गाड़ी को पुनः चालू करेगा।

नोट : यदि ब्रेक-यान की दाहिनी बगल, मोड़ या किसी अन्य कारण से लोको पायलट को दिखाई नहीं पड़ती है तो बायीं ओर लाल संकेत दिया जायेगा।

स.नि.6.03(2) यदि इंजन अशक्त (डिसएबिल्ड) नहीं हुआ है और उसे अविलम्ब काटा जा सकता है तो लोको पायलट अपने फायरमैन को भेजने या स्वयं पैदल आगे जाने की बजाय ट्रेन मैनेजर को सूचना देगा और तत्काल अपने इंजन को काटकर लाइन पर पटाखे लगाने के लिए इंजन के साथ आगे बढ़ेगा। पटाखे लगाने के बाद वह अपने सहायक लोको पायलट या फायरमैन को हैंड सिगनल दिखाने के लिए उस स्थान पर छोड़ देगा जहाँ तीन पटाखे लगाए गए हैं। यदि घटना की सूचना पी.सी.पी./इ.सी.पी. टेलीफोन से तत्काल न दी जा सके तो लोको पायलट पटाखे रखने के बाद इंजन के साथ अगले स्टेशन पर जायेगा।

स.नि.6.03(3)(क) यदि गाड़ी दोहरी अथवा बहु-लाइन खण्ड, घाट खण्ड अथवा उपनगरीय खण्ड पर अथवा स्वचल ब्लाक प्रणाली पर अशक्त (डिसएब्ल्ड) हो जाती है और अशक्त (डिसएब्ल्ड) गाड़ी को साधारण नियम 6.03 के अन्तर्गत समय अपर्याप्त होने के कारण अपेक्षित सुरक्षा नहीं की जा सकती तथा किसी भी बगल वाली लाइन पर गाड़ी आती दिखाई देती है तो उस समय दुर्घटना में फंसे हुए इंजन कर्मी निम्नलिखित कार्यवाही करेंगे:-

(i) लोको पायलट तत्काल इंजन पर फ्लैशर लाइट का स्विच ऑन करेगा ताकि बगल के रेल पथ पर विपरीत दिशा में आ रही गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित किया जा सके। चालक फ्लैशर लाइट जलाने के बाद इंजन की हैड लाइट बुझा देगा जिससे कि सामने से आने वाली गाड़ी के चालक को फ्लैशर लाइट स्पष्ट रूप से दिखाई देती रहे।

(ii) रात के समय अथवा घने कोहरे के मौसम में जब दृश्यता स्पष्ट न हो तो लोको पायलट तत्काल फ्यूजी जलाकर निकटवर्ती रेल पथ के पास जमीन पर उसे लगा देगा।

(iii) इसके अलावा लोको पायलट निरन्तर तेज सीटी तब तक बजाता रहेगा जब तक कि बगल वाली लाइन पर आ रही गाड़ी का लोको पायलट गाड़ी को बिल्कुल खड़ी नहीं कर देता।

(iv) उपरोक्त के अलावा साधारण नियम 3.53 के अनुसार लाल झंडी अथवा हाथ रोक सिगनल दिखाने के लिए लोको पायलट एक फायरमैन/डीजल सहायक/सहायक लोको पायलट नियुक्त करेगा।

(ख) फिर भी, जहाँ, कोई गाड़ी अशक्त (डिसएब्ल्ड) गाड़ी की दिशा से ही बगल वाली लाइन से अवरोध स्थल की ओर आ रही हो तो ट्रेन मैनेजर अथवा नियुक्त किये गए व्यक्ति के पास साधारण नियम 6.03 की उपधारा (ख), (ग) अथवा (घ) के अनुसार निकटवर्ती लाइन पर उपधारा (क) के अन्तर्गत सुरक्षा व्यवस्था पूरी करने के लिये पर्याप्त समय न हो तो ट्रेन मैनेजर तत्काल फ्यूजी जलाकर उसी प्रकार जमीन पर फिक्स करेगा जैसे घने कोहरे के मौसम में अथवा रात्रि के समय इसे फिक्स करता है इसके अलावा निर्धारित रोक सिगनल अर्थात् दिन के समय लाल झंडी और रात अथवा घने कोहरे के मौसम में लाल रोशनी दिखाकर अवरोध से पहले गाड़ी को रुकवाने का भरसक प्रयत्न करेगा।

इकहरी लाइन खण्ड पर यदि लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के पास फ्यूजी है और यदि वे उसे गाड़ी की रक्षा में सहायक समझते हैं तो उन्हें उसे अवश्य जलाना चाहिए।

(ग) आती हुई गाड़ी का लोको पायलट जब फ्लैशर लाइट/ब्लिकिंग लाइट या फ्यूजी का प्रकाश देखता है तो तत्काल अपनी गाड़ी को अवरोध से पहले रोकने के लिए कार्यवाही करेगा और प्रभावित गाड़ी की यथासंभव उसी प्रकार सहायता करेगा जैसे वह खतरा सिगनल को देखकर अथवा किसी अन्य इंजन के संकट की स्थिति में होने पर सीटी कोड सुनकर पटाखा फटने पर करता है।

(घ) फ्लैशर लाइट तभी बुझाई जाएगी जब लोको पायलट यह महसूस करें कि उसकी गाड़ी आगे जाने की स्थिति में है या वह तसल्ली कर ली गई हो कि निकटवर्ती लाइन, यदि कोई हो, अवरोध रहित है और सहायता लेने के लिए किसी आती हुई गाड़ी को रोकने की आवश्यकता नहीं है।

यदि फ्लैशर लाइट की व्यवस्था नहीं है या वह फेल हो जाती है तो आती हुई गाड़ी का ध्यान आकर्षित करने के लिए हैड लाइट बार-बार जलाई बुझाई जानी चाहिए।

6.04. असाधारण रूप से विलम्बित गाड़ियाँ:-

(1) यदि पिछले स्टेशन से, कोई सवारी गाड़ी साधारणतः निर्धारित समय से 10 मिनट के भीतर और माल गाड़ी 20 मिनट के भीतर वहां नहीं पहुंचती है तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तुरन्त इस बात की सूचना पिछले स्टेशन को और नियंत्रण कार्यालय को देगा। इसके बाद दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपल) लाइनों पर, ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर पास वाली लाइन या लाइनों पर ब्लॉक सेक्शन में किसी तरफ से भी आने वाली गाड़ियों को तुरन्त रोक देंगे और उपयुक्त सतर्कता आदेश जारी करके ऐसी गाड़ियों के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजरों को चेतावनी देंगे और साथ ही विलम्बित गाड़ी का पता ठिकाना और स्थिति मालूम करेंगे।

(2) परिस्थिति अनुसार अपेक्षित होने पर उपरोक्त कार्यवाही इससे पहले भी की जाएगी।

स.नि.6.04(1)(क) सामान्य नियम 6.04(1) में जो भी कथित है, उसके अतिरिक्त इस बात का पता लगाने के लिए, कि गाड़ी कहाँ और किस हालत में हैं और क्या किसी प्रकार की सहायता आवश्यक है, स्टेशन मास्टर एक कर्मचारी को उस ब्लॉक सेक्शन में भेजेगा।

(ख) नियंत्रक ऐसी सूचना पाते ही समीप के उस स्टेशन को जहाँ चिकित्सा यान या दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपकरण रखे गये हैं, चेतावनी देगा कि आगे सूचना मिलते ही उसे भेजने के लिए तैयार रखें।

(ग) उपरोक्त अधिकतम समय सीमा गाड़ी से संबंधित विलम्ब में जिसके कारण सामान्य कार्यवाही रुकी हुई हो, परिस्थितिवश गाड़ी के बचाव में आवश्यक पहले से की गयी कार्यवाही को बाधित नहीं करती।

स.नि.6.04(2)(i) यदि किसी भी कारण से गाड़ी को 15 मिनट से अधिक समय तक 400 में से 1 या उससे अधिक खड़े ढलान पर रोका जाती है, तो इंजन हैंड ब्रेक के अतिरिक्त वैक्यूम/एअर ब्रेक आदि भी लगाने चाहिये। गाड़ी की सुरक्षा के लिए निम्नलिखित अतिरिक्त सावधानियों भी बरती जानी चाहिये।

(क) यात्री ले जाने वाली गाड़ियों के ट्रेन मैनेजर ब्रेकवान में हैंड ब्रेक लगायेंगे। मालगाड़ियों में हैंड ब्रेक, गाड़ी के कम से कम एक तिहाई वैगनों के अथवा इंजन के पीछे के 10 वैगनों के और ब्रेकवान के भीतर के 5 वैगनों के हैंड ब्रेक जो भी अधिक हों, ब्रेकवान के ट्रेन मैनेजर हैंड ब्रेक के अतिरिक्त लगाये जायेंगे। विशेष प्रकार के वैगन जैसे बीओएक्स, बीओबी, बीओआई, बीआरएच, सीआरटी आदि की गाड़ी जिसमें रोलर बियरिंग लगे हों, उपरोक्त सावधानियों के अतिरिक्त विशेष ध्यान देना चाहिये।

(ख) जब गाड़ी चलने वाली हो, उचित वैक्यूम/एअर प्रेशर को पुनः निर्मित/रिचार्ज करना चाहिये, जैसा भी प्रकरण हो और जब हैंड ब्रेक मुक्त (रिलीज) करने हो, उससे पहले वैक्यूम/एअर ब्रेक लगाने आवश्यक हैं। इसके बाद गाड़ी चलाने के लिए वैक्यूम/एअर ब्रेकों को मुक्त (रिलीज) कर सकते हैं।

(ग) इंजन के पीछे के वैगनों के हैंड ब्रेकों को लगाने व मुक्त (रिलीज) करने की जिम्मेदारी लोको पायलट की हैं अथवा उसके निर्देश पर यह काम फायरमैन/सहायक लोको पायलट को सौंपा जा सकता है। ब्रेकवान के भीतर के वैगनों के प्रति ऐसे ही कार्यवाही की जिम्मेदारी ट्रेन मैनेजर की होगी।

(घ) गाड़ी की ब्रेक शक्ति की हालत का ध्यान रखते हुए जब लोको पायलट आवश्यक समझे, उपनियम 2(i) में बतायी गयी उपरोक्त अतिरिक्त सावधानियों ले सकता है।

(ii) फिर भी, जब कभी एअर ब्रेक युक्त गाड़ी के ढलाई के सेक्शन पर खड़ी होने पर, गाड़ी की सुरक्षा के लिए आगे बतायी गई सावधानियों बरती जानी चाहिये।

(क) ऐसी गाड़ी के लोको पायलट को इंजन के ब्रेक (एस.ए.9 के द्वारा) और गाड़ी के ब्रेक (लोको पायलटों के ब्रेक वाल्व ए. 9 के द्वारा) जब गाड़ी 400 में 1 या उससे अधिक की खड़ी ढलान पर स्थिर (खड़ी) होने पर लगाने चाहिये।

(ख) किसी भी कारण से जब गाड़ी 400 में 1 या उससे अधिक के ढलान पर जिसमें इंजन के कम्प्रेसर्स को पूर्णतया या आंशिक तौर से दुर्घटनाओं, सिरोपरि उपस्कर के टूट-फूट के कारण निष्क्रिय कर दें और इंजन के मुख्य रिजर्वारों और ब्रेक पाइप में (और फीड पाइप में भी यदि गाड़ी टिवन पाइप पद्धति से चलायी जाती हो) ब्रेकवान तक आवश्यक वायुदाब स्थापित न रह सके तो निम्नलिखित अतिरिक्त प्रसावधानियों ली जानी चाहिये—

(i) लोको पायलट द्वारा— लोको पायलट को स्वयं अथवा सहायक लोको पायलट द्वारा यह सुनिश्चित कर लेना चाहिये कि इंजन तथा इसके साथ लगे 10 वैगनों के भी हैंड ब्रेक लगा दिये गये हैं।

(ii) ट्रेन मैनेजर द्वारा— ट्रेन मैनेजर के लिए विधिक रूप से यह आवश्यक है कि वह अपने ब्रेकवान और उसके साथ सभी 10 वैगनों के भी हैंड ब्रेक लगा दे।

यदि आवश्यक हो तो उपरोक्त कार्यवाही सामान्य नियम 6.03 के तहत गाड़ी की सुरक्षा के लिए जाने से पहले कर लेनी चाहिये।

इंजन के साथ वाले और ट्रेन मैनेजर ब्रेकवान के साथ वाले वैगनों के हैंड ब्रेकों को लगाने और मुक्त करने की पूर्णतया जिम्मेदारी क्रमशः लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर की होगी।

(ग) उपर्युक्त अतिरिक्त प्रसावधानियाँ भी ली जायें जब ढलान सेक्शन पर गाड़ी के खड़े हो जाने पर लोको पायलट की राय में ब्रेक शक्ति की हालत ऐसी मॉग करे अथवा अन्य कारणों से ऐसा करना जरूरी हो जाता है।

(घ) यदि गाड़ी इस कारण से रूक गयी है जिसमें इंजन और ब्रेक पाइप के आवश्यक वायुदाब ब्रेकवान तक बरकरार रखने में कोई दबाव नहीं डालता (और फीड पाइप में भी यदि गाड़ी टिवन पाइप पद्धति से चलायी जाती हो), गाड़ी के ब्रेकों को लगाये रखना है।

लोको पायलट/सहायक लोको पायलट अथवा कोई अन्य सक्षम प्राधिकृत व्यक्ति इंजन पर एअर प्रेशर की आवश्यक मात्रा को लगातार बनाये रखने को तैनात रखना चाहिये, जिसके विफल होने पर सहायक नियम 6.04(2)(ii)(ख)(i)व(ii) में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त प्रसावधानियाँ लेनी होंगी।

(ड) गाड़ी के दुबारा चलाने से पहले, लोको पायलट के ब्रेकवाल्व ए-9 को मुक्त स्थिति में पूर्णतया ब्रेकपाइप के दबाव को पुनः चार्ज करना सुनिश्चित करना चाहिये। गाड़ी के ब्रेकों को लगाये रखना चाहिये। इंजन के हैंड ब्रेकों को लगाये रखना चाहिये। गाड़ी और इंजन के ब्रेकों को चलने से तुरन्त पहले मुक्त करना चाहिये।

(iii) परिचालन नियमावली में वर्णित घाट सेक्शनों के घाट नियम उपरोक्त नियमों के अन्तर्गत भी लागू होंगे।

6.05. दुर्घटना या गाड़ी बिगड़ जाने की सूचना भेजना—

यदि किसी कारण वश इंजन आगे नहीं बढ़ सकता है तो ट्रेन मैनेजर या उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट 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 गयी है तो गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक ऐसी सहायता पहुंच 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 बड़ी लाइन पर रेल सेवक गाड़ी से 600 मीटर की दूरी पर आगे चलेगा, गाड़ी का दूसरा सिरा इसी ढंग से संरक्षित किया जायेगा।

6.06. प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी:—

(1) जब किसी लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में यह मालूम होता है कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार या समुचित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है तो वह तुरन्त गाड़ी को रोक देगा।

(2) वह गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में एक अवरोध मानी जाएगी और नियम 6.03. के अनुसार उसकी रक्षा की जाएगी।

(3) ट्रेन मैनेजर या उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट इस घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम ब्लॉक स्टेशन को भेजेगा और उसके बाद जिस स्टेशन मास्टर को घटना की रिपोर्ट की गई है उसके द्वारा दिए गए अनुदेशों के अनुसार ही गाड़ी चलाई जाएगी।

परन्तु यदि समुचित मूर्त (टेंजिबल) प्रस्थान प्राधिकार मार्ग में खो जाता है तो लोको पायलट अगले स्टेशन तक जा सकेगा और इस घटना की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा।

6.07. गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक (कन्ट्रोलर) या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) को देना:-

(1) यदि किसी विदितस्थिति अथवा असाधारण परिस्थितियों का गाड़ियों के संरक्षित और समुचित परिचालन पर बुरा प्रभाव पड़ने की संभवना है तो लोको पायलट, ट्रेन मैनेजर और स्टेशन इसकी सूचना नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) को देंगे।

(2) नियंत्रण या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) ऐसी खराबी या दोष की जानकारी मिलने पर, उपस्कर के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक को और अन्य संबंधित रेल सेवकों को इसकी सूचना देगा।

स.नि.6.07(1) लोको पायलट और/या ट्रेन मैनेजर को ट्रेक में किसी असामान्य स्थिति के बारे में जानकारी होने पर, जिस पर उसकी गाड़ी गुजर चुकी है और वह समझता है कि ट्रेक का वह भाग जिस पर उसकी गाड़ी गुजर चुकी है, बाद वाली गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए हानिकारक है तो वह निम्न कार्यवाही करेगा:-

(क) ब्लॉक सेक्शन को साफ किये बिना अपनी गाड़ी को अगले ब्लॉक स्टेशन पर रोक दे और उपलब्ध दूरसंचार साधन के माध्यम से स्टेशन मास्टर को सूचित करे कि इकहरी लाइन पर प्रभावित भाग के दोनों ओर से और दोहरी लाइन पर पिछले स्टेशन से, कोई भी गाड़ी न भेजे। आईबीएस और स्वचल ब्लॉक पद्धति के मामले में, लोको पायलट स्टेशन मास्टर तथा पिछले स्टेशन को पहले ही छोड़ चुकी गाड़ी के लोको पायलट को उपलब्ध दूरसंचार साधन के माध्यम से गाड़ियों के संचालन को रोकने के लिए सूचित करेगा।

(ख) यह स्वयं संतुष्ट होने के बाद ही वह आगे बढ़े कि स्टेशन मास्टर स्पष्ट रूप से समझ चुका है कि जब तक घटना का विवरण दर्शाता हुआ लिखित मीमो लोको पायलट से स्टेशन मास्टर द्वारा प्राप्त नहीं कर लिया जाता तब तक लाइन पर किसी अगले संचालन की अनुमति न दे। वह स्टेशन मास्टर को लिखित मीमो सौंपने के लिए दुबारा स्टेशन पर सुविधाजनक स्थान पर रुकेगा।

(ग) ऐसा मीमो प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर, ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर, जूनियर इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर(रेलपथ), सहायक इंजीनियर, मण्डल इंजीनियर, मुख्य नियंत्रक और मण्डल परिचालन प्रबन्धक को संबोधित संदेश जारी करेगा।

(घ) रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन/लाइट इंजन या उनकी अनुपस्थिति में एक गाड़ी के द्वारा, जिसमें इंजीनियरिंग विभाग का एक अधिकारी इस आशय के सतर्कता आदेश के साथ हो कि वह ट्रेक के अपेक्षित भाग के पास पर्याप्त दूरी पर एकदम रुके, भेजने की व्यवस्था करे। साथ में चल रहा इंजीनियरिंग अधिकारी ट्रेक का निरीक्षण करेगा और ट्रेक गाड़ी के लिए सुरक्षित है, यह संतुष्ट होने के बाद ही कि गाड़ी को गुजरने की अनुमति देगा। ट्रेक की स्थिति और कोई लगाया जाने वाला गति प्रतिबंध के बारे में व्यक्तिगत रूप से या लिखित मीमो द्वारा जो लोको पायलट के माध्यम से भेजी जा सकती है, स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(ड.) इंजीनियरिंग अधिकारी की अनुपस्थिति में गाड़ी को सतर्कता आदेश के साथ, लोको पायलट को यह निर्देश देते हुए रवाना किया जायेगा कि वह प्रभावित कि.मी. से पहले एकदम रुक जाये तथा रेलपथ की स्थिति से स्वयं संतुष्ट होने के बाद गाड़ी को 10 कि.मी.प्र.घं. की गति से पास कराये या यदि वह गाड़ी को पास कराने में लाइन को असुरक्षित पाता है तो गाड़ी को उस स्थिति में पिछले स्टेशन पर लौटा ले जाये। यदि लोको पायलट किसी संदेहास्पद स्थिति का पता लगाने में असमर्थ रहता है, उस स्थिति में इंजीनियरिंग विभाग के अधिकारी के द्वारा लाइन सुरक्षित प्रमाणपत्र दिये जाने तक बाद की गाड़ियों 10 कि.मी.प्र.घं. की प्रतिबंधित गति से पास करायेगा।

(च) यदि स्थिति की लोको पायलट द्वारा पूर्व में दी गयी रिपोर्ट के अनुसार पुष्टि हो जाती है, तो इंजीनियरिंग विभाग के अधिकारी के द्वारा प्रमाणित किये जाने तक, किसी भी गाड़ी के संचलन की अनुमति नहीं दी जायेगी।

नोट:- यदि अपनी गाड़ी पर कार्य करते समय गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को ट्रेक पर किसी असामान्य घटना का आभास होता है तो उसे वॉकी-टॉकी या ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट के मध्य उपलब्ध संचार साधन के माध्यम से उसकी गाड़ी के लोको पायलट को घटना के बारे में सूचित करना चाहिये। जिसके बाद लोको पायलट सहायक नियम 6.07(1)(क) में वर्णित अनुसार कार्यवाही करेगा। यदि ट्रेन मैनेजर, लोको पायलट से सम्पर्क करने में असमर्थ रहता है, तब उसे गाड़ी रोकने की कार्यवाही करनी चाहिये और लोको पायलट को सूचित करना चाहिये।

स.नि. 6.07(2) जैसे ही ट्रेक, पुल या अन्य नियत संस्थापन की तोड़फोड़ या तोड़फोड़ की संभावना, बम ब्लास्ट विस्फोट आदि की सूचना प्राप्त होती है तो स्टेशन मास्टर जिसे इसकी सूचना प्राप्त हुई है, प्रभावित ब्लॉक खण्ड तथा दोहरी/बहुल लाइन खण्डों की पास वाली लाइनों पर गाड़ियों के संचालन को रोक देगा और खण्ड नियंत्रक के साथ परामर्श करके सहायक नियम 6.07(1)(घ) के अनुसार कार्यवाही करेगा, इसके सिवाय गाड़ियों के संचालन के लिए लाइन की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए केवल रेल अनुरक्षण मशीन/टॉवर वैगन/लाइट इंजन को भेजा जायेगा।

स.नि.6.07(3) यदि लोको पायलट और/या ट्रेन मैनेजर, लाइन के नजदीक की ट्रेक पर या उसके नजदीक, जिस पर उसकी गाड़ी गुजर चुकी है, कोई रुकावट या कोई अन्य असुरक्षित स्थिति महसूस करता है तथा जो उसकी राय में सुरक्षित गाड़ी संचालन के लिए हानिकारक है तो वह निम्नलिखित सुधारात्मक कार्यवाही करेगा-

(क) अपने लोको की प्लेशर लाइट का स्विच तुरन्त ऑन कर देगा।

(ख) संबंधित स्टेशन मास्टरों/नियंत्रक को उपलब्ध संचार साधनों के माध्यम से सूचित करे और साथ साथ

(ग) अपनी गाड़ी को रोक दे और सामान्य नियम 3.62 के अनुसार लाइन का बचाव करने के लिए खतरे के हाथ सिगनलों के साथ आगे बढ़े।

(घ) तत्पश्चात् प्लेशर लाइट को ऑन रखते हुए सावधानीपूर्वक अगले स्टेशन के लिए यात्रा जारी रखेगा।

(ड.) वॉकी टॉकी या अन्य उपलब्ध संचार साधन के द्वारा सूचित करके तथा खतरे का हाथ सिगनल का प्रदर्शन करके प्रभावित स्थान पर आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहे।

(च) अगले स्टेशन पर आने पर वह घटना के बारे में लिखित मीमो के द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(छ) ऐसी सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा सहायक नियम 6.07(1)(ग) से (च) के अनुसार कार्यवाही की जानी चाहिये।

स.नि.6.07(4) (क) आईआर-एटीपी (कवच) क्षेत्र में जब लोको में कवच कार्यशील हो, ट्रेनों के सुरक्षित और उचित संचालन को प्रभावित करने वाली असामान्य परिस्थितियों की स्थिति में, लोको पायलट अन्य कार्यशील आईआर-एटीपी (कवच) ट्रेनों को लोकेशन पर पहुंचने से रोकने के लिए एसओएस लागू करेगा।

(ख) आईआर-एटीपी (कवच) क्षेत्र में जब लोको में कवच कार्यशील हो, ब्लॉक सेक्शन में "असामान्य रुकावट" (Unusual Stop) की स्थिति में, लोको पायलट इसकी अभिस्वीकृति देगा अन्यथा इसके आसपास के क्षेत्र में सभी अन्य कवच लगे लोको में स्वचालित ब्रेक लग जाएंगे।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

6.08. गाड़ी का विभाजन:-

(1) यदि गाड़ी चलने के दौरान उसका कोई भाग उससे अलग हो जाता है तो:-

(क) लोको पायलट यथासंभव, गाड़ी के अगले भाग को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि वह यह न समझ ले कि गाड़ी का पिछला भाग रुक गया है जिससे कि दोनों भागों के आपस में टकराने की कोई संभावना न रहे और निर्धारित कोड में सीटी देकर गाड़ी के विभाजन की सूचना ट्रेन मैनेजर को देगा।

(ख) गाड़ी के पिछले भाग में ट्रेन मैनेजर या ट्रेन मैनेजरों द्वारा:-

(i) अगले भाग से टक्कर बचाने के लिए सभी भरसक प्रयत्न किये जायेंगे;

(ii) यदि हैंड ब्रेक है तो तुरन्त उन्हें लगा दिया जायेगा; तथा

(ग) यदि कोई सहायक (बैंकिंग) इंजन है तो, उसका लोको पायलट गाड़ी के पिछले भाग को रोक देगा और अगले भाग के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा।

(2) गाड़ी के पिछले भाग के रुकते ही गाड़ी का ट्रेन मैनेजर, आगे और पीछे दोनों ही ओर नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी के उस भाग का बचाव करेगा और हैंड ब्रेकों को लगाकर तथा यदि आवश्यक है और विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया है, गुट्टी रोक (स्प्रेग) तथा जंजीरों के प्रयोग से वाहनों को स्थिर स्थिति में रखने के लिए कार्य करेगा।

(3) ट्रेन मैनेजर दिन में हरी झंडी और रात्रि में सफेद बत्ती यथासंभव अधिक से अधिक ऊपर से नीचे बार-बार हिलाकर गाड़ी के विभाजन 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 ट्रेन मैनेजर के हैंड सिगनलों की सहायता से, पर्याप्त सतर्कतापूर्वक जोड़ दिया जाएगा परन्तु यह तब जब गाड़ी के पिछले भाग को भली प्रकार स्थायी रखने के लिए उपनियम (2) में बताई गई रीति से आवश्यक सावधानी बरती जाए।

(5) यदि विभाजित गाड़ी का लोको पायलट 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 भारसाधक रेल सेवक को भी देगा और मूर्त (टेंजिबल) प्रस्थान प्राधिकार को, 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 ट्रेन मैनेजर के विनिर्दिष्ट कर्तव्य उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट को पूरे करने होंगे।

स.नि.6.08(1) ट्रेन मैनेजर के द्वारा हैंड सिगनलों को हिलाते हुए देखकर जैसा कि सामान्य नियम 6.08(3) में लिखा गया है, लोको पायलट समझ जायेगा कि गाड़ी का विभाजन हो गया है और इसकी सीटी कूट -0-0 बजाकर पावती देगा।

स.नि.6.08(2) यदि लोको पायलट को, कैसे भी, गाड़ी के विभाजित होने का पहले पता चलता है, वह सीटियों -0-0 ट्रेन मैनेजर से पावती मिलने तक बजाता रहेगा और इसके बाद तुरन्त पिछले ब्रेकयान की ओर दिन और रात में ट्रेन मैनेजर के लिए निर्धारित वही सिगनलों को प्रदर्शित करेगा जैसा कि सामान्य नियम 6.08(3) में निहित है।

स.नि.6.08(3) ट्रेन मैनेजर को जब इस प्रकार के सिगनल मिले तो तुरन्त पिछले हिस्से के ब्रेकों को लगा दे और वही सिगनल लोको पायलट की ओर प्रदर्शित करे।

स.नि.6.08(4) सिगनलों को गाड़ी के दाहिनी ओर दिखाना चाहिये। सिवाय ऐसी अवस्था को छोड़कर जब गाड़ी मोड़ पर बायीं ओर घूम रही हो।

स.नि.6.08(5) जब किसी गाड़ी का भाग लाइन पर ब्लॉक सेक्शन में छूट गया हो, तो उस सेक्शन में उसी लाइन पर दूसरी गाड़ी नहीं भेजी जाये, जब तक की गाड़ी का बचा हुआ भाग उसी स्टेशन पर नहीं लाया जाता है, जहाँ कि पहला हिस्सा स्टेबल है। बहुलाइनों वाले सेक्शनों पर इन परिस्थितियों में सहायक नियम 6.09(3) (क) और (ख) में निर्धारित अनुदेशों का भी पालन करना चाहिये फिर भी जब किसी गाड़ी के हिस्सों को दो विभिन्न स्टेशनों पर ले जाना आवश्यक हो, सहायक नियम 6.09(3)(ग) में निर्धारित प्रक्रिया अपनायी जाये।

नोट:— यार्ड में इंजन सहित अग्रिम भाग आ जाने पर स्टेशन मास्टर को पूरी तरह से जाँच करनी चाहिये कि अन्तिम वाहन के कपलिंग की स्थिति सही या क्षतिग्रस्त है, यदि क्षतिग्रस्त है तो यह खण्ड नियंत्रक की जानकारी में लाना चाहिये और खण्ड नियंत्रक के निर्देशों के अनुसार कार्य करेगा।

जब लोको पायलट को पीछे छोड़े हुए हिस्से को लाने के लिए वापस भेजा जाये तब उसे टोकन या बीते हुए लाइन क्लीयर टिकट जो पहले से उसके कब्जे में हो, उसके अलावा निर्धारित फार्म टी/ए 602 पर "अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के लिए प्रस्थान प्राधिकार" भी दिया जाये।

स.नि.6.08(6) गाड़ी के विभक्त होने का संकेत—

(क) किसी सेक्शन पर लगातार तीन स्टेशन "क", "ख" और "ग" हों और जब "क" से छूटी हुई कोई गाड़ी "ख" से रनिंग थू निकले और "ख" को यह समझने का पर्याप्त कारण हो कि गाड़ी विभक्त हो गयी है और दो या ज्यादा भागों में जा रही है तो "ख" गाड़ी के सेक्शन के बाहर होने का संकेत "गाड़ी के सेक्शन के बाहर" का सिगनल, नहीं देगा बल्कि इसकी बजाये "क" को गाड़ी विभक्त, होने का संकेत "गाड़ी विभक्त" सिगनल देगा। वह आगे के स्टेशन "ग" को भी "गाड़ी विभक्त" होने का संकेत देगा। "ख" स्टेशन का स्टेशन मास्टर गाड़ी के विभक्त होने के बारे में पता लगने पर चिल्लाकर और अपने हाव-भावों से लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा। उसे पटाखा लगाकर अथवा किसी अन्य उपयों से ट्रेन मैनेजर का ध्यान इस ओर आकर्षित करने की कोशिश करनी होगी और विभक्त भाग को संभालने के भी प्रयत्न करने होंगे।

(ख) स्टेशन मास्टर "क" व "ग" गाड़ी के विभक्त होने का संकेत मिलने पर उसके प्राप्त होने की स्वीकृति देंगे और उन गाड़ियों और वाहनों की जो उनके स्टेशन पर हों, सुरक्षा करना का तुरन्त ही प्रबन्ध करेंगे और विभक्त हुए भागों के लिए उचित कार्यवाही करेंगे।

(ग) चलती हुई गाड़ी के विभक्त भाग को निम्नलिखित साधनों एवं उपायों से रोका और स्थिर दशा में लाया जा सकता है—

(i) लुढ़कते हुए भाग के रास्ते में पटरी पर रेली, गिट्टी इत्यादि रखकर;

(ii) विभक्त हुए भाग को स्टेशन की किसी खाली लाइन, जो रेलीली साइडिंग या ट्रेप पाइंट में समाप्त होती हो, पर लेकर;

(iii) कॉटों को स्लिप या कैच साइडिंग की ओर लगाकर; या

(iv) लुढ़कते हुए विभक्त भाग को अगले ब्लॉक सेक्शन में जाने देकर, यदि वह ब्लॉक सेक्शन साफ है और यदि ऐसा करने से लुढ़कते हुए विभक्त भाग को पटरी से नीचे गिरने से बचाया जा सकता है।

(घ) स्टेशन मास्टर "क" व "ग" को पिछले स्टेशनों से किसी गाड़ी के आने के लिए लाइन क्लीयर नहीं देना चाहिये और यदि पिछले ब्लॉक सेक्शन में पहले से ही कोई गाड़ी हो तो इसे पहले रोक सिगनल पर रोक देना होगा और उसके लोको पायलट को इन परिस्थितियों के बारे में सावधान करना होगा। यदि ऐसी गाड़ी को किसी लाइन पर, जिसके कॉटे इस तरह लगाये जा सकें कि ख-क और ख-ग ब्लॉक सेक्शनों से लुढ़ककर आने वाले डिब्बे उस पर न घुस सकें, लिया जा सकता हो तो, ऐसा किया जा सकता है।

दोहरी लाइन पर "ख" व "ग" स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को क्रमशः "क" व "ख" स्टेशनों की ओर समीपवर्ती लाइन पर कोई भी गाड़ी नहीं भेजनी चाहिये जब तक यह निश्चित न हो गया हो कि ब्लॉक सेक्शन ख-क और ग-ख साफ है।

(ड) यदि यह ज्ञात हो गया हो कि गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में विभक्त हो गयी हो और सबसे धीमी चाल वाली मालगाड़ी के रनिंग टाइम से 30 मिनट ज्यादा बीतने पर भी डिब्बे "क" या "ख" स्टेशन पर नहीं आ पहुँचे हैं, तो यह माना जा सकता है कि वे रुक गये हैं और ब्लॉक सेक्शन को साफ करने के लिए कार्यवाही करनी चाहिये।

6.09. ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग:-

(1) यदि किसी ब्लॉक स्टेशन में रुकी हुई गाड़ी का, उसका दुर्घटनाग्रस्त हो जाने के कारण या इंजन की पूरी गाड़ी को आगे न खींच सकने के कारण, विभाजन आवश्यक है तो ट्रेन मैनेजर अपनी गाड़ी के पिछले भाग की रक्षा के लिए नियम 6.03. के अनुसार तुरन्त कार्यवाही करेगा।

(2) यदि इंजन अकेला या कुछ वाहनों के साथ आगे जा सकता है तो ट्रेन मैनेजर उपनियम (1) में उपबंधित रूप में कार्यवाही 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 अन्यथा जकड़ कर रखेगा।

(3) ट्रेन मैनेजर उपनियम (2) में उपबंधित रूप में कार्यवाही कर लेने के पश्चात् लोको पायलट को लिखित अनुमति देगा कि वह अगला भाग काट कर अगले स्टेशन तक ले जाए और यदि वह उचित समझे तो उसे उसी लाइन पर वापस आने का भी लिखित अनुदेश दे सकता है।

(4) इकहरी (सिंगल) लाइन के जिन सेक्शनों पर टोकन कार्यचालन हो रहा है उनमें लोको पायलट अपनी गाड़ी का कोई भी भाग ब्लॉक सेक्शन में छोड़ने से पहले, टोकन ट्रेन मैनेजर को सौंप देगा और उसके लिए ट्रेन मैनेजर से लिखित रसीद लेगा। ट्रेन मैनेजर वह टोकन जब तक अपने पास रखेगा जब तक उसकी गाड़ी के सब वाहन ब्लॉक 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 ट्रेन मैनेजर :-

(क) नियम 6.03. के अनुसार अपनी गाड़ी की आगे 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 जाया जाता है तो गाड़ी के उस भाग के पिछले वाहन पर कोई पिछली बत्ती (टेल लेम्प) या पिछला (टेल) बोर्ड नहीं लगाया जाएगा, किन्तु ट्रेन मैनेजर 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 किसी स्टेशन में प्रवेश करते ही लोको पायलट का सबसे पहला कर्तव्य यह होगा कि वह स्टेशन मास्टर को इस बात की तत्काल चेतावनी दे। यदि स्टेशन के रास्ते तें कोई केबिन पड़ता है तो केबिन के प्रभारी (इंचार्ज) 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 ट्रेन मैनेजर, इंजन आने तक, ब्लॉक 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)(क) लोको पायलट अपने इंजन को अकेला या वाहनों सहित उसी लाइन पर तब तक वापस नहीं लगाएगा जब तक कि उपनियम (3) के अधीन ट्रेन मैनेजर से उसे ऐसा करने के लिए लिखित अनुदेश नहीं मिल जाते।

(ख) इसके अतिरिक्त लोको पायलट बहु (मल्टीपल) लाइनों वाले सेक्शन से स्टेशन मास्टर से एक लिखित प्राधिकार लेगा। स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि रेल पथ के जिस भाग पर से उक्त लोको पायलट को वापस लौटना है उस पर कोई अन्य गाड़ी न लाई जाए और न ही उसे पार (क्रॉस) किया जाए।

(ग) स्टेशन मास्टर, इस प्रकार का लिखित प्राधिकार देने के पहले, उन स्टेशन मास्टरों से विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित आवश्यक आश्वासन प्राप्त करेगा, जिनके पास विपथन (डाइवर्जन) सुविधायें हैं और इन परिस्थितियों की सूचना नियंत्रक को भी देगा।

(10) दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपल) लाइनों वाले सेक्शन पर, स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अधीन लोको पायलट, संचालन पद्धति के अनुसार सही लाइन पर अपनी गाड़ी को वहां तक लौटा ले जाएगा, जहाँ से पार (क्रॉस) करके वह उस लाइन पर पहुँच सकता है जिस पर उसने अपनी गाड़ी के बाकी भाग को छोड़ा है और फिर वह उसी लाइन पर आगे जा सकता है और इंजन लगाने के बाद जिस स्टेशन को जाने का उसे निर्देश मिला है उस तक गाड़ी को ले जाएगा।

(11) यदि लोको पायलट लिखित अनुदेशों के अधीन, दोहरी (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(1)(क) उपरोक्त सामान्य नियम 6.09(1) में संदर्भित स्थिति कि ओर ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करने के लिए गाड़ी का लोको पायलट चार तेज छोटी सीटियाँ (0000) बजायेगा।

(ख) गाड़ी की रक्षा हो जाने के बाद, गाड़ी का ट्रेन मैनेजर लोको पायलट के साथ परामर्श करेगा कि इंजन खाली अथवा यानों सहित आगे बढ़ने में सक्षम है, ट्रेन मैनेजर तुरन्त इंजन से अलग किये हुए डिब्बों के कम से कम संख्या में एक तिहाई के हैंड ब्रेकों के हथ्यों को दृढ़ता से नीचे दवा देने की कार्यवाही करेगा अउसे अपने ब्रेकयान का हैंड ब्रेक भी लगाना चाहिये। इंजन के युग्मक को अलग करने या गाड़ी के विभाजन के पूर्व लोको पायलट को सुनिश्चित करना चाहिये कि पर्याप्त संख्या में हैंड ब्रेकों के हथ्यों नीचे कर दिये गये हैं।

(ग) ट्रेन मैनेजर लोको पायलट को एक लिखित मीमो (टी/609) द्वारा आगे के ब्लॉक स्टेशन तक स्पष्ट रूप से यानों की संख्या और इंजन पर लगे भार अन्तिम यान पर पेन्ट की हुई संख्या, उसकी मालिक रेलवे का उल्लेख करके जाने के लिए अधिकृत करेगा।

स.नि.6.09(2) सामान्य नियम 6.09(5) के प्रयोजन के लिए ट्रेन मैनेजर को लोको पायलट या दूसरे ट्रेन मैनेजर से, यदि हो, उधार लेकर हैंड सिगनल बत्ती का प्रयोग करना चाहिये।

स.नि.6.09(3)(क) लोको पायलट आगे के ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने पर सामान्य नियम 6.09(3) में संदर्भित मीमो (टी/609) स्टेशन मास्टर को सौंप देगा जो कि यह सत्यापित करने के बाद कि लोड का आगे वाला भाग पूरा आ चुका है उसे स्टेशन यार्ड में रखवायेगा।

लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में उसका इंजन, लोड के बचे हुए भाग को लाने के लिए वापस जाने की अनुमति देने से पहले स्टेशन मास्टर लोको पायलट को ट्रेन मैनेजर का मीमो आवश्यकतानुसार प्रतिहस्ताक्षरित करके लौटा देगा।

(ख) लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर आगे के स्टेशन पर पहुँचने के बाद ट्रेन सिगनल रजिस्टर/लाइन क्लीयर पूछताछ और उत्तर संदेश बुक में संयुक्त रूप से यह प्रमाणित करेंगे कि ब्लॉक सेक्शन इनकी गाड़ी के सभी यानों से साफ है।

(ग) गाड़ी के भागों को दो विभिन्न स्टेशनों पर जहाँ तक संभव हो, नहीं ले जाना चाहिये और जब यह अपरिहार्य हो जाये ऐसा वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक/सहायक परिचालन प्रबंधक के आदेशों के अन्तर्गत करना चाहिये।

स.नि.6.09(4) यदि आवश्यक हो सामान्य नियम 6.09(3) के अनुसार लोको पायलट को बचे हुए लोड को लाने के लिए कहते समय मीमो पर ट्रेन मैनेजर को उल्लेख करना चाहिये कि लोको पायलट ट्रेन मैनेजर वैगनों सहित बचे हुए लोड को ले जाने के लिए वापस आते समय जैसा कि पेट्रोल और अन्य ज्वलनशील तेल स्पेशलों इत्यादि के प्रकरण में आवश्यक हैं।

स.नि.6.09(5) परिचालन नियमावली के अनुदेशों के अनुपालन में यदि गाड़ी में शुरू से अन्त तक वैक्यूम ब्रेक उपलब्ध नहीं कराया गया हो तो तब पूरी गाड़ी को आगे ले जाने में असमर्थता के कारण स्टेशनों के बीच में गाड़ी विभाजित नहीं की जायेगी। ऐसी परिस्थितियों में पूरी गाड़ी सामान्य एवं सहायक नियम 4.12 के प्रावधान के अन्तर्गत पीछे के स्टेशन को वापस धकेली जायेगी।

स.नि.6.09(6) स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर यह सूचना मिलने पर कि पिछला ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है तो तुरन्त इस आशय की सूचना पिछले ब्लॉक स्टेशन को देगा और सेक्शन को अवरुद्ध रखेगा। तब लोको पायलट इंजन के साथ निर्धारित प्राधिकार फार्म टी/609 पर सभी आवश्यक सावधानताओं का पालन करते हुये पिछला भाग लेने के लिये लौटेगा और जब वाहनों पर पहुँच रहा हो तो ट्रेन मैनेजर के सिगनलों के अनुरूप कार्य करेगा।

स.नि.6.09(7) (क) जब सामान्य नियम 6.09(4) के अन्तर्गत टोकन ट्रेन मैनेजर के पास छोड़ दिया जाता है तो ट्रेन मैनेजर द्वारा लोको पायलट को निम्नलिखित रूप में एक रसीद दी जायेगी—

“मैं प्रमाणित करता हूँ कि मैंने _____ से _____ तक के ब्लॉक सेक्शन के लिए टोकन नं _____ प्राप्त कर लिया है और मैं इसे तब तक अपने पास रखूंगा जब तक कि मेरी पूरी गाड़ी इस ब्लॉक सेक्शन से नहीं निकल जाती।”

दिनांक—_____ ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर—_____

(ख)(i) यदि माल गाड़ी का लोको पायलट यह पाता है कि उसकी गाड़ी ग्रेडिएण्ट पर खड़ी हो गई और वह आगे बढ़ने में असमर्थ है तो वह किसी भी हालत में फिर से प्रस्थान करने के उद्देश्य से अपनी गाड़ी को पीछे नहीं ले जायेगा। उसे सामान्य नियम 6.09 की व्यवस्थाओं के अनुरूप ही कार्यवाही करनी चाहिए। कपलिंग अलग करने से पहले ट्रेन मैनेजर को यह अवश्य सुनिश्चित करना चाहिए कि खाली माल डिब्बों के लोड के मामले में कम से कम 50% ब्रेको और लदी हुई गाड़ी के मामले में सभी ब्रेकों को नीचे कर दिया जाता है। ये अनुदेश मालगाड़ियां पर लागू होते हैं और यात्री गाड़ियों को ग्रेडियेंट पर इस तरीके से विभाजित करने की अनुमति नहीं है।

(ii) जब एक मालगाड़ी के लोको पायलट को इस बात का पता चल जाय कि उसकी गाड़ी समतल सेक्शन में खड़ी हो गई है तो गाड़ी का ट्रेन मैनेजर इंजन को गाड़ी से अलग करने के लिए वाहनों के कम-से-कम एक-तिहाई हैंड ब्रेक दृढ़तापूर्वक पिन डाउन करने के लिए तत्काल कार्यवाही करेगा और ब्रेकयान में भी हैंड ब्रेक लगा देगा। गाड़ी विभाजित करने या गाड़ी इंजन अलग करने से पहले यह अवश्य किया जाना चाहिए। लोको पायलट भी अवश्य सुनिश्चित करें कि पर्याप्त संख्या में माल डिब्बों के हैंड ब्रेक पिन डाउन कर दिए गए हैं।

(ग) जब माल गाड़ी का लोको पायलट यह देखें कि उसका इंजन गाड़ी नहीं खींच पा रहा है तो उसको सेक्शन पर स्प्रिंग कांटों से हटकर इसे (गाड़ी को) खड़ी करने का प्रयत्न करना चाहिए। यदि किन्ही कारणों से गाड़ी को स्प्रिंग कांटों पर रोकना पड़े तो वह किसी भी दशा में अपनी गाड़ी को पीछे नहीं ले जायेगा। उसे चाहिए कि गाड़ी को सुविधाजनक भाग में विभाजित करने के लिए ट्रेन मैनेजर से लिखित अनुमति अवश्य प्राप्त कर ले और तभी वह अगले भाग के साथ अगले स्टेशन जाये। वह लागू नियमानुसार पिछले भाग को लेने के लिए वापिस जाएगा। युग्मक (कपलिंग) काटने से पहले ट्रेन मैनेजर यह सुनिश्चित करेगा कि पिछला भाग स्थिर रखने के लिए पर्याप्त रूप से सुरक्षित किया गया है (स्प्रिंग कांटों की सभी स्थिति की ब्यौरेवार सूची प्रत्येक मण्डल की संचालन समय सारणी में प्रकाशित की जाती है)।

(घ) बहु (मल्टीपल) लाइन सेक्शनों के मामले में ड्यूटी का स्टेशन मास्टर लोको पायलट को लिखित प्राधिकार जारी करने से पहले निम्नलिखित कार्यवाही करेगा:-

(i) उस लाइन पर संचालन की अनुमति देने वाले स्टेशन के ड्यूटी के स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित करेगा और सम्बद्ध लाइन पर उस स्टेशन से जो अंतिम गाड़ी गई हो उसके नम्बर और विवरण का पता करेगा।

(ii) संचालन की अनुमति देने वाले स्टेशन के ड्यूटी स्टेशन मास्टर से यह कहेगा कि वह अगली सूचना तक उस लाइन पर कोई अन्य गाड़ी न भेजे। प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करके इसकी पुष्टि की जायेगी।

(iii) अपने रिकार्ड की जांच करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि पिछले स्टेशन से जो अंतिम गाड़ी गई थी वह पूरी पहुंच गई।

सामान्य कार्यचालन पुनः प्रारम्भ करने से पहले दोनों स्टेशन मास्टर परस्पर सम्पर्क स्थापित करेंगे और उस लाइन से गुजरी अन्तिम गाड़ी के नम्बर और विवरण का मिलान करेंगे तथा यह सुनिश्चित करेंगे कि लाइन साफ (क्लीयर) हो गई है। संदेश की पुष्टि भी प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करके की जाएगी।

6.10. आग लगना:-

(1) यदि कोई रेल सेवक कहीं ऐसी आग लगी देखता है जिससे जीवन की हानि या सम्पत्ति को क्षति पहुंचने की संभावना है तो वह जीवन व सम्पत्ति की रक्षा के लिए और आग को फैलने से रोकने तथा उसे बुझाने के लिए, यथासंभव, सभी उपाय करेगा।

(2) यदि आग किसी विद्युत उपस्कर में या उसके आस-पास लगती है और यदि रेल सेवक विद्युत उपस्कर के संचालन में सक्षम है तथा इस कार्य के लिए विशेष रूप से प्रशिक्षित है तो वह प्रभावित भाग की बिजली सप्लाई तुरन्त काट देगा।

(3) आग लगने की हर घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जायेगी और स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में कार्यवाही करेगा।

स.नि.6.10(1)(क) यदि गाड़ी के किसी वाहन में आग लग गई हो तो गाड़ी रोककर उस वाहन को गाड़ी से पृथक कर दिया जायेगा। गाड़ी के अन्य वाहनों और इस वाहन के बीच की दूरी 50 मीटर से कम नहीं रखी जायेगी। यदि गाड़ी स्थावर सिगनलों से रक्षित नहीं है तो उसका बचाव साधारण नियम 6.03 के अनुसार किया जायेगा यदि आग का पता तब चले जब गाड़ी पानी की टंकी या पानी देने वाले स्टेशन के पास हो तो लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर उस स्थान पर पहुंचने के लिए अपने विवेक से काम लेंगे।

(ख) यदि सवारी गाड़ी में आग लगी है तो सबसे पहले यात्रियों की सुरक्षा करनी होगी। इसके अतिरिक्त, यदि डाकयान (पोस्टल वान) में आग लगने का पता चले तो डाक को बचाने का भरसक प्रयास किया जाना चाहिए।

(ग) यदि जिस वाहन में बिजली में बिजली फिट की हुई है। उसमें शार्ट सर्किट होने से लकड़ी (वुडवर्क) में आग लग जाय तो वाहन के दोनों ओर के विद्युत कपलरों को अलग कर देना चाहिए। यदि उसमें डायनेमों और बैटरी लगी है तो डायनेमों वेल्ट अलग कर देनी चाहिये और बैटरियों का कनेक्शन काट देना चाहिए और बैटरी फ्यूज बक्सों से जोड़ने वाली जो कड़ियों (लिंक्स) हो, उन्हें हटा देना चाहिए।

यदि बन्द स्थान में आग लगी हो और आग बुझाने के उपकरण गाड़ी में उपलब्ध हों तो हर स्थिति में उनका उपयोग किया जाना चाहिए।

स.नि.6.10(2) स्लीपरों में आग का लगना – जब ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट स्लीपर या लाइन के किसी भी अन्य लकड़ी के कार्य में आग लगी देखें तो तुरन्त गाड़ी रोकें और आग बुझाएं। ऐसा करते हुए उन्हें यह ध्यान रखना चाहिए कि यह काम प्रभावी ढंग से हो ताकि उनके उस स्थान से जाने पर कुछ भी सुलगता हुआ न रह जाय। सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) के निकटतम गैंग और प्रथम ठहराव स्टेशन को अवश्य सूचना दी जानी चाहिए। गाड़ी के कर्मचारी पास से गुजर रहे लोगों या ग्रामीणों से पानी या अन्य सहायता प्राप्त कर सकते हैं और उनकी सहायता के बदले में उनको सन्तोषजनक पारिश्रमिक दे सकते हैं या देने का वचन दे सकते हैं।

6.11. स्टेशन से वाहनों का निकल भागना:– यदि कोई वाहन किसी स्टेशन से बाहर निकल भागता है तो स्टेशन मास्टर दुर्घटना बचाने के लिए तुरन्त दूसरे स्टेशनों तथा अन्य संबंधित व्यक्तियों को यथासंभव चेतावनी देने की कार्यवाही करेगा।

स.नि. 6.11(1) भागे (एसकेप्ड) हुए वाहन से दुर्घटना बचाना–

(क) यदि कोई वाहन स्टेशन से निकल भागे और ब्लाक सेक्शन में प्रविष्ट हो जाय तो स्टेशन मास्टर तुरन्त जिस दिशा में वाहन भाग निकला हो उस ओर के अगले स्टेशन को यथास्थिति निर्धारित कोड (घंटी या तार) और तार सन्देश द्वारा सूचित करेगा। यदि उस वाहन में यात्री, मजदूर या अन्य व्यक्ति हैं तो उस बात की भी सूचना देनी होगी। कंट्रोल वाले सेक्शनों पर कंट्रोल को तत्काल इस घटना की सूचना दी जायेगी।

(ख) दोनों स्टेशन मास्टर, जिस ब्लाक सेक्शन में वाहन निकल भागा है, उस ब्लाक सेक्शन से सम्बन्धित सभी सिगनलों को तत्काल 'ऑन' स्थिति में कर देंगे और जब तक उन्हें यह तसल्ली नहीं हो जाती कि ब्लाक सेक्शन साफ (क्लीयर) है, सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में ही रखेंगे।

(ग) दोहरी लाइन सेक्शनों पर, और अन्य स्थानों पर, जहाँ बराबर-बराबर (एडजेसेंट) लाइनें हैं, सम्बन्धित स्टेशन मास्टर बगल की लाइन या लाइनों पर तब तक किसी प्रकार के संचलन की अनुमति नहीं देंगे जब तक उन्हें इस बात की पूरी तसल्ली नहीं हो जाय कि ऐसी लाइनों को भागे हुए वाहनों द्वारा अवरुद्ध नहीं किया गया है।

(घ) भागा हुआ वाहन जिस स्टेशन की ओर जा रहा हो, उसका स्टेशन मास्टर जितनी दूर तक हो सके पटरियों को अच्छी तरह रेत, मिट्टी या छोटे पत्थरों से ढक कर उसे रोकने का प्रयत्न करे। यदि वह इस प्रयत्न में सफल न हुआ तो उस वाहन को किसी क्लीयर लूप या साइडिंग में भेजने का प्रयत्न करें अथवा यदि अगला ब्लाक सेक्शन साफ (क्लीयर) है और ढलान (ग्रेडिएण्ट) पर नहीं है तो वाहन को बिना रोकें अगले स्टेशन तक जाने दें। ऐसे मामलों में उपर्युक्त नियम (क) के अनुसार अगले स्टेशन को उपयुक्त सूचना देनी चाहिए। अन्तिम उपाय के रूप में लाइन पर स्लीपर या अवरोध रखकर वाहन को पटरी से गिराया जा सकता है।

(ङ) जब तक और अधिक गम्भीर दुर्घटना से बचने के लिए ऐसा करना आवश्यक न हो तब तक, यदि वाहन में यात्री या अन्य व्यक्ति हैं तो, उस वाहन को डैड एण्ड साइडिंग में नहीं भेजना चाहिए और न उसे पटरी से गिराना चाहिए।

अध्याय-7

संचालन पद्धतियाँ

7.01. संचालन पद्धतियाँ

- (1) स्टेशनों के बीच चलने वाली सभी गाड़ियों का संचालन निम्नलिखित किसी एक पद्धति के अनुसार किया जायेगा अर्थात:-
- (क) पूर्ण ब्लॉक पद्धति,
 - (ख) स्वचालित ब्लॉक पद्धति,
 - (ग) अनुगामी गाड़ी पद्धति,
 - (घ) पायलट गार्ड पद्धति,
 - (ङ) ट्रेन-स्टाफ तथा टिकट पद्धति, या
 - (च) केवल एक गाड़ी पद्धति।
- (2) प्रत्येक रेल पर पूर्ण ब्लॉक पद्धति तथा स्वचालित ब्लॉक पद्धति का प्रयोग किया जाएगा। किन्तु उपनियम (1) में उल्लेखित किसी अन्य संचालन पद्धति का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अधीन रेल या रेलों के किसी अन्य भाग पर मंजूर किया जा सकता है। प्रत्येक पद्धति का प्रयोग उसकी लागू उन शर्तों के अधीन किया जाएगा जो इन नियमों में वर्णित हैं।

स.नि. 7.01 इस रेलवे के विभिन्न खण्डों पर लागू संचालन पद्धतियों को वर्किंग टाईम टेबल में दर्शाया गया है।

- 7.02. सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से संबंधित साधारण नियमों का लागू होना:- यदि कोई अन्यथा उपबन्ध नहीं किया गया है तो सिगनलों और गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी नियम इन नियमों में वर्णित संचालन पद्धतियों के लिए भी लागू होंगे।

स.नि.7.02. यदि कोई अन्यथा उपबन्ध नहीं दिया गया है तो सिगनलों और गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी सहायक नियम इन नियमों में वर्णित संचालन पद्धतियों के लिये भी लागू होंगे।

अध्याय-8

पूर्ण ब्लॉक पद्धति

क-आवश्यक बातें

8.01. पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें:-

(1) जहाँ गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक पद्धति पर होता है, वहाँ:-

- (क) किसी भी गाड़ी को ब्लॉक स्टेशन से चलाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक की आगे के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिल जाता, तथा
- (ख) दोहरी (डबल) लाइनों पर, ऐसा लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि जिस ब्लॉक स्टेशन पर लाइन क्लियर दिया जाता है उसके प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ है;
- (ग) इकहरी (सिंगल) 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 (स्टॉप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है और लाइन क्लियर पाने वाले ब्लॉक स्टेशन की ओर जाने वाली गाड़ियों से भी साफ नहीं है।

(2) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिए गए हैं, उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (ग) में उल्लेखित पर्याप्त दूरी निम्नलिखित से कम नहीं होगी, अर्थात:-

- (क) द्वि-संकेती लोअर क्वार्टेंट सिगनल अथवा द्वि-संकेती रंगीन बत्ती सिगनल व्यवस्था में, 400 मीटर, तथा
- (ख) बहुसंकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल व्यवस्था में, 180 मीटर।

ख-लाइन क्लियर देने की शर्तें

8.02. 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें:- इकहरी(सिंगल) अथवा दोहरी(डबल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन तब साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब नहीं दिया जाएगा जब तक कि:-

- (क) ठीक पहले जाने वाली (पूर्वगामी) गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है;
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी सिगनल फिर से 'ऑन' नहीं कर दिए गए हैं;
- (ग) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक साफ नहीं है; तथा
- (घ) उक्त लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए सभी कांटे सही ढंग से सैट नहीं कर दिए गये हैं और सभी सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला नहीं लगा दिया गया है।

8.03. 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्त:-

(1) दोहरी (डबल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब नहीं दिया जाएगा जब तक कि:-

(क) ठीक पहले जाने वाली (पूर्वगामी) गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची हैं,

(ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से 'ऑन' नहीं कर दिए गए हैं, और

(ग) लाइन:-

(i) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर, निकट (होम) सिगनल तक साफ नहीं है, या

(ii) बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों तक अथवा ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड तक (यदि कोई लगा है) साफ नहीं है।

(2) इकहरी (सिंगल) लाइन पर 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक कि:-

(क) ठीक पहले जाने वाली (पूर्वगामी) गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची हैं,

(ख) उक्त गाड़ी के पीछे के, सभी आवश्यक सिगनल फिर से 'ऑन' नहीं कर दिए गए हैं; तथा

(ग) लाइन निम्नलिखित तक साफ नहीं है, अर्थात्:-

(i) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर:-

स्टेशन पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम सिरे के शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल तक,

अथवा

यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो निकट (होम) सिगनल तक,

अथवा

यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल या निकट (होम) सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों तक,

(ii) बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर:-

स्टेशन पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम सिरे की तरफ के शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल (यदि कोई है) तक,

अथवा

यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों तक।

नोट:- 'बी' क्लास के इकहरी (सिंगल) लाइन वाले स्टेशन पर, यदि दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन को लाइन क्लियर दे दिया गया है, तो यह नियम किसी गाड़ी को, उसके विपरीत दिशा से बिना रूके प्रवेश करने के लिए मना नहीं करता है परन्तु यह तब

जब द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था में बाहरी (आउटर) सिगनल और बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटो के बीच की दूरी तथा बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल व्यवस्था में निकट (होम) सिगनल और बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटो के बीच की दूरी लाइन क्लीयर देने की शर्तों से संबंधित नियम 8.01 में निर्धारित पर्याप्त दूरी और नियम 3.40 में गाड़ी के प्रवेश के लिए निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तों के अंतर्गत निर्धारित पर्याप्त दूरी के जोड़ से कम नहीं है, चाहे नियम 3.32 के उप नियम (1) में निर्धारित शॉटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं भी लगाया गया है।

इस अध्याय के अन्त में दिये गये दृष्टांत चित्र देखें।

8.04. 'सी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लीयर देने की शर्त:- इकहरी (सिंगल) लाइन अथवा दोहरी (डबल) लाइन पर द्वि-संकेती, बहु-संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल व्यवस्था वाले 'सी' क्लास स्टेशनों पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि:-

(क) ठीक पहले जाने वाली (पूर्वगामी) पूरी गाड़ी निकट (होम) सिगनल से कम से कम 400 मीटर आगे नहीं चली गई है, और वह चलती ही नहीं जा रही है, तथा

(ख) पिछली गाड़ी के लिए 'ऑफ' किये गये समस्त सिगनल उक्त गाड़ी के जाने के बाद फिर से 'ऑन' नहीं कर दिये गये हैं।

परन्तु यह तब जब इकहरी (सिंगल) लाइन पर, दूसरे सिरे के ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक हट की ओर विपरीत दिशा में चलने वाली गाड़ियों से भी लाइन साफ है।

ग- अवरोध दोहरी (डबल) लाइन

8.05. दोहरी (डबल) लाइन के ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध:-

1. 'ए' क्लास स्टेशन:- जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो निकट (होम) सिगनल के बाहर अथवा जिस लाइन पर गाड़ी को लिया जाना है उस पर, संबंधित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक कोई अवरोध नहीं होने दिया जाएगा।

2. 'बी' क्लास स्टेशन:- जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जाएगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शॉटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाएं।

3. इन नियमों के नियम 5.16 द्वारा यथा अनुज्ञाप्राप्त के सिवाय जब किसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गई है पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किए जा चुके हैं तो शॉटिंग उन कांटों की तरफ नहीं की जाएगी, जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है।

स.नि.8.05 गाड़ी के आने के समय अवरोध- धुन्ध, कोहरे, तूफानी मौसम में और दिखाई न देने की स्थिति में सामान्य नियम 8.05 (2) के अनुसार शॉटिंग की अनुमति नहीं है।

8.06. दोहरी (डबल) लाइन वाले ब्लॉक सेक्शन में अवरोध:-

(1) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(2) पिछले ब्लॉक सेक्शन में शॉटिंग या अन्य किसी कारण अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं है या ब्लॉक बैक नहीं किया गया है।

(3) अगले ब्लॉक सेक्शन में शॉटिंग या अन्य किसी कारण अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं है और ब्लॉक फॉरवर्ड नहीं कर दिया गया है।

परन्तु 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 को, यदि वह तब तक अवरुद्ध है, ब्लॉक फॉरवर्ड कर दिया जाएगा।

नोट:- नियम 8.14 भी देखें।

घ अवरोध-इकहरी (सिंगल) लाइन

घ-1. 'ए' क्लास स्टेशन

8.07. गाड़ी आते समय इकहरी (सिंगल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर अवरोध:- यदि लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो निकट (होम) सिगनल के बाहर या जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है उस पर, उस गाड़ी का नियंत्रण करने वाले प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक कोई अवरोध नहीं होने दिया जाएगा।

8.08. इकहरी (सिंगल) लाइन 'ए' क्लास 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 के दूसरे ओर के स्टेशन मास्टर से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं कर लिया है, अथवा

(ख) ब्लॉक सेक्शन ब्लॉक बैक नहीं कर दिया गया है, अथवा

(ग) शंटिंग करने वाला ब्लॉक स्टेशन उससे दूर जाने वाली गाड़ी से घिरा हुआ नहीं है, ऐसी दशा में शंटिंग की अनुमति, गाड़ियों की गति, भार, ब्रेकशक्ति 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, तथा

(घ) लोको पायलट या शंटिंग कार्य के प्रभारी (इंचार्ज) किसी अन्य व्यक्ति को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति से शंटिंग कार्य के लिए स्टेशन मास्टर से स्पष्ट आदेश नहीं मिल जाता है।

घ-2. 'बी' क्लास स्टेशन

8.09. इकहरी (सिंगल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध:- जिस गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जा चुका है उसके मार्ग में द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में निकट (होम) सिगनल के बाहर या बहुसंकेती अथवा संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल क्षेत्र में बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों के बाहर लाइन तभी अवरुद्ध की जाएगी जब कि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल लगा है और विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ियों की गति, भार, ब्रेक-शक्ति, उतार-चढ़ाव, प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल की स्थिति और उस दूरी का, जहाँ से आती हुई गाड़ी का लोको पायलट सिगनल देख सकता है, ध्यान रखा गया है।

स.नि.8.09(1) जहाँ साधारण नियम 8.09 के अनुसार द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में निकट (होम) सिगनल के बाहर या बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल क्षेत्र में बाह्यतम सम्मुख कांटों के बाहर या आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक शंटिंग की अनुमति दी जाती है वहाँ स्टेशन संचालन नियमों में इस आशय का विशेष उल्लेख किया जाएगा। ऐसी शंटिंग की अनुमति देते समय गाड़ियों का कार्यभार, गतिभार, ब्रेकशक्ति, उतार-चढ़ाव, प्रथम रोक सिगनल की स्थिति और उस दूरी का, जहाँ से आती हुई गाड़ी का लोको पायलट सिगनल को देख सकता है, ध्यान रखा जाएगा।

स.नि.8.09(2) जहाँ सामान्य नियम 8.09 के अन्तर्गत शंटिंग की अनुमति है वहाँ स.नि.8.15(1)(iv) में दिये गये ब्यौरे के अनुसार इसका फार्म टी-806 पर विशेष रूप से इन्दराज किया जाना चाहिए।

स.नि.8.09(3) धुंध, कोहरे, और तूफानी मौसम में और स्पष्ट न दिखाई देने की स्थिति में सामान्य नियम 8.09 के अनुसार शंटिंग की अनुमति नहीं है।

8.10. इकहरी (सिंगल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध:-

(1) यदि आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हैं तो स्टेशन सेक्शन में शंटिंग की जा सकती है, परन्तु शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल लगा होने पर वहाँ तक शंटिंग के लिए नियम 8.09. के उपबन्धों का अनुपालन किया जाएगा।

(2) इन नियमों के नियम 5.16 द्वारा यथा अनुज्ञाप्राप्त के सिवाय जब किसी लाइन पर, जो पृथक नहीं की गई है, पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किए जा चुके हैं तो शंटिंग उन कॉर्टों की तरफ नहीं की जाएगी, जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है।

स.नि.8.10. जब किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर दिया जा चुका हो, सामान्य नियम 8.10 के प्रावधानों के अन्तर्गत धुंध, कोहरे, तूफानी मौसम और तेज धूलभरी आँधी में दृश्यता की कमी होने के कारण शंटिंग नहीं किया जायेगा।

8.11. इकहरी (सिंगल) लाइन द्वि-संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध:- स्टेशन सेक्शन के बाहर और बाहरी (आउटर) सिगनल तक की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जाएगी, जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) नहीं है तथा जब तक कि:-

(क) जिस ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग होनी है वह किसी आती हुई गाड़ी से साफ नहीं है और सभी सम्बद्ध और आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में नहीं है, अथवा

(ख) यदि कोई आती हुई गाड़ी बाहरी (आउटर) सिगनल पर पहुँच चुकी है तो, स्टेशन मास्टर स्वयं इस बाबत अपनी संतुष्टि नहीं कर लेता है कि गाड़ी उस सिगनल पर पूरी तरह खड़ी कर दी गई है:

परन्तु खण्ड (ख) के अधीन लाइन को धुंध, कोहरे, या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, किसी भी दशा में तब तक अवरुद्ध नहीं किया जाएगा जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत नहीं हो।

स.नि.8.11(1) इस रेलवे पर सामान्य नियम 8.11 (ख) के अन्तर्गत शंटिंग की अनुमति नहीं है।

स.नि.8.11(2) जब भी सामान्य नियम 8.11 (क) के अनुसार शंटिंग की जानी हो तो स.नि.8.15(1)(i), (ii), (iv) और (v) तथा स.नि. 8.15(2) और 8.15(3) में वर्णित नियम लागू होंगे।

8.12. इकहरी (सिंगल) लाइन पर हस्त चलित बहुसंकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन के सेक्शन के बाहर अवरोध:- स्टेशन सेक्शन के बाहर और प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक की लाइन को तब तक अवरुद्ध नहीं किया जाएगा जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) नहीं है और जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन, जिसमें शंटिंग होनी है, आती हुई गाड़ी से साफ नहीं हो गया है।

स.नि.8.12. जब सामान्य नियम 8.12 के अन्तर्गत शंटिंग की अनुमति दी जाय तो स.नि. 8.15(1) (i), (ii), (iv) और (v) तथा स.नि.8.15(2) और 8.15(3) में वर्णित नियमों का पालन किया जाना चाहिए।

8.13. इकहरी (सिंगल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर अवरोध:- प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जायेगी जब तक कि लाइन को ब्लॉक बैक नहीं कर दिया जाता है।

स.नि.8.13. सामान्य नियम 8.13 के अन्तर्गत शंटिंग की अनुमति दी जाय तो स.नि.8.15 (1) (i), (ii), (iv) और (v) तथा स.नि. 8.15 (2) और 8.15 (3) में वर्णित नियमों का पालन किया जाना चाहिए।

ड-साधारण उपबन्ध

8.14. ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड:- ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित कार्यविधि के अनुसार ही किया जायेगा।

8.15. ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार:- ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध की अनुमति देते समय, लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्राधिकार दिया जाएगा और यह प्राधिकार निम्नलिखित किसी भी रूप में हो सकता है, अर्थात:-

(क) अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल वाले खम्भे पर ही, उससे नीचे निर्धारित आकार तथा डिजाइन की एक शंटिंग भुजा, अथवा

(ख) निर्धारित डिजाइन का टोकन अथवा

(ग) शंटिंग करने की लिखित अनुमति

स.नि.8.15(1):- ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग की अनुमति देते समय ब्लॉक बैक और ब्लॉक फारवर्ड के साथ-साथ जैसा कि ब्लॉक संचालन नियमावली में दिया गया है। यह प्राधिकार दिया जायेगा जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है। यह प्राधिकार इस प्रकार होगा:-

(i) दोहरी और इकहरी दोनों लाइनों पर:- जब लोको पायलट को दोहरी लाइन और इकहरी लाइन दोनों पर अन्तिम रोक सिगनल को पार करना हो तो सामान्य नियम 8.15 के खण्ड (क) के अनुसार लगाये गए शंट सिगनल को 'ऑफ' करके और शंटिंग आदेश फार्म टी-806 पर विशिष्ट लिखित प्राधिकार देकर।

(ii) इकहरी लाइन पर:- जहाँ नील्स बॉल टोकन या टेबलेट यंत्र लगे हों वहाँ लोको पायलट को सम्बद्ध टोकन या टेबलेट या टोकन रहित ब्लाक क्षेत्र में शंटिंग अधिकार चाबी सौंप कर और शंटिंग आदेश (टी-806) पर एक विशिष्ट लिखित प्राधिकार देकर।

(iii) दोहरी लाइन पर:- जहाँ डैडो के ब्लाक यंत्र प्रयोग में लाये जाते हैं वहाँ लोको पायलट को अधिकार चाबी (आक्यूपेशन की) सौंप कर और फार्म टी-806 पर शंट करने का विशिष्ट लिखित प्राधिकार जारी करके। अन्य यंत्रों के मामलों में टी-806 पर विशेष अनुदेश जारी किये जाने चाहिए।

(iv) शंटिंग की अनुमति देते समय निम्नलिखित मुद्दों का विशेष रूप से उल्लेख करते हुए फार्म टी-806 गाड़ी के ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट को अवश्य जारी किया जाये और दोनों की पावती प्राप्त की जाये:-

(क) शंटिंग की सीमाएं।

(ख) किये जाने वाले कार्य का ब्यौरा।

(ग) परिचालित लाइन तथा अन्य लाइन तथा अन्य लाइनें जिन पर संचलन किया जाना है।

(घ) अनुमानित समय, जब तक शंटिंग कार्य पूरा किया जाना है।

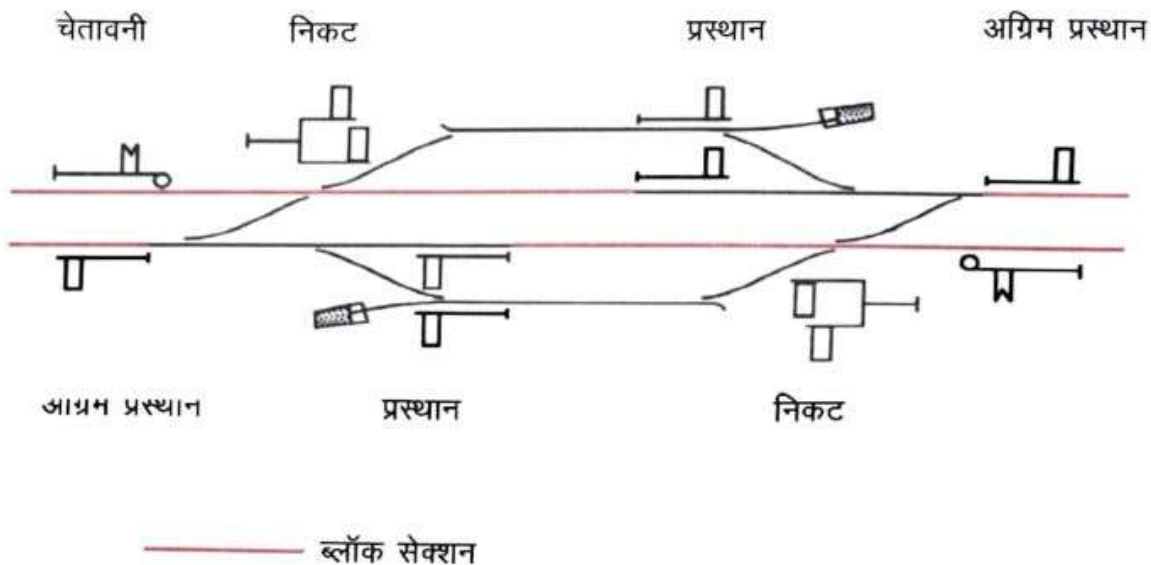
(v) जब किसी गाड़ी के शंटिंग की अनुमति दी जाये तो इस आशय की उपयुक्त प्रविष्टियां गाड़ी सिगनल रजिस्टर और सहायक स्टेशन मास्टर तथा स्विचमैन की लॉग बुक और केबिन मैन लॉग बुक में की जानी चाहिए।

स.नि.8.15(2) स्टेशन मास्टर टोकन/टेबलेट/शंटिंग अधिकार चाबियों और/या लिखित प्राधिकार पर निर्दिष्ट दिशा से आने वाली गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर देने से पहले उक्त प्राधिकारों को वापस ले लेगा।

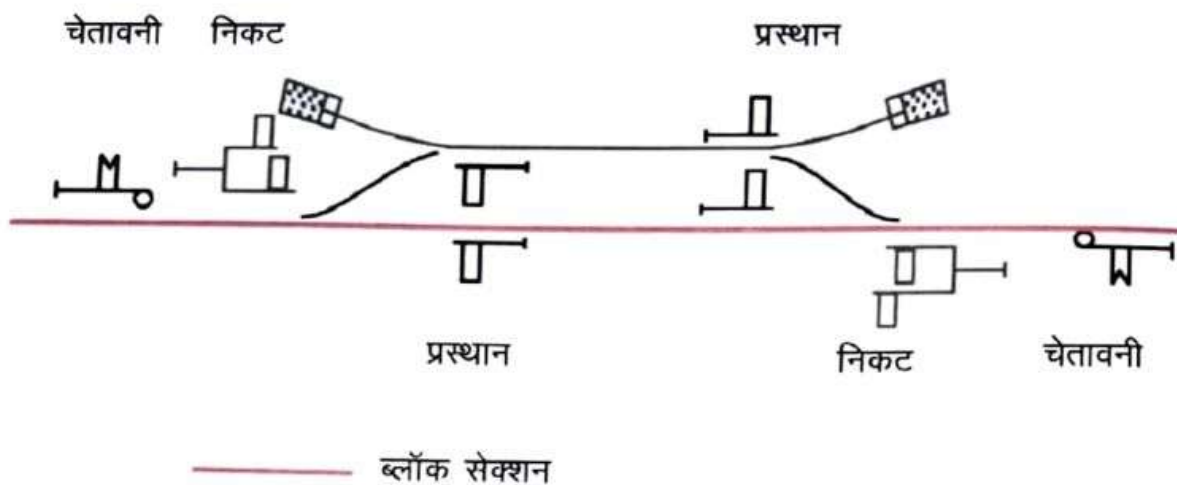
स.नि.8.15(3) जब सामान्य नियम 8.15 के अनुसार ब्लॉक सेक्शन पर शंटिंग की अनुमति दी जाती है तो ऐसे संचलनों को शासित करने के लिए स्टेशन संचालन नियमों में उपयुक्त अनुदेश शामिल किए जायेंगे।

8.16. दृष्टांत चित्र:- इकहरी (सिंगल) लाइन और दोहरी (डबल) लाइन के 'ए' 'बी' और 'सी' क्लास स्टेशन आगे दिए चित्रों में दर्शित किए गए हैं। ये चित्र किसी मापक्रम के अनुसार नहीं बनाए गए हैं।

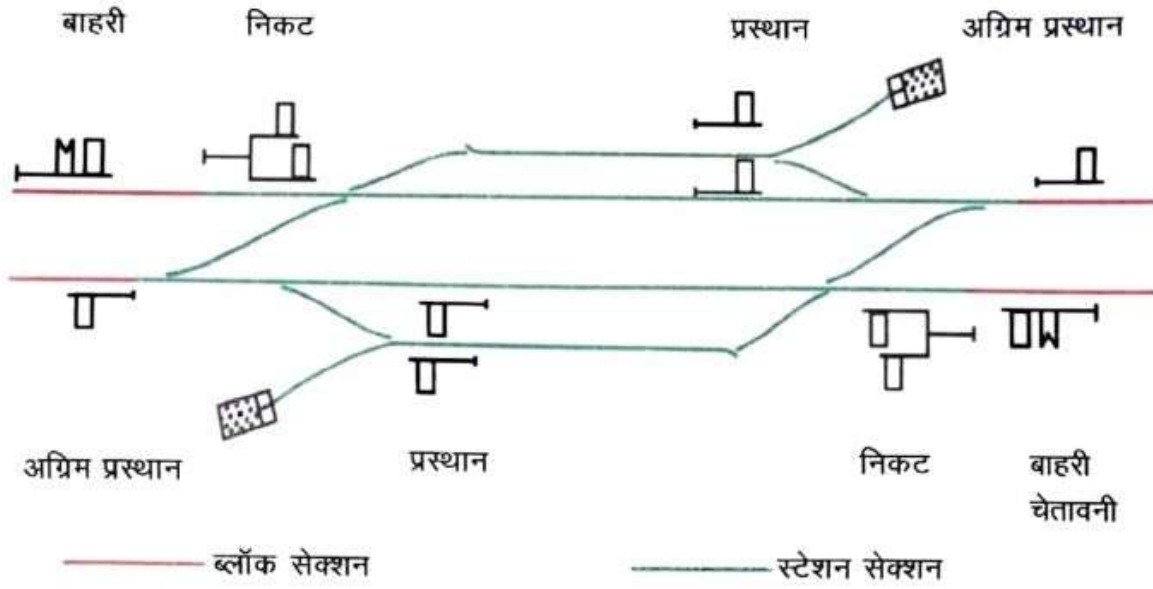
1. द्वि संकेती सिगनल क्षेत्र में 'ए' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, निकट, प्रस्थान तथा अग्रिम प्रस्थान सिगनल



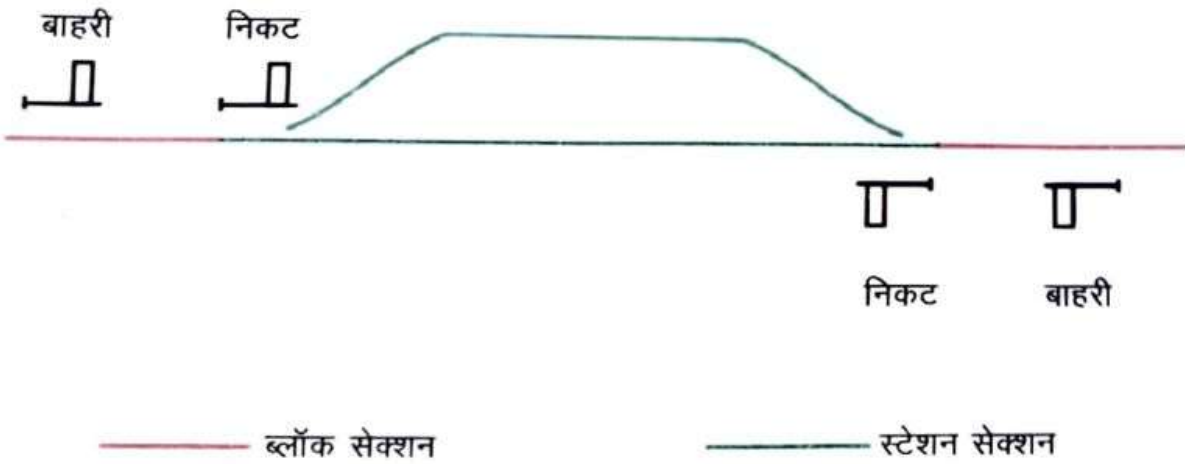
2. द्वि संकेती सिगनल क्षेत्र में 'ए' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, निकट और प्रस्थान सिगनल।



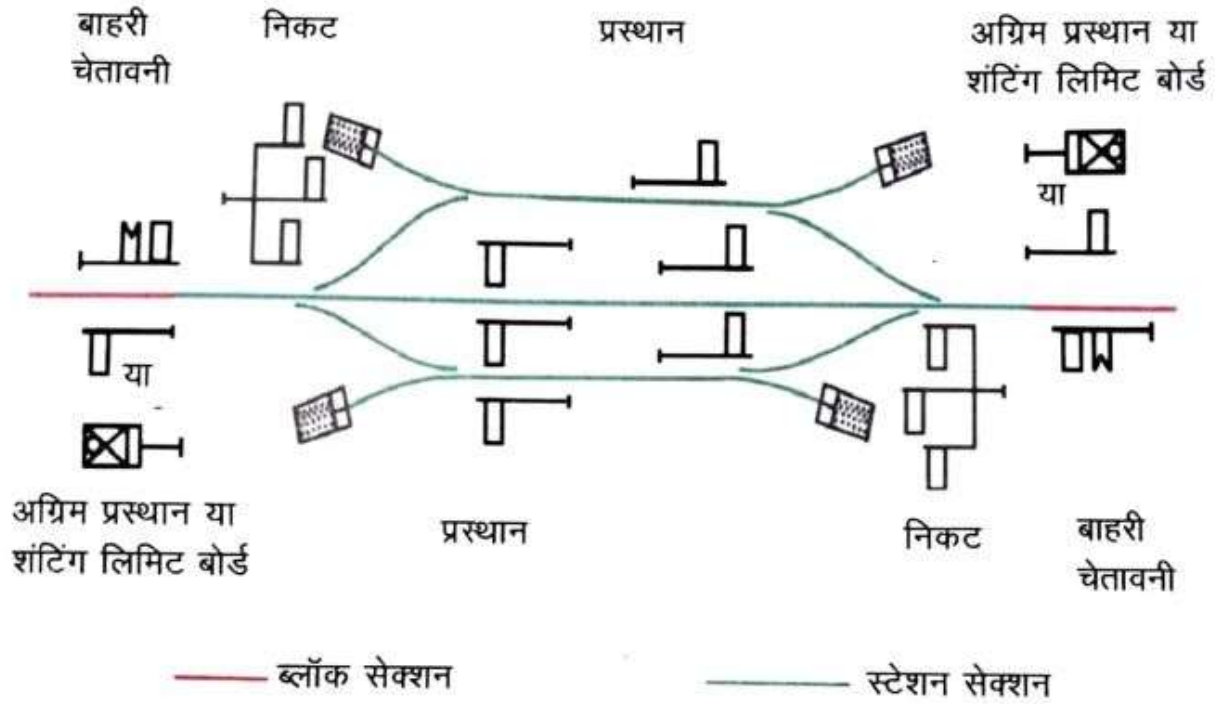
3. द्वि संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, बाहरी, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल।



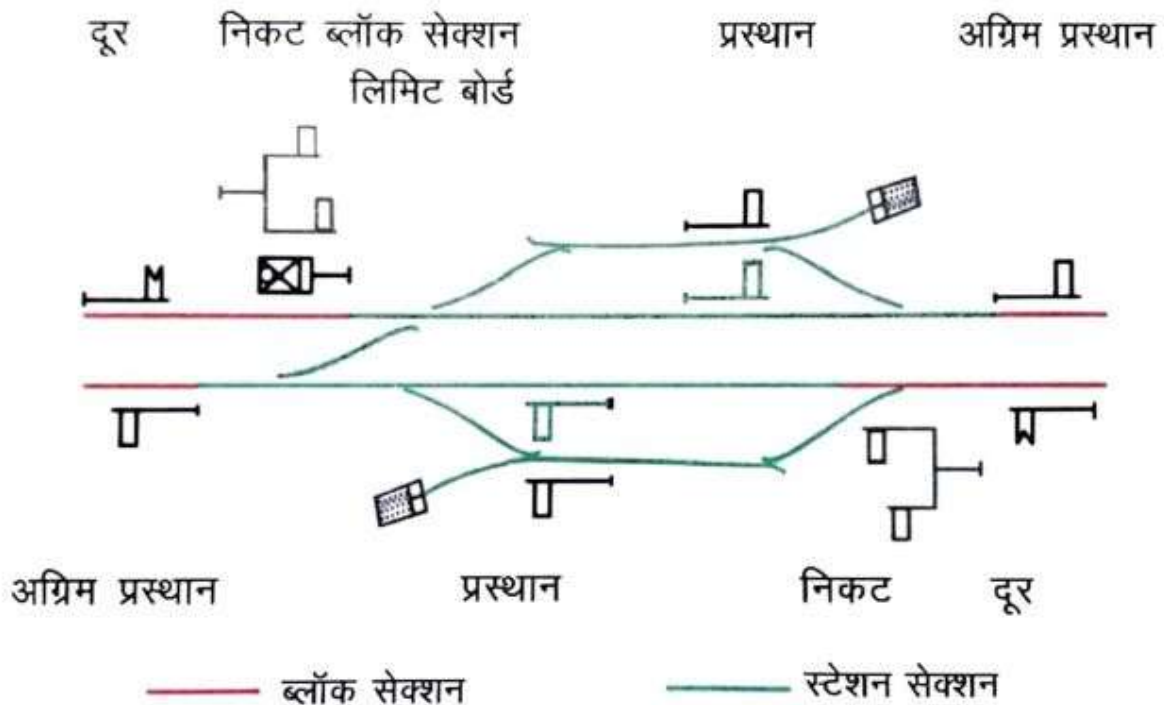
4. द्वि संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर बाहरी और निकट सिगनल।



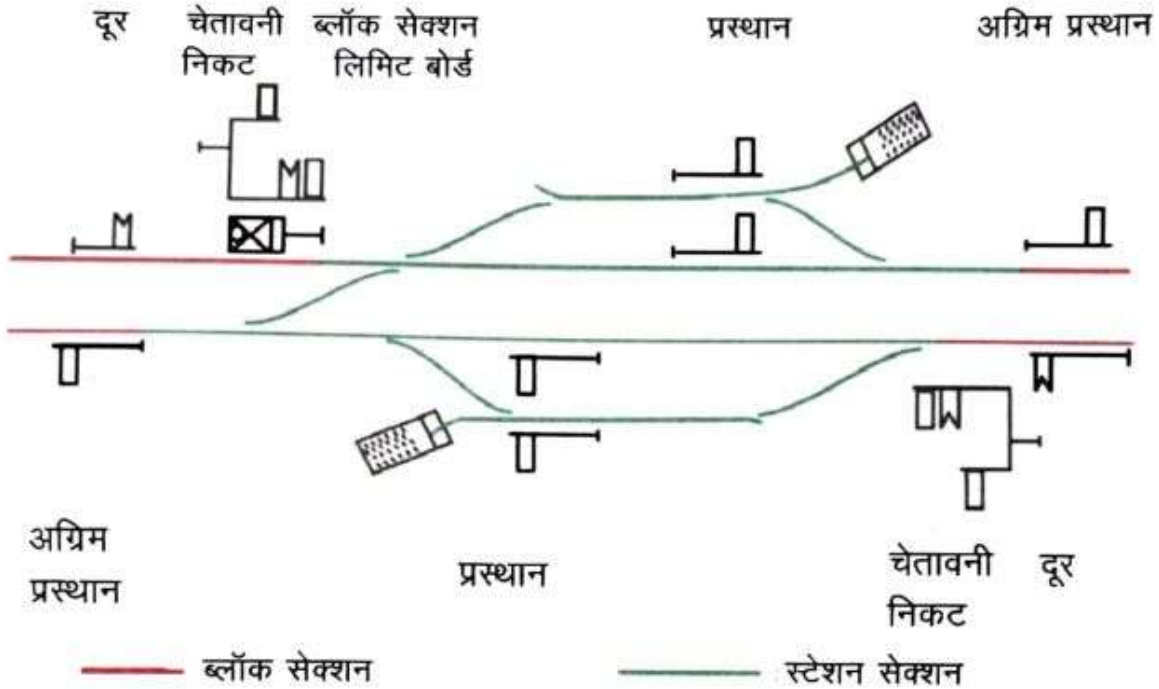
5. द्वि संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, बाहरी, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल/शंटिंग लिमिट बोर्ड



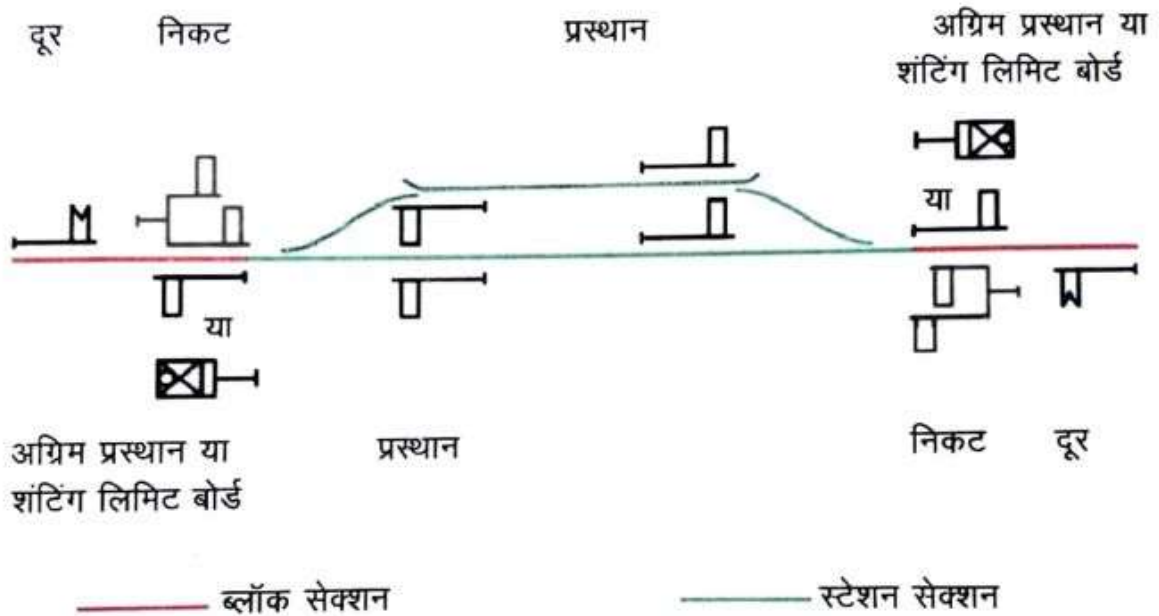
6. बहु संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर दूर (डिसटेंट) निकट, प्रस्थान, अग्रिम प्रस्थान सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड।



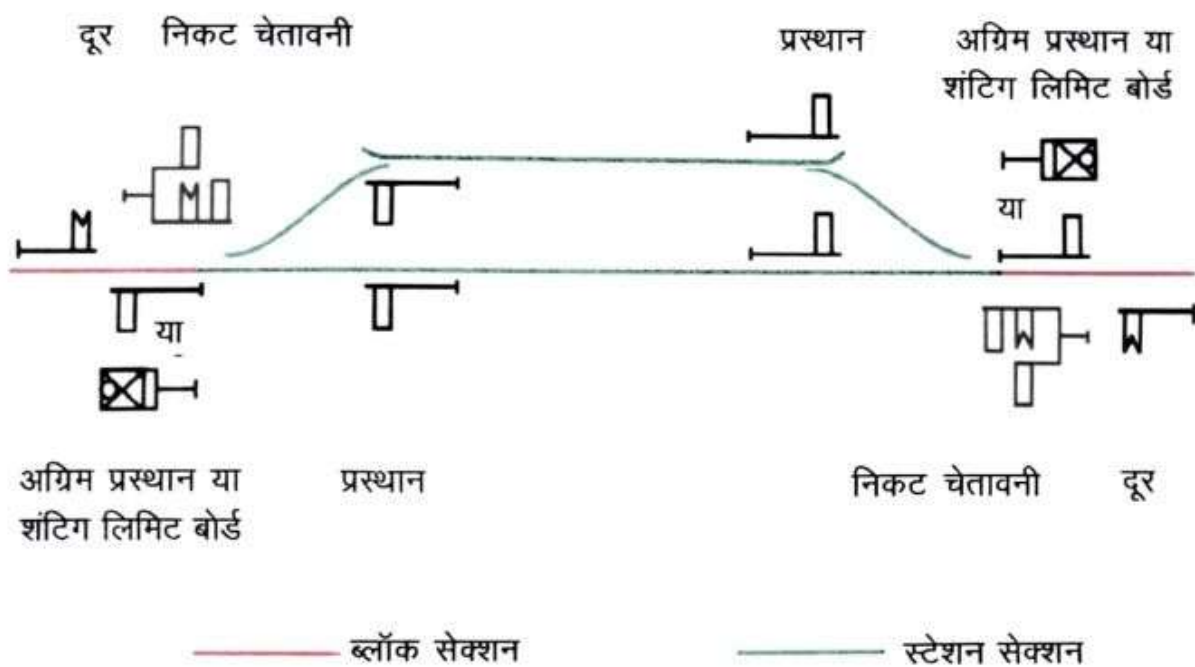
7. संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर दूर, चेतावनी, निकट, प्रस्थान, अग्रिम प्रस्थान सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड।



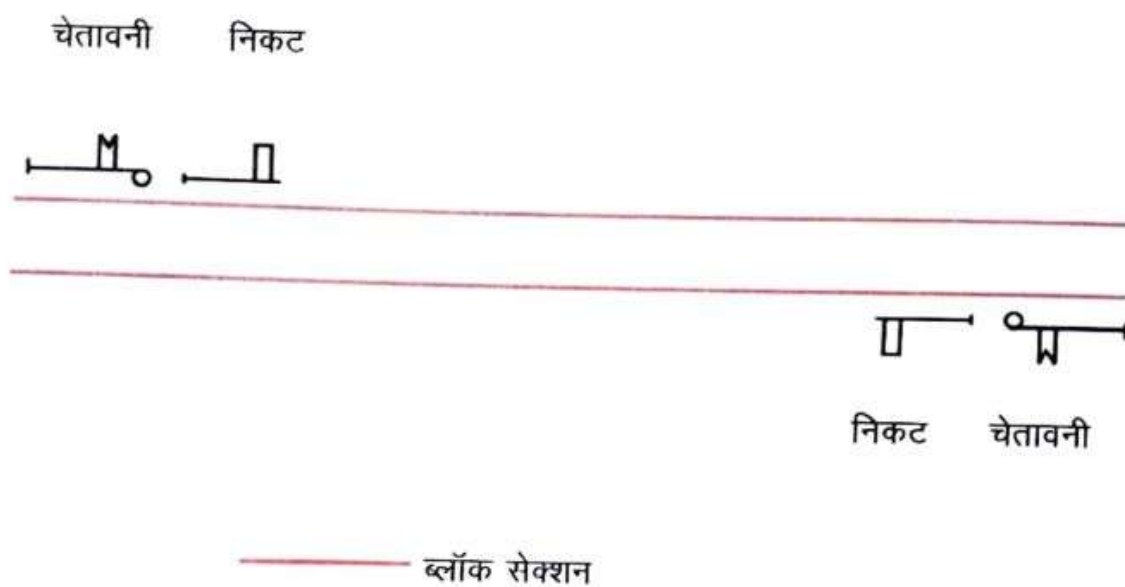
8. बहु संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर दूर, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल/शंटिंग लिमिट बोर्ड।



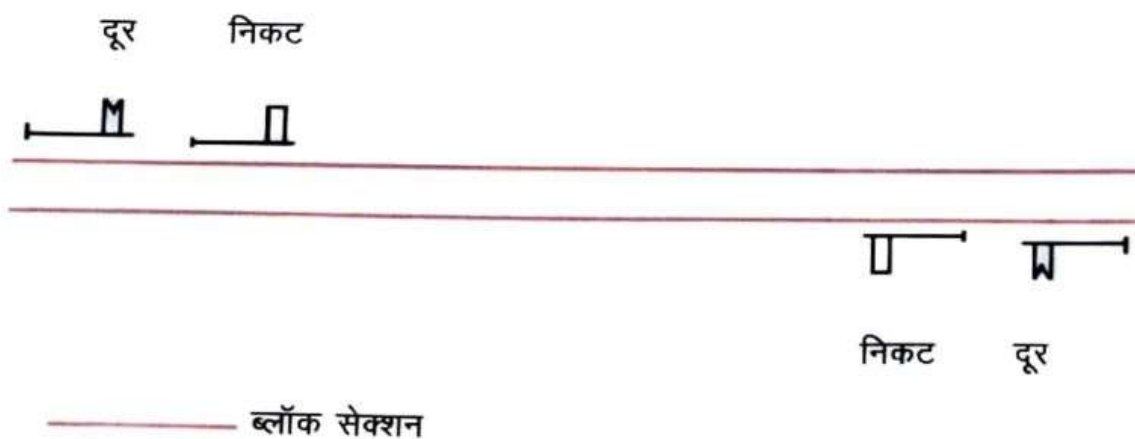
9. संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर दूर, चेतावनी, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल/शंटिंग लिमिट बोर्ड



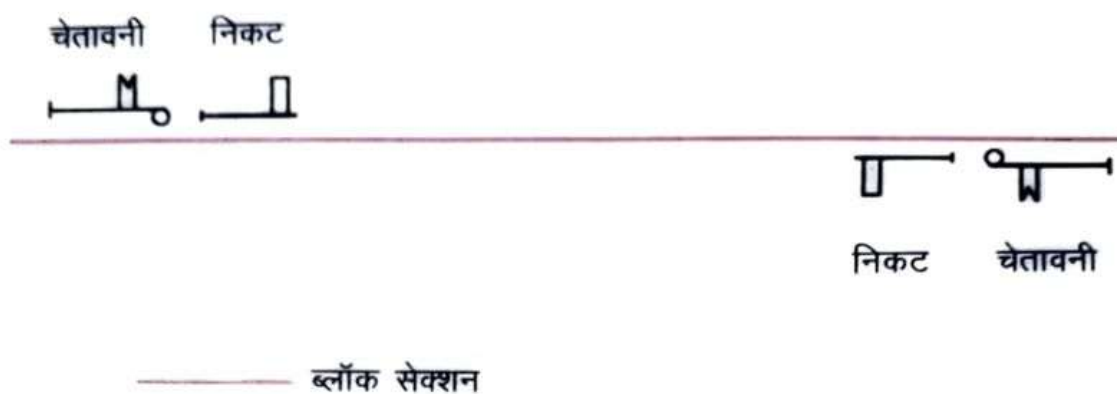
10. द्वि संकेती क्षेत्र में 'सी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी और निकट सिगनल।



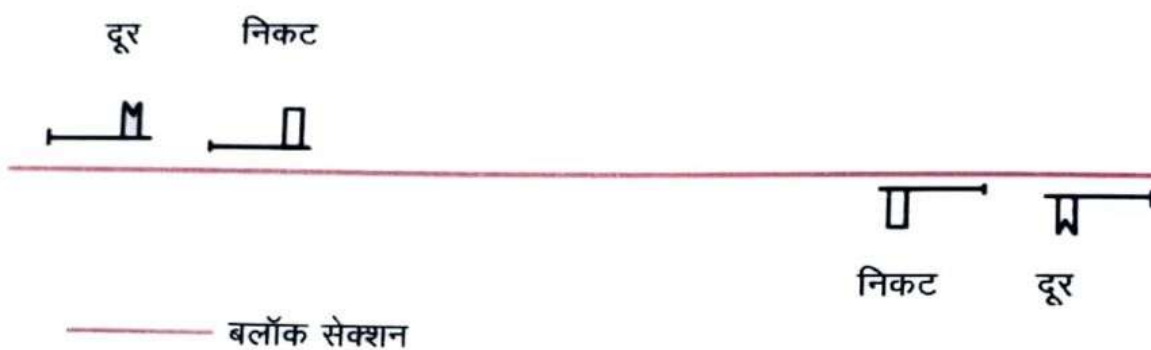
11. बहु संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर दूर , और निकट सिगनल ।



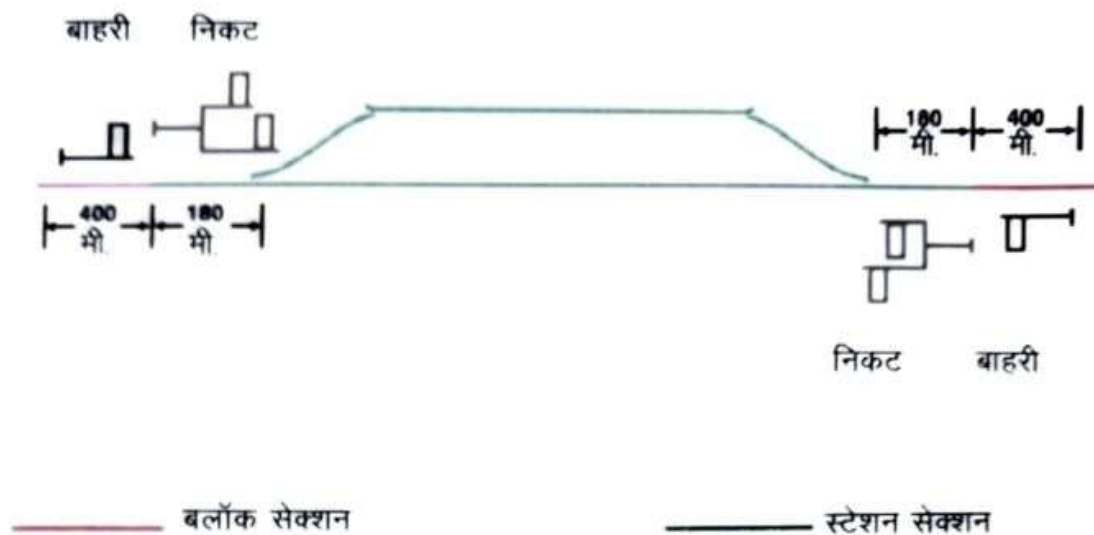
12. द्वि संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी और निकट सिगनल



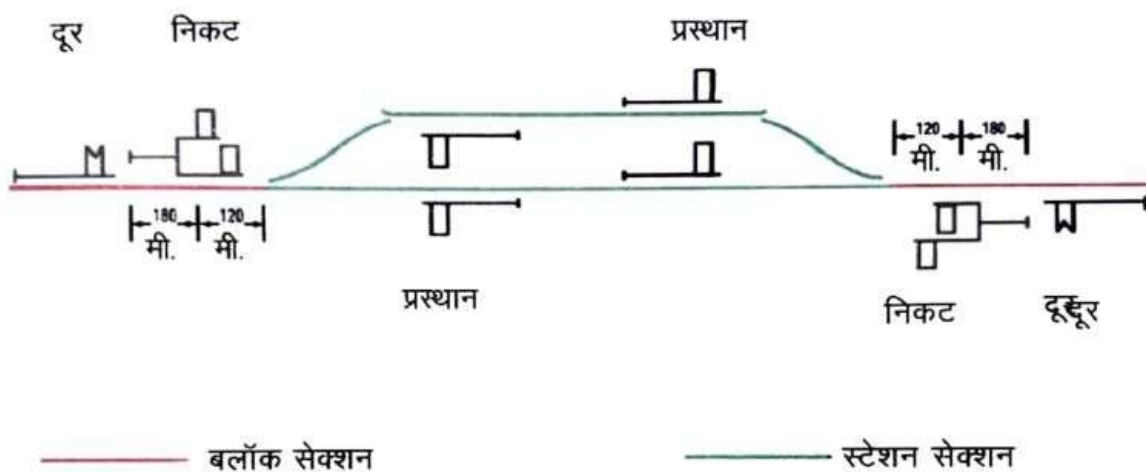
13. बहु संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर दूर और निकट सिगनल



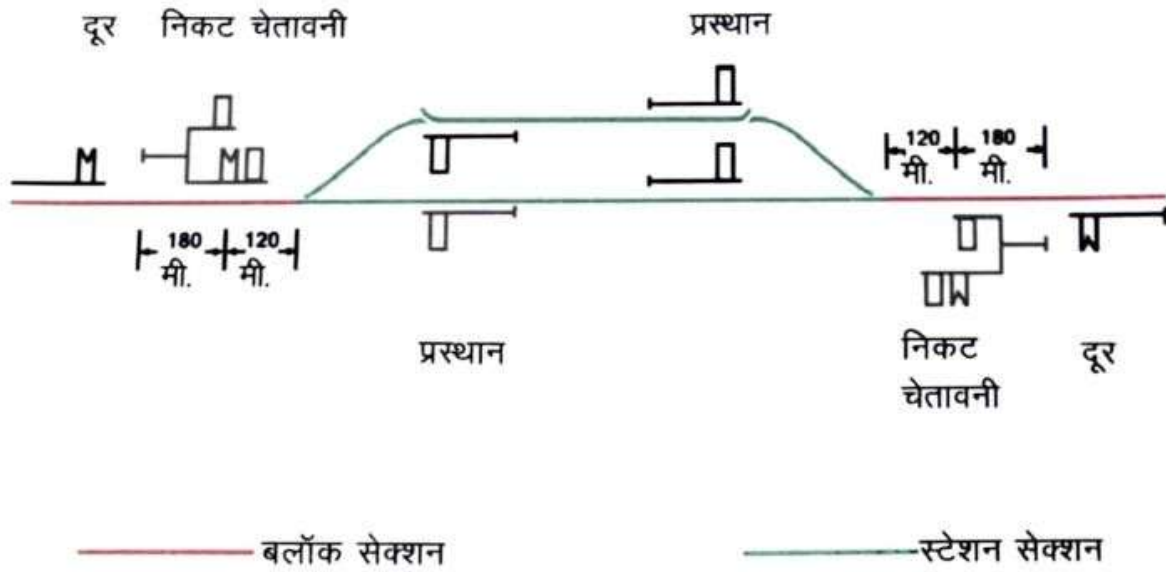
14. द्वि संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर बाहरी और निकट सिगनल।



15. बहु संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर दूर, निकट और प्रस्थान सिगनल।



16. संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिग्नल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर दूर, चेतावनी, निकट और प्रस्थान सिग्नल।



अध्याय-9

स्वचालित (ऑटोमेटिक) ब्लॉक पद्धति

क-दोहरी लाइन पर लागू नियम

9.01. दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें:-

(1) जहाँ गाड़ियों का संचालन, दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति से होता है वहाँ:-

(क) लाइन पर निरन्तर ट्रेक सर्किट या धुरी काउन्टर लगाए जाएंगे,

(ख) आवश्यकता होने पर, दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन, कई स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों में बांटी जा सकती है। प्रत्येक ऐसे सेक्शन दो क्रमिक रोक (स्टॉप) सिगनलों के बीच परिचालित लाइन के भाग होंगे और इनमें प्रवेश रोक (स्टॉप) सिगनल द्वारा शासित होगा, तथा

(ग) ट्रेक सर्किट या धुरी काउन्टर, स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में प्रवेश को शासित करने वाले (स्टॉप) सिगनल को इस प्रकार नियंत्रित करेंगे कि:-

(i) सिगनल तब तक "ऑफ" संकेत पर नहीं जाएगा जब तक लाइन, न केवल अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक, बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है, तथा

(ii) जैसे ही गाड़ी सिगनल पार करे, वैसे ही सिगनल स्वतः 'ऑन' पर आ जाए।

(2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उपनियम (1) के खण्ड (ग) के उपखण्ड (1) में उल्लेखित पर्याप्त दूरी 120 मीटर से कम नहीं होगी।

(3) (क) विशेष अनुदेशों के अधीन प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है;

(ख) इस प्रकार मुहैया कराये गये मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को ट्रेक सर्किट अथवा एक्सल काउन्टरों अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया जायेगा और उसे आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जायेगा, संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हों या आशोधित अर्ध-स्वचल माध्यम में हो,

(ग) पिछले स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जायेगा कि जब 'ए' चिन्ह बुझा हो तो एडवांस्ड स्टार्टर स्वयं 'ऑफ' होगा या 'ऑफ' किया जायेगा जब लाइन मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो; इसी प्रकार, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल स्वतः 'ऑफ' होगा अथवा 'ऑफ' किया जायेगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

(घ) धुंध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई न देता हो, जैसी असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को विशेष अनुदेशों के तहत निर्धारित विधि में 'ए' चिन्ह को बुझाया जा सकता है और इस कार्यवाही से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का 'ए' चिन्ह भी बुझ जायेगा;

(ड.) खंड (ग) के अधीन उल्लिखित पर्याप्त दूरी उप-नियम (2) के अधीन निर्धारित दूरी से कम नहीं होगी।

(च) सामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा।

(4) (क) जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल 'ऑन' अवस्था में है तथा 'ए' चिन्ह बुझा हुआ है तो वह गाड़ी को सिगनल के पहले ही रोक देगा और इसके बारे में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा;

(ख) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर, विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्यपद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात् अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए 'ए' चिन्ह के साथ 'ऑन' अवस्था में मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है;

(ग) यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ है तो वह सिगनल पर पाँच मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल को 'ऑन' में पास करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक दस किलोमीटर प्रति घंटा की गति से ही चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्यवाई करेगा; और

(घ) लोको पायलट, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा।

9.02. यदि दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा ट्रेन मैनेजर के कर्तव्य:-

- (1) यदि लोको पायलट को 'A' चिन्ह (मार्कर) लगा हुआ कोई स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल के पहले ही रोक देगा। गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देने के बाद, लोको पायलट वहाँ, दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट तक रुकेगा। यदि इतने समय तक प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑन' ही रहता है तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और ट्रेन मैनेजर के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। फिर वह अगले रोक (स्टॉप) सिगनल की ओर, जहाँ तक लाइन साफ है, अत्यधिक सतर्कता बरतते हुए इस प्रकार आगे बढ़ेगा कि वह किसी अवरोध को देखते ही रुक सके।
- (2) उपनियम (4) में बताई गई स्थिति को छोड़कर, यदि गाड़ी स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल पर इस प्रकार रुकी है तो ट्रेन मैनेजर पीछे की ओर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।
- (3) यदि लाइन पर गोलाई, धुंध, वर्षा या आंधी, या इंजन द्वारा गाड़ी ढकेली जाने के कारण अथवा अन्य कारणों से, आगे की लाइन स्पष्ट रूप से देखी नहीं जा सकती है तो लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 10 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में, जब लोको पायलट के साथ सहायक लोको पायलट नहीं है, और यदि वह आवश्यक समझता है, तो निर्धारित कोड में सीटी बजाकर ट्रेन मैनेजर से सहायता मांग सकता है।
- (4) इस प्रकार बुलाए जाने पर ट्रेन मैनेजर, लोको पायलट के आगे बढ़ने से पहले, इंजन कैब में आ जाएगा और पूरी निगरानी रखने में लोको पायलट की सहायता के लिए उसके साथ चलेगा।
- (5) स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के बाद लोको पायलट अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तब अति-सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि सिगनल 'ऑफ' भी है तो भी लोको पायलट वहाँ तक किसी सम्भावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कतापूर्वक जाएगा और वहाँ पहुँचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्यवाही करेगा।

स.नि.9.02(1) स्वचल सिगनल सेक्शन में स्वचल सिगनल की "ऑन" स्थिति आगे किसी गाड़ी या किसी पटरी पर किसी अवरोध या टूटे हुए या स्थान से हटी रेल के या अन्य किसी कारण से हो सकती है।

स्वचल/परमीसिव रोक (स्टॉप) सिगनल को पास करने के बाद जब दृश्यता अच्छी हो तब 15 कि.मी.प्र.घं. की अत्यन्त सतर्कतापूर्ण और जब दृश्यता ठीक नहीं हो तब उससे भी कम गति से अगले रोक सिगनल तक लाइन पर किसी संभावित अवरोध को देखते हुए और उससे पहले ही गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहते हुए लोको पायलट अपनी गाड़ी को आगे बढ़ायेगा।

किसी स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल की "ऑन" स्थिति में लोको पायलट अपनी गाड़ी को उस सिगनल के पास रुकते समय अपनी गाड़ी को उस सिगनल के निकटतम दूरी तक खड़ी करेगा ताकि, पिछली (सतर्कतापूर्वक चलायी जाने वाली) गाड़ी को अगली गाड़ी से पर्याप्त दूरी पर खड़ा किया जा सके।

किसी स्वचल सिगनल को "ऑन" स्थिति में पास करने के बाद, पीछे से आने वाली गाड़ी का लोको पायलट, सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी (साफ मौसम में) और आगे वाली गाड़ी, यदि कोई हो, अथवा लाइन पर आगे कोई रुकावट के बीच कम से कम 150 मीटर या सिरोंपरि उपस्करों के दो खम्भों की दूरी रखी गयी है। यद्यपि, ई.एम.यू. गाड़ियों के मामले में, ई.एम.यू. गाड़ी और आगे वाली गाड़ी, यदि कोई हो, अथवा लाइन पर आगे कोई रुकावट के बीच कम से कम 75 मीटर या सिरोंपरि उपस्करों के एक खम्भा की दूरी रखी गयी है। यद्यपि घने कोहरे के दौरान, स्वचल रोक सिगनल को 'ऑन' (लाल) स्थिति में पास करने के पश्चात्, ई.एम.यू. गाड़ी सहित किसी भी इंजन द्वारा चलायी जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन जब 10 कि.मी.प्र.घ. से अधिक नहीं की गति [स.नि.9.02(3) में संशोधन के कारण 8 कि.मी.प्र.घ. गति 10 कि.मी.प्र.घ. हो जायेगी] पर चल रहा हो, तो उसे सुनिश्चित करना चाहिये कि वह यथोचित दूरी बनाये रखता है जिससे वह आगे वाली गाड़ी के फ्लेशिंग टेल लैम्प या रुकावट, यथा प्रकरण, को देख सके। लोको पायलट जो कोहरे द्वारा प्रभावित स्वचल खण्डों में कार्य करते हैं, गाड़ी/ई.एम.यू., मीमू, डीमू, इत्यादि की गति को नियंत्रित कर सकते हैं, ताकि वह रुकावट या गाड़ी के पर्याप्त नजदीक रुक सके।

स.नि.9.02(2) सामान्य नियम 9.02(1) के अन्तर्गत लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के बीच आदान प्रदान करने के लिए आवश्यक संकेत ई.एम.यू. गाड़ियों के अतिरिक्त गाड़ियों के प्रकरण में "आगे बढ़ो" हैंड सिगनल और ई.एम.यू. गाड़ियों के प्रकरण में दो रुककर दो घंटियाँ होगा।

स.नि.9.02(3) लोको पायलट, ट्रेन मैनेजर से सहायता प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित कूट संकेतों का प्रयोग करेगा—

ई.एम.यू.— 3 रिंग/घंटियाँ, ट्रेन मैनेजर द्वारा वही संकेत द्वारा दोहराकर पावती दी जाये।

ई.एम.यू. के अतिरिक्त— दो लम्बी और दो छोटी सीटिया बजाकर जिसको ट्रेन मैनेजर द्वारा लाल हैंड सिगनल ऊपर नीचे दिखाकर पावती दी जाये।(स.नि.4.50)

स.नि.9.02(4) यदि लोको पायलट किसी स्वचालित रोक सिगनल को टिमटिमाता/जलता बुझता या सिगनल को एक साथ एक से अधिक संकेत देता पाता है तो वह यथा स्थिति स.नि.3.74(क) या (ख) का पालन करेगा।

स.नि.9.02(5) स्वचालित सेक्शन में गाड़ी का ट्रेन मैनेजर यह निगरानी रखेगा कि लोको पायलट किसी स्वचालित सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद निर्धारित गति से अधिक गति से गाड़ी नहीं चलाता है। यदि लोको पायलट निर्धारित से अधिक गति से गाड़ी चलाता है तो ट्रेन मैनेजर सा.नि.4.45 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

ई.एम.यू. गाड़ियों के मामले में यदि मोटरमैन निर्धारित गति से अधिक गति से गाड़ी चलाता है तो ट्रेन मैनेजर (जब मोटरमैन के साथ यात्रा न कर रहा हो) मोटरमैन को चेतावनी देने के लिए घंटी कोड पर तीन विराम तीन घंटियाँ भी देगा।

ख— इकहरी (सिंगल) लाइन पर लागू नियम

9.03. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें:—

(1) जहाँ इकहरी (सिंगल) लाइन पर गाड़ियों का संचालन स्वाचालित ब्लॉक पद्धति के अनुसार होता है, वहाँ:—

- (क) लाइन पर निरन्तर ट्रेक सर्किट या धुरी काउन्टर की व्यवस्था की जाएगी,
- (ख) अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर मिलन 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 संभव नहीं हो सकेगा जब तक की लाइन क्लियर देने वाले ब्लॉक स्टेशन पर न केवल स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है,
- (ङ) दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन, यदि आवश्यक है तो, रोक (स्टॉप) सिगनल लगाकर दो या अधिक स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों में विभक्त की जा सकती है,
- (च) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद, प्रत्येक स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन के अन्दर, उसमें से होकर तथा उसके बाहर जाने के लिए गाड़ियों का संचालन सम्बन्धित स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल द्वारा नियंत्रित किया जाएगा और वह स्वचल (स्टॉप) सिगनल तब तक ऑफ स्थिति में नहीं जाएगा जब तक कि लाइन अगले स्वचल (स्टॉप) सिगनल तक साफ नहीं हो जाती।

परन्तु यह और कि यदि अगला रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल है तो लाइन उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ है, तथा

(छ) यातायात की दिशा के विपरीत सभी रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में होंगे।

(2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उप नियम (1) के खंड (घ) और (च) में उल्लेखित पर्याप्त दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी।

(3) (क) विशेष अनुदेशों के अधीन, प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है;

(ख) इस प्रकार मुहैया कराये गये मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को ट्रेक सर्किट अथवा एक्सल काउन्टरों अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया जायेगा और उसे आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जायेगा, संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम या आशोधित अर्ध-स्वचल माध्यम में हो,

(ग) पिछले स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जायेगा कि जब 'ए' चिन्ह बुझा हो तो एडवांस्ड स्टार्टर स्वयं 'ऑफ' होगा या 'ऑफ' किया जायेगा जब लाइन मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो; इसी प्रकार, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल स्वतः 'ऑफ' होगा अथवा 'ऑफ' किया जायेगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

(घ) धुंध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई न देता हो, जैसी असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को विशेष अनुदेशों के तहत निर्धारित विधि में 'ए' चिन्ह को बुझाया जा सकता है और इस कार्यवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का 'ए' चिन्ह भी बुझ जायेगा।

(ड.) खंड (ग) के अधीन उल्लिखित पर्याप्त दूरी उप-नियम (2) के अधीन निर्धारित दूरी से कम नहीं होगी।

(च) सामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा।

(4)(क) जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल 'ऑन' अवस्था में है तथा 'ए' चिन्ह बुझा हुआ है तो वह गाड़ी को सिगनल के पहले ही रोक देगा और इसके बारे में निर्धारित विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(ख) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर, विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्यपद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात् अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए 'ए' चिन्ह के साथ 'ऑन' अवस्था में मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है।

(ग) यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ है तो वह सिगनल पर पॉच मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल को 'ऑन' में पास करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक दस किलोमीटर प्रति घंटा की गति से ही चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्यवाई करेगा; और

(घ) लोको पायलट, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य-खंड आशोधित अर्ध स्वचल रोक सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा।

9.04. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर:- प्रत्येक दिशा के लिए लगाए जाने वाले स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर निम्नलिखित होंगे अर्थात:-

(क) स्टेशन पर हस्तचालित या अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल:-

(i) एक निकट (होम)।

(ii) एक प्रस्थान (स्टार्टर)।

(ख) स्टेशन के निकट (होम) सिगनल के पहले एक स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल।

नोट:- अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को हटाया जा सकता है।

9.05. इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल:-

(1) नियम 9.04 में निर्धारित न्यूनतम उपस्कर के अतिरिक्त ब्लॉक स्टेशनों के बीच, आवश्यकतानुसार, एक या अधिक अतिरिक्त स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल लगाये 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 लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तचालित रोक सिगनल या अर्द्ध-स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्त:-

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

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

(3) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया जाता, उपनियम (1) और (2) में उल्लेखित पर्याप्त दूरी कभी भी क्रमशः 120 मीटर तथा 180 मीटर से कम नहीं होगी। अनुमोदित डिजाइन का सेण्ड हम्प या रेल संरक्षा आयुक्त की मंजूरी से डिरेलिंग स्विच को उपनियम (1) में उल्लेखित दूरी का कारगर एवजी माना जाएगा।

9.07. यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा ट्रेन मैनेजर के कर्तव्यः—

- (1) यदि लोको पायलट 'A' चिन्ह (मार्कर) वाला स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पाता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल से पहले रोककर दिन में 1 मिनट तथा रात्रि में 2 मिनट तक प्रतीक्षा करेगा।
- (2) यदि इतनी प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑन' स्थिति में ही रहता है और यदि सिगनल के पास टेलीफोन संचार व्यवस्था है तो लोको पायलट अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से या जहाँ सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) व्यवस्था है वहाँ केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल ओपरेटर) से संपर्क स्थापित करके उनसे अनुदेश लेगा। यथास्थिति, स्टेशन मास्टर या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल ओपरेटर) यह सुनिश्चित करने के बाद की अगले सिगनल तक कोई गाड़ी नहीं है, और जहाँ तक ज्ञात है, लोको पायलट का आगे जाना अन्यथा सुरक्षित है, जैसा कि विशेष अनुदेश के अधीन उपबन्धित है लोको पायलट को 'ऑन' स्थिति में सिगनल पास करने और अगले सिगनल तक बढ़ने की अनुमति देगा।
- (3) यदि सिगनल के पास कोई टेलीफोन संचार व्यवस्था नहीं है या वह खराब हो गयी है और उसका प्रयोग नहीं किया जा सकता है, तो लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और ट्रेन मैनेजर के साथ संकेतों का आदान-प्रदान करके सिगनल पास करेगा और फिर अत्यन्त सतर्कता के साथ अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक जहाँ तक लाइन साफ है, इस प्रकार आगे बढ़ेगा जिससे कि वह किसी अवरोध से पहले ही रुक सके।
- (4) यदि गाड़ी किसी स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल पर इस प्रकार रुकी है तो ट्रेन मैनेजर, उपनियम (6) में जैसा उपबन्धित है, उसके सिवाय पीछे की ओर स्टॉप हैण्ड सिगनल दिखाएगा।
- (5) यदि लाइन पर गोलाई, धुंध, वर्षा या आँधी या इंजन द्वारा गाड़ी ढकेली जाने के कारण अथवा अन्य कारणों से, आगे की लाइन स्पष्ट देखी नहीं जा सकती है तो लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 10 किलोमीटर प्रति घण्टे से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में, जब लोको पायलट के साथ सहायक लोको पायलट नहीं है और यदि वह आवश्यक समझता है, तो निर्धारित कोड में सीटी बजाकर ट्रेन मैनेजर से सहायता माँग सकता है।
- (6) इस प्रकार बुलाये जाने पर ट्रेन मैनेजर, लोको पायलट के आगे बढ़ने से पहले इंजन कैब में आ जाएगा और पूरी निगरानी रखने में, लोको पायलट की सहायता के लिए उसके साथ चलेगा।
- (7) स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के बाद लोको पायलट अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि वह सिगनल 'ऑफ' भी है तो भी लोको पायलट वहाँ तक किसी संभावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा वह उस सिगनल तक सतर्कतापूर्वक जाएगा और वहाँ पहुँचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्यवाही करेगा।

स.नि.9.07(1) स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद दृश्यता की सामान्य दशाओं में भी लोको पायलट जब तक आगे रोक सिगनल पर नहीं पहुँच जाता, बड़ी सतर्कता की गति जो 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी, आगे बढ़ेगा और यह चौकसी रखेगा कि कोई संभावित अवरोध तो नहीं है और यदि कोई अवरोध हो तो उससे, विद्युतीकृत सेक्शनों में दो ऊपरी उपस्कर खम्भे और गैर-विद्युतीकृत सेक्शनों में दो टेलीग्राफ खम्भे, पहले रुक जायेगा।

स.नि.9.07(2) जब कोई लोको पायलट स्वचल रोक सिगनल को टिमटिमाता/जलता बुझता या एक साथ एक से अधिक संकेत देता पाता है तो वह यथास्थिति स.नि.3.74 (क) या (ख) का पालन करेगा।

स.नि.9.07(3) स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में गाड़ी का ट्रेन मैनेजर यह निगरानी रखेगा कि लोको पायलट स्वचालित सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद निर्धारित गति से अधिक गति से गाड़ी नहीं चलाता है। यदि लोको पायलट निर्धारित गति से अधिक गति से गाड़ी चलाता है तो ट्रेन मैनेजर स.नि. 4.45 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

ई.एम.यू. गाड़ियों के मामले में यदि मोटरमैन निर्धारित गति से अधिक गति से गाड़ी चलाता है तो ट्रेन मैनेजर (जब मोटरमैन के साथ यात्रा न कर रहा हो) मोटरमैन को चेतावनी देने के लिए घंटी कोड पर दो विराम तीन घंटियाँ भी देगा।

9.08. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्तिः—

- (1) जहाँ केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) प्रचलित है उन स्थानों को छोड़कर, स्टेशनों पर और उनके बीच गाड़ियों के संचालन की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर पर होगी।
- (2) जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) प्रचलित है, वहाँ उप नियम (3) में जैसा उपबन्धित है उसके सिवाय केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल ओपरेटर) पूरे सेक्शन में गाड़ियों के संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

(3) जिस सेक्शन में केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) प्रचलित है वहाँ, आपात स्थिति में या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में स्टेशन या उसके किसी भाग पर गाड़ियों का संचालन स्टेशन मास्टर अपने हाथ में ले सकता है या उसे सौंपा जा सकता है। जब इस प्रकार आपात नियंत्रण हस्तान्तरित किया जाता है तो स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) होगा और स्टेशन का कार्यचालन उपनियम (1) के अनुसार किया जाएगा।

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

9.09. केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन:- जिस सेक्शन पर केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) प्रचलित है, उसमें गाड़ियों का संचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

9.10. स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रुकी गाडी की रक्षा:-

(1) यदि कोई गाडी स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रुक जाती है तो ट्रेन मैनेजर तुरन्त पीछे की ओर रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल दिखाएगा और यह जाँच करेगा की पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लाइट) ठीक से प्रदर्शित है।

(2) यदि गाडी किसी दुर्घटना, खराबी या अवरोध के कारण रुकी है और वह आगे नहीं बढ़ सकती है तो लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा। नियम 6.03 के अनुसार गाडी के तुरन्त रक्षा की जाएगी, सिवाय इसके की रुकी हुई गाडी के लाइन की रक्षा के लिए जाते समय गाडी से 90 मीटर की दूरी पर एक पटाखा और इसी प्रकार गाडी से कम से कम 180 मीटर की दूरी पर या ऐसी दूरी पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गई है, दो पटाखे जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे, रखे जाएंगे।

9.11. लोको पायलट द्वारा खराबियों की रिपोर्ट:-

(1) जब किसी लोको पायलट को स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करना पड़े तो वह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में अगले रिपोर्टिंग स्टेशन या केबिन पर ही अपनी गाडी रोक देगा और उसने जो स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पास किये हैं उनकी विस्तृत रिपोर्ट देगा।

(2) रिपोर्टिंग स्टेशन या केबिन का स्टेशन मास्टर या प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति इस बात की रिपोर्ट तुरन्त सम्बन्धित सिगनल और परिचालन अधिकारियों को करेगा।

स.नि. 9.11(1) लोको पायलट/मोटरमैन उपलब्ध संचार के साधनों का उपयोग करके अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को 'ऑन' स्थिति में पार किये गये स्वचालित रोक सिगनल के सिगनल नंबर और विवरण के बारे में सूचित करेगा और अगले रुकने के स्टेशन पर लिखित रूप से रिपोर्ट करेगा। इस रिपोर्ट में 'ऑन' स्थिति में पार किये गये सिगनलों का सिगनल नंबर(रों) के साथ-साथ उनको पार किये जाने का समय भी शामिल होगा।

स.नि. 9.11(2) यदि सिगनल खराब हो गया है, तो स्टेशन मास्टर उनका शीघ्र सुधार सुनिश्चित करने के लिये तुरन्त एसएंडटी स्टाफ को सूचित करेगा। दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर और खण्ड नियंत्रक को भी सूचित किया जाएगा। सिगनल विफलताओं का विवरण स्टेशन के सिगनल विफलता रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा।

जब भी किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार किया जाता है, तो ट्रेन मैनेजर अपने रफ जरनल में सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के समय के साथ-साथ अगले रोक सिगनल को पार करने के समय को भी दर्ज करेगा। जब एक स्वचालित रोक सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार किया जाता है, तो मोटरमैन/लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर यह सुनिश्चित करेंगे कि गाडी की गति निर्धारित सीमा से अधिक न हो।

9.12. स्वचालित सिगनल व्यवस्था बिगड़ जाने पर कार्यविधि:— यदि स्वचालित सिगनल व्यवस्था की खराबी कुछ समय तक रहने की या इसके कारण गाड़ियों में काफी विलम्ब होने की संभावना है तो गाड़ियों का संचालन सम्बन्धित सेक्शन या सेक्शनों पर एक स्टेशन से दूसरे तक, विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा।

स.नि. 9.12(1) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में दो या अधिक ब्लॉक स्टेशनों के मध्य सिगनल या सिगनलों की खराबी के मामले में—

गाड़ी संचालन सामान्यतः नियम 9.02 या 9.07, जैसा भी मामला हो, के प्रावधानों के अनुसार किया जायेगा।

स.नि. 9.12(2)—

(क) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में, जबकि संचार के साधन उपलब्ध हों, दो या अधिक ब्लॉक स्टेशनों के मध्य सिगनल/सिगनलों की खराबी कुछ समय तक रहने अथवा इसके कारण अत्यधिक विलम्ब होने की संभावना हो:—

निम्नलिखित उप-पैरा (i) या (ii) में उल्लेखित परिस्थितियों में, सिगनल/सिगनलों की खराबी को दीर्घकालिक खराबी माना जाए या नहीं, इसका निर्णय वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) द्वारा लिया जायेगा।

- i. स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत संचालित दो या अधिक ब्लॉक स्टेशनों वाले क्षेत्र में होने वाले सिगनल/सिगनलों की खराबी, जो कुछ समय तक जारी रहने की संभावना है, जिसके बारे में एस एंड टी विभाग के पदाधिकारी द्वारा संबंधित वरिष्ठ मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता/मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता के अनुमोदन से, मंडल के खण्ड नियंत्रक को लिखित रूप में सूचित किया गया है, या
- ii. नियम 9.12(1) के अनुसार कार्य करने के दौरान, सिगनल/सिगनलों की खराबी के कारण गाड़ी परिचालन में अत्यधिक विलम्ब होने या होने की आशंका होने की स्थिति में।

सिगनल/सिगनलों के दीर्घकालिक खराबी के मामले में गाड़ी संचालन के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी:—

1. (क) दीर्घकालिक खराबी की सूचना खण्ड नियंत्रक द्वारा निजी अंक के आदान-प्रदान के तहत संबंधित कार्यरत स्टेशन मास्टर को दी जाएगी।
(ख) किसी भी गाड़ी को प्रभावित खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले उसे रोका जाएगा और स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को परिस्थितियों की सूचना दी जाएगी। खण्ड नियंत्रक और प्रभावित खंड के आगे के संबंधित स्टेशन मास्टर को भी सूचित किया जायेगा।
(ग) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच के खण्ड को एक ब्लॉक खण्ड माना जाएगा और ब्लॉक खण्ड में गाड़ी की आवाजाही को दोनों छोर के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा।
(घ) इस कार्यप्रणाली को शुरू करने से पहले, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि प्रभावित खण्ड में भेजी गई सभी गाड़ियाँ अगले स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुंच चुकी हैं। इसके अतिरिक्त, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि प्रभावित खण्ड में गाड़ियों को भेजने वाले सभी स्टेशनों के अर्ध-स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल और प्रभावित खण्ड में गाड़ियों को रिसीव करने वाले सभी स्टेशनों के अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल को प्रारम्भ में हस्तचालित मोड में और 'ऑन' स्थिति में रखा गया है।
(ङ) स्टेशन मास्टर दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को स्वचालित कार्यप्रणाली के निलम्बन के संबंध में निम्नलिखित प्रारूप में सूचना देगा।

द्वारा स्टेशन मास्टर/X नं. _____	सेवा में स्टेशन मास्टर/Y
..... और स्टेशनों के बीच स्वचालित ब्लॉक कार्य प्रणाली को बजकर मिनट पर (वजह) के कारण निलंबित कर दिया गया है। ट्रेन सिग्नलिंग, स्टेशन-से-स्टेशन फिक्सड टेलीफोन/रेलवे ऑटो फोन/बीएसएनएल फोन/फिक्सड टेलीफोन मय सीयूजी सिम अथवा कंट्रोल टेलीफोन/अति उच्च आवृत्ति (वीएचएफ) सेट के माध्यम से किया जाएगा। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....	
द्वारा स्टेशन मास्टर/Y नं. _____	सेवा में स्टेशन मास्टर/X
आपका नंबर..... समझ गया कि और स्टेशनों के बीच स्वचालित ब्लॉक कार्य प्रणाली को बजकर मिनट पर (वजह) के कारण निलंबित कर दिया गया है। ट्रेन सिग्नलिंग, स्टेशन-से-स्टेशन फिक्सड टेलीफोन/रेलवे ऑटो फोन/बीएसएनएल फोन/फिक्सड टेलीफोन मय सीयूजी सिम अथवा कंट्रोल टेलीफोन/अति उच्च आवृत्ति (वीएचएफ) सेट के माध्यम से किया जाएगा। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....	

2. प्रभावित खंड के पिछले वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर निम्नलिखित संचार के साधनों में से किसी एक के द्वारा गाड़ी के लिए 'लाइन क्लियर प्राप्त करेगा, यथा—

(क) स्टेशन से स्टेशन फिक्सड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो।

(ख) फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल/एमटीएनएल फोन मय कॉलर आईडी।

(ग) कंट्रोल टेलीफोन।

(घ) विशेष अनुदेशों के अधीन वी.एच.एफ. सेट, लेकिन उन खंडों पर जहां सवारी गाड़ियां चलती हैं, वहां यह संचार के एकमात्र साधन के रूप में नहीं।

(ड.) फिक्सड टेलीफोन मय सीयूजी सिम, जो स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा केवल आधिकारिक उपयोग के लिए उपलब्ध कराया गया है।

नोट:— ऐसे सभी मामलों में जहां लाइन क्लियर ट्रेक सर्किट/एक्सल काउंटर के अलावा किसी अन्य संचार के साधन से प्राप्त/प्रदान किया जाता है, स्टेशन का नाम बोलने, तत्पश्चात अंतिम पूर्ववर्ती गाड़ी के लिए दिए गए निजी अंकों की परस्पर जांच करके ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर की पहचान स्थापित करने की प्रणाली अपनाई जाएगी।

3. अगले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर ऐसा "लाइन क्लियर" तब तक नहीं देगा जब तक—

(i) अंतिम पहले जाने वाली (पूर्वगामी) गाड़ी पूरी आ पहुँची है।

(ii) अंतिम पहले जाने वाली (पूर्वगामी) गाड़ी के पीछे के अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिग्नल को फिर से 'ऑन' कर दिया गया हो।

- (iii) लाइन, केवल अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल तक ही नहीं बल्कि अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक भी साफ हो।
- (iv) उसके नियंत्रण में आने वाले समपार फाटक/फाटकों को बंद करने के लिए कार्यरत गेटमैन के साथ निजी अंकों का आदान-प्रदान किया जाएगा।
- (v) उसके नियंत्रण में आने वाले बाहरी साइडिंग/टर्नआउट के कांटे सही ढंग से सैट और तालित कर दिए गए हैं।
4. (क) निम्नलिखित स.नि. 9.12(2) (क) (5) में निर्धारित 'प्रस्थान प्राधिकार' टी/डी-912 पर प्रभावित खंड में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट/मोटरमैन अत्यधिक सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा और लागू अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए किसी भी परिस्थिति में 25 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक गति से नहीं चलेगा। यदि कोहरे, धुमाव या किसी अन्य कारण से दृश्यता साफ नहीं है, तो गति 10 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। सम्मुख कांटो, यदि कोई हो, पर गति, 15 किलोमीटर प्रति घंटा तक प्रतिबंधित होगी। लोको पायलट/मोटरमैन जब तक अगले स्टेशन पर नहीं पहुँच जाता है, किसी अवरोध के लिए लगातार बाहर देखता रहेगा।
- (ख) किसी भी गाड़ी को प्राधिकार टी/डी 912 सौंपकर ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति देने से पूर्व, स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि उसके नियंत्रण में आने वाले गेट/गेटों को बंद करने के लिए गेटमैन से निजी अंक प्राप्त हो गए हैं। यह भी सुनिश्चित किया जाएगा कि गाड़ी भेजने वाले स्टेशन के नियंत्रण में आने वाले सभी पॉइंट्स, जिन पर से गाड़ी गुजरेगी, सही प्रकार से सैट, क्लैम्प और तालित कर दिए गए हैं।
5. स्टेशन मास्टर, स्वचालित ब्लॉक पद्धति में सिगनलों के दीर्घकालिक खराबी के दौरान, प्रभावित खण्ड में प्रवेश करने वाली प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को फॉर्म टी/डी 912 प्राधिकार देगा। लोको पायलट/मोटरमैन को प्रस्थान, स्वचालित, अर्ध-स्वचल/हस्तचालित और गेट सिगनल/सिगनलों, जिन्हें पार किया जाना है, को 'ऑन' अवस्था में पार करने के लिए अधिकृत करने वाले प्राधिकार पर इस/इन सिगनल/सिगनलों की पहचान संख्या/संख्याएँ भी अंकित की जायेगी। लोको पायलट/मोटरमैन, स्टार्टर/हस्तचालित/मिडसेक्शन गेट सिगनल को तभी पार करेगा, जब उसे वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा आगे बढ़ो हाथ सिगनल दिखाया जा रहा हो। मिडसेक्शन गेट सिगनल के मामले में लोको पायलट/मोटरमैन समपार फाटक के सड़क यातायात के लिए बंद और तालित होना सुनिश्चित करने के पश्चात ही सतर्कता से समपार फाटक को पार करेगा।
6. आगमन स्टेशन पर पहुँचते समय गाड़ी का लोको पायलट/मोटरमैन आगमन स्टेशन के अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल/कॉलिंग-ऑन सिगनल के संकेत का पालन करेगा। यदि अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल/कॉलिंग-ऑन सिगनल कार्यरत स्थिति में नहीं है, तो अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तों को पूरा करने के बाद स्टेशन मास्टर फॉर्म टी/369(3बी) प्राधिकार जारी कर गाड़ी को आगमन के लिए एक वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी को तैनात करेगा।
7. यह सुनिश्चित करने के बाद कि प्रभावित खंड के आगे वाले स्टेशन पर पहली ट्रेन सुरक्षित रूप से पहुँच गई है, सभी बाद की ट्रेनों के लोको पायलट/मोटरमैन को यह अनुमति दी जायेगी कि वे अपने सेक्शनल स्पीड पर चलें, बशर्ते कि वे अर्ध-स्वचालित/हस्तचालित प्रथम आगमन रोक सिगनल से एक किलोमीटर पहले से अत्यंत सावधानी बरतते हुए आगे बढ़ें, और उस समय लागू अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करें। सम्मुख कांटो, यदि कोई हो, पर गति 15 किमी प्रति घंटा प्रतिबंधित रहेगी।
8. प्रत्येक गाड़ी द्वारा खंड साफ होने की सूचना पिछले स्टेशन को निजी अंक के आदान-प्रदान के साथ दी जायेगी। 'गाड़ी सिगनल रजिस्टर' को उपयोग में लाया जायेगा और इसमें गाड़ी संचालन से संबंधित सभी प्रविष्टियों को दर्ज किया जाएगा। प्रभावित खंड में होने वाले सभी गाड़ी संचालनों की सूचना खण्ड नियंत्रक को दी जायेगी।

9. जैसे ही एस.एंड.टी. पदाधिकारियों द्वारा सिगनल ठीक होने की सूचना लिखित रूप में प्राप्त हो वैसे ही स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के सामान्य संचालन को पुनः प्रारंभ करने के लिए खण्ड नियंत्रक की अनुमति प्राप्त की जाएगी। गाड़ी सिगनल रजिस्टर में संबंधित कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा निजी अंकों के साथ एक संदेश का आदान-प्रदान किया जाएगा, जिसमें यह आश्वासन दिया जाएगा कि खराबी के दौरान भेजी गई अंतिम गाड़ी अगले स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुंच गई है और खंड साफ है। सामान्य संचालन पुनः प्रारंभ होने की सूचना खण्ड नियंत्रक को निजी अंकों के आदान-प्रदान के साथ दी जाएगी।

द्वारा स्टेशन मास्टर/X	सेवा में स्टेशन मास्टर/Y
नं..... खराबी के दौरान आपके स्टेशन से बजकर मिनट पर भेजी गई अंतिम गाड़ी (संख्या और विवरण) मेरे स्टेशन पर पूर्ण रूप से बजकर मिनट पर पहुंच गई है। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द करें। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....	
द्वारा स्टेशन मास्टर/Y	सेवा में स्टेशन मास्टर/X
नं.....आपका नं..... समझ गया कि खराबी के दौरान मेरे स्टेशन से बजकर मिनट पर भेजी गई अंतिम गाड़ी (संख्या और विवरण) आपके स्टेशन पर पूर्ण रूप से बजकर मिनट पर पहुंच गई है। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द करें। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....	

10. इस पद्धति के अनुसार गाड़ी संचालन संबंधित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और सेक्शन के परिवहन निरीक्षक इसकी जांच करेंगे और सामान्य संचालन पुनः आरंभ होने के सात दिन के अंदर वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/ मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) को रिपोर्ट भेजेंगे।

स.नि. 9.12(2)(ख): दोहरी लाइन पर, जबकि कोई भी संचार का साधन उपलब्ध नहीं हो, सभी सिगनलों की खराबी कुछ समय तक रहने एवं इसके कारण अत्यधिक विलम्ब होने की संभावना हो:-

स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत संचालित दो या अधिक स्टेशनों के मध्य स्वचालित सिगनलिंग के खराब होने की स्थिति में और जब निम्नलिखित साधनों में से किसी के द्वारा भी लाइन क्लियर प्राप्त नहीं किया जा सकता हो यथा:-

- ट्रैक सर्किट और एक्सल काउंटर जहां दो स्टेशनों के मध्य खण्ड का इंडिकेशन वी.डी.यू. पैनल पर उपलब्ध है।
- स्टेशन से स्टेशन फिक्सड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो।
- फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल/एमटीएनएल फोन।
- कंट्रोल टेलीफोन।

(v) विशेष अनुदेशों के अधीन वी.एच.एफ. सेट, लेकिन उन खंडों पर जहां सवारी गाड़ियाँ चलती हैं, वहां यह संचार के एकमात्र साधन के रूप में नहीं।

(vi) फिक्स्ड टेलीफोन मय सीयूजी सिम, जो स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा केवल आधिकारिक उपयोग के लिए उपलब्ध कराया गया है।

गाड़ी संचालन के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी:-

(i) दो ब्लॉक स्टेशनों के मध्य संचालन को दोनों छोर के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।

(ii) कांटो पर किसी गाड़ी के संचालन को प्राधिकृत करने से पहले, उन सभी कांटो, जिन पर प्रभावित क्षेत्र के अन्दर गाड़ियाँ चलेंगी, सही प्रकार से सैट और तालित किये जायेंगे।

(iii) स.नि. 9.12(2)(ख) में जैसा निर्धारित किया गया है, के अनुसार किसी गाड़ी को स्टेशन से चलने की अनुमति देने से पहले इसे रोका जायेगा और स्टेशन मास्टर के द्वारा गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा।

(iv) स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को दिया जाने वाला प्राधिकार:- फॉर्म टी/बी 912 पर प्राधिकार लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को सौंपा जाएगा तथा रिकॉर्ड की प्रति स्टेशन मास्टर द्वारा रिकॉर्ड के रूप में रखी जाएगी, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे-

(क) बिना लाइन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार।

(ख) लोको पायलट/मोटरमैन को एक प्राधिकार जिस पर प्रस्थान, स्वचालित, अर्ध-स्वचल, हस्तचालित और गेट सिगनल/सिगनलों, जिन्हें पार किया जाना है, को 'ऑन' अवस्था में पार करने के लिए अधिकृत करने वाले प्राधिकार पर इस/इन सिगनल/सिगनलों की पहचान संख्या/संख्याएँ भी अंकित की जायेगी। लोको पायलट/मोटरमैन, स्टार्टर सिगनल/हस्तचालित/मिडसेक्शन गेट सिगनल को तभी पार करेगा, जब उसे वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा आगे बढे हाथ सिगनल दिखाया जा रहा हो। मिडसेक्शन गेट सिगनल के मामले में लोको पायलट/मोटरमैन समपार फाटक के सड़क यातायात के लिए बंद और तालित होना सुनिश्चित करने के पश्चात ही सर्तकता से समपार फाटक को पार करेगा।

(ग) एक सर्तकता आदेश जिसमें, गति, सीधी लाइन पर दृश्यता साफ होने पर 15 किलोमीटर प्रतिघंटा और जब लाइन के ऐसे भाग के पास पहुँच रहा हो अथवा उससे गुजर रहा हो, जहाँ पर दृश्यता घुमाव, अवरोध, वर्षा, कोहरा या किसी अन्य कारण से साफ नहीं हो तो 10 किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित होगी। लोको पायलट/मोटरमैन को बाहरी साइडिंग/टर्नआउट के कांटों, यदि कोई हो, पर से गुजरने से पहले यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि वे सही प्रकार से सेट और तालित किए गए हैं। सम्मुख कांटो पर गति 15 किमी प्रति घंटा प्रतिबंधित रहेगी।

(iv) किसी भी गाड़ी को प्रभावित खंड में तब तक प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी, जब तक छूटने वाली गाड़ी और इससे पहले गयी गाड़ी के बीच 25 मिनट का स्पष्ट अन्तराल नहीं हो।

(vi) (क) जब लोको पायलट/मोटरमैन लाइन के ऐसे भाग पर पहुँच रहा हो या वहाँ से गुजर रहा हो जहाँ सामने दृश्यता साफ न हो तो गाड़ी के आगे के संचालन का मार्गदर्शन करने के लिए हैंड सिगनलों के साथ सहायक लोको पायलट या ट्रेन मैनेजर को पहले ही अवश्य भेज दिया जाये। आगे कड़ी निगरानी रखी जाये और इंजन की सीटी का बार-बार प्रयोग किया जाये।

(ख) किसी सुरंग में तभी प्रवेश किया जाये जब यह निश्चित हो जाये कि सुरंग साफ है। यदि इस विषय में कोई संदेह हो तो हैंड सिगनलों और पटाखों के साथ रेल कर्मचारी गाड़ी का मार्गदर्शन (पायलट) करेगा।

- (vii) ट्रेन मैनेजर पीछे की ओर कड़ी निगरानी रखेगा और पीछे की तरफ से गाड़ी के आने को रोकने के लिए खतरा सिगनल दिखाने और यदि आवश्यक हो तो मौजूदा नियमों के अनुसार उसका बचाव करने के लिए तैयार रहेगा। सुरंगों वाले खंड में प्रवेश करने के पहले वह ई.एम.यू. इत्यादि पर साइड और टेल लाईट/लैम्प भी जला देगा।
- (viii) यदि किसी कारणवश गाड़ी आगे नहीं जा सकती है, तो ट्रेन मैनेजर पीछे की ओर गाड़ी से 250 मीटर के फासले पर एक पटाखा रखेगा और गाड़ी से 500 मीटर के फासले पर 10 मीटर के अन्तर से दो पटाखे रखकर गाड़ी का बचाव करेगा।
- (ix) अगले स्टेशन पर पहुंचते समय लोको पायलट/मोटरमैन अपनी गाड़ी को अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल के बाहर खड़ी कर देगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर एक वर्दीधारी रेल सेवक को तैनात करेगा तथा यह सुनिश्चित करने के बाद कि अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें पूरी कर ली गई हैं, गाड़ी को रिसीव करने के लिए फार्म संख्या टी/369 (3बी) प्राधिकार जारी करेगा। आगमन पर, सभी गाड़ियों के लोको पायलट/मोटरमैन फॉर्म टी/बी 912 को आगमन स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।
- (x) गाड़ियों का संचालन तब तक इस पद्धति से किया जायेगा जब तक या तो सिगनल ठीक नहीं कर दिये जाते या एस.एंड.टी. पदाधिकारी द्वारा लिखित में संचार का कोई एक साधन फिर से चालू न कर दिया जाये।
- (xi) जैसे ही सिगनल और संचार ठीक कर दिये जाये, गाड़ियों का सामान्य संचालन पुनः प्रारम्भ कर दिया जायेगा।
- (xii) तथापि, जहाँ सिगनल चालू हालत में न रहें और संचार का कोई साधन पुनः चालू कर दिया जाये, वहाँ दोनों छोर पर स्थित स्टेशन मास्टर तुरंत निम्नलिखित प्रारूप में संदेश का आदान-प्रदान करेंगे—

द्वारा स्टेशन मास्टर/X	सेवा में स्टेशन मास्टर/Y
नं.....गाड़ी (संख्या और विवरण)..... पूर्ण रूप से बजे पहुँच गई है। अंतिम गाड़ी (संख्या और विवरण) आपके स्टेशन को बजे भेजी गई। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द करें। लाइन क्लियर के माध्यम से प्राप्त किया जाएगा। पावती दें। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....	
द्वारा स्टेशन मास्टर/Y	सेवा में स्टेशन मास्टर/X
नं.....आपका नं..... समझ गया कि गाड़ी (संख्या और विवरण) जो मेरे स्टेशन से जाने वाली अंतिम गाड़ी थी, आपके स्टेशन पर पूरी पहुँच गयी है। गाड़ी संख्या जो आपके स्टेशन से चली थी बजे मेरे स्टेशन पर पूरी पहुँच गयी है/नहीं पहुँची है। गाड़ी संख्या पूरी पहुँच जाने के बाद तत्काल गाड़ी संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द की जा रही है/कर दी जायेगी। अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर माध्यम से प्राप्त किया जाएगा। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....	

(xiii) यदि उपरोक्त पैरा (xii) में वर्णित स्थिति के अनुसार संचार के किसी साधन को बहाल किया जाता है तो स.नि. 9.12(2)(क) के अनुसार कार्य किया जायेगा। लाइन क्लियर, चालू किये गये किसी भी संचार साधन द्वारा न तो ली जायेगी और न ही दी जायेगी जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टरों को यह तसल्ली न हो जाये कि उनके स्टेशनों से भेजी गई गाड़ियों दूसरे स्टेशन पर पूरी पहुँच गयी हैं। जब उपरोक्त बताई गई गाड़ियों स्टेशनों पर पूरी पहुँच जाये तो उनके नम्बर और उनके पहुँचने का समय दूसरे सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को निजी अंको के आदान प्रदान करके बताया जायेगा। उसके बाद इसकी सूचना खंड नियंत्रक को दी जायेगी।

(xiv) इस पद्धति के अनुसार गाड़ी संचालन संबंधित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और सेक्शन के परिवहन निरीक्षक इसकी जांच करेंगे और सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होने के सात दिन के अंदर वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) को रिपोर्ट भेजेंगे।

स.नि. 9.12(3) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में दोहरी लाईन पर, जबकि सिगनल परिचालित हों और संचार साधन उपलब्ध हो, एक लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में गाड़ियों के संचालन के लिए नियम एवं विनियम :-

1. जब दोहरी लाइन पर विधुत संचार यंत्रों के माध्यम से अस्थायी रूप से इकहरी लाइन संचालन चालू करना हो, तो प्रभावित सेक्शन के एक सिरे का स्टेशन मास्टर लिखित रूप में विश्वसनीय सूचना प्राप्त होने पर कि एक लाइन साफ है, खंड नियंत्रक और सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर के साथ परामर्श करके लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन चालू करने की कार्यवाही करेगा। अस्थायी इकहरी लाइन संचालन शुरू करने का निर्णय वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) द्वारा लिया जाएगा। अस्थायी इकहरी लाइन संचालन अवरोध के दोनों ओर के उन निकटतम स्टेशनों के बीच शुरू किया जायेगा, जहाँ अप और डाउन लाइनों के बीच क्रॉस-ओवर उपलब्ध हो। दोनों छोर के ऐसे स्टेशनों का नामांकन ऊपर बताए अनुसार मंडल के वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) द्वारा किया जाएगा।

2. यदि ऐसी आशंका हो कि जिस लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ किया जाना है वह भी अवरुद्ध या क्षतिग्रस्त है तो अस्थायी इकहरी लाइन संचालन तब तक चालू नहीं किया जायेगा जब तक कि इंजीनियरिंग विभाग के एक जिम्मेदार पदाधिकारी, जो एस.एस.ई./जे.ई. (रेल पथ) के पद से निचले पद का न हो, उस सेक्शन का निरीक्षण करके यह प्रमाणित न कर दे कि रेलपथ गाड़ियों के आवागमन के लिए सुरक्षित है।

3. प्रभावित खंड पर गाड़ियों का संचालन ऐसे स्टेशनों द्वारा और ऐसे लाइनों पर, जिन्हें नामित किया गया है, नियंत्रित किया जायेगा।

4. जिस खंड पर अस्थायी इकहरी लाइन शुरू की जा रही है, उसके दोनों छोर पर स्थित स्टेशनों के अर्ध-स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल को अस्थायी इकहरी लाइन संचालन की पूरी अवधि के दौरान हस्तचालित मोड में 'ऑन' स्थिति में रखा जाएगा। अस्थायी इकहरी लाइन संचालन शुरू करने से पहले दोनों छोर पर स्थित स्टेशनों के संबंधित अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल को भी प्रारम्भ में हस्तचालित मोड में और 'ऑन' स्थिति में रखा जाएगा।

5. गलत लाइन पर चल रही सभी गाड़ियों का संचालन इकहरी लाइन पर विद्युत संचार यंत्रों के उपयोग के नियमों के अनुसार किया जायेगा। लाइन क्लियर निम्न के माध्यम से लिया जायेगा:

(क) स्टेशन से स्टेशन फिक्सड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो।

(ख) फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल/एमटीएनएल फोन मय कॉलर आईडी।

(ग) कंट्रोल टेलीफोन।

(घ) विशेष अनुदेशों के अधीन वी.एच.एफ. सेट, लेकिन उन खंडों पर जहाँ सवारी गाड़ियां चलती हैं, वहाँ यह संचार के एकमात्र साधन के रूप में नहीं।

(ङ) फिक्सड टेलीफोन मय सीयूजी सिम, जो स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा केवल आधिकारिक उपयोग के लिए उपलब्ध कराया गया है।

नोट:— ऐसे सभी मामलों में जहाँ लाइन क्लियर ट्रेक सर्किट/एक्सल काउंटर के अलावा किसी अन्य संचार के साधन से प्राप्त/प्रदान किया जाता है, स्टेशन का नाम बोलने, तत्पश्चात अंतिम पूर्ववर्ती गाड़ी के लिए दिए गए निजी अंकों की परस्पर जांच करके ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर की पहचान स्थापित करने की प्रणाली अपनाई जाएगी।

6. प्रभावित खंड के स्टेशनों पर गाड़ी सिगनल रजिस्टर का उपयोग प्रारंभ किया जायेगा।

7. यह सुनिश्चित करने के बाद कि यातायात के गुजरने के लिए एक लाइन साफ है, इकहरी लाइन संचालन का प्रस्ताव करने वाला स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को निजी अंको के आदान-प्रदान के अन्तर्गत निम्नलिखित सूचना देते हुए संदेश जारी करेगा—

(क) इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने का कारण;

(ख) अवरोध का स्थान;

(ग) वह लाइन जिस पर इकहरी लाइन संचालन चालू करने का प्रस्ताव है;

(घ) इस सूचना का स्रोत कि कथित लाइन साफ है;

(ङ) लाइन पर गति प्रतिबंध, यदि कोई हो;

(च) नामित स्टेशन पर पहुँचने/से छूटने वाली अंतिम गाड़ी की संख्या और समय

8. स्टेशन मास्टर से पावती प्राप्त होने पर और प्राइवेट नम्बर द्वारा उसकी पुष्टि होने पर इकहरी लाइन संचालन चालू किया जा सकता है। लाइन क्लीयर उपरोक्त पैरा-5 में उल्लेखित उपलब्ध संचार के साधनों पर प्राप्त किया जायेगा।

9. अगले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर ऐसा "लाइन विलयर" तब तक नहीं देगा जब तक :-

- (क) लाइन, केवल अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल तक ही नहीं बल्कि अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक भी साफ हो।
- (ख) उसके नियंत्रण में आने वाले समपार फाटक/फाटकों को बंद करने के लिए कार्यरत गेटमैन के साथ निजी अंकों का आदान-प्रदान कर लिया गया है।
- (ग) उसके नियंत्रण में आने वाले बाहरी साइडिंग/टर्नआउट के कांटे सही प्रकार से सेट और तालित कर दिए गए हैं।
- (घ) गलत लाइन में चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी के लिए, लाइन विलयर तब तक न तो मांगा जाएगा और न ही दिया जाएगा, जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टरों ने निजी अंकों के आदान-प्रदान के तहत यह आश्वासन नहीं दिया हो कि सही लाइन पर चलने वाली सभी गाड़ियां अगले स्टेशन पर पूर्ण रूप से आ चुकी हैं।

10. सही और गलत लाइन पर जाने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को एक लिखित प्राधिकार (फॉर्म टी/ई 912) दिया जाएगा, जिसमें शामिल है-

- (क) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान 'लाइन विलयर टिकट'।
- (ख) लोको पायलट/मोटरमैन को प्रस्थान, स्वचालित, आशोधित अर्ध-स्वचल/अर्ध-स्वचल/हस्तचालित और गेट रोक सिगनलों (नॉन-गवर्निंग सिगनलों सहित), जिन्हें पार किया जाना है, को 'ऑन' अवस्था में पार करने के लिए अधिकृत करने वाले प्राधिकार पर इस/इन सिगनल/सिगनलों की पहचान संख्या/संख्याएँ भी अंकित की जायेगी। लोको पायलट/मोटरमैन, स्टार्टर/हस्तचालित और गेट रोक सिगनल को तभी पार करेगा, जब उसे वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा आगे बढो हाथ सिगनल दिखाया जा रहा हो। मध्य-खण्ड गेट सिगनलों के मामले में लोको पायलट/मोटरमैन समपार फाटक के सड़क यातायात के लिए बंद और तालित होना सुनिश्चित करने के पश्चात ही सतर्कता से समपार फाटक को पार करेगा।
- (ग) एक सतर्कता आदेश, जिस पर स्पष्ट रूप से लिखा होगा-
 - (i) लाइन जिस पर गाड़ी या लाइट इंजन को चलना है;
 - (ii) किलोमीटर जिनके बीच अवरोध स्थित है;
 - (iii) कोई गति प्रतिबंध, जिसे लगाया गया है; और
 - (iv) यह अनुदेश कि गलत लाइन में स्वचालित सिगनलों को अनुपयोगी समझा जाये, यद्यपि वे 'आगे बढो' या 'सतर्क' संकेत दिखाते हुए हो सकते हैं।
 - (v) गलत लाइन पर चलने वाली गाड़ी को सभी संबंधित काँटों को सही प्रकार से सेट और तालित करने के बाद ही स्टेशन से बाहर पायलट किया जायेगा।
 - (vi) न्यूट्रल सेक्शन का स्थान, यदि कोई हो।

11. स्टेशन मास्टर, किसी भी गाड़ी को प्राधिकार टी/ई 912 सौंपकर गलत लाइन पर ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले, यह सुनिश्चित करेगा कि उसके नियंत्रण के गेट/गेटों को बंद करने के लिए गेटमैन से निजी अंक प्राप्त कर लिए गए हैं। यह भी सुनिश्चित किया जाएगा कि गाड़ी भेजने वाले स्टेशन के नियंत्रण में आने वाले कॉट, जहां से गाड़ी गुजरेगी, सही प्रकार सेट और तालित कर दिये गए हैं।

12. सही लाइन पर चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी के लिए, गलत लाइन में चलने वाली गाड़ियों के लिए निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा तथा प्राधिकार टी/ई 912 जारी किया जाएगा।

13. सही लाइन पर चलने वाली बाद वाली गाड़ियों को स्वचालित ब्लॉक पद्धति में सिगनल के संकेतों के अनुसार एक दूसरे के पीछे चलने की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि पिछले स्टेशन ने अगले स्टेशन को इस बारे में अवगत करा दिया है कि वह अमुक गाड़ी/गाड़ियों को पीछे से चलने की अनुमति दे रहा है और यह निर्धारित कर लिया है कि यदि वे उनके पीछे चल रही हैं, तो अगला स्टेशन उन्हें लेने के लिए तैयार है। ऐसे प्रत्येक संचालन के लिए निजी अंकों का आदान-प्रदान किया जाएगा।

सही लाइन पर चलने वाली पहली गाड़ी के बाद चलने वाली गाड़ियों को भी, यह सुनिश्चित करने के बाद कि लाइन न केवल अर्ध-स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल से आगे प्रथम सिग्नलिंग सेक्शन तक बल्कि उससे आगे पर्याप्त दूरी तक भी साफ है, लिखित प्राधिकार (टी/ई 912) दिया जाएगा। हालांकि, स्टेशन मास्टर प्राधिकार टी/ई 912 में लाईन क्लीयर टिकट वाले हिस्से को काट देगा।

14. गलत लाइन से अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन को दिये जाने वाले फॉर्म टी/ई 912 पर यह भी पृष्ठांकन किया जाएगा कि लोको पायलट रास्ते में रुक कर सभी गेटमैनों एवं गैंगमैनों को अस्थायी इकहरी लाइन संचालन चालू होने के बारे में सूचित करें। लाइन, जिस पर गाड़ियाँ चलेगी, को भी निर्दिष्ट किया जायेगा। उचित प्रस्थान प्राधिकार पर गलत लाइन पर चलते समय लोको पायलट को गाड़ी के इंजन की पलेशर लाइट का स्विच "ऑन" कर देना चाहिए। यदि स्टेशन कर्मचारी, गेटमैन और गैंगमैन को पता चलता है कि गलत लाइन पर चलने के दौरान गाड़ी के इंजन की पलेशर लाइट 'ऑन' नहीं है तो वे तुरंत गाड़ी को रोक देंगे।

15.(क) गलत लाइन पर चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी की गति अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए 25 किमी प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। गलत लाइन पर चलने वाली बाद की गाड़ियाँ, जिन्हें लाइन क्लियर पर भेजा जाएगा, अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए सेक्शनल गति पर चलने के लिए अनुमत हैं।

(ख) सही लाइन पर चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी की गति अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए 25 किमी प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। सही लाइन पर पहली गाड़ी के बाद सिगनल के संकेतों पर चलने वाली गाड़ियाँ लागू अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए सेक्शनल गति से चलने के लिए अनुमत हैं। हालांकि, सम्मुख कॉटों, यदि कोई हो, पर गति 15 किमी प्रति घंटा तक प्रतिबंधित होगी।

16.(क) गलत लाइन पर चल रही गाड़ी का लोको पायलट/मोटरमैन स.नि. 9.12(3) के अन्तर्गत नामित अगले स्टेशन पर पहुंचते समय सही लाइन से संबंधित अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल या गलत लाइन, जिस पर वह चल रहा है, से संबंधित अर्ध-स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल अथवा सबसे बाहरी क्रॉस-ओवर की सुरक्षा करने वाले किसी शंट सिगनल, जो भी उसे पहले मिलता हो, के सामने अपनी गाड़ी को खड़ा कर देगा, और एक लम्बी सीटी बजाएगा। स्टेशन मास्टर यह तसल्ली करने के बाद कि सभी कॉटें सही प्रकार से सेट और तालित कर दिये गये हैं, इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दीधारी आदमी का प्रबंध करेगा, जो हाथ सिगनलों, यदि स्टेशन प्लेटफॉर्म से कोई दिखाया जाये, का पालन करेगा। फिर भी, हस्तचालित/अर्ध-स्वचल सिगनल, यदि कोई हो, को स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित फॉर्म टी/510 पर जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर पार किये जायेंगे।

(ख) सही लाइन पर चलने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलट/मोटरमैन स.नि. 9.12(3) के अन्तर्गत नामित अगले स्टेशन पर पहुंचते समय, रिसीविंग स्टेशन के अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिग्नल के संकेत द्वारा निर्देशित होंगे। यदि अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिग्नल चालू हालत में नहीं है, तो स्टेशन मास्टर उचित वदीधारी एक रेलवे कर्मचारी को तैनात करने का प्रबंध करेगा और अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिग्नल को 'ऑफ' करने की शर्तों को पूरा करने के बाद, गाड़ी को रिसीव करने के लिए फॉर्म सं. टी/369 (3बी) प्राधिकार जारी करेगा।

17. सामान्य संचालन चालू करना:-

(क) किसी जिम्मेदार इंजीनियरिंग पदाधिकारी से इस आशय का लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर कि प्रभावित लाइन पर अवरोध हटा दिया गया है और बाधित लाइन गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ है, स्टेशन मास्टर, अन्य स्टेशन/स्टेशनों, जैसा भी मामला हो, को, निजी अकों के आदान-प्रदान के अंतर्गत एक संदेश जारी करेगा और खंड नियंत्रक से विचार विमर्श करके यह तय करेगा कि कौनसी गाड़ी के गुजरने के बाद सामान्य संचालन पुनः शुरू किया जाना है।

द्वारा स्टेशन मास्टर/X	सेवा में स्टेशन मास्टर/Y
नं..... आपके स्टेशन से बजे भेजी गई अंतिम गाड़ी (संख्या और विवरण)	
..... मेरे स्टेशन पर पूर्ण रूप से बजकर मिनट पर पहुंच गई है। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द करें।	

निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....

द्वारा स्टेशन मास्टर/Y	सेवा में स्टेशन मास्टर/X
नं..... आपका नं समझ गया कि मेरे स्टेशन से भेजी गई गाड़ी (संख्या और विवरण)..... आपके स्टेशन पर पूर्ण रूप से बजे पहुंच गई है। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द कर दी गई है।	

निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....

(ख) संबंधित सभी स्टेशनों के गाड़ी सिग्नल रजिस्ट्रों में दोहरी लाइन कार्य-प्रणाली के निलंबित होने का समय, इकहरी लाइन के कार्य-प्रणाली के शुरू होने का समय और सामान्य संचालन के पुनः प्रारंभ होने का समय दर्शाते हुए एक प्रविष्टि दर्ज की जायेगी।

(18) अस्थायी इकहरी लाइन संचालन संबंधित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और सेक्शन के परिवहन निरीक्षक इसकी जांच करेंगे और सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होने के सात दिन के अंदर वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) को रिपोर्ट भेजेंगे।

स.नि.9.12(4) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में, जबकि कोई भी संचार का साधन उपलब्ध नहीं हो, इकहरी लाइन पर स्वचालित सिग्नलिंग की खराबी के मामलों के सम्बन्ध में नियम और विनियम-

(क) स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत इकहरी लाइन पर दो या अधिक स्टेशनों के मध्य स्वचालित सिग्नलिंग के विफल होने की स्थिति में और जब निम्नलिखित साधनों में से किसी एक के द्वारा भी लाइन क्लियर प्राप्त नहीं किया जा सकता हो यथा-

(i) ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर;

(ii) स्टेशन से स्टेशन फिक्सड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो;

(iii) फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल/एमटीएनएल फोन;

(iv) कंट्रोल टेलीफोन;

(v) विशेष अनुदेशों के अधीन वी.एच.एफ. सेट, लेकिन उन खंडों पर जहां सवारी गाड़ियां चलती हैं, वहां यह संचार का एकमात्र साधन के रूप में नहीं।

(vi) फिक्सड टेलीफोन मय सीयूजी सिम, जो स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा केवल आधिकारिक उपयोग के लिए उपलब्ध कराया गया है।

(ख) स्टेशन मास्टर, जिसे प्रभावित खण्ड से होकर कोई गाड़ी भेजनी है, निम्नलिखित प्राथमिकता क्रम से इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा किसी अन्य वाहन, जिसका नीचे उल्लेख किया गया है, को भेजकर प्रभावित खण्ड के दूसरे छोर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ सम्पर्क स्थापित कर संचार प्रारंभ करेगा—

(क) अकेला इंजन;

(ख) गाड़ी इंजन, जब उसे ड्यूटी के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों पर लोको पायलट द्वारा गाड़ी से काट दिया है;

(ग) मोटर ट्रॉली/टॉवरवैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली जिसके साथ विधिवत ट्रेन मैनेजर या ड्यूटी के स्टेशन मास्टर से भिन्न कोई स्टेशन मास्टर तैनात हो;

(घ) डीजल कार/रेलमोटर कार/ई.एम.यू. रेक, यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सभी यात्री गाड़ी से उतर गये हैं।

(ग) संचार प्रारंभ करने के लिए प्रभावित सेक्शन में अकेला इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्रॉली/टॉवर वैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेक को भेजने से पहले लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर जिसे इस कार्य के लिए भेजा जा रहा है, को ड्यूटी का स्टेशन मास्टर यह सूचित करेगा कि उसे किन परिस्थितियों में तथा किस प्रयोजन से भेजा जा रहा है। ड्यूटी का स्टेशन मास्टर इस बात पर अपनी तसल्ली भी करेगा कि संचार प्रारंभ करने के लिए जिस लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को भेजा जा रहा है, वह इकहरी लाइन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों को अच्छी तरह समझता है। यदि लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर जिसे संचार प्रारंभ करने के उद्देश्य से भेजा जा रहा है, इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों से परिचित न हो तो ड्यूटी का स्टेशन मास्टर, इन नियमों को ऐसे कर्मचारियों को स्पष्ट रूप से बतायेगा। ड्यूटी का स्टेशन मास्टर "इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार" फार्म सं. टी/बी 602 पर लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर भी करवायेगा, जो इस बात का प्रमाण होगा कि उक्त कर्मचारी ने उन परिस्थितियों और प्रयोजन को जिनके लिए भेजा जा रहा है तथा इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों को अच्छी तरह समझ लिया है। प्राधिकार में निर्धारित सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार टी/ए 912 भी लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को दिया जाएगा।

(घ) (i) अकेला इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्रॉली/टारवर वैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजलकार/रेल मोटरकार/ई.एम.यू. रोक को भेजने से पूर्व ड्यूटी स्टेशन मास्टर संचार चालू करने हेतु भेजे जाने वाले लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को स्टेशन के प्रस्थान रोक सिगनलों के साथ-साथ मध्यवर्ती स्वचालित/अर्ध-स्वचालित/हस्तचालित/गेट रोक सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार टी/ए 912 और फॉर्म टी/बी 602 'इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार' सौंपेगा जिसमें शामिल है:-

(क) बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार।

(ख) सतर्कता आदेश जिसमें उस गति का उल्लेख होगा जिस गति सीमा तक उपरोक्त पैरा (ख) में वर्णित इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन प्रभावित खंड में चल सकते हैं।

(ग) प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे पर स्थित ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को संबोधित लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश जिसमें उसके स्टेशन को भेजे जाने के लिए प्रतीक्षा कर रही गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर मॉगा जायेगा।

(घ) प्रभावित सेक्शन के दूसरे छोर पर स्थित ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सशर्त लाइन क्लियर संदेश, निम्नलिखित अनुमति देते हुए-

(1) अकेला इंजन/गाड़ी का इंजन, जो अकेले या उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जुड़ा हुआ, या दूसरे इंजन के साथ जुड़ा हुआ हो, को वापस भेजने की, या

(2) टारवर वैगन/डीजलकार/रेल मोटरकार/ई.एम.यू. रोक को स्वयं चलकर लौटने की, या

(3) मोटर ट्रॉली/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली को स्वयं चलकर या उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी में लदी हुई हो, को वापस भेजने की।

(ii) संचार चालू करने के लिए जाने वाला लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को, फार्म संख्या टी/बी 602 'इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार' और स्टेशन के प्रस्थान रोक सिगनलों के साथ-साथ मध्यवर्ती स्वचालित/अर्ध-स्वचल/हस्तचालित/गेट रोक सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार टी/ए 912 प्राप्त होने पर इस बात के प्रमाणस्वरूप कि उसने इसके विषयवस्तु को समझ लिया है, उसकी मूल तथा रिकार्ड प्रति पर हस्ताक्षर करेगा।

(iii) यदि अकेले इंजन या किसी इंजन और ब्रेकवान को अगले ब्लॉक स्टेशन को जाने के लिए भेजना हो और अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुंचने के बाद उसकी यात्रा आगे जारी रखनी हो तथा वह संचार चालू करने के लिए न भेजा गया हो तो उक्त इंजन या इंजन और ब्रेकवान के लोको पायलट/मोटरमैन को 'इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार' दिया जायेगा और वापसी यात्रा के लिए उपरोक्त पैरा (i) (ग) व (घ) में उल्लिखित मद लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश और सशर्त लाइन क्लीयर संदेश को फार्म में काट दिया जायेगा। ऐसे इंजन या इंजन और ब्रेकवान को जहाँ आवश्यक हो केवल उपरोक्त पैरा (i) (क) व (ख) में उल्लिखित "बिना लाइन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार" और सतर्कता आदेश दिया जायेगा। जब अन्य अकेले इंजन या अन्य इंजन तथा ब्रेकवान को उसी दिशा में भेजना आवश्यक हो तो उसे कम से कम 30 मिनट के अन्तराल के बाद भेजा जायेगा।

(iv) किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को 'इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार' पर अगले स्टेशन जाने की अनुमति देते समय अर्ध-स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जाएगा।

(ड.) संचार चालू करने के लिए किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश और इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन की वापसी यात्रा के वास्ते अगले स्टेशन के लिए सशर्त लाइन क्लीयर संदेश के साथ अगले स्टेशन को भेजने के बाद किसी भी अन्य गाड़ी या इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को स्टेशन छोड़ने और उसी दिशा में जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक संचार चालू करने के लिए भेजा गया इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन वापस नहीं आ जाता।

(च) (i) "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" पर जाने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन, फ्लेशर लाइट, जहाँ उपलब्ध हो, का स्विच ऑन कर देगा तथा दिन में जब दृश्यता साफ हो तो 15 कि.मी.प्र.घं. तथा रात के समय या जब दृश्यता अवरुद्ध हो तो 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक गति से नहीं चलेगा और इंजन की सीटी या स्वनोदित वाहन का हार्न, जहाँ उपलब्ध हो, बार बार बजाया जायेगा।

धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में अथवा धूलभरी आँधी के दौरान जब दृश्यता साफ न हो "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" पर जाने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन केवल पैदल चलने वाले व्यक्ति की गति से ही चलेगा और इंजन की सीटी या स्वनोदित वाहन का हार्न, जहाँ उपलब्ध हो, बार बार बजाया जायेगा, उसके आगे पर्याप्त दूरी पर दो व्यक्ति पैदल चलेंगे जिनमें से एक लाल बत्ती दिखाता रहेगा और दूसरे के पास तत्काल प्रयोग के लिए कोहरा सिग्नल तैयार रहेंगे। साधारणतः इन व्यक्तियों में से एक की व्यवस्था स्टेशन मास्टर द्वारा अपने पॉइंटसमैन/गेटमैन में से की जायेगी और दूसरा व्यक्ति इंजनकर्मी दल से नियुक्त किया जायेगा या उसका व्यक्ति होगा जिसकी मोटर ट्रॉली/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली प्रयोग में लायी जा रही हो। एकल व्यक्ति चालित स्वनोदित वाहन के मामले में इन दोनों व्यक्तियों की व्यवस्था स्टेशन मास्टर द्वारा की जायेगी। ड्यूटी का स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन को भेजे जाने वाले स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के इंचार्ज लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में इन दोनों व्यक्तियों को उनकी ड्यूटी समझाकर बतायेगा और यह तसल्ली कर लेगा कि वे अपनी ड्यूटी समझते हैं।

(ii) दिन और रात दोनों समय किसी सुरंग में तब तक कदापि प्रवेश नहीं किया जाना चाहिये जब तक लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित न कर ले कि सुरंग साफ है। यदि इस विषय में कोई संदेह हो तो एक रेल सेवक हैड सिग्नल और पटाखे लेकर इंजन या अन्य वाहन इत्यादि को पायलट करेगा। सुरंग में प्रवेश करने से पहले हैड लाइट, बगल की तथा टेल लाइट तथा अन्य बत्तियाँ (जहाँ उपलब्ध हो) भी जलायी जायेंगी।

(iii) जब तक कि इंजन/मोटर ट्रॉली/टावर वैगन/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजल कार/रेल मोटरकार/ई.एम.यू. रेल वापस नहीं आ जाता है, सबसे बाहरी सम्मुख कॉट के आगे लाइन को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(छ) "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" पर जाने वाला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन तथा दूसरे सिरे से भेजे गये इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन को बीच सेक्शन में मिले तो लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर, जैसी भी स्थिति हो, वे जिस गाड़ी का लाइन क्लीयर लेने जा रहे हैं उसके महत्व, निकटतम स्टेशन से दूरी, रास्ते में आने वाली चढ़ाई/उतराई, कौच साइडिंग की स्थिति इत्यादि का

ध्यान रखते हुए यह निर्णय करेंगे की इंजनों/स्वनोदित वाहनों को दोनों में से किस स्टेशन को जाना चाहिये। जाने से पहले इंजन या स्वनोदित वाहन, यदि संभव हो, जोड़ दिये जायेंगे। यदि इंजनों/स्वनोदित वाहनों को जोड़ा न जा सके तो वे सुरक्षित गति और पर्याप्त दूरी अन्तर रखते हुए चलाये जाने चाहिये। यदि मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली तथा इंजन और ब्रेकवान/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक मिलते हैं तो मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली को, यदि संभव हो, ब्रेकवान/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक में लादा जायेगा।

(ज) इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन जो स्वचालित हो या किसी अन्य ऐसे यूनिट के साथ जुड़ा हुआ/हुए या अलग से जिस स्टेशन को जा रहा हो/जा रहे हों, उसके दिखाई देने पर सबसे आगे वाला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन उक्त स्टेशन के अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल के बाहर (उससे पहले) रुकेगा। सबसे आगे के इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के पीछे चलने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन सबसे आगे के इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के पीछे सुरक्षित दूरी पर रुकेगा। अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल के बाहर रुकने की सूचना स्टेशन मास्टर को इंजन की सीटी या स्वनोदित वाहन का हॉर्न बजाकर, यदि उपलब्ध हो, या यदि आवश्यक हो तो किसी आदमी को भेजकर दी जाएगी। वे तब तक स्टेशन में प्रवेश नहीं करेंगे जब तक स्टेशन मास्टर संबद्ध सिगनलों को "ऑफ" करके या अन्यथा स्टेशन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दे देता।

(झ) जब इंजन या इंजनों/स्वनोदित वाहन या स्वनोदित वाहनों/अन्य वाहन या वाहनों का स्टेशन में प्रवेश हो जाये तो "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जायेगा जो इन अभिलेखों को अपनी सुरक्षित अभिरक्षा में रखेगा और लाइन क्लीयर पृष्ठताछ संदेश तथा सशर्त लाइन क्लीयर संदेश को अपनी लाइन क्लीयर पुस्तकों में भी दर्ज करेगा। वापसी यात्रा के सशर्त लाइन क्लीयर संदेश के प्राधिकार पर ड्यूटी का स्टेशन मास्टर निर्धारित फार्म टी/जी 602 (अप) या टी/एच 602 (डाउन), जैसा भी मामला हो, पर सशर्त लाइन क्लीयर टिकिट बनायेगा और उसे लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को उस ब्लॉक स्टेशन को वापस अपने इंजन अकेले या किसी गाड़ी या अन्य इंजन या स्वनोदित वाहन के साथ, यदि कोई उस दिशा में जाने की प्रतीक्षा में हो, जाने के लिए सौंपेगा जहाँ से वह आया हो।

(ञ) यदि इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन अगले स्टेशन पर पहुंचे बिना उस स्टेशन पर वापस आ जाता है जहां से उसे भेजा गया था, तो "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" उस स्टेशन के कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा जिस स्टेशन से जारी हुआ था, वापस लेकर निरस्त कर दिया जाएगा। मूल प्रविष्टियाँ भी रद्द कर दी जायेंगी।

(ट) ड्यूटी का स्टेशन मास्टर वापसी यात्रा में इंजन को अकेले या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ जुड़े हुए भेजने से पहले लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को दूसरे स्टेशन पर प्रतीक्षा कर रही गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर देते हुए लाइन क्लीयर पृष्ठताछ संदेश के जवाब में सशर्त लाइन क्लीयर उत्तर संदेश फार्म टी/एफ 602 देगा, जो उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्राधिकृत करेगा की उसके स्टेशन पर इंजन के अकेले या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ जुड़े हुए पूरे पहुंच जाने पर वहाँ प्रतीक्षा कर रही गाड़ी को रवाना कर सके। प्राधिकार में निर्धारित सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार टी/ए 912 भी लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को दिया जाएगा।

(ठ) सशर्त लाइन क्लीयर उत्तर संदेश फॉर्म टी/एफ 602 पर तैयार करते समय उसमें, यथा स्थिति, इंजन के अकेले या किसी गाड़ी के साथ या किसी अन्य इंजन/टॉवर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रैक/मोटर ट्रॉली या ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली या मोपेड ट्रॉली, स्वचालित या गाड़ी में लदी हुई, का विवरण सही सही भरा जायेगा।

(ड) वापसी यात्रा में इंजन चाहे अकेला हो या किसी गाड़ी/डीजलकार/रेलमोटरकार/ई. एम.यू. रैक में जुड़ा हुआ/ मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली लादी गई गाड़ी संचालन समय सारिणी में दी गयी गति सीमाओं का तथा अन्य संबद्ध नियमों का पालन करते हुए सेक्शनल स्पीड से चल सकता है। मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली स्वयं चलकर आते समय लाइन क्लियर पर चलने के नियमों का पालन करते हुये अपनी सामान्य गति से चल सकती है।

(ढ) स्टेशन पर पहुँचते समय इंजन चाहे अकेला या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन में जुड़ा हुआ हो पुनः स्टेशन के अर्ध-स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिग्नल के बाहर (उससे पहले) रुकेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर के अनुदेशों का पालन करेगा जो उसे संबद्ध सिग्नलों को 'ऑफ' करके या अन्यथा, आगमन की व्यवस्था करेगा।

(ण) स्टेशन पर पहुँचने पर 'सशर्त लाइन क्लियर उत्तर संदेश' स्टेशन मास्टर को सौंपा जायेगा जो इसे लाइन क्लियर संदेश बुक में दर्ज करेगा और इस प्राधिकार पर प्रतीक्षारत गाड़ी हेतु फॉर्म टी/जी 602 या टी/एच 602, जैसा भी मामला हो, पर एक सशर्त लाइन क्लियर टिकट जारी करेगा।

(त) यदि दोनों दिशाओं में गाड़ियों का आवागमन बराबर हो तो प्रत्येक अनुवर्ती (अगली) गाड़ी के लिए टी/ई 602 पर लाइन क्लियर पूछताछ संदेश तथा सशर्त लाइन क्लियर संदेश पूर्वगामी गाड़ी के ट्रेन मैनेजर के माध्यम से भेजा जायेगा।

(थ) उपर्युक्त नियमों के अन्तर्गत गुजारी जाने वाली सभी गाड़ियों, इंजनों, ट्रॉलियों इत्यादि का आगमन तथा प्रस्थान समय लाइन क्लीयर पूछताछ और उत्तर पुस्तकों में सावधानीपूर्वक दर्ज किया जायेगा तथा "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" की रिकार्ड प्रति में और गाड़ी सिग्नल रजिस्टर में भी दर्ज किया जायेगा।

(द) जिस सेक्शन की संचार व्यवस्था भंग हो उसके एक सिरे के स्टेशन मास्टर को विपरीत दिशा से सामान्यतः किसी गाड़ी के आने की संभावना से पहले यदि उसी दिशा में एक से अधिक गाड़ियाँ भेजनी हों तो वह ऐसे मामलों में किसी गाड़ी के पहले उपलब्ध होने वाले इंजन को न केवल उस गाड़ी के लिए अपितु उसके बाद की गाड़ियों के लिए भी, जो वहाँ खड़ी हो अथवा जिनके वहाँ आने की सम्भावना हो, लाइन क्लीयर प्राप्त करने के लिए भेजेगा। लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश में यह लिखा जायेगा कि यह बाद की गाड़ियाँ पहली गाड़ी के बाद 30 मिनट के अन्तराल पर भेजी जायेंगी। लोको पायलट के अपेक्षित संख्या में गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त करके उसी स्टेशन पर जहाँ उसने अपनी गाड़ी को छोड़ा था लौट आने के बाद स्टेशन मास्टर पहली गाड़ी को गाड़ियों के लाइन क्लीयर के प्राधिकार पर भेजेगा और उस लाइन क्लीयर पर यह भी पृष्ठांकित करेगा कि उसके बाद अमुक गाड़ी(उसका नम्बर और पूरा विवरण देते हुए) विनिर्दिष्ट अन्तराल पर भेजी जायेगी। स्टेशन मास्टर यही सूचना लिखित रूप में ट्रेन मैनेजर को भी देगा। दूसरी और उसके बाद की गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें गति सीधी लाइन पर जब आगे दृश्यता साफ हो, 25 कि.मी.प्र.घं. और लाइन के किसी ऐसे भाग पर पहुँचते समय या उस पर से गुजरते समय वहाँ मोड़, अवरोध, वर्षा, कोहरा या अन्य किसी कारणवश आगे दृश्यता साफ न हो, 10 कि.मी.प्र.घं. प्रतिबंधित होगी। दूसरी और उसके बाद की गाड़ियों को भेजते समय अन्तिम पिछली गाड़ी का विवरण, उसका प्रस्थान समय तथा उसके बाद वाली गाड़ी का विवरण भी लाइन क्लीयर पर लिखा जायेगा। इस श्रृंखला की अन्तिम गाड़ी के लाइन क्लीयर पर पिछली गाड़ी का विवरण तथा उसका प्रस्थान समय लिखा जायेगा। इस कार्यविधि को अपनाते समय, ट्रेन मैनेजर व लोको पायलट को सतर्क रहने और कोई अवरोध हो तो उससे पहले रुकने के लिए तैयार रहने के लिए निर्देशित किया जायेगा।

(ध) जब कोई गाड़ी प्रभावित सेक्शन में रोक दी जाती है तो ट्रेन मैनेजर तत्काल पीछे की ओर खतरे का सिग्नल दिखायेगा और यह देखेगा कि पिछला बोर्ड या पिछली बत्ती सही प्रदर्शित की गयी है। यदि रुकने का कारण दुर्घटना, विफलता, अवरोध या अन्य असाधारण कारण हों और गाड़ी आगे न जा सकती हो तो लोको पायलट इस तथ्य की सूचना ट्रेन मैनेजर को देने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा, जिसे सुनकर ट्रेन मैनेजर गाड़ी से 250 मीटर पर एक पटाखा तथा गाड़ी से 500 मीटर पर एक दूसरे से 10 मीटर के अन्तर पर, दो पटाखे रखकर गाड़ी का बचाव करेगा चाहे किसी भी गेज की लाइन हो। जब गाड़ी सिग्नलों के बाहर रोक दी जाती है और यदि 10 मिनट से अधिक रुकी रहे या रुकने की संभावना हो तो उसका तदनुसार बचाव किया जायेगा। ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में गाड़ी का बचाव करने की जिम्मेदारी लोको पायलट की होगी।

(न) जब गाड़ियाँ एक दूसरे के पीछे चल रही हो तो किसी भी गाड़ी को पीछे की ओर नहीं चलाया जायेगा। असाधारण परिस्थितियों में जब किसी गाड़ी को पीछे की ओर चलना अपरिहार्य हो तो जहाँ तक गाड़ी को बैक किया जाना है वहाँ से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा और 500 मीटर पर एक दूसरे से 10 मीटर के अंतर पर दो पटाखे रखकर बचाव की व्यवस्था करने के पश्चात ही गाड़ी को पीछे की ओर बैक किया जायेगा।

(प) गाड़ियों तब तक इस पद्धति के अनुसार ही चलायी जाती रहेंगी जब तक नियम स.नि. 9.12 के (4)(क) में उल्लेखित संचार साधनों में से कोई एक संचार साधन एस.एंड.टी. पदाधिकारी द्वारा पुनः चालू नहीं कर दिया जाता।

(फ) जैसे ही संचार साधनों में से कोई एक पुनः चालू किया जाए वैसे ही स्टेशन मास्टर द्वारा सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को फॉर्म सं. टी/आई 602 पर एक संदेश भेजना चाहिए। उपरोक्त संदेश प्राप्त होने पर सेक्शन के दूसरे छोर का स्टेशन मास्टर अवश्य फॉर्म सं. टी/आई 602 में पावती देगा।

(ब) सामान्य संचालन तब तक बहाल नहीं किया जाएगा जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टर आश्वस्त न हो जायें कि उनके स्टेशनों से भेजी गयी सभी गाड़ियों और इंजन इत्यादि दूसरे स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुँच गये हैं। "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" के अधीन उपरोक्त नियम (क) में निर्दिष्ट किसी इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के जाने के तुरन्त बाद संचार साधन पुनः चालू कर दिये जायें तो भी सामान्य संचालन तब तक चालू नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि अकेला इंजन/स्वनोदित वाहन/कोई अन्य वाहन अगले स्टेशन पर नहीं पहुँच जाता और दोनों स्टेशन मास्टर निजी अंको के आदान-प्रदान के द्वारा आश्वस्त नहीं हो जाते कि कोई लाइट इंजन/स्वनोदित वाहन/कोई अन्य वाहन सेक्शन में नहीं है। तत्पश्चात इसके संबंध में सूचना, नियंत्रित खण्डों पर खण्ड नियंत्रक को भी दी जायेगी, यदि खण्ड नियंत्रक के साथ भी संचार पुनः चालू हो गया हो और सामान्य संचालन बहाल हो गया हो। तथापि दो स्टेशनों के बीच संचार पुनः चालू होने के साथ यदि खण्ड नियंत्रक के साथ संचार पुनः चालू नहीं हुआ हो तो खण्ड नियंत्रक को उसके साथ संचार पुनः चालू होने पर तुरन्त स्थिति की सूचना दी जायेगी।

(भ) ऐसे खंड पर जहाँ पूर्ण संचार भंग हो जाता है, सेक्शन के परिवहन निरीक्षक स्टेशन के गाड़ी गुजरने वाले रिकार्डों (ट्रेन पासिंग रिकार्ड) की जाँच अवश्य करेंगे और संचार के पुनः चालू हो जाने के सात दिन के भीतर वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) को रिपोर्ट भेजेंगे।

स. नि. 9.12(5) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में, कोई भी संचार का साधन उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में, स्वचालित सिग्नलिंग की खराबी की स्थिति में एक लाइन पर अवरोध के कारण, दोहरी लाईन खण्ड पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली के लिए नियम और विनियम—

कर्मचारियों द्वारा स.नि. 9.12 (4) में निर्धारित नियमों के अतिरिक्त, निम्नलिखित नियमों का भी अनिवार्य रूप से पालन किया जाएगा —

(क) संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान जब कभी किसी गाड़ी की दुर्घटना या रेलपथ या अन्य अवरोध के कारण दोहरी लाइन के सेक्शन पर एक लाइन का उपयोग बंद हो जाये तो इकहरी लाइन संचालन तभी चालू किया जायेगा जब इंजीनियरिंग विभाग के एक जिम्मेदार पदाधिकारी, जो पदक्रम में एस.एस.ई./जे.ई. (रेलपथ) से निचले पद का न हो, द्वारा प्रमाणित कर दिया जाये कि दूसरी लाइन जिस पर इकहरी लाइन संचालन करना है द्वारा गाड़ियों को गुजारना बाधा रहित और सुरक्षित है। ऐसा इंजीनियरिंग पदाधिकारी उक्त प्रमाण पत्र प्रभावित सेक्शन के सिरे के केवल उस स्टेशन मास्टर को ही देगा जिसको गाड़ियों भेजने के लिए अवरोध रहित लाइन ही सही लाइन होगी। यह प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर प्रभावित सेक्शन के सिरे का केवल वह स्टेशन मास्टर जिसको गाड़ियों भेजने के लिए अवरोध रहित लाइन ही सही लाइन होगी, स.नि. 9.12(4) में संचार प्रारंभ करने के लिए निर्धारित नियमों के अनुसार कार्यवाही करेगा।

(ख) अकेले इंजन समेत गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश दिया जाएगा जिस पर निम्नलिखित बातों का स्पष्ट उल्लेख किया जायेगा—

- (i) वह लाइन जिस पर गाड़ी को चलाना है;
- (ii) स्थान, जहाँ अवरोध स्थित है;
- (iii) कोई गति प्रतिबंध जो रेलपथ एवं निर्माण कर्मचारियों द्वारा लगाया गया हो;
- (iv) यह आश्वासन कि संबंधित लाइन पर यदि कोई ट्रैप काँटा हो तो उसे स्पाइक और क्लैम्प कर दिया है।

(ग) अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के दौरान सभी क्रॉस ओवर काँटों, जिन पर गाड़ी गुजरेगी, क्लैम्प और ताला लगा दिया जायेगा।

(घ) गाड़ी के सही लाइन पर चलने की स्थिति में :—

- (i) प्रभावित सेक्शन के पिछले स्टेशन के अर्ध-स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल को निर्धारित फॉर्म टी/ए 912 पर 'ऑन' स्थिति में पार किया जा सकता है और इस सिगनल के नीचे से हाथ सिगनल भी दिखाये जायेंगे।
- (ii) प्रभावित खण्ड के अगले स्टेशन के आगमन रोक सिगनल, यदि कोई हो, को 'ऑफ' किया जा सकता है।

(ङ) गाड़ी के गलत लाइन पर चलने की स्थिति में:—

- (i) गाड़ी जिन काँटों पर से गुजरेगी उन सभी सम्मुख काँटों को सही प्रकार से सेट, क्लैम्प और पैड लॉक करने तथा ट्रेलिंग काँटों को सही प्रकार से सेट करने के बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी टी/ए 912 के अतिरिक्त लिखित प्राधिकार टी/511 पर स्टेशन से बाहर पायलट किया जाएगा।
- (ii) अगले स्टेशन पहुँचने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन से संबंधित प्रथम रोक सिगनल या गलत लाइन (जिस पर वह चल रहा है) से संबंधित अंतिम रोक सिगनल, दोनों में जो पहले मिले, के सामने रोकेगा।
- (iii) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर एक वर्दीधारी रेल कर्मचारी को सिगनल (जो गाड़ी के सामने सबसे पहले आये) के नीचे प्रतिनियुक्त करेगा, जो खतरा हाथ सिगनल दिखाकर गाड़ी को रोकेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार टी/510 पर स्टेशन में पायलट करेगा।

(च) मार्ग के सभी गेटमैनों और गैंगमैनों को अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ किये जाने के बारे में सूचित करने और किस लाइन पर गाड़ी चलाने का प्रस्ताव है, उसके बारे में सूचित करने की जिम्मेदारी "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग होने के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" के अधीन भेजे गये पहले इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के इंचार्ज व्यक्ति की होगी। यदि आवश्यक हो तो यह सूचना बाद की गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से भी भेजी जायेगी।

(छ) सामान्य संचालन पुनः आरम्भ करना:-

(i) यदि इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ किये जाने के बाद दोनों प्रभावित स्टेशनों के बीच संचार पुनः आरंभ हो जाये तो गाड़ियों तब तक विशेष नियमों के अधीन चलाई जाती रहेंगी जब तक कार्यविधि रद्द करने के लिए इन नियमों में निहित अनुदेशों के अनुरूप कार्यवाही नहीं कर ली जाती है। इसके बाद गाड़ियों का संचालन दोहरी लाइन पर अस्थायी तौर पर चालू किये गये इकहरी लाइन संचालन के दौरान निर्धारित अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

(ii) तथापि, यदि संचार पुनः आरम्भ होने से पहले दूसरी लाइन यातायात के लिए मुक्त हो जाये तो गाड़ियों का संचालन पूर्ण संचार भंग होने के दौरान दोहरी लाइन खंड पर गाड़ियों चलाने से संबंधित अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

स.नि. 9.12(6) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में इकहरी लाइन खंडों पर, जब संचार के साधन उपलब्ध हो परन्तु यातायात की दिशा स्थापित नहीं की जा सकती हो, के लिए नियम और विनियम-

ऐसे मामलों में स.नि. 9.12(2)(क) के अन्तर्गत निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

स.नि. 9.12(7) दुर्घटना/अवरोध के कारण लाइन अवरोधित होने पर स्वचालित सिग्नलिंग (दोहरी/इकहरी लाइन) में सहायता इंजन/सहायता गाड़ियों का संचालन-

स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में, दोहरी लाइन और इकहरी लाइन दोनों पर, जब दुर्घटना/विफलता के कारण लाइन अवरोधित होती है, तो सहायता इंजन/सहायता गाड़ियों के संचालन के लिए निम्नलिखित प्रक्रियाओं का पालन किया जाएगा।

(i) किसी भी सहायता इंजन/सहायता गाड़ी को प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले उसे स्टेशन पर रोका जाएगा तथा स्टेशन मास्टर द्वारा सहायता इंजन/सहायता गाड़ी के लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर को परिस्थितियों की जानकारी दी जाएगी।

(ii) स्टेशन मास्टर यह सन्तुष्टि करेगा कि ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट उन नियमों को भली प्रकार समझते हैं जिनके तहत ऐसी परिस्थितियों में गाड़ियाँ चलाई जाती हैं। स्टेशन मास्टर विधिवत यह सुनिश्चित करके कि टी/सी 912 में उल्लेखित किलोमीटर तक सेक्शन गाड़ियों से खाली है, सहायता इंजन/सहायता गाड़ी के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को 'स्वचालित ब्लॉक सिग्नल सेक्शन में सहायता इंजन/गाड़ी के लिए आगे बढ़ने हेतु प्राधिकार (टी/सी 912)' जारी करेगा, जिसमें उन्हें अपने इंजन/गाड़ी के साथ टी/सी 912 में उल्लेखित किलोमीटर तक प्रभावित सेक्शन में जाने के लिए अधिकृत किया जाएगा।

(iii) वे सभी कांटे, जिन पर से सहायता इंजन/सहायता गाड़ी गुजरेगी, उन पर संचालन को अधिकृत करने से पहले उन्हें सही प्रकार से सैट और तालित किया जायेगा।

(iv) प्राधिकार टी/सी 912 में शामिल हैं-

(क) अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने हेतु प्राधिकार।

(ख) सतर्कता आदेश।

(v) यदि सहायता इंजन/सहायता गाड़ी गलत लाइन पर जा रही हो, तो सहायता इंजन/सहायता गाड़ी को (टी/सी 912 के अतिरिक्त) लिखित प्राधिकार टी/सी 511 पर स्टेशन से बाहर पायलट किया जाएगा।

(vi) लोको पायलट टी/सी 912 पर उल्लेखित किलोमीटर तक आगे बढ़ेगा और उसके बाद सक्षम प्राधिकारी के निर्देशों द्वारा निर्देशित होगा।

(vii) अवरोधित सेक्शन में जाते समय अथवा वहां से लौटते समय गाड़ी की गति सीधी लाइन पर दृश्यता साफ होने पर 15 किमी प्रति घंटे और सुरंग, घुमाव, अवरोध, बारिश, कोहरा या किसी अन्य कारण से आगे की दृश्यता बाधित होने पर 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए।

- (viii) अवरोधित सेक्शन में जाते समय दूसरी गाड़ी की गति 8 किमी प्रति घंटे तक सीमित रहेगी। स्टेशन मास्टर द्वारा दूसरी गाड़ी के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को यह सूचित करने के लिए प्राधिकार पर एक पृष्ठांकन किया जाएगा कि उनकी गाड़ी अवरोधित सेक्शन में जाने वाली दूसरी गाड़ी है, जिसमें स्टेशन से खाना हुई पहली सहायता इंजन/सहायता गाड़ी का समय भी उल्लेख किया जायेगा।
- (ix) कार्य के बाद, अगले स्टेशन या पीछे के स्टेशन पर पहुंचने पर, लोको पायलट/मोटरमैन अपनी गाड़ी/इंजन को सही लाइन से संबंधित पहले रोक सिग्नल या गलत लाइन से संबंधित अंतिम रोक सिग्नल, जो भी उसे पहले मिलता है, के सामने रोकेंगे। स्टेशन मास्टर सही लाइन पर आगमन सिग्नल 'ऑफ' करके गाड़ी/इंजन को रिसीव करेगा। गलत लाइन पर, वह सुनिश्चित करेगा कि जिन कांटो पर से गाड़ी/इंजन को गुजरना है, वे सही प्रकार से सैट और तालित हैं और फिर, वह सिग्नल के नीचे प्राधिकार टी/510 के साथ एक सक्षम रेलवे कर्मचारी को तैनात करेगा, जो प्राधिकार टी/510 पर गाड़ी/इंजन को स्टेशन में पायलट करेगा।
- (x) सामान्य संचालन बहाल करना—
- (क) इंजन/गाड़ी के अगले स्टेशन पर पहुंचने या भेजे जाने वाले स्टेशन पर वापस लौटने के बाद, प्रभावित सेक्शन के दोनों स्टेशन मास्टर, खण्ड नियंत्रक के साथ परामर्श कर निजी अंकों के आदान-प्रदान के तहत पुष्टि करेंगे कि प्रभावित सेक्शन अवरोध मुक्त है और गाड़ी के संचालन के लिए सुरक्षित है, फिर सामान्य संचालन शुरू किया जाएगा।
- (ख) ऐसे अवरोध जिसमें ट्रैक भी शामिल हो, सामान्य संचालन तब तक बहाल नहीं किया जाएगा जब तक कि ऐसा करने से पूर्व इंजीनियरिंग पदाधिकारी, जो कि जेई/रेल पथ के पद से नीचे का ना हो, के द्वारा इस आशय का लिखित प्रमाण-पत्र नहीं दे दिया जाता है कि ट्रैक गाड़ियों के संचालन के लिए सुरक्षित है।
- (xi) गाड़ी सिग्नल रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि की जाएगी और निरीक्षण/रिकॉर्ड के लिए सभी रिकॉर्ड सुरक्षित रखे जाएंगे।

9.13. स्वचालित ब्लॉक पद्धति पर यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन:— स्वचालित सिग्नल क्षेत्र में गाड़ियों केवल यातायात की स्थापित दिशा में ही चलेगी। यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं है। यदि आपात स्थिति में किसी गाड़ी का, यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत संचालन अनिवार्य रूप से आवश्यक है तो ऐसा केवल विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा और ऐसे अनुदेश यह सुनिश्चित करेंगे की उक्त गाड़ी के लिए लाइन पीछे के स्टेशन तक साफ और अवरोध रहित है।

स.नि. 9.13 स्वचालित ब्लॉक पद्धति में आगे बढ़ने में असमर्थ होने पर गाड़ी को पुश बैक करना—

अति आपात स्थिति को छोड़कर स्वचालित ब्लॉक प्रणाली में किसी भी गाड़ी को पुश बैक की अनुमति नहीं दी जाएगी।

खण्ड से गाड़ी को पुश बैक के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया और सावधानियों का पालन किया जाएगा—

(क) गाड़ी का ट्रेन मैनेजर/लोको पायलट उपलब्ध संचार साधनों का उपयोग करते हुए खण्ड नियंत्रक या स्टेशन मास्टर से परामर्श करेगा और उन परिस्थितियों को स्पष्ट करेगा जिनके तहत गाड़ी को पुश बैक करना पड़ रहा है। यदि इस प्रकार संचार स्थापित नहीं हो पाता है, तो ट्रेन मैनेजर द्वारा एक सक्षम रेलवे कर्मचारी के माध्यम से निकटतम स्टेशन के स्टेशन मास्टर को उन परिस्थितियों, जिनके तहत गाड़ी को पीछे धकेलना आवश्यक है, का उल्लेख करते हुए एक लिखित मेमो भेजा जाएगा।

(ख) गाड़ी को तब तक पुश बैक नहीं किया जाएगा, जब तक कि पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर अपने निजी अंक के साथ गाड़ी को पुश बैक करने की अनुमति न दे दे। पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर गाड़ी को पुश बैक करने की ऐसी अनुमति तब तक नहीं देगा, जब तक कि वह यह सुनिश्चित न कर ले कि पीछे के सेक्शन में सभी समपार फाटक बंद हैं और उक्त गाड़ी के पीछे उसके स्टेशन तक लाइन साफ और अवरोध से मुक्त है।

(ग) ट्रेन मैनेजर लोको पायलट को आवश्यक हाथ संकेत दिखाते हुए ब्रेकयान/एसएलआर में यात्रा करेगा। पुश बैक करते समय गाड़ी की गति, दृश्यता साफ होने पर 15 किमी प्रति घंटे और रात के समय या दृश्यता बाधित होने पर 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी। ट्रेन मैनेजर कड़ी निगरानी रखेगा और यदि परिस्थिति अनुसार आवश्यक हों तो गाड़ी को तुरंत रोकने के लिए उपाय करेगा। ईएमयू/डीईएमयू/एमईएमयू के मामले में, मोटरमैन/लोको पायलट अगले मोटर कोच/ड्राइविंग कैब से गाड़ी चलाएगा। लोको पायलट/मोटरमैन बार-बार इंजन की सीटी/कैब का हॉर्न बजाएगा।

(घ) लोको पायलट/मोटरमैन अपनी गाड़ी को सही लाइन से संबंधित प्रथम रोक सिग्नल या गलत लाइन से संबंधित अंतिम रोक सिग्नल, जो भी उसे पहले मिले, के पहले रोकेंगे।

(ङ) स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन पर आगमन सिग्नल ऑफ करके गाड़ी को रिसीव करेगा। दोहरी लाइन पर, वह यह सुनिश्चित करेगा कि जिन कांटो पर से गाड़ी गुजरनी है, वे सही प्रकार से सैट और तालित कर दिये गये हैं और फिर, वह सिग्नल के नीचे प्राधिकार टी/510 के साथ एक सक्षम रेलवे कर्मचारी को नियुक्त करेगा, जो प्राधिकार टी/510 पर गाड़ी को स्टेशन में पायलट करेगा।

(च) स्टेशन मास्टर गाड़ी के पूर्ण आगमन के आश्वासन के रूप में गाड़ी का संपूर्ण आगमन रजिस्टर में ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर प्राप्त करेगा।

(छ) स्टेशन मास्टर निजी अकों के आदान-प्रदान के तहत गाड़ी के पूर्ण आगमन के बारे में अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को और खण्ड नियंत्रक को सूचित करेगा।

(ज) यदि उक्त गाड़ी के पीछे, पिछले स्टेशन तक की लाइन खाली नहीं है और किसी गाड़ी/गाड़ियों से भरी है, तो पीछे के स्टेशन का स्टेशन मास्टर ऊपर वर्णित प्रक्रिया का पालन करते हुए पहले मध्यवर्ती गाड़ी से सेक्शन को खाली करने की व्यवस्था करेगा।

9.14. अर्ध स्वचलन रोक (स्टॉप) सिग्नल के 'ऑन' स्थिति में होने पर कार्यविधि:-

(1) यदि किसी अर्ध-स्वचलन रोक (स्टॉप) सिग्नल का स्वचलन रोक (स्टॉप) के रूप में प्रचालन किया जाता है तो, यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 लागू होगा।

(2) यदि अर्ध-स्वचलन रोक (स्टॉप) सिग्नल का हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिग्नल के रूप में प्रचालन किया जाता है और वह खराब हो जाता है तो उसे अध्याय तीन के खंड 'ज' में वर्णित सम्बन्धित नियमों के अधीन ही पास किया जा सकेगा।

(3) यदि लोको पायलट को, अर्ध-स्वचलन रोक (स्टॉप) सिग्नल, 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए उनके नीचे लगे (कालिंग ऑन) सिग्नल को 'ऑफ' करके प्राधिकृत किया जाता है तो वह यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 में उल्लेखित सावधानियां बरतेगा।

स.नि. 9.14 (1) जब लोको पायलट अर्ध स्वचल सिग्नल को रोक सिग्नल के नीचे लगे बुलावा सिग्नल के प्राधिकार पर पार करता है तो वह सामान्य नियम 3.79 में दिये गये अनुदेशों का पालन करेगा।

स.नि. 9.14(2) स्टेशन मास्टर, अंतिम रोक सिग्नल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार जारी करने से पहले, यह सुनिश्चित करेगा कि लाइन अंतिम रोक सिग्नल के आगे न केवल पहले सिग्नलिंग सेक्शन तक बल्कि उससे आगे पर्याप्त दूरी तक भी साफ हो। यदि स्टेशन मास्टर एक्सल काउंटर की विफलता या अन्य किसी कारण से लाइन का साफ होना सुनिश्चित करने में असमर्थ है, तो एक सतर्कता आदेश भी जारी किया जाएगा जिसमें उल्लेख किया जाएगा कि अगले रोक सिग्नल तक गति दृश्यता साफ होने पर 15 किमी प्रति घंटे और दृश्यता बाधित होने पर 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

9.15 स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना:- यदि लोको पायलट स्वचालित व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाता है:-

(क) और यदि 'A' चिन्ह (मार्कर) प्रज्वलित है तो वह, यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 के उपबंधों का पालन करेगा, अथवा

- (ख) (i) यदि 'A' चिन्ह (मार्कर) बत्ती की रोशनी बुझी हुई है तो वह फाटक वाले को चेतावनी देने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और सिगनल के पहले अपनी गाड़ी खड़ी कर देगा, और
- (ii) यदि दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल 'ऑफ' नहीं होता है तो वह अपनी गाड़ी को समपार तक सतर्कतापूर्वक ले जायेगा, और
- (iii) यदि फाटकवाला उपलब्ध है और हैण्ड सिगनल दिखा रहा है तो वह समपार फाटक को सावधानीपूर्वक पार करते हुए आगे बढ़ेगा, या
- (iv) यदि फाटकवाला उपलब्ध नहीं है, या उपलब्ध है, किन्तु हैण्ड सिगनल नहीं दिखा रहा है तो वह समपार से पहले गाड़ी रोक लेगा और यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद है और फाटकवाले से हैण्ड सिगनल मिलने के बाद, और उसकी अनुपस्थिति में सहायक लोको पायलट से हैण्ड सिगनल मिलने पर लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और यथास्थिति नियम 9.02 या 9.07 का पालन करते हुए अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक सतर्कता से गाड़ी को आगे बढ़ायेगा।

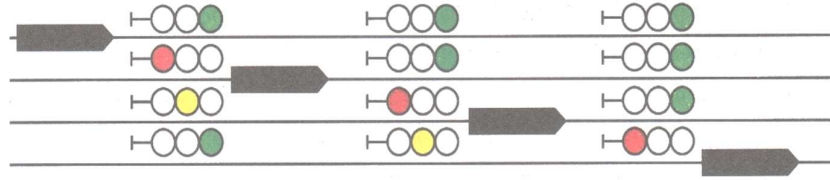
स.नि. 9.15. स्वचल सिगनलों वाले क्षेत्र में किसी अर्ध स्वचल फाटक रोक सिगनल को, जिस पर प्रकाशित 'A' और 'AG' मार्कर लगे हुए हैं "ऑन" स्थिति में पास करना-

अगर स्वचल सिगनलों वाले क्षेत्र में लोको पायलट किसी फाटक रोक सिगनल को, जिस पर प्रकाशित 'AG' मार्कर लगे हुए हैं "ऑन" स्थिति में पाता है तो-

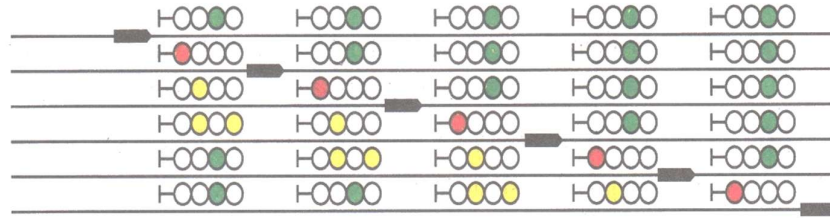
- (क) जब 'A' मार्कर प्रकाशित है किन्तु 'AG' मार्कर की लाइट बुझी हुई है तब वह सामान्य नियम 9.02 या 9.07 के प्रावधानों की यथास्थिति आपूर्ति करेगा, अथवा
- (ख) जब 'A' मार्कर की लाइट बुझी हुई है किन्तु 'AG' मार्कर प्रकाशित है तो वह सामान्य नियम 9.15 की धारा (ख) के प्रावधानों की आपूर्ति करेगा, अथवा
- (ग) अगर दोनों "A" मार्कर और "AG" मार्कर की लाइट बुझी हुई हैं, तब वह फाटकवाले को चेतावनी देने के लिए निर्धारित कूट में सीटी बजाएगा और अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे लाकर खड़ी करेगा। उसके पश्चात खराब हुए हस्त चालित रोक सिगनल को पास करने के विषय में निर्धारित पद्धति से प्राधिकार टी/369(3बी) पर ही वह अपनी गाड़ी को आगे ले जायेगा।

9.16. दृष्टांत चित्र:- तीन संकेती और चार संकेती सिगनल व्यवस्था में गाड़ियों के पीछे संकेतों के क्रम में स्वतः परिवर्तन अगले चित्रों में दिखाया गया है। ये चित्र मापक्रम के अनुसार नहीं खीचे गये हैं:-

तीन संकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्र में गाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम में स्वतः परिवर्तन



चार संकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्र में गाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम में स्वतः परिवर्तन



अध्याय-10

अनुगामी गाड़ी पद्धति

10.01 अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें:-

(1) जहाँ गाड़ियों का संचालन अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहाँ उन्हें एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए एक के बाद एक लगातार उसी दिशा में उसी लाइन पर ऐसी रीति और समय के ऐसे अन्तर से भेजा जा सकेगा जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।

(2) गाड़ियों अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक की अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर ने गाड़ियों लेने की तैयारी की बाबत संदेश का आदान-प्रदान नहीं कर लिया है और इसके अतिरिक्त जब तक यह आश्वासन नहीं दे दिया है कि जिस स्टेशन से अनुगामी गाड़ियों भेजी जाएगी उस ओर वह तब तक कोई गाड़ी नहीं भेजेगा जब तक कि वे सब अनुगामी गाड़ियों उसके स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती और जब तक कि उसे विपरीत दिशा में गाड़ियों भेजने की अनुमति नहीं मिल जाती।

स.नि.10.01(1) "अनुगामी गाड़ी पद्धति" सामान्य नियम 7.01 के अनुसार प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक की स्पष्ट स्वीकृति से तभी लागू की जायेगी जब किन्हीं विशेष परिस्थितियों के कारण सम्बन्धित ब्लॉक सेक्शन में चालन समय असामान्य रूप से लम्बा हो जाता है जिसके कारण, यदि सेक्शन में सामान्य पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों को चलाने से संचालन में गम्भीर कठिनाइयाँ उत्पन्न हो या होने की सम्भावना हो।

स.नि.10.01(2) इस पद्धति को घने, कोहरे या तूफानी मौसम में प्रचलित नहीं किया जायेगा।

10.02. रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना:- जब रेल के किसी भाग पर नियम 7.01 के अधीन अनुगामी गाड़ी पद्धति आरंभ की जाती है तब उसकी रिपोर्ट रेल संरक्षा आयुक्त को तार द्वारा भेजी जाएगी।

10.03. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिए अनुपालनीय शर्तें:- अनुगामी गाड़ी पद्धति चालू करने पर निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जाएगा, अर्थात्-

(क) कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक लोको पायलट को इस प्रयोजन के लिए निर्धारित प्रारूप (फार्म) में लिखित प्रस्थान प्राधिकार नहीं दे दिया जाता है और उससे उसकी लिखित अभिस्वीकृति नहीं मिल जाती। यदि गाड़ी का उस स्टेशन पर रुकना निर्धारित नहीं है तो उसको इस काम के लिए रोका जाएगा।

(ख) प्रस्थान प्राधिकार में, उस अगले स्टेशन का नाम, जिस पर उसे रुकना है, गति जिससे उसे चलना है और उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के वास्तविक समय का उल्लेख किया जाएगा।

(ग) आगे जाने वाली हर गाड़ी के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को इस बात की सूचना दी जाएगी कि उनके पीछे एक अनुगामी गाड़ी चलेगी तथा इस बात की भी सूचना दी जाएगी की वह अनुगामी गाड़ी लगभग कितने समय बाद प्रस्थान करेगी।

(घ) किसी स्टेशन से कोई अनुगामी गाड़ी तब तक नहीं चलेगी जब तक की उससे पहले वाली गाड़ी को प्रस्थान किये कम से कम 15 मिनट या विशेष अनुदेशों द्वारा नियत उससे कोई कम समय बीत नहीं गया है।

(ङ.) पहली गाड़ी के पीछे चलने वाली सभी गाड़ियाँ समान गति से चलाई जाएगी और यह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय 25 किलोमीटर प्रति घण्टे से अधिक नहीं होगी।

(च) अगले ब्लॉक स्टेशन को प्रत्येक गाड़ी के प्रस्थान का वास्तविक समय और पिछले ब्लॉक स्टेशन को हर गाड़ी के पहुँचने का वास्तविक समय तत्काल सूचित किया जाएगा, तथा

(छ) किन्हीं दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच एक ही समय में चलने वाली अनुगामी गाड़ियों की संख्या स्टेशन दूरी के प्रत्येक 5 किलोमीटर के लिए एक गाड़ी से अधिक नहीं होगी तथा जब तक विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं मिल जाती तब तक, चाहे स्टेशनों के बीच की दूरी कितनी भी क्यों न हो, इन गाड़ियों की संख्या 4 से अधिक नहीं होगी।

स.नि.10.03(1) "अनुगामी गाड़ी पद्धति" यात्रियों का परिवहन कर रही गाड़ियों के लिए नहीं अपनायी जायेगी।

स.नि.10.03(2) "अनुगामी गाड़ी पद्धति" लागू करने से पहले पर्यवेक्षी कर्मचारियों द्वारा परिचालन कर्मचारियों को तथा सम्बद्ध स्टेशन कर्मचारियों को सम्बन्धित नियम और बरती जाने वाली सावधानियाँ अवश्य स्पष्ट की जानी चाहिए।

स.नि.10.03(3) इस पद्धति के अधीन कार्य का पर्यवेक्षण अधिकारी द्वारा किया जाना चाहिए।

स.नि.10.03(4) गाड़ी की गति जो पहली गाड़ी के पीछे अनुगामी गाड़ियों की गति सामान्य नियम 10.03 (ड) के अनुसार गति दिन में 25 कि.मी.प्र.घं. और रात में दृश्यता साफ न होने की दशा में 15 कि.मी.प्र.घं. तक सीमित रहेगी तथा इसके अतिरिक्त वर्तमान गति प्रतिबन्ध भी लागू रहेंगे।

10.04. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लोको पायलट या ट्रेन मैनेजर को प्रस्थान प्राधिकार देना:—

(1) ट्रेन मैनेजर या लोको पायलट को प्रत्येक प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा दिया जाएगा।

(2) जब उप नियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार लोको पायलट को दिया जाता है तो उसकी एक प्रति ट्रेन मैनेजर को भी दी जाएगी।

(3) यदि उप नियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार ट्रेन मैनेजर को दिया जाता है तो वह:—

(क) या तो स्वयं ट्रेन मैनेजर द्वारा लोको पायलट को सौंप दिया जाएगा, अथवा

(ख) उस पर ट्रेन मैनेजर के प्रति हस्ताक्षर होने के बाद या तो स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा लोको पायलट को सौंप दिया जाएगा।

(4) उप नियम (2) या (3) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक की:—

(क) उसकी गाड़ी प्रस्थान करने के लिए तैयार नहीं है, और

(ख) यदि उसकी गाड़ी किसी दूसरी गाड़ी को पास करने के लिए प्रतीक्षा कर रही है तो जब तक बाद वाली गाड़ी संपूर्ण अंदर नहीं आ जाती है और उसकी गाड़ी के लिए परिचालित लाइन पूरी तौर से साफ नहीं हो जाती है।

10.05. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार:— अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लिखित प्रस्थान प्राधिकार का प्रयोग निम्नलिखित प्रारूप (फॉर्म) में होगा,—

क्रम सं.....	रेलवे
अनुगामी गाड़ी पद्धति प्रस्थान प्राधिकार अप (या डाउन)	
गाड़ी नं.....अप (या डाउन) तारीख.....समय.....घंटे.....मिनट	
स्टेशन से.....स्टेशन तक..... ।	
लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर	
(1) आपको अपनी गाड़ी के साथ स्टेशन से स्टेशन तक प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।	
*(2) आपकी गाड़ी से आगे जाने वाली गाड़ी नं..... इस स्टेशन से घंटे.....मिनट पर छूटी है।	
*(3) गाड़ी नं.....आपकी गाड़ी के पीछे इस स्टेशन से.....घंटे.....मिनट पर छूटेगी।	
(4) आपसे अपेक्षा है कि आप किलोमीटर प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति का पालन करेंगे।	
हस्ताक्षरित.....	
.....का स्टेशन मास्टर	
स्टेशन की मोहर (स्टाम्प)	
ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर.....स्टेशन पर	
*जो लागू नहीं होता है उसे काट दें।	
स्टेशन पर पहुंचते ही लोको पायलट तुरन्त यह टिकट स्टेशन मास्टर को या इसे लेने के लिए प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति इसे तत्काल रद्द करके अभिलेख (रिकार्ड) में रख लेगा।	

10.06. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी:—

(1) जब नियम 10.04 के उप नियम (1) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार सौंपा जाता है तो स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि:—

(क) वह इस प्रयोजन के लिए निर्धारित प्रारूप (फॉर्म) में सही—सही भरा गया है, और

(ख) उस पर पूरे हस्ताक्षर स्याही से किये गये हैं।

(2) यदि नियम 10.04 के उप नियम (1) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो वह इस संबंध में अपनी संतुष्टि कर लेगा कि उसे दिया गया प्रस्थान प्राधिकार इस हेतु निर्धारित प्रारूप (फार्म) में ठीक-ठीक और पूरी तरह तैयार किया गया है और वह तब तक अपनी गाड़ी लेकर आगे नहीं बढ़ेगा जब तक कि उसमें कोई गलती या कांट-छांट थी, तो उसे सुधार नहीं दिया गया है।

(3) यदि नियम 10.04 के उप नियम (3) के अधीन गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो लोको पायलट को सौपने से पहले वह भी इस तरह अपनी संतुष्टि कर लेगा।

10.07. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी या गाड़ियों के मार्ग में अवरोध:— जब तक यह संचालन पद्धति लागू है तब तक किसी आती हुई गाड़ी के मार्ग में बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटो के बाहर लाइन को अवरुद्ध नहीं किया जाएगा।

10.08. अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति:— यह निश्चय कर लेने पर की उसी दिशा में और अनुगामी गाड़ियों नहीं भेजी जाएगी, 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 की अंतिम गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती और उन दोनों स्टेशनों के बीच की लाइन साफ नहीं हो जाती।

10.09. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा:—

(1) यदि कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच रुक जाये और वह पाँच मिनट से अधिक रुकती है या रुकने की संभावना है तो नियम 6.03 के उपबंधों के अनुसार इसकी रक्षा की जाएगी। सिवाय इसके की चाहे लाइन किसी भी गेज की हो, ट्रेन मैनेजर पीछे की ओर गाड़ी से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखेगा और 500 मीटर की दूरी पर 2 पटाखे रखेगा, जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे।

(2) यदि स्टेशनों के बीच रुकी हुई गाड़ी, दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा अन्य किसी असाधारण कारण से आगे नहीं जा सकती है तो लोको पायलट भी आगे की ओर गाड़ी की उसी रीति से रक्षा करेगा जैसा कि ट्रेन मैनेजर के लिए निर्धारित है।

अध्याय-11

पायलट गार्ड पद्धति

11.01. पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें:- जहाँ गाड़ियों का संचालन पायलट गार्ड पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहाँ:-

(क) एक रेल सेवक (जिसे इसमें इसके बाद पायलट गार्ड कहाँ गया है) गाड़ियों को पायलट करने के लिए विशेष रूप से प्रतिनियुक्त किया जाएगा, तथा

(ख) स्टेशन से कोई भी गाड़ी बिना पायलट गार्ड के व्यक्तिगत प्राधिकार के नहीं छूटेगी।

11.02. पायलट गार्ड पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें:- स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के बाद एक अनुगामी गाड़ियों तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि:-

(क) लोको पायलट को उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रुकने के अगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है।

(ख) सभी गाड़ियों समान गति से नहीं चलाई जाती हैं और यह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घण्टे से अधिक नहीं होगी, तथा

(ग) पहले वाले गाड़ी को छूटे हुए पन्द्रह मिनट नहीं बीत चुके हैं।

11.03. पायलट गार्ड की वर्दी या बिल्ला:- पायलट गार्ड लाल वर्दी या बिल्ले से पहचाना जाएगा।

स.नि.11.03 पायलट गार्ड अपनी दाहिनी बाँह पर लाल पट्टी पहनेगा।

11.04. पायलट गार्ड का गाड़ी पर जाना या प्रस्थान प्राधिकार देना:-

(1) स्टेशन से कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक की लोको पायलट यह नहीं देख लेता है कि गाड़ी के साथ नियम 11.03 में निर्धारित वर्दी पहने हुए या बिल्ले लगाए हुए पायलट गार्ड चल रहा है या उसने स्वयं प्रस्थान प्राधिकार दिया है।

(2) प्रत्येक गाड़ी के साथ पायलट गार्ड जाएगा,

परन्तु यदि लाइन की दूसरी ओर से गाड़ी चलाने से पहले इस ओर से दो या दो से अधिक गाड़ियों चलाना आवश्यक है तो पायलट गार्ड ऐसे गाड़ियों में से केवल अंतिम गाड़ी के साथ ही जाएगा और उससे पहले चलने वाली गाड़ियों को वह स्वयं प्रस्थान प्राधिकार देगा।

(3) जब पायलट गार्ड गाड़ी के साथ जाएगा तब वह इंजन पर चलेगा।

11.05. पायलट गार्ड के टिकट:-

(1) यदि पायलट गार्ड गाड़ी के साथ नहीं जाता है तो वह ट्रेन मैनेजर को (या ट्रेन मैनेजर के न होने पर लोको पायलट को) एक, छपे हुए प्रारूप (फार्म) को स्याही से, भली प्रकार भर कर तथा हस्ताक्षर करके एक पायलट गार्ड टिकट प्रस्थान प्राधिकार के रूप में देगा।

(2) ऐसा हर टिकट केवल उस पर लिखे हुए स्टेशन तक, एक ही यात्रा के लिए लागू होगा।

(3) यदि गाड़ी, ट्रेन मैनेजर के प्रभार (चार्ज) में है, तो वह गाड़ी के प्रस्थान से पहले ही वह टिकट लोको पायलट को दे देगा।

(4) गाड़ी के पहुँचते ही लोको पायलट वह टिकट स्टेशन मास्टर को दे देगा जो उसे तत्काल रद्द कर देगा।

11.06. पायलट गार्ड पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा:— यदि कोई गाड़ी जिसके पीछे दूसरी गाड़ी आ रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रूक जाती है ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट नियम 10.09 के उपबंधों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्यवाही करेंगे।

अध्याय-12

ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति

12.01. ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें:- जहाँ दो स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति के अनुसार होता है वहाँ:-

(क) ऐसे स्टेशनों में से केवल एक ही स्टेशन पर, एक-ट्रेन-स्टॉफ रखा जाएगा, तथा

(ख) किसी भी ऐसे स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि वह ट्रेन-स्टॉफ उस स्टेशन पर मौजूद नहीं है जहाँ से गाड़ी चलाई जानी है और चलाने की अनुमति देते समय स्टेशन मास्टर ऐसा ट्रेन-स्टॉफ लोको पायलट के सुपुर्द नहीं कर देता या उसे दिखा नहीं देता।

12.02. यह पद्धति कहाँ लागू होगी:- ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति पर गाड़ियों का संचालन केवल इकहरी (सिंगल) लाइन पर ही किया जायेगा और गाड़ियों को केवल उन्हीं स्टेशनों के बीच चलाया जायेगा जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा ट्रेन-स्टॉफ स्टेशन घोषित कर दिया गया है।

12.03. ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें:- ट्रेन-स्टॉफ स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के बाद एक अनुगामी गाड़ियों तब तक नहीं चलाई जाएगी, जब तक कि:-

(क) लोको पायलट को उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रुकने के अगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है।

(ख) सभी गाड़ियाँ एक ही गति से नहीं चलती 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 पन्द्रह मिनट नहीं बीत चुके हैं।

12.04. लोको पायलट के पास ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट का होना:- किसी स्टेशन से कोई गाड़ी तब तक नहीं प्रस्थान करेगी जब तक कि लाइन के जिस सेक्शन पर उसे जाना है उसके लिए ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट लोको पायलट के पास नहीं है और जिसे वह अपने साथ यात्रा पर ले जाएगा।

12.05. ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट लोको पायलट को कौन देगा:- ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट लोको पायलट को स्टेशन मास्टर या विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिए नियुक्त कोई अन्य कर्मचारी देगा।

स.नि.12.05 गाड़ी का ट्रेन मैनेजर, ट्रेन-स्टाफ या टिकट गाड़ी के लोको पायलट को देगा, ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट दोनों यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि स्टाफ और टिकट उसी सेक्शन के हैं जिस पर गाड़ी चलाई जानी है।

12.06 ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट लोको पायलट को कब दिया जायेगा:-

(1) यदि किसी गाड़ी के पीछे कोई अनुगामी गाड़ी के जाने का आशय नहीं है और उससे पहले विपरीत दिशा को किसी गाड़ी के लिए ट्रेन-स्टॉफ की आवश्यकता है तो उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन ट्रेन-स्टॉफ लोको पायलट को दे दिया जायेगा।

(2) जब ट्रेन-स्टॉफ की वापसी से पहले, यदि किसी गाड़ी के पीछे अनुगामी गाड़ियों के जाने का आशय है तो उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, अन्तिम गाड़ी के लोको पायलट के सिवाय अन्य सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को ट्रेन-स्टॉफ टिकट यह बताने के लिए दिया जायेगा कि ट्रेन-स्टॉफ पीछे आ रहा है, और यह ट्रेन-स्टॉफ अन्तिम गाड़ी के लोको पायलट को ही दिया जायेगा।

(3) यदि सहायता के लिए किसी गाड़ी के पीछे कोई दूसरा इंजन लगा है तो आगे वाले इंजन के लोको पायलट को ट्रेन-स्टॉफ टिकट तथा पीछे वाले इंजन के लोको पायलट को ट्रेन-स्टॉफ दिया जायेगा।

परन्तु यदि गाड़ी के साथ लगे दोनों इंजनों को उस पूरी दूरी तक जाना है, जहाँ तक कि ट्रेन-स्टॉफ लागू होता है और उस गाड़ी के पीछे अन्य अनुगामी गाड़ियों है तो प्रथम उल्लिखित गाड़ी के साथ लगे हर इंजनों के लोको पायलटों को ट्रेन-स्टॉफ टिकट दिया जायेगा।

(4) यदि किसी गाड़ी के आगे सहायता के लिए एक अन्य इंजन लगा है तो यथास्थिति, ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट को दिया जायेगा।

(5) यदि मैटिरियल ट्रेन को स्टेशनों के बीच में रूकना है तो ट्रेन स्टॉफ लोको पायलट को दे दिया जायेगा।

(6) ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट किसी भी गाड़ी के लोको पायलट को तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार नहीं है।

(7) लोको पायलट ट्रेन स्टॉफ टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक कि वह यह न देख ले कि जो व्यक्ति उसे ट्रेन-स्टॉफ टिकट दे रहा है उसके पास उस समय ट्रेन स्टॉफ मौजूद है।

12.07. ट्रेन-स्टॉफ का इंजन पर रहना:— यदि ट्रेन-स्टॉफ गाड़ी के लोको पायलट को दिया जाता है तो वह उसे इंजन पर इस हेतु निर्धारित सुस्पष्ट स्थान पर रखेगा।

12.08. जब तक ट्रेन-स्टॉफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाये:— यदि किसी गाड़ी का लोको पायलट किसी स्टेशन से ट्रेन-स्टॉफ ले गया है तो कोई अन्य गाड़ी उस स्टेशन से प्रथम उल्लेखित गाड़ी के पीछे तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक कि ट्रेन-स्टॉफ उस स्टेशन पर वापस नहीं आ जाता।

12.09. गाड़ी पहुँचने पर ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना:—

(1) जिस स्टेशन तक के लिए ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट दिया गया है उस स्टेशन पर गाड़ी पहुँचने पर लोको पायलट, तुरन्त वह ट्रेन-स्टॉफ या ट्रेन-स्टॉफ टिकट स्टेशन मास्टर को अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इसको लेने के लिए नियुक्त किसी रेल सेवक को दे देगा।

(2) जिस व्यक्ति को ऐसा कोई ट्रेन-स्टॉफ टिकट दिया जाएगा वह उसे तुरन्त रद्द कर देगा।

12.10. ट्रेन-स्टॉफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि:—

(1) यदि ट्रेन-स्टॉफ लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो फायरमैन उस ट्रेन-स्टॉफ को लेकर उस स्टेशन की दिशा में जाएगा जहाँ उसे सबसे अच्छी सहायता मिल सकती है जिससे कि ट्रेन-स्टॉफ उस

स्टेशन पर सहायतार्थ जाने वाले इंजन के लोको पायलट को सुपुर्द करने के लिए उस स्टेशन पर उपलब्ध हो सके।

(2) यदि ट्रेन-स्टॉफ टिकट लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायता साधारणतया केवल उस स्टेशन से मांगी जाएगी जहाँ पर कि ट्रेन स्टाफ छोड़ा गया है, किन्तु यदि सहायता विपरीत दिशा के स्टेशन से अधिक शीघ्र मिल सकती है तो ट्रेन-स्टॉफ को सेक्शन के दूसरी ओर भेजने के लिए तुरन्त आवश्यक कार्यवाही की जाएगी।

(3) यदि कोई इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो फायरमैन सहायतार्थ जाने वाले इंजन के साथ उस स्थान तक जाएगा।

12.11. ट्रेन-स्टॉफ टिकट रखने की विधि:— ट्रेन-स्टॉफ टिकट इस प्रयोजन के लिए दिये गये टिकट बक्से में रखे जाएंगे और उनको अन्दर लगे स्प्रिंग में फंसा दिया जायेगा, तथा उस बक्से को खोलने की चाबी वही ट्रेन-स्टॉफ होगा जिससे कि वह टिकट संबंधित है।

12.12. ट्रेन-स्टॉफ रखने की विधि:— यदि ट्रेन-स्टॉफ किसी स्टेशन पर है तो उसे बक्से में नहीं छोड़ा जाएगा, बल्कि वह स्टेशन मास्टर की सुरक्षित अभिरक्षा में रहेगा।

12.13. ट्रेन-स्टॉफ टिकटों और बक्सों पर पहचान चिन्ह:—

(1) प्रत्येक ट्रेन-स्टॉफ पर, संबंधित लाइन के भाग के दोनों ओर के ट्रेन-स्टॉफ स्टेशनों का नाम अंकित होगा।

(2) लाइन के अलग-अलग भागों के लिए ट्रेन-स्टॉफ, ट्रेन-स्टॉफ टिकट और उनके बक्सों की पहचान अलग-अलग रंगों से होगी।

(3) अप और डाउन ट्रेन-स्टॉफ टिकटों के भी अलग-अलग पहचान चिन्ह होंगे।

12.14. ट्रेन-स्टॉफ टिकट का प्रारूप (फार्म):— प्रत्येक ट्रेन-स्टॉफ टिकट निम्नलिखित प्रारूप (फार्म) में होगा:—

टिकट नं०.....	रेलवे
ट्रेन-स्टाफ टिकट अप (या डाउन)	
गाड़ी नं०.....	
समय.....	घंटे.....मिनट
.....से.....	तक

सेवा में,

लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर

आपको.....स्टेशन से.....स्टेशन तक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है और ट्रेन-स्टॉफ बाद में भेजा जाएगा।

आपसे आगे जाने वाली गाड़ी नं.....के छूटने के समय.....घंटे.....मिनट है।

तारीख.....

हस्ताक्षर.....

.....का स्टेशन मास्टर
स्टेशन की मुहर (स्टाम्प)

(टिकट के पीछे)

लोको पायलट इस टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक वह लाइन के उस भाग के ट्रेन स्टाफ को देख नहीं लेता जिसमें उसे प्रवेश करना है।

लोको पायलट पहुँचते ही तुरन्त इस टिकट को स्टेशन मास्टर को अथवा इसे प्राप्त करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति उसे तुरन्त रद्द कर देगा।

12.15. जारी किए गये ट्रेन स्टॉफ टिकटों का अभिलेख (रिकार्ड):—स्टेशन मास्टर जारी किए गये प्रत्येक ट्रेन स्टॉफ टिकट का अभिलेख (रिकार्ड) एक रजिस्टर में रखेगा जिसमें प्रत्येक टिकट का नम्बर तथा जिस गाड़ी के लिए वह जारी किया गया है, दर्ज किया जायेगा।

12.16. निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध:— निकट (होम) सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन के अवरुद्ध होने वाले भाग का ट्रेन स्टॉफ स्टेशन पर नहीं है।

12.17. ट्रेन स्टॉफ और टिकट पद्धति में गाड़ियों की रक्षा:— यदि कोई गाड़ी जिसके पीछे एक दूसरी गाड़ी आ रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाती है तो ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्यवाही करेंगे।

अध्याय-13

केवल एक गाड़ी पद्धति

13.01. केवल एक गाड़ी पद्धति का प्रयोग:- केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार गाड़ियाँ सिर्फ इकहरी (सिंगल) लाइन की छोटी टर्मिनल शाखाओं पर ही चलाई जा सकती हैं।

स.नि.13.01(1) "केवल एक गाड़ी पद्धति" पर गाड़ियों का संचालन इस रेलवे के जिन खण्डों पर प्रचालित है वे लागू संचालन समय सारणी में दर्शाये गये हैं।

स.नि.13.01(2) गाड़ी, लाइट इंजन, मोटर ट्रौली या मालटेला (मैटीरयल लॉरी) इन सेक्शनों पर साधारणतया दिन के समय ही चलाई जाएंगी जब तक कि अन्यथा प्राधिकृत अधिकारी द्वारा अनुमत न कर दिया गया हो। आपातकाल में रात के समय चलाने के लिए स.नि.13.04(3) देखें।

13.02. केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें:- जहाँ गाड़ियों का संचालन केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है वहाँ, जिस सेक्शन पर वह पद्धति लागू है उस पर एक समय में केवल एक ही गाड़ी रहेंगी।

स.नि.13.02(1) गाड़ी संचालन संबंधी सभी नियम "केवल एक गाड़ी पद्धति" पर भी लागू होते हैं, सिवाय जबकि इस अध्याय के नियमों में अन्यथा नहीं दिया गया हो।

स.नि.13.02(2) परिभाषाएँ :- जहाँ तक इस अध्याय का संबंध है :-

- (i) 'प्राधिकार' (अथॉरिटी) धातु का टोकन या कागजी प्राधिकार जो धातु का टोकन खो जाने पर सेक्शन में प्रवेश करने के लिए गाड़ी के लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया जाता है;
- (ii) 'मूल स्टेशन' (बेस स्टेशन) अर्थात् वह स्टेशन जहाँ से गाड़ियाँ आरम्भ होती हैं;
- (iii) 'टोकन' अर्थात् धातु का बना टोकन जो मूल स्टेशन से अन्तिम स्टेशन तक और वापसी में प्रस्थान प्राधिकार के अनुरूप उपयोग में आता है;
- (iv) 'अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन' अर्थात् सेक्शन पर आखरी स्टेशन;
- (v) 'गाड़ी' अर्थात् एक गाड़ी या खाली इंजन या जुड़े हुए खाली इंजन;

13.03. सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार:- लोको पायलट अपनी गाड़ी सेक्शन में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है।

स.नि.13.03(1)(क) प्रस्थान प्राधिकार:- 100 मि.मी. X 75 मि.मी. का आयताकार टोकन, जिस पर सेक्शन के मूल और अन्तिम स्टेशनों के नाम खुदे रहते हैं जहाँ यह पद्धति लागू होती है, जो एक प्रस्थान प्राधिकार के अनुरूप सेक्शन में प्रवेश करने को और अन्तिम स्टेशन तक जाकर मूल स्टेशन को वापिस आने को लोको पायलट को दिया जाता है। जब यह उपयोग में न हो तब यह टोकन एक कांच के ढक्कनदार बक्से में तालित रखा जायेगा और ताले की चाबी मूल स्टेशन के स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत देख रेख में रहेगी। टोकन का बक्सा में न रहना स्टेशन मास्टर को सूचना देगा कि "सेक्शन घिरा हुआ है"।

अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन पर जहाँ स्टेशन मास्टर की व्यवस्था नहीं है, वहाँ टर्मिनल पर पहुँचने पर, टोकन सुरक्षित अभिरक्षा के लिए लोको पायलट द्वारा गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को दिया जायेगा।

(ख) (i) किसी गाड़ी को सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि उसके लोको पायलट के पास 'प्रस्थान प्राधिकार' अर्थात् टोकन नहीं हो।

(ii) एक मालटेला (लॉरी) या मोटर ट्रौली साधारणतः सेक्शन में तभी प्रवेश कर सकेगी जब कि सेक्शन के प्रभारी अधिकारी के पास 'प्रस्थान प्राधिकार' अर्थात् टोकन हो। मोटर ट्रौली या मालटेला (लॉरी), के प्रकरण में अपवादों के लिए स.नि. 13.03(5) देखें।

(iii) गाड़ी के लोको पायलट को टोकन ट्रेन मैनेजर के माध्यम से मूल स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा दिया जायेगा। खाली इंजनों, मोटर ट्रॉलियों, मालठेलों के प्रकरण में उसे प्रभारी अधिकारी को स्टेशन मास्टर द्वारा दिया जायेगा।

अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन पर जहाँ स्टेशन मास्टर की व्यवस्था नहीं है, वहाँ टोकन गाड़ी के ट्रेन मैनेजर द्वारा लोको पायलट को दिया जायेगा।

अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन पर जहाँ स्टेशन मास्टर की व्यवस्था नहीं है, वहाँ टोकन लाइट इंजनों के लोको पायलट, मोटर ट्रॉली/मालठेला के प्रभारी अधिकारी द्वारा अधिग्रहण किया जायेगा।

(ग) इस सम्बन्ध में एक ट्रेन रजिस्टर निम्नलिखित प्रारूप (प्रोफार्मा) का मूल (बेस) व टर्मिनल स्टेशन मास्टरों द्वारा अनुरक्षित किया जायेगा। ट्रेन मैनेजर व लोको पायलट भी इस रजिस्टर के संबंध कॉलम में अपने हस्ताक्षर करेंगे।

अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन पर जहाँ स्टेशन मास्टर की व्यवस्था नहीं है, वहाँ, कॉलम सं. 8 और 12 के अलावा, संबंध कॉलमों में सभी इन्दराज ट्रेन मैनेजर द्वारा अनुरक्षित किये जायेंगे। रजिस्टर अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन के प्रभारी अधिकारी के अभिरक्षण में रहेगा।

दिनांक	गाड़ी सं.	इंजन नं.	गाड़ी का लोड	समय जब जाने वाली गाड़ी के चालक को टोकन दिया गया				समय जब आने वाली गाड़ी के चालक ने टोकन दिया				टिप्पणी
				समय	हस्ताक्षर			समय	हस्ताक्षर			
				घं.-मि.	चालक	ट्रेन मैनेजर	स्टे.मा.	घं.-मि.	चालक	ट्रेन मैनेजर	स्टे. मा.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

(घ) बीच के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर, यदि कोई हों, भी निम्नलिखित प्रारूप के साथ एक ट्रेन रजिस्टर अनुरक्षित करेंगे, जिसमें कि प्रविष्टियां गाड़ी जाने के तुरन्त बाद ही की जायेगी:-

दिनांक	गाड़ी नं.	आने का समय	जाने का समय	किये जाने वाले कार्य का विवरण	स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7

स.नि.13.03(2)(क) टोकन खो जाना- यदि टोकन खो जाता है तो मूल स्टेशन का स्टेशन मास्टर उसकी सूचना जल्दी साधनों द्वारा खण्ड के अन्य स्टेशनों के स्टेशन मास्टर, परिवहन निरीक्षक, जूनियर इंजीनियर (रेलपथ), वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको)/शैड इन्चार्ज और वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक को देगा। उसके बाद वह, टोकन खो जाने से सम्बन्धित जिम्मेदार कर्मचारियों के लिखित जवाबों सहित पूर्ण विवरणों की रिपोर्ट वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक को भेजेगा। वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक एक दूसरे टोकन को प्रदान करने का प्रबन्ध करेंगे। नये प्रदान किये गये टोकन के ऊपर "दूसरा (डुप्लीकेट)" अक्षर खोदा जायेगा।

जब तक कि "दूसरा (डुप्लीकेट)" टोकन प्राप्त नहीं हो जाता है, 'मूल (बेस)' स्टेशन का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित प्रारूप पर क्रम संख्या वाला प्राधिकार लोको पायलटों को जारी करता रहेगा, जो कि या तो चक्र टंकित (साइक्लोस्टाइलड) फार्म पर अथवा हस्तलिखित हो सकता है।

केवल एक गाड़ी पद्धति के अन्तर्गत खोये हुए मेटल टोकन के बदले में प्रयुक्त प्राधिकार प्रपत्र
नोट:- यह प्राधिकार केवल एक दिन के लिए वैध है।

जब टोकन खो गया.....

क्रम संख्या दिनांक

मूल (बेस) स्टेशन

अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन

गाड़ी संख्या को जारी

स्टेशन की मोहर

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

उपरोक्त प्राधिकार दोनों यात्राओं के लिए होगा। अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन पर यह कागज का टिकट स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जायेगा वह इस टिकट के पिछले भाग में गाड़ी के आगमन और प्रस्थान का समय, दिनांक और गाड़ी की संख्या का अभिलेख और पूरे हस्ताक्षर करके अपने स्टेशन की मुहर लगायेगा। ऐसी कार्यवाही के बाद, गाड़ी के ट्रेन मैनेजर के द्वारा वह टिकट लोको पायलट को दिया जायेगा।

अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन पर जहाँ स्टेशन मास्टर की व्यवस्था नहीं है, वहाँ, ट्रेन मैनेजर इस पेपर टिकट को ले लेगा तथा टिकट के पिछले भाग में गाड़ी के आगमन और प्रस्थान का समय, दिनांक और गाड़ी की संख्या का अभिलेख करेगा और हस्ताक्षर करेगा। तब वह इसे लोको पायलट को वापस सौंप देगा।

मूल (बेस) स्टेशन पर आने पर, लोको पायलट इस पेपर टिकट को स्टेशन मास्टर को सौंप देगा जो इसे फाइल में लगा देगा। इन कागज के टिकटों की जाँच परिवहन निरीक्षक द्वारा की जायेगी तथा तीन माह पश्चात इन्हें नष्ट किया जा सकेगा।

(ख) यदि यात्रा के दौरान टोकन खो जाता है तब लोको पायलट लिखित रूप में ट्रेन मैनेजर को सूचना देगा। ट्रेन मैनेजर मूल (बेस) स्टेशन और अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन को, यदि आवश्यक हो, सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को उप-अनुबन्ध (क) में कथित संदेश भेजने के लिए कहेगा।

(ग) यदि मूल (ऑरीजिनल) टोकन बाद में मिल जाता है, उसे रिपोर्ट के साथ परिवहन निरीक्षक को भेजा जाना चाहिए जो इसकी जाँच करेगा और यदि एक नया टोकन उस समय तक प्रदान नहीं किया गया, तब मूल (ऑरीजिनल) टोकन उपयोग के लिए मूल स्टेशन पर भेज दिया जाना चाहिये।

स.नि.13.03(3) कॉटे प्लेटफार्म लाइन के लिये सामान्यतः लगाकर तालित किये जायेंगे:- स्टेशन की अन्य लाइनों, को ट्रेप द्वारा पृथक किया जायेगा और ट्रेप न होने पर पृथक्करण रहित (नॉन आइसोलेटेड) लाइनों पर डिब्बों की सुरक्षा स्कॉच ब्लॉकों द्वारा की जायेगी जिन्हें लाईन के ऊपर लगाकर तालित किया जायेगा। संचालन पूर्ण होने के बाद तुरन्त स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से देखेगा कि सभी कॉटों के स्कॉच ब्लॉक

उनकी सामान्य स्थिति में तालित कर दिये हैं और सभी संबंधित चाबियाँ चाबी बक्से में रख दी गयी हैं या इंचार्ज कॉटेवाले को वापस कर दी गयी हैं। अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन पर जहाँ स्टेशन मास्टर की व्यवस्था नहीं है, वहाँ, ट्रेन मैनेजर इस ड्यूटी के लिए उपस्थित होगा।

स.नि.13.03(4) गाड़ियों को लेना :-

(i) बाहरी सम्मुख कॉटो से कम से कम 180 मीटर की दूरी पर स्टेशन के दोनों तरफ एक एक बोर्ड लगाया जायेगा जिस पर "पूरी तरह रुको -सर्तकता से आगे बढ़ो" (स्टॉपडैड-प्रोसीड काँश्यस्ली) अक्षर लिखे रहेंगे। इस बोर्ड के बाहर लोको पायलट अपनी गाड़ी को रोक कर सीटी बजायेगा और केवल तभी आगे बढ़ेगा जब बाहरी सम्मुख कॉटो पर कॉटेवाला 'आगे बढ़ो' संकेत हाथ-सिगनल द्वारा दे रहा हो।

कॉटेवाला आने वाली गाड़ी को खतरा संकेत तब तक देता रहेगा जब तक कि वह गाड़ी "स्टॉप बोर्ड" पर आकर न खड़ी हो गई हो इसके बाद गाड़ी के लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' संकेत हाथ-सिगनल द्वारा दिया जायेगा।

फिर भी आने वाली गाड़ी के लिए कॉटेवाले द्वारा 'आगे बढ़ो' संकेत देने की इजाजत दिये जाने से पहले, यह स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी होगी कि कॉटे ठीक तरह से लगाये जाकर तालित किये गये हैं और उसने इनका निरीक्षण स्वयं कर लिया है और सुनिश्चित कर लिया है कि, लाइन साफ है और बिना रुकावट के है। अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन पर जहाँ स्टेशन मास्टर की व्यवस्था नहीं है, वहाँ, यह ड्यूटी ट्रेन मैनेजर द्वारा की जायेगी।

(ii) उन स्टेशनों पर जहाँ सम्मुख कॉटो का सही दिशा में लगाकर ताला बंद होना लाइन लेबल और बैजेज के आदान प्रदान द्वारा सुनिश्चित किया जाता है वहाँ स्टेशन मास्टर को सम्मुख कॉटों को व्यक्तिगत निरीक्षण करने से मुक्त किया जा सकता है।

स.नि.13.03(5) मोटर ट्रौली और माल ठेले (लॉरी) का कार्यचालन :-

(क) जब मोटर ट्रौली को टोकन के प्राधिकार पर सेक्शन में भेजना संभावित हो तब एक मोटर ट्रौली को बिना प्राधिकार के सेक्शन में प्रवेश करने की इजाजत दी जा सकती है, बशर्ते कि इंजिनिअरिंग/सिगनल/परिचालन/यांत्रिक विभाग का एक सक्षम अधिकारी उसका प्रभारी (इंचार्ज) हो। मोटर ट्रौली को लाइन पर रखने से पहले उसके प्रभारी अधिकारी कर्तव्य है कि व समय सारणी को देखे और स्टेशन मास्टर से पता लगाये कि सेक्शन की गाड़ियाँ जिनका सामना करने की सम्भावना है, कहाँ कहाँ पर है। तब वह अपने सेक्शन में प्रवेश करने के इरादे की लिखित सूचना स्टेशन मास्टर को देगा और बतलायेगा कि वह समय तक वापिस आ जायेगा और रेकार्ड की प्रति पर स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर करेगा। स्टेशन मास्टर तब अधिकारी को सेक्शन में बिना प्राधिकार के जाने का अधिकार देगा। गाड़ी रजिस्टर के रिमार्क वाले कॉलम में एक उल्लेख किया जायेगा कि की मोटर ट्रौली समय पर सेक्शन में दाखिल हुई और समय तक वापिस आने की सम्भावना है।

इस प्रकार सेक्शन में प्रवेश करने वाला अधिकारी, ट्रौली और सेक्शन में हो सकने वाली गाड़ी की संरक्षा के लिए उत्तरदायी होगा और वापिस लौटने पर स्टेशन मास्टर को शीघ्र लिखित सूचना देगा कि उसने सेक्शन को साफ कर दिया है और स्टेशन पर समय पर आया है और गाड़ी रजिस्टर के रिमार्क कॉलम में अपने हस्ताक्षर करेगा।

(ख) माल ठेला (लॉरी) :-

(i) जब सेक्शन साफ हो :-

कोई माल ठेला (लॉरी) लाइन पर मूल (बेस) स्टेशन के स्टेशन मास्टर की आज्ञा बिना नहीं रखा जायेगा। मूल (बेस) स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर जब उस माल ठेले को काम करना पड़े, ठेले (लॉरी) का प्रभारी अधिकारी मूल (बेस) स्टेशन के स्टेशन मास्टर को अपनी माल ठेला (लॉरी) के सेक्शन में काम करने के इरादे की लिखित सूचना देगा और इस लिखित सूचना में वह माल ठेला (लॉरी) के स्टेशन पर वापिस आने वाले समय का उल्लेख स्पष्ट करेगा। यदि यह समय, जिसके बीच माल ठेला (लॉरी) लाइन पर रखी जाने को है, गाड़ियों के संचालन में हस्तक्षेप नहीं करता, मूल (बेस) स्टेशन का स्टेशन मास्टर माल ठेला (लॉरी) को सेक्शन में काम करने की अनुमति देगा। माल ठेला (लॉरी) का इन्चार्ज अधिकारी इस "प्राधिकार" को जो मूल (बेस) स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा उसे दिया जायेगा, अपने साथ रखेगा और वापिस आने पर स्वयं इसे स्टेशन मास्टर को सौंप देगा। माल ठेले (लॉरी) का प्रभारी अधिकारी मीमो में उल्लिखित किये गये समय पर स्टेशन पर वापिस आने के लिये जिम्मेदार होगा।

(ii) जब सेक्शन गाड़ी/खाली इंजन से घिरा हो :-

जब कभी एक माल ठेला (लॉरी) को किसी गाड़ी/खाली इंजन से घिरे हुए सेक्शन में काम करना पड़े, स्टेशन मास्टर अधिकृत अधिकारी को, निम्नलिखित एहतियातों को बरतने के बाद काम करने की आज्ञा दे सकता है :-

(1) उपरोक्त धारा (ख)(i) में वर्णित लिखित मीमो के प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर संदेश द्वारा दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को निम्न सूचना देगा-

"माल ठेले (लॉरी) नम्बर जो के प्रभार (चार्ज) में है उसे सेक्शन में समय से समय तक सेक्शन में काम करने की आज्ञा दी जाती है। लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी कीजिये।"

निजी अंक

(2) सेक्शन का दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर इस संदेश की प्राप्ति की स्वीकृति निजी अंक सहित देगा।

(3) इस अभिस्वीकृति के मिल जाने पर मूल स्टेशन का स्टेशन मास्टर लारी के प्रभारी अधिकारी को निम्न प्रकार का मीमो जारी करेगा।

"सेवा में, ...

.....

(प्रभारी अधिकारी का नाम और पदनाम)

स्टेशन की मोहर

दिनांक.....

समय.....घंटे.....मिनट

आपको माल (लॉरी) ठेले के काम करने की अनुमति स्टेशन से स्टेशन तक दी जाती है। आप सेक्शन को साफ करके अपनी माल ठेला लारी को इस स्टेशन पर समय तक वापिस लाइये। आपको इस स्टेशन के प्रस्थान सिगनल और अन्तिम रोक सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करने का प्राधिकार दिया है। सेक्शन में गाड़ी/खाली इंजन नंबर मौजूद है। स्टेशन के स्टेशन मास्टर को लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करने के अनुदेश दिये गये हैं।"

नोट :- उपरोक्त प्राधिकार को मूल स्टेशन का स्टेशन मास्टर साधारण तौर पर माल ठेला लॉरी के सेक्शन में प्रवेश करने का लगभग समय इसमें उल्लिखित करेगा। लेकिन यदि इस समय से पहले अन्तिम (टर्मिनल)

स्टेशन या ऐसे स्टेशन से जहाँ टेलीफोन/टेलीग्राफ व्यवस्था न हो या संचार व्यवस्था फेल हो गयी हो, कोई गाड़ी / खाली इंजन चल पड़ा है, तब मूल (बेस) स्टेशन का स्टेशन मास्टर उस अधिकार पत्र के अन्तिम वाक्य में सुधार करेगा जो निम्न प्रकार से पड़ा जायेगा—

“गाड़ी/खाली इंजन नम्बर.....के चलाने वाले लोको पायलट को आपकी माल ठेला (लॉरी) के सेक्शन में काम करने की सूचना नहीं दी गयी है।”

अधिकृत अधिकारी उपरोक्त प्राधिकार को प्राप्त करने के पश्चात मालठेला (लॉरी) को उस समय तक नहीं छोड़ेगा जब तक की वह मूल स्टेशन पर वापिस नहीं आ जाता और वह सर्तकतापूर्वक निगरानी के साथ रहेगा। चाहे गाड़ी/खाली इंजन के लोको पायलट को सर्तकता आदेश दिया गया हो या नहीं दिया गया हो। जब तक लॉरी लाइन से नहीं हटाई जाती वह लॉरी के बचाव का उपाय सा. और स. नि. 15.27 में दी गई व्यवस्था के अनुसार करेगा। मूल स्टेशन पर पहुंचते समय लॉरी स्टेशन के ‘प्रथम रोक सिगनल’ पर रोक दी जायेगी और उसके बाद उसका मार्गदर्शन स्टेशन मास्टर के अनुदेशों द्वारा किया जायेगा। वह स्टेशन मास्टर को अपने आगमन की लिखित सूचना देगा।

(ग) मालठेला (लॉरी) के काम करने के विवरण गाड़ी रजिस्टर में लिखे जायेगे और लॉरी का प्रभारी अधिकारी स्टेशन से रवाना होने पहले और स्टेशन पर वापिस आने के बाद गाड़ी रजिस्टर के “लोको पायलट” वाले कॉलम में अपने हस्ताक्षर करेगा।

13.04. केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना होने या 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 असंभव हो जाता है तो, नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार, गाड़ी की उस दिशा में रक्षा की जाएगी जिधर से, यदि आवश्यक है तो, सहायता प्राप्त की जा रही है।

(ख) गाड़ी का ट्रेन मैनेजर उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को, जहाँ से सबसे अच्छी सहायता प्राप्त हो सकती है, उन परिस्थितियों की सूचना देगा जिनमें गाड़ी असमर्थ हुई है तथा आगे नहीं बढ़ सकती है और यदि ट्रेन मैनेजर के लिए उस स्टेशन को जाना आवश्यक है, तो वह लोको पायलट को लिखित अनुदेश देगा कि वह उसकी वापसी तक गाड़ी को खड़ी रखे और वह 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 ट्रेन मैनेजर रहेगा, जो लोको पायलट को यह बताएगा कि ऐसी असमर्थ गाड़ी कहाँ है और उसकी परिस्थिति क्या है या इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के लोको पायलट को एक लिखित प्राधिकार दिया जाएगा जिसमें ऐसे अनुदेश होंगे जिससे असमर्थ हुई गाड़ी के स्थान तथा परिस्थितियों का ज्ञान हो सके और ऐसे अन्य विवरण भी रहेंगे जो, असमर्थ हुई गाड़ी के ट्रेन मैनेजर के साथ न होने की दशा में, लाइन पर प्रवेश करने के लिए आवश्यक हैं।

(3) असमर्थ हुई गाड़ी का ट्रेन मैनेजर उस लाइन के सुरक्षित ओर समुचित संचालन के लिए तब तक जिम्मेदार रहेगा जब तक कि असमर्थ हुई गाड़ी वहाँ से चल नहीं देती और उसकी सहायतार्थ गया हुआ कोई अन्य इंजन आधार स्टेशन पर वापस नहीं पहुँच जाता।

(4) यदि असमर्थ हुई गाड़ी का ट्रेन मैनेजर नहीं है तो फायरमैन या सहायक लोको पायलट या आवश्यकतानुसार, लोको पायलट इस नियम द्वारा ट्रेन मैनेजर को सौंपे गए कर्तव्यों का पालन करेगा, परन्तु यह तब जब नियम 4.20 के अनुसार इंजन को चालक दल रहित न छोड़ा जाए।

स.नि.13.04(1) इंजन का फेल होना:-

(i) यदि एक इंजन फेल हो जाता है या आगे बढ़ने में असमर्थ, तब लोको पायलट ट्रेन मैनेजर को लिखित सूचना देगा कि वह आगे किस कारण से नहीं बढ़ सकता है और "प्राधिकार" को भी ट्रेन मैनेजर को सौंप देगा। ट्रेन मैनेजर, लोको पायलट को गाड़ी का प्रभार लेने का और इंजन को स्थिर रखने का लिखित अनुदेश देगा और उसके लिए उसकी लिखित अभीस्वीकृति प्राप्त करेगा। सहायता प्राप्त करने के लिए ट्रेन मैनेजर टेलीफोन/टेलीग्राफ व्यवस्था से युक्त निकटतम स्टेशन को उपलब्ध शीघ्रता साधन द्वारा रवाना होगा। यदि हाथ से ढकेली जाने वाली ट्रौली उपलब्ध हो या रास्ते में मिलती हो, उस ट्रौली का प्रभारी अधिकारी ट्रेन मैनेजर को ट्रौली में बैठाकर निकटतम स्टेशन को सूचना देने के लिए ले जायेगा।

ट्रेन मैनेजर के रवाना हो जाने के बाद लोको पायलट स.नि. 6.03 के अनुसार जिस दिशा से सहायता संभावित है, गाड़ी का बचाव करेगा।

(ii) ट्रेन मैनेजर द्वारा इस सूचना के प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर इस सूचना को निजी अंक, जहाँ उपयोग में है, सहित मूल (बेस) स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा जो आवश्यक सहायता प्रदान करने का प्रबंध करेगा और इसके बारे में मुख्य यातायात नियंत्रक को विद्युत संचार साधन द्वारा सूचना करेगा। ऐसे अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन पर जहाँ स्टेशन मास्टर नहीं है यह ड्यूटी गाड़ी के ट्रेन मैनेजर द्वारा निभायी जायेगी।

इसके पश्चात ट्रेन मैनेजर स्टेशन को रवाना हो सकता है, या सहायक इंजन के आगमन पर संचलन और आगे मार्गदर्शन के लिए अपनी गाड़ी पर वापिस जा सकता है।

मूल (बेस) स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा सहायक इंजन के लोको पायलट को स्थिति की और उन किलोमीटरों और परिस्थितियों की जहाँ पर गाड़ी का इंजन खराब हो गया है, लिखित सूचना दी जायेगी।

स.नि.13.04(2) दुर्घटना:-

उस स्थिति में जब दुर्घटना चल स्टॉक और/या यात्रियों को चोट से सम्बधित हो, तब ट्रेन मैनेजर किसी उत्तरदायी रेल कर्मचारी या गाड़ी के सहायक लोको पायलट को टेलिफोन/टेलीग्राफ की व्यवस्था से युक्त निकटतम स्टेशन पर द्रुतगामी साधन द्वारा आवश्यक लिखित सूचना भेजने के लिए नियुक्त करने के उपाय करेगा। दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी के इंजन को यदि सम्भव हो उपयोग में लाना चाहिये, या यदि कोई हाथ से ढकेलने वाली ट्रौली या राज्य की बस या कोई अन्य वाहन जहाँ उपलब्ध हो, उसका उपयोग सूचना भेजने के लिये किया जाना चाहिये। यदि कोई सार्वजनिक टेलीफोन निकट में हो उसका भी उपयोग किया जा सकता है।

ट्रेन मैनेजर घायल व्यक्तियों को प्राथमिक सहायता देगा और जैसा कि दुर्घटना नियमावली (मेनुअल) में दिया गया है, चिकित्सा सहायता प्राप्त करेगा। इस काम को करने बाद गाड़ी के बचाव के लिए वह एक जिम्मेदार रेल कर्मचारी को नियुक्त करेगा।

इस सूचना के मूल (बेस) स्टेशन पर, प्राप्त हो जाने के बाद, स्टेशन मास्टर सब कार्यवाहियाँ 'दुर्घटना नियमावली (मेनुअल)' में दी गई व्यवस्था के अनुसार करेगा, और स.नि. 13.04(1) की उपधारा (ii) में बतलाई गई व्यवस्था के अनुसार सहायता गाड़ी (रिलीफ ट्रेन) सेक्शन में भेजेगा। इन परिस्थितियों में यदि कोई ट्रेन मैनेजर उपलब्ध न हो सके इंजिनियरी/यांत्रिक/सिगनल विभाग के किसी निरीक्षक को ट्रेन मैनेजर का काम करने के लिये गाड़ी के साथ भेजा जाना चाहिये। उस अवस्था में यदि उपरोक्त प्रकार का निरीक्षक भी न मिल सके तब स्टेशन मास्टर को स्वयं सहायता गाड़ी के साथ जाना चाहिये।

स.नि.13.04(3) आपत काल में संचालन:-

(i) आपातकाल में जब एक गाड़ी या मैटिरियल (सामान) गाड़ी को रात के समय सेक्शन में काम करना पड़े, तब गाड़ी की रफ्तार सीधे से रास्ते पर 15 कि.मी.प्र.घं. और मोड़ या कटान में 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी। मध्यवर्ती या अन्तिम स्टेशन पर आते समय यदि सम्मुख कांटे पर स.नि.13.03(4) में दी गई व्यवस्था के अनुसार रेल सेवक तैनात नहीं हो, लोको पायलट सम्मुख कांटो के बाहर रुकेगा और इस कांटे के ठीक तरह लगे रहने (प्लेटफार्म लाइन के लिये) और ताले की जांच करेगा और अपना सन्तोष कर लेने के बाद कि सब ठीक है, 8 कि.मी.प्र.घं. की अधिक से अधिक रफ्तार से आगे बढ़ेगा। इस सेक्शन पर काम करते समय लोको पायलट बार बार सीटी बजाता रहेगा।

(ii) मोटर ट्रौली और मालढेला (लॉरी):- किसी आपातकालीन स्थिति में मोटर ट्रौली और/या माल ढेला (लॉरी) रात के समय सेक्शन पर काम कर सकती है। इन स्थितियों में ये निर्धारित प्राधिकार को लिये बिना सेक्शन में काम कर सकती है, लेकिन इन स्थितियों में मोटर ट्रौली/मालढेला लॉरी अपने अधिकारी प्रभारी निरीक्षक के सीधे नियंत्रण और पर्यवेक्षण में काम करेगी जो इसके संरक्षित संचालन के लिए सब प्रसावधानी बरतेगा। फिर भी, मोटर ट्रौली/मालढेला लॉरी को लाइन पर रखने से पहले अधिकारी/निरीक्षक स्टेशन मास्टर को इसके रात में काम करने की आवश्यकता की लिखित सूचना देगा, स्टेशन मास्टर तब ट्रौली/मालढेला (लॉरी) के प्रभारी अधिकारी को स.नि. 13.03(5) के अनुसार सेक्शन में प्रवेश करने को प्राधिकृत कर सकता है।

(iii) स.नि.13.04(3)(i) में बतलाई गई आपातकालिक स्थितियां परिचालन/इंजीनियरिंग विभाग के अधिकारी/निरीक्षक द्वारा जो मूल (बेस) स्टेशन पर उपस्थित हो निश्चित की जायेगी। दुर्घटना हो जाने की दशा में जब कोई अधिकारी/निरीक्षक यदि उपलब्ध न हो सके, मूल स्टेशन का स्टेशन मास्टर परिस्थिति को देखते हुए अपना निर्णय करेगा और गाड़ी भेजने से पहले विद्युत संचार साधनों द्वारा यातायात नियंत्रक को स्थिति की सूचना देगा।

अध्याय-14

ब्लॉक प्रचालन

क-साधारण उपबन्ध

14.01. लाइन क्लियर देने या लेने के साधन:- एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन तक जाने वाली प्रत्येक गाड़ी का परिचालन निम्नलिखित किसी एक या एक से अधिक साधनों द्वारा विनियमित किया जाएगा अर्थात्:-

- (क) टोकन या टोकन रहित किस्म के विद्युत ब्लॉक यंत्र (उपकरण),
- (ख) ट्रेक सर्किट,
- (ग) धुरी काउन्टर, या
- (घ) विद्युत संचार यंत्र

स.नि.14.01 इन नियमों के अतिरिक्त उपरोक्त किसी भी साधनों द्वारा गाड़ियों के कार्यचालन के लिए ब्लॉक संचालन नियमावली में सन्निहित सभी नियम भी लागू होंगे। ब्लॉक संचालन नियमावली प्रत्येक स्टेशन और प्रत्येक ब्लॉक कोबिन को दी जायेगी।

14.02. यंत्रों की व्यवस्था:-

(1) "डी" क्लास स्टेशनों के सिवाय, जहाँ उनकी व्यवस्था विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत की जा सकती है, सभी स्टेशनों पर विद्युत संचार यंत्रों की व्यवस्था की जाएगी।

(2)(क) किसी भी स्टेशन पर विद्युत ब्लॉक यंत्र, जहाँ भी वे लगे हैं, तथा विद्युत संचार यंत्र ऐसी किस्म के होंगे जो रेल संरक्षा आयुक्त अनुमोदित करें और उनका प्रथम बार प्रयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि वह उन्हें पास नहीं कर देता।

(ख) विद्युत ब्लॉक यंत्रों या विद्युत संचार यंत्रों के देखभाल का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति, रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति के बिना, प्रथम बार में प्रयुक्त यंत्रों और संबंधित उपकरणों के बदले में किन्हीं यंत्रों और उपकरणों को लगाने की अनुमति नहीं देगा जो खण्ड (क) में वर्णित शर्तों की पूर्ति नहीं करते हैं।

14.03. ब्लॉक प्रचालन उपस्कर में हस्तक्षेप करने से पहले सहमति आवश्यक:-

स्टेशन मास्टर की पूर्व सहमति के बिना, कोई रेल सेवक मरम्मत करने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए ब्लॉक प्रचालन उपस्कर या उनके कलपुर्जों में कोई हस्तक्षेप नहीं करेगा।

स.नि.14.03(1) सिगनल एवं दूर संचार उपस्करों को डिस्कनेक्ट करना:- जब कोई ऐसा कार्य किया जाना हो, जहाँ किसी कांटे, सिगनलों या उनकी फिटिंग्स, सिगनल तारों, किसी इंटरलॉकिंग गियर, स्विचों, लॉकिंग या अन्य किसी गियर किसी ब्लॉक वर्किंग उपकरण का उनकी फीटिंग में मरम्मत करने या किसी अन्य उद्देश्य से या सर्किट में परिवर्तन के लिए छेड़छाड़ करना आवश्यक हो जाये तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म (डिस्कनेक्शन मीमो) में लिखित सूचना दी जानी चाहिए तथा काम शुरू करने से पहले और पूरा होने के बाद उसके हस्ताक्षर प्राप्त करने चाहिए।

डिस्कनेक्शन मीमो अनुरक्षक/निरीक्षक द्वारा बनाया तथा दिया जाना चाहिए जो अपने नियंत्रणाधीन उपकरणों के अनुरक्षण के लिए प्राधिकृत है। संभावित दुर्घटना को रोकने के लिए आपात स्थिति में डिस्कनेक्शन मीमो किसी भी प्राधिकृत उपयुक्त कर्मचारी, जो डिस्कनेक्शन मीमो जारी करने के लिए अधिकृत है, द्वारा जारी किया जायेगा। किन्तु मीमो का रिकनेक्शन भाग केवल उपयुक्त कर्मचारी, जो उपकरणों के रखरखाव के लिए अधिकृत है, द्वारा जारी किया जायेगा।

किन परिस्थितियों में डिस्कनेक्शन मीमो जारी करना आवश्यक है इसका निर्णय कार्य के स्वरूप को ध्यान में रखते हुए अनुरक्षक/वरि. सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) द्वारा किया जायेगा। नीचे कुछ उदाहरण दिए जा रहे हैं जहाँ किसी सिगनलिंग गियर की मरम्मत/नवीकरण या उसमें छोड़छाड़ करने से पहले डिस्कनेक्शन मीमो जारी किया जाये और परिचालन विभाग द्वारा स्वीकृत कराया जाना चाहिए:-

1. कांटों और तालों के लिए कनेक्टिंग राइडों और लॉक बारों सहित रॉड ट्रांसमिशन और फिटिंग्स के साथ सम्मुख कांटों के तालों और एस.एल.एम. यांत्रिकी की मरम्मत एवं बदलाव।
2. यांत्रिक और विद्युत डिटेक्टरों और उसकी फिटिंग्स की मरम्मत और उन्हें बदलना।
3. सिगनल पॉइंट मोटर, रिवर्सर तथा उनके कंट्रोलों और केबिलों आदि को बदलना।
4. स्टेशन मास्टर के स्लाइड कंट्रोल फ्रेम और 'एस.एम.' की चाबी लॉकिंग बक्सों में परिवर्तन।
5. सभी प्रकार के लीवर फ्रेमों की लॉकिंग में परिवर्तन।
6. सिगनलिंग केबल बदलना।
7. लीवर तालों, सर्किट कंट्रोलरों, एच.के.टी. और अन्य इलेक्ट्रानिक यांत्रिक उपकरणों की मरम्मत।
8. सिगनलिंग सर्किटों की वायरिंग में परिवर्धन व परिवर्तन।
9. सेमाफोर सिगनलिंग क्षेत्रों में सिगनल हथ्यों को बदलना।
10. किसी सिगनल कांटे या किसी अन्य सिगनलिंग सर्किट के किसी रिले या कंट्रोल को हटाना।
11. ऐक्सल काउंटर्स में बदलाव।
12. रूट रिले पैनल अंतर्पाशित संस्थापनाओं के मामले में नकली (सेयुलेटर) दशा के विभिन्न संरक्षा जॉचे परिचालन कर्मचारियों को डिस्कनेक्शन मीमो जारी करके ही की जानी चाहिए।
13. ब्लॉक यंत्रों में किसी पुर्जे का बदलाव।
14. सिगनलिंग केबलों की वार्षिक जॉच।
15. टूटी तारों का परीक्षण डिस्कनेक्शन मीमो के अन्तर्गत ही किया जाना चाहिये।

उपर्युक्त सूची सम्पूर्ण नहीं है परन्तु केवल कुछ उदाहरण दिये गए हैं।

सामान्य अनुरक्षण जॉच और सिगनल तथा इंटरलाकिंग उपस्कर का परीक्षण करते समय जिसमें सिगनलिंग गियर को डिस्कनेक्ट करना/छेड़छाड़ करना/मरम्मत करना शामिल नहीं है और जिसमें गाड़ी परिचालन के लिए कोई गैर-सुरक्षित कार्य संचालन शामिल नहीं है। वहाँ डिस्कनेशन मीमो जारी करना आवश्यक नहीं समझा जाता।

डिस्कनेक्शन करने की कार्यवाही पूर्व नियोजित कार्यक्रम के अनुसार की जानी चाहिए ताकि गाड़ी सेवाओं पर कोई प्रतिकूल प्रभाव न पड़े तथापि जहाँ संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए डिस्कनेक्शन मीमो जारी करना आवश्यक हो जाये तो ये बिना किसी पूर्व कार्यक्रम की प्रतीक्षा किये जारी किये जा सकते हैं। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को डिस्कनेक्शन मीमो प्राप्त करके उसकी पावती देनी चाहिये और सामान्यता वह उसे स्वीकृत करेगा सिवाय उस समय के जब यातायात स्थितियाँ इसकी अनुमति न दें। यदि गियर को खोलने की अनुमति न हो तो डिस्कनेक्शन मीमो पर अस्वीकृति के कारण बताते हुए स्पष्ट टिप्पणी देते हुए उसे वापस कर देना चाहिये और स्टेशन मास्टर द्वारा अपने रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि की जानी चाहिए कि "इसे..... कारणों से स्वीकार नहीं किया जा सकता"।

स.नि.14.03(2) उपस्कर को असम्बद्ध करना— किसी ब्लॉक संचालन उपस्कर या उनकी फिटिंग को मरम्मत करने के लिए या किसी अन्य प्रयोजन से अपने अधिकार में लेने से पहले ऐसा करने के लिए प्राधिकृत विद्युत सिगनल अनुरक्षक या खण्ड का इंचार्ज सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में सूचित करेगा और कार्य आरम्भ करने और पूरा कर लेने के बाद उसके हस्ताक्षर करवायेगा।

स.नि.14.03(3) ऐसे संचलनों के दौरान कर्मचारियों द्वारा बरती जाने वाली सावधानियाँ:—

स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर—

1. सुनिश्चित करें कि जब एस.एण्ड टी. गियर डिस्कनेक्शन किये जाएं तो उस कार्य में यातायात कर्मचारियों को उचित अभ्यास कराया जाता है।
2. डिस्कनेक्शन मीमो स्वीकार करने से पहले हमेशा सेक्शन कंट्रोलर की अनुमति प्राप्त की जाये।
3. सुनिश्चित करें कि जहाँ तक संभव हो सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा कार्य स्थल पर एक टेलीफोन लगाया गया है और सिवाय छोटे स्टेशनों के अन्य सभी जगह स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर के टेलीफोन के साथ जोड़ा गया है।
4. डिस्कनेक्शन मीमो पर डिस्कनेक्शन की अनुमति की तारीख और समय स्पष्ट रूप से अंकित होनी चाहिए।
5. दोनों ओर के केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करके सूचित कर दिया गया है संबंधित स्टेशनों को भी सतर्कता आदेश जारी करने के लिए सूचित कर दिया गया है।
6. डिस्कनेक्शन रजिस्टर में आवश्यक प्रविष्टियां कर दी गई हैं।
7. डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन करने के बीच के समय में यदि किसी गाड़ी को पास करना या कोई शंटिंग करना जरूरी हो जाये तो लाइन के बारे में तथा सेट किए जाने वाले कांटे के बारे में सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) या कार्य प्रभारी सिगनल व दूरसंचार कर्मचारियों को एक लिखित मीमो दिया जाना चाहिए। जिसमें की जाने वाली शंटिंग/अपेक्षित गाड़ी के आगमन या प्रस्थान के सम्बन्ध में विवरण दिया जाएगा।
8. यह सुनिश्चित करें कि किसी संचालन की अनुमति देने से पहले कांटे सही मार्ग के लिए सेट और कलैम्प किये गये हैं।
9. किसी हस्तक्षेप को रोकने के लिए कलैम्प पर अपना पैडलॉक लगाये और संचालन पूरा होने पर पैडलॉक हटा दें।
10. गाड़ी को "ऑन या खराब हालत में सिगनल को पास करने का प्राधिकार" पर आगमन/प्रस्थान किया जाना चाहिए।
11. रिकनेक्शन मीमो प्राप्त करने के बाद ही सामान्य संचालन प्रारम्भ करें।

12. रजिस्टर में आवश्यक प्रविष्टियाँ की जानी चाहिए और संबंधित केबिनो/सेक्शन कन्ट्रोलरों को प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करके सूचित किया जाए तथा लागू किए गए गति प्रतिबंध को रद्द किया जाए।
13. सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा प्रस्तुत सभी डिस्कनेक्शन मीमो तथा जिन्हें अस्वीकृत किया गया है उनको रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए और अस्वीकृत करने के प्रत्येक मामले में कारणों का भी उल्लेख किया जाये।

स.नि.14.03(4) सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा केबिन बेसमेंट/रिले रूम खोलना:—

जब भी कभी रखरखाव/खराबी दूर करने आदि के लिए केबिन बेसमेंट/रिलेरूम को खोलने की आवश्यकता हो तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी:—

1. उन स्टेशनो सहित, जहाँ पर सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारी चौबीसों घंटे तैनात रहते हैं, केबिन बेसमेंट/रिले रूम में दोहरी ताले की व्यवस्था होनी चाहिए।

ताले की एक चाबी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रहनी चाहिए और दूसरी चाबी सिगनल एवं दूर-संचार अनुरक्षण कर्मचारी के पास रखी जाएगी। जब कभी जरूरत पड़ने पर स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रखी चाबी एस. एण्ड टी. अनुरक्षण कर्मचारी को दी जानी चाहिए और चाबियों का लेन-देन केबिन बेसमेंट/रिले रूम रजिस्टर में रिकार्ड किया जाना चाहिए और प्रविष्टियों पर संबंधित एस. एण्ड टी. अनुरक्षण कर्मचारी और स्टेशन मास्टर दोनों के द्वारा हस्ताक्षर किये जायेंगे। प्रत्येक स्थान की चाबी पहचान के लिए समुचित लेबल लगाकर अकेली रखी जायेगी। सभी चाबियाँ एक गुच्छे में नहीं रखी जानी चाहिए।

रिले रूम का दरवाजा खोलने को प्रोग्रेसिवली डाटा लॉगर से लिंक कर दिया जायेगा।

2. केबिन बेसमेंट की चाबियाँ देने के पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर संबंधित केबिनो को प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करके सूचित करेगा। इस संबंध में प्रविष्टियाँ ट्रेन सिगनल रजिस्टर/केबिन बेसमेंट रजिस्टर और केबिन लॉक बुकों में की जायेगी।
3. एस. एण्ड टी. कर्मचारी द्वारा स्टेशन मास्टर के ताले की चाबी वापस करने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से या संबंधित केबिन से सम्पर्क करके यह सुनिश्चित करेगा कि केबिन बेसमेंट/रिले रूम का ठीक ढंग से ताला बन्द है। केबिन बेसमेंटों के लिए स्टेशन मास्टर संबंधित केबिनमैन/स्विचमैन को प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करके यह सुनिश्चित करेगा।
4. इस अवधि के दौरान जब केबिन बेसमेंट रिले रूम की चाबी सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारी के पास हो संबंधित केबिन कर्मचारी द्वारा गाड़ियों के संचालन के संबंध में एस. एण्ड टी. पदाधिकारियों को पहले से ही सचेत के देना चाहिए।

5. कोबिन बेसमेंट/रिले रूम में अनुरक्षण कार्य/निरीक्षण आदि करते समय एस. एण्ड टी. कर्मचारियों को व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करना चाहिये कि कोई असुरक्षित तरीका तो नहीं अपनाया जा रहा है।
6. जब भी कभी सिगनल/एस. एण्ड टी. गियर खराब होने पर कोबिन बेसमेंट/रिले रूम की चाबी एस. एण्ड टी. कर्मचारी को सौंपी जाये तो स्टेशन मास्टर को अतिरिक्त सतर्क रहना चाहिये और एस. एण्ड टी. गियर खराब होने पर पहली गाड़ी को अनिवार्य रूप से "ऑन या खराब हालत में सिगनल को पास करने के प्राधिकार" पर भेजना/रिसीव करना चाहिये तथा सिगनल कॉटों की विफलता के समय गाड़ी को भेजने/रिसीव करने के लिए निर्धारित किये गए नियमों का कड़ाई से अनुपालन किया जाना चाहिए। गाड़ी भेजने/रिसीव करने के दौरान यदि किसी गाड़ी का संचालन "ऑन या खराब हालत में सिगनल को पास करने के प्राधिकार" के अधीन है तो चाहे एस. एण्ड टी. कर्मचारी का कार्य पूरा हो गया हो और चाबियाँ वापस सौंप दी गई हो तो भी संचालन प्रविधि के अनुसार ही पूरा किया जाना चाहिए। सामान्य प्रक्रिया अनुवर्ती गाड़ियों के संचालन के लिए ही अपनायी जानी चाहिए।
7. निरीक्षण के समय निरीक्षण करने वाले अधिकारियों को यह जाँच करनी चाहिए कि इन नियमों का फिल्ड कर्मचारियों द्वारा कड़ाई से अनुपालन किया जा रहा है।

स.नि. 14.03(5) रिले रूम में आग लगने पर कार्यवाही यदि रिले रूम में फायर अलार्म प्रणाली स्थापित है:—

- (अ) रिले रूम चाबी की निगरानी और स्टेशन मास्टर एवं एस. एण्ड टी. अनुरक्षण स्टाफ के बीच सौंपने तथा लेने की प्रक्रिया:—

सहायक स्टेशन मास्टर के कमरे में एक सील बॉक्स में रिले रूम के एस. एण्ड टी. ताले की एक अतिरिक्त चाबी प्रदान की गई है। जब भी, रिले रूम के एस. एण्ड टी. ताले की चाबी निकालने की जरूरत होती है (जिसे स्टेशन पर एस. एण्ड टी. स्टाफ की अनुपलब्धता के दौरान आग जैसी आपात स्थिति में बाहर निकाला जायेगा), तो बॉक्स की सील तोड़ी जायेगी और रिले रूम चाबी रजिस्टर में इंड्राज किया जायेगा। एस. एण्ड टी. स्टाफ को सलाह दी जाएगी कि उद्देश्य पूरा होने के बाद बॉक्स को पुनः सील करें, जिसके लिए चाबी निकाली गई थी।

- (ब) रिले रूम में आग लगने की स्थिति में कार्यवाही:—

जब भी सहायक स्टेशन मास्टर के कमरे में उपलब्ध ऑडियो अलार्म सिस्टम का हूटर बजता है, तो ड्यूटी का सहायक स्टेशन मास्टर तुरंत कंट्रोल फोन पर सेक्शन कंट्रोलर को और फोन/मोबाइल पर नजदीकी फायर स्टेशन को सूचित करेगा। इसके अलावा, नीचे वर्णित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा—

- (i) जब स्टेशन पर एस. एण्ड टी. स्टाफ रिले रूम की एस. एण्ड टी. चाबी के साथ उपलब्ध हो (पैनल रूम/उपकरण रूम/बैटरी रूम/ड्यूटी रूम)–

जब भी सहा. स्टेशन मास्टर के कमरे में उपलब्ध ऑडियो अलार्म सिस्टम का हूटर बजता है या रिले रूम में आग लगने/संदिग्ध का पता चलता है, एस. एण्ड टी. स्टाफ एसएम चाबी एवं एस. एण्ड टी. चाबी दोनों को ले लेगा, तुरंत रिले रूम के ताले खोलेगा और रिले रूम में दिए गए अग्निशामक यंत्र का उपयोग करके आग को बुझा देगा। यदि जरूरत पड़ी तो, स्टेशन पर उपलब्ध अतिरिक्त अग्निशामक यंत्र का उपयोग किया जाएगा। रिले रूम में आग को नियंत्रित करने में सहायता के लिए एस. एण्ड टी. स्टाफ स्टेशन पर उपलब्ध परिचालन और अन्य रेलवे कर्मचारियों की मदद लेगा। सहायक स्टेशन मास्टर के कमरे में फायर अलार्म पैनल पर पावती बटन होता है। इसे तभी स्वीकार किया जाएगा जब आग को नियंत्रित कर लिया गया हो। आग को नियंत्रित करने तक, फायर अलार्म हूटर का लगातार बजना, यह सुनिश्चित करेगा कि अधिक से अधिक रेलवे कर्मचारी और आम जनता अलार्म साउंड के लिए आकर्षित हो और अधिकतम सहायता प्राप्त की जा सके।

- (ii) जब स्टेशन पर एस. एण्ड टी. स्टाफ रिले रूम की एस. एण्ड टी. चाबी के साथ उपलब्ध नहीं हो–

जब भी सहायक स्टेशन मास्टर के कमरे में उपलब्ध ऑडियो अलार्म सिस्टम का हूटर बजता है या रिले रूम में आग लगने/संदिग्ध का पता चलता है, ड्यूटी का सहायक स्टेशन मास्टर तुरंत बॉक्स की सील को तोड़कर रिले रूम की एस. एण्ड टी. चाबी निकाल लेगा। वह रिले रूम की एसएम चाबी भी ले लेगा और रिले रूम खोलने के लिए इन दोनों चाबियों का उपयोग करेगा एवं रिले रूम में आग लगने की जांच करेगा और रिले रूम में दिए गए अग्निशामक यंत्र का उपयोग करके इसे बुझा देगा। यदि जरूरत पड़ी तो, स्टेशन पर उपलब्ध अतिरिक्त अग्निशामक यंत्र का उपयोग किया जाएगा। सहायक स्टेशन मास्टर रिले रूम की आग को नियंत्रित करने में सहायता के लिए स्टेशन पर उपलब्ध अन्य रेलवे कर्मचारियों की मदद लेगा। सहायक स्टेशन मास्टर के कमरे में फायर अलार्म पैनल पर पावती बटन होता है। इसे तभी स्वीकार किया जाएगा जब आग को नियंत्रित कर लिया गया हो। आग को नियंत्रित करने तक, फायर अलार्म हूटर का लगातार बजना, यह सुनिश्चित करेगा कि अधिक से अधिक रेलवे कर्मचारी और आम जनता अलार्म साउंड के लिए आकर्षित हो और अधिकतम सहायता प्राप्त की जा सके।

ख–विद्युत ब्लॉक यंत्र, ट्रैक सर्किट अथवा धुरा काउन्टरों से व्यवस्थित ब्लॉक स्टेशन

14.04. सक्षमता प्रमाण–पत्र (सर्टिफिकेट ऑफ कॉम्पीटेन्सी) :–

(1) कोई भी व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्रों का प्रचालन तब तक नहीं करेगा, जब तक कि उसने ब्लॉक यंत्रों के प्रचालन की परीक्षा पास नहीं कर ली है और जब तक कि उसके पास रेल प्रशासन द्वारा इस काम के लिए नियुक्त रेल सेवक का दिया गया सक्षमता प्रमाण–पत्र (सर्टिफिकेट ऑफ कॉम्पीटेन्सी) नहीं है।

(2) उपनियम (1) में उल्लेखित सक्षमता प्रमाण-पत्र (सर्टिफिकेट ऑफ कॉम्पीटेन्सी) केवल तीन वर्ष या उससे अधिक लम्बी ऐसी किसी अवधि के लिए विधिमान्य होगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।

स.नि.14.04. प्राचार्य, क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, उदयपुर, परीक्षण करने और प्रमाण पत्र में दर्शाये गयी पिछले परीक्षण की तारीख से तीन वर्ष की अवधि के लिये सक्षमता प्रमाण-पत्र जारी करने एवं नवीनीकरण हेतु प्राधिकृत हैं।

फिर भी विशेष परिस्थितियों में क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, उदयपुर, के प्राचार्य द्वारा तृतीय श्रेणी के यातायात कर्मचारियों को जारी किये गये सक्षमता प्रमाण-पत्र की वैधता ऐसे अधिकारी द्वारा जो सहायक परिचालन प्रबंधक/सहायक यातायात प्रबंधक से निचली पदवी का न हो, स्थानीय रूप से बढ़ायी जा सकती है। ऐसी बढ़ोत्तरी केवल दो वर्ष के कार्यकाल के लिए ही वैध होगी और किसी भी दशा में सक्षमता प्रमाण-पत्र की वैधता एक बार से अधिक नहीं बढ़ायी जायेगी।

14.05. घंटी कोड— गाड़ियों को संकेत देने के लिए घंटी संकेतों के निम्नलिखित निर्धारित कोड का प्रयोग किया जाएगा और उनकी एक प्रति प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर ब्लॉक उपस्कर के प्रचालन स्थान के पास प्रदर्शित की जाएगी.—

निर्देश सं.	संकेत	कोड	संकेत विधि	अभिस्वीकृति की रीति
1	ध्यानाकर्षण(काल अटेंशन) या टेलीफोन सुनिए	0	एक घंटी या बीट	एक घंटी या बीट
2	क्या लाइन क्लियर है या लाइन क्लियर पूछताछ	00	दो	दो
3	गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश	000	तीन	तीन
4	(क) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन से बाहर होना (ख) अवरोध का हटना	0000	चार	चार
5	(क) अन्तिम घंटी सिगनल रद्द करो (ख) घंटी संकेत गलती से दिया गया	00000	पाँच	पाँच
6	(क) अवरोध खतरा घंटी संकेत (साधारण) (ख) रोको और गाड़ी की जॉच करो (ग) गाड़ी पिछली बत्ती(टेल लैम्प) या पिछले (टेल) बोर्ड के बिना गयी (घ) गाड़ी विभाजित हो गई (ङ) वाहन दोहरी (डबल) लाइन पर गलत दिशा में या इकहरी (सिंगल) लाइन के ब्लॉक सेक्शन में निकल भागे हैं (च) वाहन दोहरी (डबल) लाइन पर सही दिशा में निकल भागे हैं	000000 000000—0 000000—00 000000—000 000000—0000 000000—00000	छह छह—विराम एक छह—विराम दो छह—विराम तीन छह—विराम चार छह—विराम पाँच	छह छह—विराम एक छह—विराम दो छह—विराम तीन छह—विराम चार छह—विराम पाँच
7	परीक्षण (टेस्टिंग)	0000000000000000	सोलह	सोलह

नोट:— (1) '0' स्ट्रोक या बीट का सूचक है और '—' विराम का सूचक है।

(2) प्रत्येक घंटी संकेत धीरे-धीरे और साफ-साफ दिया जाएगा।

(3) उन खण्डों में, संदर्भ संख्या 3 और 4 के अन्तर्गत दिये गये सीटी कूट का आदान प्रदान जरूरी नहीं है, जहाँ ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर या ट्रेक सर्किट जो स्टेशन यार्ड की प्रत्येक सिरे की नॉन रनिंग लाइनों को छोड़कर स्टेशन की पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग की गयी हो।

14.06. घंटी संकेतों की अभिस्वीकृति:—

(1) मिलने वाली प्रत्येक घंटी संकेत की अभिस्वीकृति, उसकी प्राधिकृत अभिस्वीकृति भेजकर दी जाएगी।

(2) किसी घंटी संकेत की अभिस्वीकृति तब तक नहीं दी जाएगी, जब तक कि वह स्पष्ट रूप से समझ में नहीं आ जाता।

(3) कोई घंटी संकेत तब तक पूरा हुआ नहीं माना जाएगा जब तक कि इसकी अभिस्वीकृति नहीं दे दी जाती।

(4) जिस स्टेशन को घंटी संकेत भेजा जाता है वह यदि उत्तर नहीं देता है तो कम से कम 20 सेकंड के अंतर से वह घंटी संकेत तब तक दोहराया जाता रहेगा, जब तक कि उत्तर नहीं मिल जाता।

14.07. गाड़ी सिगनल रजिस्टर:—

(1) गाड़ी सिगनल रजिस्टर स्टेशन मास्टर द्वारा अथवा उसके आदेशों के अधीन रखा जायेगा।

(2) ब्लॉक यंत्र का परिचालन करने वाला व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्रों पर मिलने वाले या भेजे जाने वाले सभी संकेतों के मिलने तथा भेजे जाने के समय को अभिस्वीकृति के तुरन्त बाद, उक्त रजिस्टर में दर्ज करेगा।

(3) इस रजिस्टर में दर्ज किया गया समय वास्तविक समय होगा, किन्तु एक मिनट के किसी अंश को पूरा मिनट माना जाएगा।

(4) इस रजिस्टर में सभी लेखियाँ स्याही से की जायेगी।

(5) इस रजिस्टर में दर्ज कोई भी अंश मिटाया नहीं जाएगा, किन्तु यदि कोई लेखी गलत पाई जाती है तो उसके ऊपर एक लाइन इस प्रकार खींच दी जाएगी जिससे उसे किसी भी समय पढ़ा जा सके और सही लेखी उसके ऊपर दर्ज कर दी जाएगी।

(6) जो व्यक्ति उस समय इस रजिस्टर को रखता है वह उसमें दर्ज की गई सभी लेखियों और रजिस्टर के प्रत्येक खाने के सही-सही भरे जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

स.नि.14.07(1) गाड़ी सिगनल रजिस्टर— इकहरी लाइन और दोहरी लाइन के लिए गाड़ी सिगनल रजिस्टर के नमूने ब्लॉक संचालन नियमावली में दिए गए हैं।

स.नि.14.07(2) जब कोई इंद्राज गलत पाया जाये तो सामान्य नियम 14.07(5) के अन्तर्गत की गई संशुद्धियों पर ड्यूटी के स्टेशन मास्टर द्वारा छोटे हस्ताक्षर किए जाने चाहिए।

स.नि.14.07(3) जो स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के लिए इंद्राज करता है, वह उस गाड़ी से संबंधित सभी इंद्राज पूरी होने तक ड्यूटी पर रहेगा। इसका अर्थ है कि जो व्यक्ति किसी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश की अनुमति देता है, वह गाड़ी के आने तक और 'गाड़ी सेक्शन से बाहर' संकेत देने और उसकी पावती

मिलने तक, ड्यूटी पर रहेगा। जो व्यक्ति गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश की अनुमति पाता है वह 'गाड़ी सेक्शन से बाहर' संकेत मिलने और उसकी पावती देने तक ड्यूटी पर रहेगा।

स.नि.14.07(4) ब्लॉक सेक्शन में संचालित की जा रही मैटीरियल ट्रेन के मामले में या ऐसी गाड़ी के मामले में जो ब्लॉक सेक्शन में चलने को असमर्थ हो गई हो या ऐसी गाड़ी के मामले में जो पार न किए जा सकने वाले अवरोध के कारण नहीं जा सकती हो तो स.नि.14.07(3) का पालन आवश्यक नहीं है किन्तु गाड़ी सिगनल रजिस्टर में इंद्राज पर आद्याक्षर दोनों करेंगे। एक इंद्राज, डायरी में भी की जाएगी और उस पर दोनों हस्ताक्षर करेंगे।

स.नि.14.07(5) गाड़ी सिगनल रजिस्टर का रखना: रजिस्टर के पृष्ठ पर सबसे ऊपर लिखी तारीख उस पृष्ठ की प्रथम इंद्राज की तारीख होगी। अपनी ड्यूटी, समाप्त करने पर स्टेशन मास्टर गाड़ी रजिस्टर में लिखेगा "कार्यमुक्त.....समय.....तारीख और अपने हस्ताक्षर करके अपने नाम के नीचे रजिस्टर में एक रेखा खींच देगा"।

कार्यभार ग्रहणकर्ता स्टेशन मास्टर पहले उपकरणों और गाड़ी सिगनल रजिस्टर का निरीक्षण करेगा और देखेगा कि ब्लॉक उपकरणों के संकेत गाड़ी रजिस्टर के इंद्राजों से मेल खाते हैं और वे सब सही हैं। जब वह सन्तुष्ट हो जाये तो रेखा की नीचे निम्नलिखित दर्ज करेगा :-

कार्यभार संभाला.....समय.....तारीख.....और पूरे हस्ताक्षर करेगा।

स.नि.14.07(6) गाड़ी सिगनल रजिस्टरों की प्राप्ति और निपटान: गाड़ी सिगनल रजिस्टर प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर उसके पृष्ठों की जाँच करेंगे और यदि वे सही हैं तो रजिस्टर के पहले पृष्ठ पर इस आशय के एक प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करेंगे। जो रजिस्टर प्रयोग में नहीं हों उन्हें ताले में बन्द रखना होगा। प्रयोग किए हुए रजिस्टरों को 12 महीने तक रखा जायेगा।

14.08. प्रस्थान प्राधिकार:- लोको पायलट 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 (डबल) लाइन पर, अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में करके, तथा

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन, पर या तो:-

(i) उस ब्लॉक सेक्शन के लिए, विद्युत ब्लॉक यंत्र से निकाले गये टोकन देकर, या

(ii) स्टेशन मास्टर द्वारा यथावत हस्ताक्षरित लाइन क्लियर टिकट देकर, या

(iii) विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कोई दस्तावेज देकर, या

(iv) जिस सेक्शन पर टोकन रहित प्रकार के विद्युत ब्लॉक यंत्र या सर्किट या धुरी काउन्टर की व्यवस्था है वहाँ उपखण्ड (i) से (iii) तक में उल्लेखित किसी मूर्त (टेन्जिबल) प्राधिकार के बदले अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करके।

स.नि.14.08. जब, एक दोहरी लाइन के सेक्शन पर, अन्तिम रोक सिगनल का खराब हो जाना ब्लॉक उपकरण को निष्क्रिय नहीं करता है, तो लाइन क्लीयर कार्य ब्लॉक उपकरण पर ही किया जाता रहेगा लेकिन गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में भेजते समय स्टेशन मास्टर, द्वारा "ऑन या खराब हालत में सिगनल को पास करने के प्राधिकार" फार्म टी 369-3बी पर पृष्ठांकन किया जायेगा कि "ब्लॉक उपकरण पर लाइन क्लीयर प्राप्त हो चुकी है" और अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राप्त निजी अंक भी उस फार्म

पर लिख दिया जायेगा। जब तक कि फार्म टी 369-3बी "ऑन या खराब हालत में सिगनल को पास करने के प्राधिकार" पर टिप्पणी नहीं लिखी जाती है तब तक लोको पायलट अपनी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में नहीं ले जायेगा। स.नि. 3.70 भी देखें।

14.09. लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जाँच:—

(1) लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसे जो प्रस्थान प्राधिकार दिया गया है वह संचालन पद्धति के अधीन उचित प्राधिकार है और उसी ब्लॉक सेक्शन के लिए है जिसमें उसे प्रवेश करना है और यदि वह प्राधिकार लिखित रूप में है तो पूर्ण है और उस पर स्याही से यथावत पूरे हस्ताक्षर किए गये हैं।

(2) यदि उपनियम (1) में बताई गयी शर्तें पूरी नहीं हुई हैं तो लोको पायलट अपनी गाड़ी उस स्टेशन के आगे या उस स्टेशन से तब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि ऐसी कोई भूल या कमी दूर नहीं कर दी जाती।

14.10. ब्लॉक सेक्शन बन्द करने की शर्तें:—

(1) यदि ब्लॉक सेक्शन गाड़ी के आने से या अवरोध का कारण दूर हो जाने से साफ हो गया है तो अगले ब्लॉक स्टेशन द्वारा घंटी कोड में निर्धारित संकेत देकर, ब्लॉक सेक्शन बन्द कर दिया जाएगा।

(2) इस प्रकार का संकेत देने से पहले, स्टेशन मास्टर विहित विशेष अनुदेशों के अनुसार इस बाबत अपना समाधान करेगा:—

(क) पूरी गाड़ी आ गई है या सेक्शन पर अवरोध का कारण दूर कर दिया गया है, तथा

(ख) जिन शर्तों के अधीन लाइन क्लियर दिया जाता है, उनका पालन हो गया है।

(3) "ए" क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन वाले क्रासिंग स्टेशनों पर उपनियम (2) के खण्ड (ख) के उपबन्धों में छूट दी जा सकती है। ऐसे मामलों में स्टेशन मास्टर इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि गाड़ी अपने प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल पर, उस लाइन से अलग और साफ खड़ी है जिस पर दूसरी गाड़ी को आना है।

(4) जहाँ किसी सेक्शन में, ब्लॉक प्रूविंग धुरा काउंटर या ब्लॉक स्टेशनों के बीच अनवरत ट्रेक सर्किटिंग और अभिग्राही स्टेशन की नॉन रनिंग लाइनों को छोड़कर स्टेशन की पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग की गयी हो तथा कार्य कर रही हो और जहाँ ब्लॉक सेक्शन की क्लीयरेंस का तथा दिये गये संकेत के आधार पर गाड़ी के पूर्ण आगमन का स्पष्ट संकेत हो, वहाँ इसको स्टेशन मास्टर के लिए गाड़ी के पूर्ण आगमन के आश्वासन के रूप में लिया जायेगा।

14.11. प्रस्थान प्राधिकार के सम्बन्ध में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी:—

(1) लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कार्यविधि का, जहाँ, तक कि वह संबंधित मामले को लागू होती है, पालन नहीं कर लिया गया है।

(2) लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर या इस कार्य के लिए विशेष अनुदेशों के अधीन नियुक्त रेल सेवक के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति नहीं देगा।

(3) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि लोको पायलट को दिया गया प्रस्थान प्राधिकार पूर्णतः सही है और यदि वह लिखित रूप में है तो वह पूर्ण है और उस पर स्याही से पूरे हस्ताक्षर किए गये हैं।

(4) यदि कोई गाड़ी स्टेशन पर रूकी है और दूसरी गाड़ी को क्रॉस करने की प्रतीक्षा कर रही है तो लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक कि क्रॉस करने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ जाती और रूकी हुई गाड़ी के लिए परिचालित लाइन साफ नहीं हो जाती।

(5) यदि गाड़ी में दो इंजन एक साथ जुड़े हैं या एक इंजन गाड़ी के आगे और दूसरा गाड़ी के पीछे लगा है तो प्रस्थान प्राधिकार अगले इंजन के लोको पायलट को दिया जाएगा।

स.नि.14.11 प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अधीन किसी भी कार्यरत रेल कर्मचारी द्वारा लोको पायलट को दिया जा सकता है।

(विस्तृत अनुदेश ब्लॉक संचालन नियमावली में दिये गये हैं।)

14.12. विद्युत टोकन यंत्रों और टोकन के सम्बन्ध में विशेष जिम्मेदारी:—

(1) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि:—

(क) विद्युत ब्लॉक यंत्रों का प्रचालन उसके अतिरिक्त और कोई न करे।

(ख) घंटी संकेतों और इसके अतिरिक्त विद्युत संचार यंत्रों द्वारा भेजे जाने वाले संदेशों के संबंध में, जिनके अन्तर्गत निजी अंकों का प्रयोग भी है, विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यविधि का सही तौर पर पालन किया जाए।

(ग) रूकने वाली गाड़ियों के लोको पायलट द्वारा आने वाला टोकन वापस कर देने पर ही जाने वाला टोकन दिया जाए।

(घ) यदि वह किसी आने वाली गाड़ी का टोकन प्राप्त करे तो वह उसे तुरन्त विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल दे, तथा

(ङ) विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्र को नहीं खोलेगा।

(2)(क) टोकन विद्युत ब्लॉक यंत्र में से आवश्यकता से पहले नहीं निकाला जाएगा और निकाले जाने पर, इसका नम्बर गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज कर दिया जाएगा और वह तब तक स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जाएगा जब तक कि वह लोको पायलट को दे नहीं दिया जाता अथवा वापस विद्युत ब्लॉक यंत्र में नहीं डाल दिया जाता।

(ख) अगले ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी पहुँचने पर, लोको पायलट टोकन को विशेष अनुदेशों को अनुसार दे देगा और फिर वह टोकन उस स्टेशन के विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल दिया जाएगा।

(ग) यदि गाड़ी को उसी ब्लॉक स्टेशन पर वापस आना है जहाँ से उसने प्रस्थान किया था तो ऐसी वापसी पर, जिस विद्युत ब्लॉक यंत्र से टोकन निकाला गया था उसी में फिर वापस डाल दिया जाएगा।

स.नि.14.12(1) ब्लॉक संचालन नियमावली में प्राइवेट नम्बरों के प्रयोग का जो ब्यौरा दिया गया है उसका पालन किया जायेगा।

स.नि.14.12(2) ऐसा करने के लिए प्राधिकृत विद्युत सिगनल अनुरक्षक और सेक्शन के इंचार्ज वरि. सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) को विद्युत ब्लॉक यंत्र खोलने के लिए प्राधिकृत किया गया है।

14.13. विद्युत ब्लॉक यंत्रों या ट्रेक सर्किटों या धुरी काउंटर्स में खराबी आ जाना:—

(1) यदि विद्युत ब्लॉक यंत्रों, ट्रेक सर्किटों या धुरी काउंटर्स या उनके विद्युत कनेक्शनों में खराबी आ जाती है तो लाइन क्लियर, विद्युत संचार यंत्रों द्वारा प्राप्त किया जाएगा।

(2) जब लाइन क्लियर इस प्रकार प्राप्त किया जाता है तो उस बाबत लेखी गाड़ी सिगनल रजिस्टर में कर दी जाएगी और लिखित प्रस्थान प्राधिकार जारी करने के बाद गाड़ी को जाने दिया जा सकता है। उक्त प्राधिकार पर भी इस आशय का नोट लिख दिया जाएगा।

स.नि.14.13. ब्लॉक उपकरण के विफल होने पर लाइन क्लियर लेने के लिए विस्तृत अनुदेश ब्लॉक संचालन नियमावली में सम्मिलित किये जायेंगे।

14.14. मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बन्द करना:— यदि मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर के स्टेशनों पर लगे विद्युत ब्लॉक यंत्र या अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाद लगाए गए ट्रेक सर्किट या ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर लगे धुरी काउन्टर खराब हो जाते हैं तो मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को भी खराब माना जाएगा और मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बन्द समझा जाएगा और उस मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर के स्टेशनों के बीच का सेक्शन एक ब्लॉक सेक्शन माना जाएगा।

ग—बिना विद्युत ब्लॉक यंत्र वाले ब्लॉक स्टेशन

14.15. संकेत भेजना:— जिन स्टेशनों पर विद्युत ब्लॉक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहाँ गाड़ियों के संचालन के लिए, विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित परिस्थिति के अनुसार विद्युत संचार यंत्रों पर भेजे जाएंगे।

स.नि.14.15 जिन स्टेशनों पर विद्युत ब्लॉक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहाँ गाड़ियों के संचालन संबंधी अनुदेशों का ब्योरा ब्लॉक संचालन नियमावली में दिया गया है।

14.16. गाड़ी सिगनल रजिस्टर:— जिन ब्लॉक स्टेशनों पर ब्लॉक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहाँ भी नियम 14.07 में उल्लेखित गाड़ी सिगनल रजिस्टर रखा जाएगा।

14.17. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के प्रारूप (फार्म):—

(1) गाड़ियों के संचालन के संबंध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और लिखित प्रस्थान प्राधिकार रेल प्रशासन द्वारा उसके लिए विशेष रूप से निर्धारित किए गए प्रारूपों (फार्म) में लिखे जाएंगे।

(2) ऐसे प्रारूप (फार्म) जल्द बंधे रजिस्ट्रों के रूप में होंगे और वे प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन मास्टर का इस प्रयोजन के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा नियुक्त किसी रेल सेवक के पास रखे जाएंगे।

स.नि.14.17 सामान्य नियम 14.17 के प्रयोजन के लिए विभिन्न फार्मों का जो ब्योरा ब्लॉक संचालन नियमावली में दिया गया है उसका पालन किया जायेगा।

14.18. संदेशों की विशिष्टता:—

- (1) किसी गाड़ी के संचालन के संबंध में भेजे जाने वाले प्रत्येक संदेश में सम्बन्धित गाड़ी का स्पष्ट वर्णन रहेगा।
- (2) प्रत्येक गाड़ी के लिए पूछ-ताछ तथा उत्तर अलग-अलग भेजा जाएगा।

14.19. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर:—

- (1) गाड़ियों के संचालन के संबंध में भेजे जाने वाले सभी संदेशों और सभी लिखित प्रस्थान प्राधिकार स्याही से लिखे जाएंगे और उन्हें भेजने या जारी करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा उन पर हस्ताक्षर किए जाएंगे।
- (2) कोई भी संदेश या लिखित प्रस्थान प्राधिकार पूर्णतः या अंशतः तब तक नहीं लिखा जायेगा या हस्ताक्षरित किया जायेगा जब तक कि उसकी आवश्यकता नहीं है।

14.20. संदेशों की संपूर्णता:— दुर्घटना को रोकने की दृष्टि से या किसी अन्य आपात स्थिति के सिवाय, किसी संदेश का कोई भाग तब तक नहीं भेजा जाएगा और कार्यान्वित किया जायेगा जब तक कि संपूर्ण 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 जाएगा जितना कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।

परन्तु कोई भी संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों को उसके जारी होने से एक माह बीतने से पूर्व नष्ट नहीं किया जायेगा।

14.22. लाइन क्लियर रद्द करना:— यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर कोई लाइन क्लियर रद्द कर दिया जाता है तो विपरीत दिशा में किसी गाड़ी को जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि इस प्रकार रद्द करने की अभिस्वीकृति का संदेश प्राप्त नहीं हो जाता और उसमें यह कथन नहीं कर दिया जाता कि वह गाड़ी जिसके, लिए लाइन क्लियर दिया गया था रोक ली गई है और रुकी रहेगी।

14.23. प्रस्थान प्राधिकार का लोको पायलट के पास होना:— लोको पायलट स्टेशन से अपनी गाड़ी तब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार के रूप में स्टेशन मास्टर द्वारा यथाविधि हस्ताक्षरित लाइन क्लियर टिकट नहीं है।

14.24. लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार कब दिया जाए:— लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि इस प्रायोजन के लिए निर्धारित कार्यविधि का, जहाँ तक कि संबंधित मामले को लागू होती है, पालन कर नहीं दिया गया है।

घ- लाइन क्लियर टिकट**14.25. लाइन क्लियर टिकट:—**

- (1) यदि विद्युत ब्लॉक यंत्रों की खराबी के कारण या उनकी व्यवस्था न होने के कारण, प्रस्थान प्राधिकार लाइन क्लियर टिकट के रूप में है तो वह, निर्धारित प्रारूप (फार्म) में होगा अर्थात:—

.....रेलवे पेपर लाइन क्लियर टिकट (लोको पायलट / रिकार्ड) डाउन गाड़ी नं.....डाउन तारीख.....समय.....घंटे.....मिनट प्रेषक स्टेशन मास्टर..... सेवा में, गाड़ी संख्या.....डाउन का लोको पायलट लाइन साफ है और आपको.....स्टेशन तक जाने की अनुमति दी जाती है। पिछली गाड़ी सं.....ने.....स्टेशन पर खण्ड साफ कर दिया है। निजी अंक (शब्दों में)(अंकों में)..... <u>“ऑन” स्थिति में सिगनल पास करने का प्राधिकार</u> * जब सिगनल ब्लॉक उपकरण के साथ अन्तर्पाशित है, आपको अन्तिम रोक सिगनल खतरे की स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है	फार्म सं. टी/डी1425 क्रम संख्या..... विवरण..... स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मोहर
* जो लागू न हो उसे काट दें।	

.....रेलवे पेपर लाइन क्लियर टिकट (लोको पायलट / रिकार्ड) अप गाड़ी नं.....अप तारीख.....समय.....घंटे.....मिनट प्रेषक स्टेशन मास्टर..... सेवा में, गाड़ी संख्या.....अप का लोको पायलट लाइन साफ है और आपको.....स्टेशन तक जाने की अनुमति दी जाती है। पिछली गाड़ी सं.....ने.....स्टेशन पर खण्ड साफ कर दिया है। निजी अंक (शब्दों में)(अंकों में)..... <u>“ऑन” स्थिति में सिगनल पास करने का प्राधिकार</u> * जब सिगनल ब्लॉक उपकरण के साथ अन्तर्पाशित है, आपको अन्तिम रोक सिगनल खतरे की स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।	फार्म सं. टी/सी1425 क्रम संख्या..... विवरण..... स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मोहर
* जो लागू न हो उसे काट दें।	

- (2) ऐसे प्रत्येक टिकट पर क्रम संख्या अंकित होगी जो गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जाएगी। डाउन दिशा के लिए जाने वाले नम्बरों को अप दिशा के नम्बरों से स्पष्ट रूप से अलग दर्शित किया जायेगा।
- (3) उपनियम (1) और (2) में निर्दिष्ट टिकट सफेद कागज पर नीले फोंट में मुद्रित किये जायेंगे, अप तथा डाउन दिशाओं के लिए पेपर लाइन क्लीयर टिकटों में भेद करने के लिए टिकट पर 'अप' तथा 'डाउन' इंगित करने वाले वाटर मार्क तीर मुद्रित किये जायें।

ड-ब्लॉक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन

14.26. ब्लॉक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन:- विद्युत ब्लॉक यंत्रों का प्रयोग तथा प्रचालन विशेष अनुदेशों द्वारा शासित होगा जो रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन से जारी किये जायेंगे।

स.नि.14.26. ब्लॉक संचालन उपस्कर के प्रयोग और संचालन के अनुदेश ब्लॉक संचालन नियमावली में सन्निहित हैं।

अध्याय-15

रेल-पथ और निर्माण-कार्य

क रेल-पथ और निर्माण-कार्य पर लगे रेल सेवक

15.01. रेल पथ और निर्माण कार्य की दशा:- प्रत्येक रेल पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाले रेल पथ या निर्माण कार्य की दशा के लिए जिम्मेदार होगा।

15.02. लाइन का अनुरक्षण:- प्रत्येक रेल पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक:-

(क) यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) वाली पूरी लाइन या निर्माण कार्य अच्छी अवस्था में है, तथा

(ख) रेल पथ और निर्माण कार्य के साथ होने वाली उन सभी दुर्घटनाओं या उनकी खराबियों की रिपोर्ट, जो उसकी समझ में गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा डाल सकती है, प्रभारी इंजीनियर (इंजीनियर इंचार्ज) को तुरन्त करेगा और साथ ही दुर्घटना को रोकने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाही करेगा।

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

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

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2023/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/12 दिनांक 04.12.2023)

स.नि.15.02 जब किसी सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (रेल पथ) को रेल पथ में खराबी की सूचना मिले तो वह तत्काल रेलपथ का निरीक्षण करेगा और खराबियों को दूर करने के लिए सभी उपाय सुनिश्चित करेगा तथा सामान्य नियम 15.02 में बताये अनुसार कार्रवाई करेगा।

15.03. सामान की देखभाल:- प्रत्येक रेल पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाली सभी रेलों, चैयरों, स्लीपरों और अन्य सामान की सुरक्षा का प्रबन्ध करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि इनमें से जो सामान वस्तुतः काम में नहीं आ रहा है, उसे लाइन से अलग ठीक प्रकार चट्टा लगाकर रखा जाए जिससे कि गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा न पड़े।

स.नि.15.03. रेल-पथ का सामान, औजार आदि जो प्रयोग में न लाए जा रहे हों उन्हें किसी की देखभाल के बिना नहीं छोड़ा जायेगा।

15.04. रेल पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण:-

(1) रेल पथ के प्रत्येक भाग का निरीक्षण विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए नियुक्त किए गये किसी रेल सेवक द्वारा प्रति दिन पैदल किया जाएगा;

परन्तु जिन लाइनों पर यातायात कम और यदाकदा होता है, वहाँ 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, जिनके अन्तर्गत सिगनल, सिगनल के तार, अर्न्तपार्शन (इंटरलाकिंग) गियर, कॉटे ओर कैचियों (क्रॉसिंग), ऊपरी उपस्कर और गाड़ियों की सुरक्षा और संचालन पर प्रभाव डालने वाले अन्य उपस्कर भी है, विशेष अनुदेशों के अनुसार नियमित रूप से निरीक्षण किया जाएगा।

स.नि.15.04(1) सामान्य नियम 15.04(2) में उल्लिखित विशेष अनुदेश सम्बन्धित नियमावलियों तथा संहिताओं में दिए गए हैं।

स.नि.15.04(2) सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (रेल पथ) अपने क्षेत्र की परिचालित (रनिंग) लाईनों पर सप्ताह में कम से कम दो बार ट्रॉली पर गश्त अवश्य लगायेंगे। निरीक्षण करते समय वे रेल पथ के अतिरिक्त, पुलों, कटानों, समपारों, फास्टनिंग्स की दशा का भी अवश्य ध्यान रखेंगे।

स.नि.15.04(3) सिगनलों और अर्न्तपार्शन का निरीक्षण:- सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (सिगनल) को सभी यांत्रिक और विद्युत सिगनलों तथा अर्न्तपार्शन उपस्करों का निरीक्षण अवश्य करना चाहिए तथा महीने में एक बार रात के समय सिगनल की बतियों का निरीक्षण भी अवश्य करना चाहिए।

स.नि.15.04(4) पाइंट्स तथा क्रॉसिंग्स का ज्वाइंट निरीक्षण:—सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (रेल पथ) तथा सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (सिगनल) निर्धारित अधिसूची के अनुसार पाइंट्स तथा क्रॉसिंग्स का निरीक्षण करेंगे।

15.05. लाइनों पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाना:—

(1) नियम 15.04 में उल्लेखित निरीक्षण के अतिरिक्त, जब कभी भारी वर्षा, लाइन बह जाने (ब्रीचेज), बाढ़, तूफान और नागरिक (सिविल) उपद्रव जैसी असाधारण परिस्थितियों में रेल के किसी भी भाग को खतरा पहुँचने की संभावना है तो लाइन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार गश्त (पेट्रोलिंग) लगाया जायेगा।

(2) यदि लाइन पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक को कोई ऐसी परिस्थिति दिखाई देती है जिससे गाड़ियों की संरक्षा प्रभावित होने की संभावना है या उसे किसी अन्य खतरे की आशंका है तो वह इस बाबत निर्धारित विशेष अनुदेशों के अनुसार लाइन पर अवरोध की रक्षा के लिए कार्यवाही करेगा और इसके बाद वह निकटतम स्टेशन मास्टर को शीघ्रतम साधनों द्वारा सूचित करेगा। सा.नि.3.62 भी देखें।

स.नि.15.05(1) मौसम की चेतावनी और लाइन पर गश्त:—

(अ) मौसम की चेतावनी—भारत सरकार के मौसम विभाग के साथ यह व्यवस्था है कि जब आंधी, तेज हवा या भारी वर्षा की संभावना हो तो वह चेतावनी तार दे दे।

मौसम चेतावनी संबंधित तार या सूचना मिलने पर ड्यूटी का स्टेशन मास्टर तत्काल, यथास्थिति, सहायक इंजीनियर, वरि. सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (रेल पथ) या मेट को सूचित करेगा और उससे सूचना की पावती लेगा। स्टेशन पर मेट चेतावनी संदेश प्राप्त होने पर दो विश्वस्त गैंगमैनों को दोनों ओर के स्टेशनों के बीच की गैंगों को सतर्क करने के लिए भेजेगा।

(ब) लाइन पर गश्त लगाना—

(i) लाइन, पुलों आदि पर गश्त लगाने के सम्बन्ध में विस्तृत अनुदेश और गश्ती कर्मचारी (पेट्रोलमैन) तथा अन्य सम्बन्धित कर्मचारियों की ड्यूटी से सम्बन्धित अनुदेश इंजीनियरिंग विभाग द्वारा सभी सम्बन्धित को जारी किए जाते हैं।

(ii) गश्त चार्ट:— प्रचलित अनुदेशों के अनुसार लागू होने वाला समय सारणी के प्रकाशित होने पर मण्डल इंजीनियर ऐसे प्रत्येक सेक्शन का, जहाँ गश्त लगायी जाती है, चार्ट बनाएगा। इन गश्त चार्टों की प्रतिलिपि अन्य सम्बन्धित कर्मचारियों के अतिरिक्त लोको पायलटों की सूचना के लिये वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) को भी दी जायेगी। इन चार्टों के साथ एक विवरण भी रहेगा जिसमें यह उल्लेख होगा कि सही समय पर चल रहे लोको पायलटों को किस स्थान पर गश्ती कर्मचारियों के मिलने की संभावना है। इससे लोको पायलटों को यह पता चल जायेगा कि गश्ती कर्मचारी कहाँ मिल सकते हैं क्योंकि गश्ती कर्मचारियों की उपस्थिति में वे विश्वास के साथ आगे बढ़ सकेंगे और उनकी अनुपस्थिति में वे सतर्क हो जायेंगे।

(iii) गश्त पुस्तकें :—

(1) प्रत्येक गश्ती कर्मचारी को पर्याप्त पृष्ठों की गश्त पुस्तकें टीन के केस में दी जानी चाहिए।

(2) इन पुस्तकों में प्रत्येक सेक्शनों के पेट्रोल के नम्बर के अनुरूप क्रमिक नम्बर अंकित होते हैं। पुस्तक के पहले पृष्ठ पर गश्ती कर्मचारी का नाम, गश्त किए जाने वाले सेक्शन की लम्बाई किलोमीटर में और उसका नम्बर लिखा होगा। शेष पृष्ठों पर तारीख, स्टेशन, आने और जाने का समय और ड्यूटी के स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर के कॉलम होंगे।

(3) जिस गश्ती कर्मचारी का गश्त क्षेत्र स्टेशन पर समाप्त होता हो तो वह, जो गश्त पुस्तक उसके पास है उसे ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को देगा जो उस कर्मचारी के आने और जाने का समय दर्ज करके हस्ताक्षर करेगा।

गश्ती कर्मचारी अपनी गश्त क्षेत्रों की सीमा पर जब एक दूसरे से मिले तो अपनी गश्त पुस्तकों की अदला बदली करके अपने चार्टों के अनुसार वापस चले जायेंगे। इस प्रकार प्रत्येक गश्त पुस्तक एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक जायेगी और फिर वापिस आ जायेगी।

(4) जब गश्त कर्मचारी अपने गश्त क्षेत्र की सीमा पर पहुंच कर पुस्तक लेने के लिए वहाँ दूसरे कर्मचारी को न पाये तो वह तब तक आगे चलता जायेगा जब तक कि वह उसे मिल न जाये। गश्ती कर्मचारी यदि गैंग क्वाटर के पास से गुजरे तो अपने क्षेत्र से अनुपस्थित कर्मचारी की रिपोर्ट उसी दिन मेट से करेगा अन्यथा अगले दिन जल्दी से जल्दी करेगा।

(5) ड्यूटी का स्टेशन मास्टर यह ध्यान रखेगा कि ड्यूटी पर अपने वाले गश्ती कर्मचारी पूर्ण उपकरणों से लैस हैं, उनके पास तेल से भरे ठीक बत्ती वाले लैंप हैं और वे अपने क्षेत्रों के लिए समय पर खाना होते हैं।

(6) यदि कोई गश्ती कर्मचारी जिसे स्टेशन पर उपस्थित होना है, नियत समय पर वहाँ न पहुंचे या बिलकुल ही न आये तो ड्यूटी का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा :-

(क) ब्लॉक सेक्शन में बिना रुके जाने वाली गाड़ी को रोकेंगा।

(ख) सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को ऐसी कार्यवाही करने को कहेगा और नियंत्रक (कंट्रोलर) को भी सूचित करेगा।

(ग) ब्लॉक सेक्शन में जाने वाली सभी गाड़ियों को फार्म टी-409 पर सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसमें लोको पायलट को सतर्क करने के लिए कहा जायेगा और दिन में जब दृश्यता साफ हो, 40 कि.मी.प्र.घं. और रात में या जब दृश्यता साफ न हो, 15 कि.मी.प्र.घं. की गति प्रतिबंध निर्धारित करेगा।

उपर्युक्त मद (ग) में उल्लिखित सतर्कता आदेश तब तक दिया जाता रहेगा जब तक कि गश्त पर जाने वाले सेक्शन के दूसरे सिरे का गश्ती कर्मचारी स्टेशन पर पहुँचकर यह सूचना न दे दे कि सब ठीक है। यदि गश्ती कर्मचारी बिलकुल ही न आये तो संबंधित स्टेशन मास्टर को उसका कारण निश्चित करने के लिए कार्यवाही करनी चाहिए।

(7) जब भी गश्ती कर्मचारी लाइन में कोई खराबी पाए तो वह तत्काल पटाखों और लाल बत्तियों से लाइन का बचाव करेगा और सबसे निकट वाले स्टेशन मास्टर को सूचित करने की व्यवस्था करेगा या यदि पार न की जा सकने वाली रुकावट के कारण उसका आगे बढ़ना संभव न हो तो वह इस घटना की सूचना स्टेशन मास्टर को देते हुए दूसरी तरफ के स्टेशन को इसकी सूचना देगा। वह मेट, सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) को भी सूचना भेजेगा:-

सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर :-

(क) ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ियों को रोकेंगा।

(ख) ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को स्थिति की सूचना देगा।

(ग) कंट्रोल तथा अन्य संबंधित कर्मचारियों को सूचना देगा। बाद में जब उसे सूचना मिले कि लाइन पर रुकावट नहीं रही और लाइन गाड़ियों के चलने योग्य है तो वह तत्काल कंट्रोल तथा अन्य सभी संबंधित व्यक्तियों को यह सूचना देगा।

(स) कमजोर स्थल- मण्डल इंजीनियर कमजोर स्थलों का सावधानीपूर्वक चुनाव करेगा और ऐसे सभी स्थलों की निगरानी स्थायी पेट्रोल द्वारा की जायेगी। कमजोर स्थलों के, जिनमें कमजोर पुल भी

शामिल हैं, दोनों ओर 800 मीटर की दूरी पर साइन बोर्ड लगाये जायेंगे। ये साइन बोर्ड पीले रंग के और 600 मि.मी. समचतुर्भुज आकार के होंगे और इन पर काले रंग से 300 मि.मी. ऊँचा अक्षर 'P' लिखा रहेगा। इस बोर्ड का निचला भाग रेल स्तर से 2150 मि. मी. ऊँचा होगा और जिस खम्भे पर यह लगाया जायेगा उस पर 300 मि. मि. ऊँची सफेद और काली पट्टियाँ पेंट की जायेगी। इस बोर्ड को ऐसे स्थान पर लगाना चाहिए कि यह इंजन की हैड लाइट के प्रकाश की परिधि में आ जाये ताकि रात के समय लोको पायलट उसे आसानी से देख सके। जब गाड़ी के लोको पायलट को ऐसा साइन बोर्ड दिखाई दे तो चाहे दिन हो या रात, उसे विशेष रूप से सतर्क रहना होगा और किसी भी क्षण उस स्थान पर तैनात स्थायी चौकीदार (वॉचमैन) या गश्ती कर्मचारी का संकेत मिलने पर या स्वयं लाइन के लिए खतरा देखने पर अपनी गाड़ी की गति कम करने या उसे रोकने के लिए तैयार रहना चाहिए। कमजोर स्थल के आगे साइन बोर्ड का पिछला भाग लोको पायलट को यह बताएगा कि उसकी गाड़ी कमजोर स्थल को पूरी तरह पार कर चुकी है, और उस साइन बोर्ड पर 300 मि.मी. ऊँचा अक्षर (E) (पीले पर काला) लिखा रहेगा। शेड का वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको), इंजन लोको पायलटों को इन अनुदेशों से अवगत कराएगा जो मण्डल का मण्डल यांत्रिक इंजीनियर सुनिश्चित करेगा कि ऐसा कर दिया गया है। यह अनुदेश इस साइन बोर्डों के लगे रहने तक ही लागू होंगे। मण्डल इंजीनियरों का आदेश है कि वे इन बोर्डों को वर्षा ऋतु से ठीक पहले लगवाएं और वर्षा ऋतु के बाद हटा दें।

(द) इंजीनियरिंग और परिचालन विभाग के अधिकारियों और पर्यवेक्षकों को स्टेशन का निरीक्षण करते समय यह सुनिश्चित करने के लिए स्टेशन डायरियों की जाँच करनी चाहिए कि उपरोक्त नियम (ब)(iii)(3) के अनुसार स्टेशन मास्टर गश्ती कर्मचारी के आने और जाने का समय ठीक दर्ज करता है।

स.नि.15.05(2) आँधी और भारी वर्षा में गैंग मेटों और गैंगमैनों द्वारा लाइन पर गश्त लगाना:— वर्ष की किसी भी अवधि में जब अचानक आँधी या भारी वर्षा आने लगे तो मेट और आवश्यक संख्या में उसके आदमी लाइन पर, विशेष रूप से कमजोर स्थलों पर, पानी रोकने वाले ऊँचे बांधों, ऐसे पुलों जिनके नीचे पानी का असाधारण बहाव हो और कटावों के किनारों पर दिन और रात गश्त लगाएंगे। सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) यह सुनिश्चित करेगा कि ऐसी गश्त लगाई जा रही है। अधिक उतार-चढ़ाव या सुरंगों वाले सेक्शनों पर गश्त संबंधी विशेष निर्देश घाट नियमों में दिए गये हैं।

स.नि.15.05(3) विशेष अनुदेशों में उत्तर पश्चिम रेलवे के मुख्य ट्रैक इंजीनियर द्वारा जारी किए गए "मानसून अनुदेशों" में दिए गए अनुदेश भी शामिल हैं।

15.06. गाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य:— रेल पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक या विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए नियुक्त किसी सक्षम रेल सेवक की पूर्व अनुमति के बिना कोई गैंग किसी ऐसे काम को आरम्भ नहीं करेगा, या नहीं करता रहेगा, जिससे गाड़ियों या यातायात को खतरा है, और ऐसी अनुमति देने वाला रेल सेवक ऐसे 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 आ सकने से पहले, ऐसे किसी काम को आरम्भ करना आवश्यक है तो गैंग मेट तुरन्त काम आरम्भ कर सकता है और वह स्वयं यह सुनिश्चित करेगा कि नियम 15.09 के उपबंधों का पालन हो जाए।

स.नि.15.06 निर्माण कार्य प्रारंभ करने की अनुमति देने के लिए प्राधिकृत पदाधिकारी:— ये व्यक्ति निम्नलिखित होंगे:—

(क) जिन सिगनल अनुरक्षक (विद्युत या यांत्रिक) को आर्टिजन स्कूल द्वारा या अस्थायी रूप से सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) द्वारा इस आशय का सक्षमता प्रमाण-पत्र दिया गया हो कि वह अपनी ड्यूटी

के संबंध में सभी संबंधित नियमों और अनुदेशों को समझता है और स्वतंत्र रूप से ऐसा कार्य करने में सक्षम है, जिससे कॉटों, लॉक बार, डिटेक्टर, सिगनल आदि में हस्तक्षेप करना पड़ सकता हो, वह ऐसा कार्य भी कर सकता है परन्तु किसी अन्तर्पाशित लीवर फ्रेम की लॉकिंग व्यवस्था में हस्तक्षेप नहीं करेगा। यह प्रमाण पत्र जब अर्टिजन स्कूल द्वारा दिया गया हो तो पाँच वर्ष और जब सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) द्वारा जारी किया गया हो तो अधिकतम तीन वर्ष के लिए वैध होगा।

(ख) जिस रेल पथ मिस्त्री को मण्डल कार्यकारी इंजीनियर द्वारा यह लिखित प्रमाण-पत्र दिया गया हो कि वह सामान्य तथा सहायक नियमों और सम्बद्ध कार्यविधि से संबंधित रेल पथ तथा निर्माण नियमावली में दिए गए अनुदेशों को समझता है और जो इस प्रयोजन के लिए विशेष रूप से प्राधिकृत हो, वह पटरी या स्लीपर हटाने/बदलने का कार्य भी कर सकता है। यह प्रमाण पत्र जारी किए जाने की तारीख से तीन वर्ष के लिए वैध होगा और उसमें उल्लिखित विशिष्ट सेक्शन या सेक्शनों के लिए ही लागू होगा।

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, आपात कालीन मामलों के सिवाय, कोई रेल अपनी जगह से हटाई नहीं जाएगी और न ही ऐसा कोई दूसरा काम किया जाएगा, जिसके कारण गाड़ियों के आने-जाने में अवरोध पड़ने की संभावना है।

15.08. लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहले सावधानियाँ:—

(1) रेल पथ या निर्माण कार्य पर लगाया गया कोई भी व्यक्ति तब तक न कोई रेल बदलेगा, न उलटाएगा, न कॉटों या सिगनलों का वियोजन (डिस्कनेक्ट) करेगा और न ही लाइन को अवरोध करने वाला कोई अन्य काम आरम्भ करेगा जब तक कि रोक (स्टॉप) सिगनल प्रदर्शित नहीं कर दिए जाते और जहाँ निर्धारित किया गया है, वहाँ पटाखों का प्रयोग नहीं कर दिया जाता, तथा स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर, जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर की भी लिखित अनुमति प्राप्त नहीं कर ली है और सब आवश्यक सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिए गये हैं;

(2) ट्रेक से कोई रेल हटाने का कार्य उपनियम (3) में दिये गये अनुसार के सिवाय ट्रेफिक ब्लॉक के बिना नहीं किया जायेगा।

(3) आपातकालिक मामलों में, इंजीनियरिंग पदाधिकारी जो रेलपथ निरीक्षक ग्रेड-III की रैंक से नीचे का न हो, ऐसे संचालन को करते समय सबसे पहले गाड़ी को रोकेंगे और एक लिखित ज्ञापन द्वारा गाड़ी को रोकने की आवश्यकता के बारे में गाड़ी के लोको पायलट को सूचित करेगा। इंजीनियरिंग पदाधिकारी इसके साथ-साथ ट्रेक ब्लॉक करने की आवश्यकता के लिए स्टेशन मास्टर को एक संदेश भेजेगा और इसकी लिखित में पुष्टि प्राप्त करेगा। ऐसे आपातकालिक मामलों में कार्य केवल लोको पायलट को सूचित करने और पहुँचने वाली गाड़ी को रोकने के बाद ही किया जायेगा।

बशर्ते कि रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रदर्शन से छूट पाई जा सकती है, यदि इस प्रकार के काम करने से पहले स्वचल (ऑटोमेटिक) रोक (स्टॉप) सिगनलों से भिन्न आवश्यक, सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में करने के अतिरिक्त, उन्हें वियोजित (डिस्कनेक्ट) कर दिया जाता है, जिससे कि उन सिगनलों को तब तक फिर से 'ऑफ' न किया जा सके जब तक कि ऐसा करना संरक्षित नहीं है और ऐसे सिगनलों से आगे तदनु रूप पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ रहे;

बशर्ते कि यह और कि यदि निर्माण-कार्य का क्षेत्र स्वचल (ऑटोमेटिक) सिगनलों द्वारा नियंत्रित होता है तो निर्माण-कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक उस और आती हुई गाड़ी को रोकने और चेतावनी देने के लिए किसी सक्षम रेल सेवक को कार्य-स्थल के पहले पर्याप्त दूरी पर तैनात करेगा।

स.नि.15.08(1)(क) सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) या कार्य का इंचार्ज व्यक्ति कॉटों, सिगनलों, लॉकबार या डिटेक्टरों आदि के कनेक्शन को हटाने का काम हाथ में लेने से पहले फार्म एस एण्ड टी (टी/351) पर लिखित रूप से स्टेशन मास्टर को सूचना देगा। कार्य पूर्ण हो जाने के पश्चात् और अलग किए गए गियर को पुनः कनेक्ट कर दिये जाने पर वह पुनः स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म पर लिखित सूचना देगा और उसकी लिखित पावती प्राप्त करेगा।

(ख) यदि गियर को अलग करने और पुनः जोड़ने के बीच की अवधि में यदि गाड़ी को पास करना हो या किसी प्रकार की शंटिंग करना आवश्यक हो तो ड्यूटी का स्टेशन मास्टर मीमो द्वारा सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) या इंचार्ज व्यक्ति को अवश्य सूचना देगा जिसमें यह बताए कि कॉटे को किस स्थिति में सैट करने हैं। स्टेशन मास्टर या उसकी ओर से कोई प्राधिकृत व्यक्ति सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) या कार्य इंचार्ज व्यक्ति की अनुमति से कॉटों को अपेक्षित स्थिति में सैट और क्लैम्प करने की व्यवस्था, गाड़ी के सुरक्षित जाने के लिए करेगा। स्टेशन मास्टर या उसकी ओर से कोई प्राधिकृत व्यक्ति का कर्तव्य होगा कि वह देखेगा कि कॉटे सही मार्ग के लिए सैट और क्लैम्प किए गए हैं और तब क्लैम्प पर अपना ताला लगा देगा ताकि गाड़ी या शंटिंग संचालन जैसी भी स्थिति हो, के पूरी होने तक उनमें हस्तक्षेप न किया जा सके। गाड़ी या शंटिंग संचालन पूरा होने के बाद स्टेशन मास्टर या प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा ताला या क्लैम्प हटा दिया जाना चाहिए और तब सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) या कार्य इंचार्ज व्यक्ति पुनः गियर पर काम कर सकते हैं।

स.नि.15.08(2) गाड़ियों के संचालन की जानकारी:— स.नि.15.06 में बताये गए अधिकारी संचालन समय सारणियों तथा विशेष गाड़ी सूचनाओं को अवश्य पढ़ें ताकि वे उन संबंधित सेक्शनों जिन पर निर्माण कार्य किये जाते हैं, गाड़ियों के समय की पूरी जानकारी प्राप्त कर सकें।

स.नि.15.08(3) ऐसे काम जिनके लिए स्टेशन यार्ड में लाइन को पूरी तरह ब्लॉक करना पड़े :—

(क) ऐसे कार्य जिनमें पटरियों को हटाना, पुराने स्विच, क्रासिंग या स्लीपर हटाकर नए लगाना हो या अन्य कोई ऐसा काम, जिससे स्टेशन सीमा में गाड़ियों का सुरक्षित संचालन प्रभावित होता हो, तो ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना दिये बिना इंजीनियरिंग पदाधिकारी इंचार्ज द्वारा कार्य प्रारंभ नहीं किया जायेगा और यदि अन्तर्पाशित कॉटे हो तो आपात स्थिति को छोड़कर यह सूचना सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) को भी दी जायेगी। काम आरंभ करने से पहले स्टेशन मास्टर की पावती अवश्य ले ली जाये। ऐसी पावती तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि संबंधित सिगनलों को “ऑन” स्थिति में नहीं कर दिया जाता।

(ख) ऐसी लाइन पर काम आरंभ करने से पहले जो अन्य परिचालित लाइनों से पृथक (आइसोलेट) की जा सकती है इंजीनियरिंग कर्मचारियों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि लाइन को पृथक कर दिया गया है और ताला लगाने के यंत्रों (लॉकिंग डिवाइसज) की चाबियां अपने अधिकार में रख ली गई हैं। जहाँ कॉटों को सैट करने से पृथक्करण प्रभावित होता है वहाँ उन्हें क्लैम्पों या बोल्ट्स और कोटरों के माध्यम से तालाबंद (लॉक) अवश्य किया जाना चाहिए।

(ग) ऐसी लाइन पर काम आरंभ करने से पहले जो अन्य परिचालित लाइनों से पृथक (आइसोलेट) नहीं की जा सकती, इंजीनियरिंग पदाधिकारी द्वारा कार्य स्थल के दोनों ओर निर्धारित हैंड सिगनल, पटाखे तथा बैनर फ्लैगों की व्यवस्था ऐसे स्थान पर करनी चाहिए जिनकी दूरी कार्य स्थल के दोनों ओर 30 मीटर से कम नहीं हों।

(घ) काम पूरा होने पर सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) स्टेशन मास्टर को और जहाँ आवश्यक हो सेक्शन इंजीनियर (सिग्नल) को भी रद्दीकरण का नोटिस लिखित रूप में जारी करेगा।

(ङ) जब काम हो रहा हो या जब कॉटों को अलग कर दिया गया हो तब यदि किसी गाड़ी को वहाँ से गुजारना आवश्यक हो तो कार्य इंचार्ज इंजीनियरिंग पदाधिकारी रेल पथ को पुनः ऐसी दशा में करने के लिए जिम्मेदार होगा जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि गाड़ी वहाँ से सुरक्षित पास हो जायेगी और वह स्टेशन मास्टर को लिखित आश्वासन देगा कि उसने ऐसा कर दिया है। फिर भी स्टेशन मास्टर जिम्मेदार होगा कि गाड़ी के संचालन संबंधित नियमों के अनुसार कॉटे सही सैट और ताले बन्द (लॉक) कर दिए गए हैं। इसके बाद इंजीनियरिंग पदाधिकारी तब तक पुनः रेल पथ में हस्तक्षेप नहीं करेंगे जब तक कि स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना न मिल जाये कि काम पुनः प्रारंभ किया जा सकता है।

स.नि.15.08(4) ऐसे काम जिनमें स्टेशनों के बीच लाइन को पूर्णतः ब्लॉक करना अपेक्षित है :-

(क) ऐसे काम जिसमें पूर्णतः ब्लॉक करना अपेक्षित है—

(1) जहाँ आधे घंटे से अधिक अवधि के लिए रेल पथ को तोड़ना हो वहाँ ऐसा काम ब्लॉक संरक्षण के अंतर्गत किया जाना चाहिए।

(2) ऐसे सेक्शन जहाँ यातायात की स्थिति अनुमति देती है वहाँ भी पटरियों (रेलों) का आकस्मिक (कैजुअल) बदलाव भी ब्लॉक संरक्षण के अंतर्गत किया जाए। यदि किसी कारणवश ब्लॉक संरक्षण के अंतर्गत काम करना संभव न हो तो काम ऐसे पदाधिकारियों के पर्यवेक्षण में किया जाना चाहिए जो रेल पथ मिस्री से निम्न पद पर न हो और जिसके पास कंट्रोल के साथ सम्पर्क बनाए रखने तथा गाड़ियों की स्थिति का पता लगाने के लिए फील्ड टेलीफोन लगा हुआ हो।

(3) पुल के पहुंच मार्ग या 2 मीटर से अधिक ऊंचे तटबंध पर रेल पथ बिछाने/बदलने के सभी मामलों में इंजीनियरिंग ब्लॉक अवश्य लगाया जाना चाहिए।

(ख) ब्लॉक लगाने के लिए प्रारंभिक व्यवस्था:-

(1) अति आवश्यक स्थिति को छोड़कर स्टेशनों के बीच लाइन पर ब्लॉक लगाने से कुछ समय पहले वरि. मण्डल इंजीनियर/मण्डल इंजीनियर द्वारा वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक के साथ इस संबंध में विचार विमर्श अवश्य कर लेना चाहिए। साथ ही यह भी आवश्यक तय कर लेना चाहिए कि किस पद का इंजीनियरिंग पदाधिकारी यह ब्लॉक लगायेगा और हटायेगा।

(2) इसके बाद वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबंधन/मण्डल परिचालन प्रबंधक ब्लॉक किए जाने वाले सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को अनुदेश जारी करेगा जिसमें यह उल्लेख करेगा कि किन-किन तारीखों और समय के बीच सेक्शन को ब्लॉक करना है, वे कौन सी अन्तिम गाड़ी है जो प्रत्येक बार ब्लॉक लगाने से ठीक पहले सेक्शन से गुजरती है, और वे कौन-कौन सी गाड़ियाँ हैं जिन्हें ब्लॉक के कारण रद्द करना होगा तथा कोई अन्य विवरण अनुदेश के साथ अन्त में वह यह भी बतायेगा कि इंजीनियरिंग विभाग का कौन सा पदाधिकारी प्रत्येक बार ब्लॉक लगायेगा और हटायेगा। यदि समय हो तो ये लिखित अनुदेश जारी किया जाये और जिन्हें ये अनुदेश जारी किये जायें वे इसकी पावती अवश्य देंगे।

(3) ब्लॉक हमेशा किसी गाड़ी के गुजरने के संबंध में जारी किया जाना चाहिए।

(4) आपात स्थिति में जब वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबंधन/मण्डल परिचालन प्रबंधन से आज्ञा लेने के लिए समय न हो या जब ब्लॉक से यातायात में विशेष बाधा न पड़ती हो तो स्टेशन मास्टर (यदि नियंत्रित सेक्शन हो तो) कंट्रोल से परामर्श करके ब्लॉक की मांग करने वाले पदाधिकारी के साथ सीधे ही व्यवस्था कर लेगा।

(ग) ब्लॉक वस्तुतः लगाने की कार्यविधि:-

(1) लाइन ब्लॉक करने वाला इंजीनियरिंग अधिकारी ब्लॉक किए जाने वाले सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों को संयुक्त संदेश जारी करेगा और संदेश की प्रतिलिपि कंट्रोल को देगा या कंट्रोल रहित सेक्शन पर वह संदेश की प्रतियाँ वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबंधक, वरि. मण्डल इंजीनियर/मण्डल इंजीनियर और वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) या संबंधित शेडों के इंचार्ज शेडमैन को देगा। इस संदेश में वह उस समय की सूचना देगा जब से ब्लॉक लगाना हो और प्रत्येक अधिकारी से संदेश प्राप्त होने की पावती मांगेगा। उदाहरण नीचे दिया जा रहा है अधिकृत संकेताक्षरों (आफिशियल एब्रीवेशन्स) का प्रयोग करें:-

प्रेषक, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ)

.....

सेवा में,

स्टेशन मास्टर.....और.....प्रतिलिपि-कंट्रोल और वरि. मण्डल इंजीनियर वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको).....और इंचार्ज शेड मैन नं.4 अप लाइन.....और के.....के मध्य आज की 9708 अप आगमन के बाद समय.....पर ब्लॉक कर दी जायेगी कारण कि नुकसानग्रस्त पटरी को बदलना है। पावती भेजें।

(2) इंजीनियरिंग पदाधिकारियों को संदेश मिलने पर ब्लॉक किये जाने वाले ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर आपस में संदेश के विवरण का मिलान करेंगे ताकि तसल्ली हो जाये कि दोनों को सूचना मिली है वह एक ही है। जब वे दोनों इंजीनियरिंग पदाधिकारियों को संदेश की पावती देंगे, पावती की प्रति ब्लॉक सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को निम्न उदाहरण के अनुसार देंगे और ब्लॉक लगाने की व्यवस्था करेंगे।

प्रेषक

सेवा में

स्टेशन मास्टर.....

सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ).....

प्रतिलिपि स्टेशन मास्टर.....

कंट्रोल.....

नं. 24 आपका नं. 4.....बजे मिला। आज की 9708 अप गाड़ी अपने के बाद.....
.....बजे.....और.....के बीच की अप लाइन ब्लॉक कर दी जायेगी।

(3) यह संदेश प्राप्त होने पर उस स्टेशन मास्टर जहाँ से ब्लॉक करने का संदेश भेजा गया था, ब्लॉक संचालन नियमावली में निर्धारित कार्यविधि के अनुसार लाइन को ब्लॉक करेगा अर्थात् लाइन को जो भी स्थिति को लागू हो, ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड करेगा। स्टेशन मास्टर लाइन को ब्लॉक करने का समय और इसका कारण दर्ज करके गाड़ी सिगनल रजिस्टर में 'ब्लॉक बैक/ब्लॉक फारवर्ड' दर्ज करेंगे। इंजीनियरिंग पदाधिकारी से प्राप्त सूचना या ब्लॉक से संबंधित अन्य कोई सूचना गाड़ी सिगनल रजिस्टर या लाइन क्लीयर पूछताछ (इन्क्वायरी) पुस्तक के साथ अवश्य संलग्न की जानी चाहिए।

(घ) ब्लॉक हटाने की कार्यविधि-

(1) ब्लॉक बैक/ब्लॉक फारवर्ड उस समय तक किसी भी हालत में नहीं हटाया जायेगा जब तक कि ब्लॉक हटाने के संबंध में इंजीनियरिंग पदाधिकारी द्वारा दी गई सूचना, स्टेशन मास्टर ने प्राप्त न कर ली हो।

(2) ब्लॉक हटाते समय कार्य का जिम्मेदार इंजीनियरिंग पदाधिकारी ब्लॉक लगे सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों को, या यदि कोई कंट्रोल रहित सेक्शन हो तो वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक, वरिष्ठ मण्डल इंजीनियर/मण्डल इंजीनियर और वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) या संबंधित शेडों के इंचार्ज शेडमैन को देगा। जिसमें सेक्शन से ब्लॉक हटा लेने की सूचना देगा और उनमें संदेश की पावती मांगेगा। संदेश नीचे दिए गए शब्दों में ही होना चाहिए किन्तु अधिकृत संकेत अक्षरों (ऑफीशियल एब्रिविएशन) का प्रयोग अवश्य किया जायेगा।

प्रेषक

सेवा में

सेक्शन इंजी.(रेलपथ).....

स्टेशन मास्टर.....

प्रतिलिपि कंट्रोल और व.म.इं./म.इं.....

व.से.इं.(लोको) और इंचार्ज शेड मैन

नं. 6.....और.....के बीच ब्लॉक.....बजे हटा दिया गया। पावती भेजें।

(3) निम्नलिखित उदाहरण के अनुसार संबंधित ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर संदेश मिलने की पावती लेंगे और एक दूसरे को पावती की प्रतिलिपि देंगे।

प्रेषक

सेवा में

स्टेशन मास्टर.....

सेक्शन इंजी.(रेलपथ).....

प्रतिलिपि स्टेशन मास्टर

कंट्रोल

नं. 26 आपका नं. 6.....बजे प्राप्त हुआ। जिसमें यह अधिसूचित किया गया है कि और.....के बीच ब्लॉक.....बजे हटा लिया गया है। मैंने यह नोट कर लिया है।

(4) इस पावती संदेश के प्राप्त होने पर वह स्टेशन मास्टर जिसने प्रारंभ में ब्लॉक लगाया था, ब्लॉक संचालन नियमावली में दी गयी कार्यविधि के अनुसार ब्लॉक हटायेगा। स्टेशन मास्टर गाड़ी सिगनल रजिस्टर में 'ब्लॉक बैक/ब्लॉक फारवर्ड.....बजे हटाया गया' दर्ज करेगा।

जब ब्लॉक अंतिम रूप से हटा दिया जाए तो कंट्रोल या वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक द्वारा गाड़ियों के प्रारंभ होने वाले स्टेशनों को अवश्य सूचित किया जाना चाहिए।

(5) जिस पदाधिकारी द्वारा ब्लॉक हटाना चाहिए यदि वह किसी कारणवश ऐसा करने में असमर्थ हो तो काम इंजीनियरिंग शाखा का वह पदाधिकारी कर सकता है जो उस समय काम का इंचार्ज हो।

15.09. सिगनल दिखाना:—

(1) जब कभी लाइनों की मरम्मत के कारण या किसी अन्य अवरोध के कारण लोको पायलट को यह बताना आवश्यक है कि उसे रुकना है या प्रतिबन्धित गति से आगे बढ़ना है तो उसे निम्नलिखित सिगनल दिखाए जाएंगे और, जहाँ निर्धारित किया गया है, पटाखों का प्रयोग किया जाएगा; दोहरी (डबल) लाइन होने से यह सिगनल उस दिशा में जिस ओर से गाड़ी आती है और इकहरी (सिंगल) लाइन पर दोनों ओर दिखाए जाएंगे अर्थात्—

(क) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की संभावना है तो:—

बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो (छोटी) लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर एक रोक पताका (बैनर फ्लैग) लगाई जाएगी तथा बड़ी लाइन पर 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर, तीन पटाखे, जो एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर होंगे, रखे जाएंगे। इसके अतिरिक्त रोक (स्टॉप) हाथ सिगनल, अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर, रोक पताका (बैनर फ्लैग) के पास, और तीन पटाखों से 45 मीटर की दूरी पर, दिखाए जाएंगे। अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हाथ सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाए तो वह लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हाथ सिगनल दिखायेगा ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे जा सके।

(ख) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक लगे रहने की संभावना है तो:—

अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक रोक संकेतक (स्टॉप इंडीकेटर) लगाया जाएगा और बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन तथा नैरो (छोटी) लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडीकेटर) लगाया जाएगा। इसके अतिरिक्त, जिस स्थान से लोको पायलट सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहाँ समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडीकेटर) लगाए जाएंगे।

(ग) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इसके कम समय तक रहने की संभावना है तो:—

अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर और फिर कम से कम 800 मीटर की दूरी पर सतर्कता से आगे बढ़ो हाथ सिगनल दिखाये जायेंगे। जहाँ आवश्यक है वहाँ 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा उपयुक्त वृद्धि कर दी जायेगी। 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 लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हाथ सिगनल दिखाएगा ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे जा सके।

(घ) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक रहने की संभावना है तो:—

अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक गति संकेतक (स्पीड इंडीकेटर) लगाया जायेगा और फिर अवरोध के स्थान से कम से कम 800 मीटर की दूरी पर एक सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडीकेटर) लगाया जाएगा। जहाँ आवश्यक है, वहाँ 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा उपयुक्त वृद्धि कर दी जायेगी। इसके अतिरिक्त, जिस स्थान से लोको पायलट सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहाँ समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडीकेटर) लगाए जाएंगे।

(2) अवरोध का स्थान स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर:—

(क) यदि कॉटों को सेट करके और जकड़ कर या हस्त नियंत्रित रोक (स्टॉप) सिगनल या सिगनलों को 'ऑन' रखकर अवरुद्ध लाइन को पृथक कर दिया है तो उपनियम (1) के उपबन्धों से छूट दी जा सकती है, और

(ख) उन दशाओं के सिवाय, जिनमें लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर अवरोध और उसके विवरण की सूचना देते हुए सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) दिया गया है, किसी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किए जाएंगे जब तक कि गाड़ी को प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रोक नहीं दिया जाता।

(3) यदि कार्य स्थल स्वचालित (ऑटोमेटिक) सिगनल क्षेत्र में स्थित है, और यदि अवरोध का स्थान एवं संबंधित सिगनल सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश नियंत्रित करने वाले स्वचल (ऑटोमेटिक) सिगनल के बीच की दूरी बड़ी लाइन पर 1200 मीटर से कम और मीटर लाइन पर 800 मीटर से कम है, और बशर्ते कि यह सुनिश्चित कर लिया गया है कि स्वचल (ऑटोमेटिक) सिगनल 'ऑन' स्थिति में रहेगा तो :-

(क) उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लेखित रोक पताका (बैनर प्लैग) और तीन पटाखे क्रमशः 90 और 180 मीटर पर लगाए जा सकेंगे, तथा

(ख) उपनियम (1) के खण्ड (ख) में उल्लेखित सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडीकेटर) हटाया जा सकता है।

(4) उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (घ) में उल्लेखित संकेतकों (इंडीकेटर्स) के आकार और शक्ल को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

स.नि.15.09(1)(क) ऐसे कार्य जिनके लिए स्टेशन सीमाओं के अन्दर गति प्रतिबंध लगाने की आवश्यकता है— लाईन के पूर्ण ब्लॉक लगाये जाने की आवश्यकता के बिना स्टेशन सीमाओं के अन्दर कोई ऐसा कार्य आरंभ करते समय जिससे गाड़ियों और यातायात को खतरा हो सकता है, स.नि.15.06 के अधीन जिम्मेदार इंजीनियरिंग पदाधिकारी परिशिष्ट 'क' के पैरा (iv) के अनुसार कार्य करेगा। इसके अलावा, जहाँ अन्तर्पाशित कॉटों का संबंध है वह सिवाय आपात स्थिति के सिगनल और अन्तर्पाशन निरीक्षक को भी सूचना देगा।

(ख) परिशिष्ट 'क' के अनुसार सतर्कता आदेश जारी किए जायेंगे।

(ग) आपातस्थिति को छोड़कर के इंजीनियरिंग पदाधिकारी द्वारा कार्य आरंभ किए जाने से कम से कम एक दिन पहले सूचना जारी की जाए ताकि संबंधित शेड को छोड़ने वाले सभी लोको पायलटों को समय पर सूचित किया जा सके।

(घ) स्टेशन सीमा में हो रहे किसी भी कार्य के दौरान जिसमें रनिंग लाइन/लाइनों पर बाधा हो या बाधा हो सकती हो और गाड़ी संचलन में सुरक्षा की दृष्टि से खतरा उत्पन्न होने की संभावना हो, सभी आवश्यक सिगनल सामान्य नियम 15.08 के अनुसार 'ऑन' स्थिति में रखे जायें। कार्य समाप्त हो जाने पर भी यदि स्टेशन सीमा में सावधानीपूर्वक ड्राइविंग की आवश्यकता हो और आती हुई गाड़ी के लोको पायलट को किसी उक्त प्रतिबंध संबंधी सतर्कता आदेश के बारे में पिछले स्टेशन पर सूचित न किया जा सका हो तो आगमन सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में रखा जाए और पहले रोक सिगनल पर गाड़ी को पूरी तरह खड़ी हो जाने पर ही उसे लिया जाये। आवश्यक सतर्कता आदेश पिछले स्टेशन पर लोको पायलट को दे देने के बाद अन्तर्पाशित स्टेशन पर थू गाड़ी निकालने के लिए चेतावनी/दूर सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में कर दिए जाएं बशर्ते अगला ब्लॉक खण्ड साफ हो और अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर अग्रिम रूप में ली जा चुकी हो।

स.नि.15.09(2) ऐसे कार्य जिनके लिए स्टेशन सीमाओं के बाहर गति प्रतिबंध की आवश्यकता है—

(क) इंजीनियरिंग ब्लॉक लगाये बिना स्टेशन सीमाओं के बाहर ऐसा कार्य आरंभ करते समय जिससे गाड़ियों और यातायात को खतरा हो सकता है, स.नि. 15.08(2) के अधीन जिम्मेदार इंजीनियरिंग

पदाधिकारी परिशिष्ट 'क' के पैरा (v) के अनुसार कार्य करेगा और जहाँ तक सेक्शन के बीच अन्तर्पाशित कॉटों का संबंध है, सिवाय आपातस्थिति के, वरि. सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) को भी सूचना देगा।

(ख) परिशिष्ट 'क' के अनुसार सर्तकता आदेश जारी किए जायेंगे।

(ग) जहाँ तक संभव हो आपातस्थिति को छोड़कर कार्य के इंजीनियरिंग पदाधिकारी द्वारा कार्य आरंभ किए जाने से कम से कम एक दिन पहले सूचना जारी की जाए ताकि संबंधित शेड छोड़ने वाले सभी लोको पायलटों को समय पर सूचित किया जा सके।

(घ) जो कार्य आरंभ करने के दिन सूर्यास्त तक पूरे किये जा सकें उनके मामले में कार्य का इंचार्ज इंजीनियरिंग पदाधिकारी निम्नलिखित कार्यवाही अवश्य करेगा।

(i) कार्यस्थल से कम से कम 30 मीटर पीछे हैंड सिगनल सहित झंडी वाले को नियुक्त करेगा।

(ii) बड़ी लाइन पर कार्यस्थल से कम से कम 600 मीटर पीछे या मीटर और नैरो गेज लाइन पर कम से कम 400 मीटर पीछे एक झंडी वाले को हैंड सिगनल सहित तैनात करेगा और वहाँ लाइन के आर-पार एक बैनर फ्लैग लगाएगा।

(iii) बड़ी लाइन पर कार्यस्थल से 1200 मीटर पीछे या मीटर और नैरो गेज लाइन पर 800 मीटर पीछे एक झंडी वाले को हैंड सिगनल और पटाखे देकर तैनात करेगा। यह झंडी वाला लगभग 10 मीटर के अन्तर पर 3 पटाखे अवश्य रखेगा और स्वयं ऐसे स्थान पर खड़ा होगा जहाँ से आने वाली गाड़ी अच्छी तरह देख सकें।

(iv) ऐसे स्थानों पर जहाँ ढलान और मोड़ हों और ऐसे समय जब सामने का दृश्य साफ न हो, अवश्यकतानुसार उप पैरा (i) (ii) और (iii) में निर्धारित दूरियों में उपयुक्त वृद्धि की जा सकती है और हैंड सिगनल दिखाने के लिए मध्यवर्ती झंडी वाले तैनात किये जायेंगे।

(v) इकहरी लाइन पर उपर्युक्त मद (i) से (iv) में दर्शायी गयी कार्यवाही कार्य स्थल के दोनों ओर की जायेगी।

(vi) तिहरी या अधिक लाइनों पर मध्यवर्ती रेल पथ के लिए रेल स्तर से 300 मि.मी. के अंदर, पटरियों (ट्रैक) के बीच इंजीनियरिंग इंडीकेटर लगाए जायेंगे ताकि मानक आयामों (स्टैन्डर्ड डायमेंशन) का उल्लंघन न होने पाए।

(vii) यदि आने वाली गाड़ी को रोकना आवश्यक हो तो कार्यस्थल से सबसे अधिक दूरी पर तैनात झंडीवाला गाड़ी को खतरा हैंड सिगनल अवश्य दिखाएगा। आने वाली गाड़ी का लोको पायलट झंडीवाले द्वारा दिखाया गया खतरा हैंड सिगनल को देखकर कार्यस्थल से सबसे अधिक दूरी पर गाड़ी को अवश्य रोकेंगा। गाड़ी रुक जाने के बाद झंडी वाला पटाखे हटा लेगा और "सर्तकता से आगे बढ़ो" हैंड सिगनल दिखाकर गाड़ी को आगे जाने की अनुमति देगा। जब गाड़ी गुजर जाये तो झंडी वाला तुरंत पटाखे वापिस रख देगा और जिधर से गाड़ी आने वाली हो उस दिशा में खतरा हैंड सिगनल दिखाता रहेगा।

यदि गाड़ी को कम रफ्तार से कार्य स्थल से पास होने की अनुमति दी जा सकती है तो कार्यस्थल से अधिकतम दूरी पर झंडीवाला आने वाली गाड़ी को सर्तकता हैंड सिगनल अवश्य दिखाएगा। इकहरी लाइन वाले सेक्शन पर जब गाड़ी दूसरी दिशा में अर्थात् कार्य स्थल की ओर से आ रही हो तो यह झंडीवाला पटाखे हटा देगा और गाड़ी को गुजरने देगा और उसके बाद पटाखों को वापिस रख देगा।

(viii) कार्यस्थल से अधिकतम दूरी पर तैनात झंडीवाले का "सर्तकता से आगे बढ़ो" हैंड सिगनल प्राप्त करने वाला लोको पायलट तब सर्तकता से आगे बढ़ेगा और कार्यस्थल से 600 मीटर या 400

मीटर की दूरी पर जैसी भी स्थिति हो, लाइन के आर-पार लगाई गई बैनर फ्लैग से पहले रोकना आवश्यक हो तो बैनर फ्लैग के निकट तैनात झंडीवाला गाड़ी को खतरा हैंड सिगनल दिखाकर अवश्य रोकेगा। यदि गाड़ी को कम रफ्तार से कार्यस्थल से गुजरने की अनुमति दी जा सकती हो झंडीवाला यह अवश्य सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी की रफ्तार कम कर दी गई है और तब बैनर फ्लैग हटाकर लोको पायलट को आगे बढ़ने के लिए "सतर्कता से आगे बढ़ो" हैंड सिगनल दिखाएगा। जब गाड़ी गुजर जाती है तो वह लाइन के आर-पार बैनर फ्लैग फिर लगा देगा। (इकहरी लाइन सेक्शनों पर यह झंडीवाला, उस स्थिति में जब गाड़ी दूसरी दिशा अर्थात् कार्यस्थल की दिशा से आ रही हो, बैनर फ्लैग हटा देगा और गाड़ी को गुजरने देगा और उसके बाद बैनर फ्लैग फिर लगा देगा।)

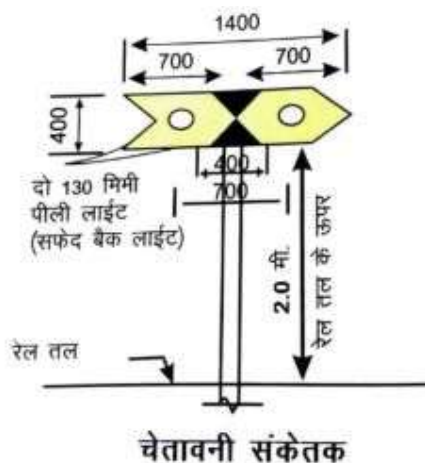
(ix) यदि आने वाली गाड़ी को रोकना आवश्यक हो तो कार्यस्थल से 30 मीटर पहले तैनात झंडीवाला आने वाली गाड़ी को खतरा हैंड सिगनल दिखाएगा। यदि गाड़ी को कम रफ्तार से पास करना हो तो वह "सतर्कता से आगे बढ़ो" हैंड सिगनल अवश्य दिखाएगा और गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए हैंड सिगनल देगा।

(x) यदि किसी आपात स्थिति में ऐसे कार्य को सूर्यास्त के बाद करना आवश्यक हो तो कार्यस्थल को सुरक्षित करने के लिए ऊपर दी गयी शर्तों को अवश्य पालन किया जायेगा। सिवाय इसके कि आने वाली गाड़ियों की दिशाओं में लाल हैंड सिगनल झंडियों/बैनर फ्लैग के स्थान पर लाल बत्तियाँ दिखाई जायेंगी।

स.नि.15.09(3) अस्थाई इंजिनियरिंग इंडीकेटर:

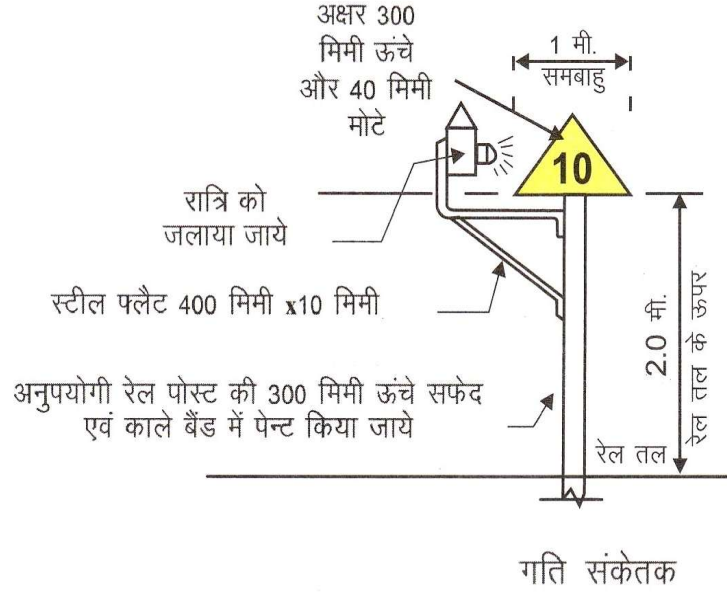
यदि ऐसे कार्य जो उसी दिन समाप्त न हो सके जिस दिन आरंभ किये गये हो और जिनके कारण दिन और रात दोनों समय गाड़ियों को सावधानी से चलाने की आवश्यकता हो तो स.नि.15.06 के अंतर्गत जिम्मेदार, इंजीनियरिंग अधिकारी निम्नलिखित इंडीकेटर प्रदर्शित करने का प्रबंध करेगा।

(1) पहला इंडीकेटर उस स्थान से 800 मीटर की दूरी पर लगाया जायेगा जहाँ से वास्तव में गति की पाबन्दी आरंभ होनी है। परन्तु बड़ी लाइन पर जब गाड़ियों को बिलकुल रुकना होता है तो यह दूरी 800 मीटर से बढ़ाकर 1200 मीटर रखी जानी चाहिए यह इंडीकेटर ठीक वैसा होगा जैसा कि चित्र में दिखाया गया है और यह क्षैतिज स्थिति में पीले और काले रंग का 1400 मि.मी. लम्बा और 400 मि.मी. चौड़ा बोर्ड होगा इसका एक सिरा मछली की पूँछ जैसा कटा हुआ और दूसरा सिरा नुकीला होगा यह बोर्ड 2.0 मीटर ऊँचे खम्बे पर लगाया जायेगा (पटरी की सतह से बोर्ड के निचले भाग तक) और खम्बे को 300 मि.मि. ऊँची सफेद व काली पट्टियों से रंगा जाएगा।



यह इंडीकेटर अस्थाई गति प्रतिबंधों के लिये लगाया जायेगा और इंडीकेटर रात्रि के समय आती हुई गाड़ियों को क्षैतिज स्थिति में दो पीली बत्तियां दिखायेगा या उस पर चमकीला पेन्ट/फ्ल्यूरोसेन्ट टेप लगायी जायेगी।

- (2) दूसरा इंडीकेटर या तो स्पीड इंडीकेटर होगा या स्टॉप इंडीकेटर और उसे प्रतिबन्ध स्थल से 30 मीटर की दूरी पर लगाया जायेगा।

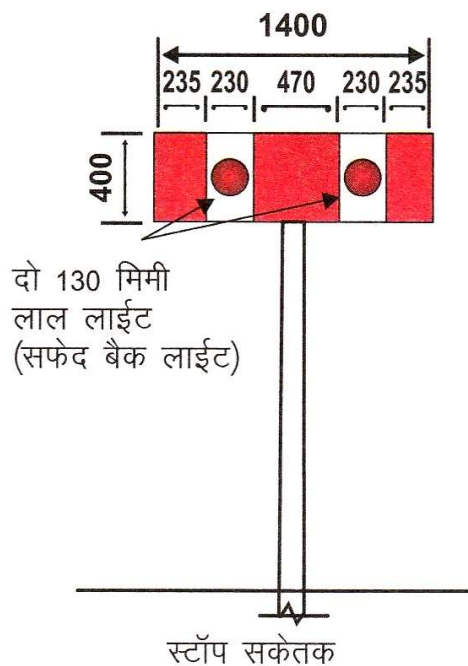


- (i) जब प्रतिबन्ध 'बिलकुल रुको' के बिना हो तो स्पीड इंडीकेटर लगाया जायेगा यह स्पीड इंडीकेटर उपरोक्त चित्रानुसार होगा और इसमें पीले रंग का समभुज त्रिकोण बोर्ड रहेगा जिसकी प्रत्येक भुजा 1.0 मीटर, जिसमें 300 मि.मी. ऊँची तथा 40 मि.मी. मोटे काले अंक लिखे रहेंगे जो यह बतायेंगे कि गाड़ी किस गति से चलाई जाये। यह बोर्ड 2.0 मीटर ऊँचे (पटरी की सतह से बोर्ड के निचले भाग तक) खम्भे पर लगाया जायेगा और यह खम्भा 300 मिली मीटर ऊँची सफेद व काली पट्टियों से रंगा रहेगा। इस इंडीकेटर पर रात के समय सामने की ओर हाथ बत्ती लगायी जायेगी जैसा कि चित्र में दिखाया गया है या उस पर चमकीला पेन्ट/फ्ल्यूरोसेन्ट टेप लगायेंगे।

(ii) जब गति प्रतिबन्ध "बिल्कुल रूको" के साथ हो तो नीचे दिये हुये चित्रानुसार एक स्टॉप इंडीकेटर लगाया जायेगा इस इंडीकेटर में एक क्षैतिज स्थिति का 1400 मि.मी. लम्बा और 400 मि.मी. चौड़ा बोर्ड होगा जिस पर खड़े तल में लाल और सफेद रंग की पट्टियां रहेंगी।

यह बोर्ड 2 मीटर ऊँचे (पटरी की सतह से बोर्ड के निचले भाग तक) खम्भे पर लगाया जायेगा जो 300 मि.मी. चौड़ी सफेद पट्टी और काली रंग की पट्टियां रहेंगी इस इंडीकेटर पर रात के समय दो लाल बत्ती दिखायी जायेंगी या उस पर चमकीला पेन्ट/फ्ल्यूरोसेन्ट टेप लगायी जायेगी।

सिगनल देने के लिए एक सिगनल वाला यहाँ नियुक्त होगा गाड़ी के रूकते की सिगनल वाला "प्रतिबन्ध पुस्तिका" (नमूना नीचे दिया गया है) पर लोको पायलट के हस्ताक्षर करायेगा और रात के समय हरी हाथ बत्ती तथा दिन में हरी झंडी दिखाकर, गाड़ी को आगे बढ़ने की अनुमति देगा।



प्रतिबन्ध पुस्तिका नीचे दिए गये नमूने के अनुसार छपी होगी—

इंजिनियरिंग स्टॉप इंडीकेटर कि.मी.....पर दिखाया गया है

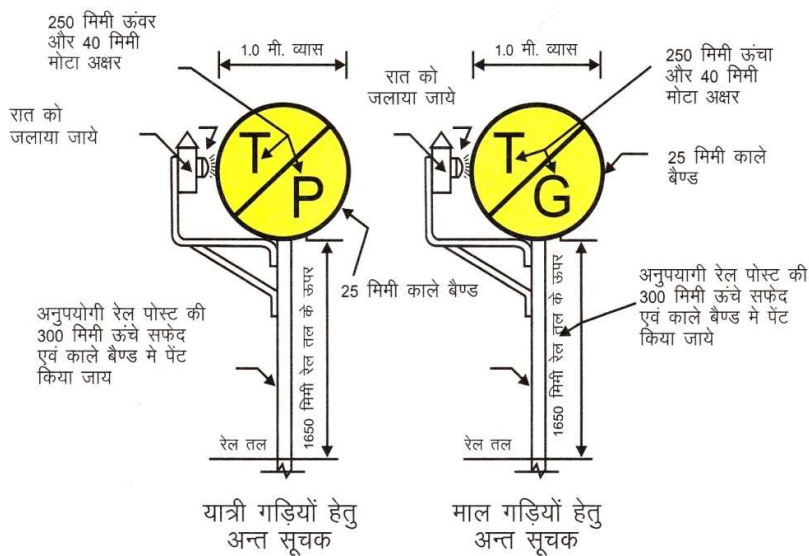
प्रतिबंधित गति कि.मी.प्र.घं.

दिनांक	गाडी नं.	समय	लोको पायलट के हस्ताक्षर

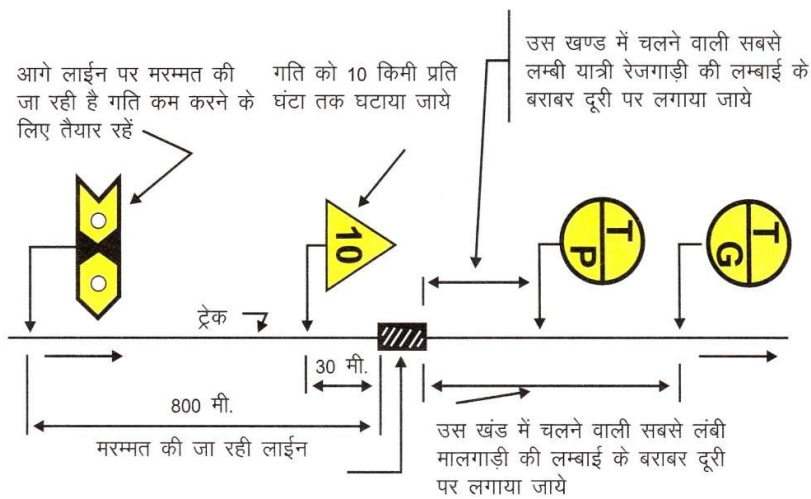
नोट:— ऊपर दिये गये फार्म के कॉलम गाड़ी के लोको पायलट द्वारा भरे जायेंगे।

- (3) तीसरा इण्डिकेटर टर्मिनेशन इण्डिकेटर (टी/पी) पैसेन्जर ट्रेनों के लिए व चौथा (टी/जी) इण्डिकेटर माल गाड़ियों के लिए होगा ये इण्डिकेटर संबंधित सैक्शन पर चलने वाली सबसे लम्बी यात्री/माल गाड़ी के बराबर की दूरी पर उस प्रतिबन्धित जगह के सिरे से आगे लगाया जायेगा। (टी/जी) बोर्ड प्रतिबंधित स्थल से सामान्यतः 610 मीटर की दूरी पर लगाया जाना चाहिए क्योंकि यह दूरी औसत लम्बाई की सभी मालगाड़ियों के लिए पर्याप्त दूरी समझी जाती है।

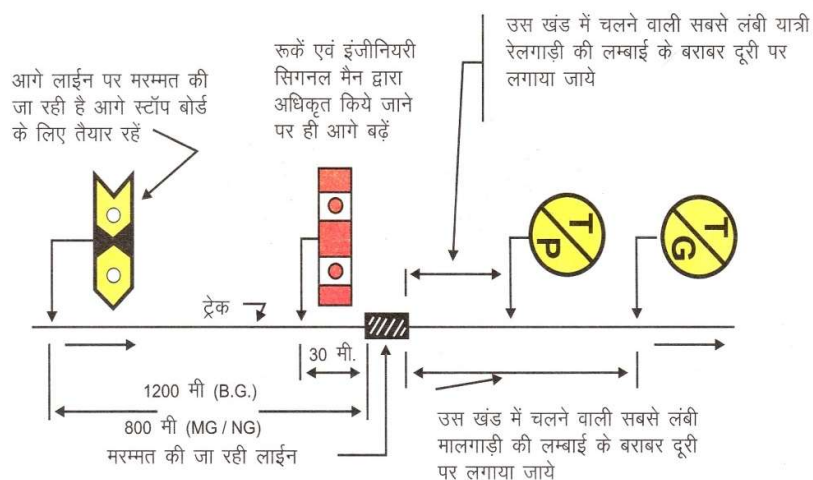
यह इण्डिकेटर नीचे दिखाए गए रेखा चित्र के अनुसार होंगे और यह 1.0 मीटर व्यास की डिस्क पीले पेन्ट से रंगी होगी इस पर काले रंग से 250 मि.मी. ऊँचा और 40 मि.मी. चौड़ाई में 'टी' व 'जी' अक्षर होंगे इस डिस्क की परिधि 25 मि.मी. काली पट्टी पेन्ट की जायेगी और यह 1650 मि.मी. ऊँचे खम्भे पर (रेल की सतह से डिस्क के निचले भाग तक) लगाया जायेगा यह खम्भा 300 मि.मी. ऊँची सफेद व काली पट्टियों से रंगा जायेगा। स्पीड इण्डिकेटर की तरह ही टर्मिनल इंडीकेटर भी रात के समय हाथ बत्ती लगाकर जलाया जायेगा या चमकीला पेन्ट/फ्ल्यूरोसेन्ट टेप लगाई जानी चाहिए। सबसे लम्बी यात्री/मालगाड़ी से कम लम्बी यात्री/मालगाड़ी का ट्रेन मैनेजर जैसे ही प्रतिबंधित जगह से ब्रेकयान पार करें लोको पायलट को सिगनल देगा और ट्रेन मैनेजर का यह सिगनल देखते ही लोको पायलट सामान्य गति से चल सकता है। लाइट इंजन या सिंगल यूनिट कार के मामले में लोको पायलट प्रतिबन्धित दूरी को पार करने के बाद सामान्य गति से चलेगा।



(4) गति में कमी के लिए लगाये जाने वाले इंजीनियरिंग संकेतकों को विवरण निम्न प्रकार होगा—



(5) बिल्कुल रुको (स्टॉप डेड) प्रतिबन्ध के लिए इंजीनियरिंग इन्डीकेटर निम्न प्रकार से लगाये जाने चाहिए।



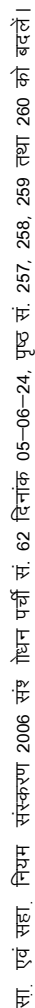
(6) सभी इन्डीकेटर बाईं ओर लगाये जाने चाहिए जिससे लोको पायलट इन्हें देख सकें।

(7) तीन या मल्टीपल लाइनों वाले सेक्शन पर इंजीनियरिंग इन्डीकेटर मध्यवर्ती लाइनों के बीच रेल लेवल से 300 मि.मी. के अंदर लगाये जाने चाहिए, ताकि मानक आयामों (स्टैंडर्ड डायमेंशन) का उल्लंघन न होने पाए।

स.नि.15.09(4) आपात स्थिति में जब सुरक्षा की दृष्टि से यह आवश्यक हो तो स.नि.15.06 के अन्तर्गत प्राधिकृत इंजीनियरिंग पदाधिकारी संबंधित स्टेशन मास्टर को नोटिस जारी करने से पहले लाइन को सुरक्षित (प्रोटेक्ट) करके ऐसा निर्माण कार्य आरंभ कर सकता है। यदि काम के देर तक चलने की संभावना हो तो यह यथाशीघ्र संबंधित स्टेशन मास्टर को अधिसूचित करेगा। बैनर फ्लैग, पटाखों और हैंड सिग्नलों को लगाने का चयन इस प्रकार किया जाये कि गाड़ियों यथा संभव बढ़ती हुई खड़ी चढ़ाई पर रोके जाने से बचाई जा सके।

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 62 दिनांक 05-06-24, पृष्ठ सं. 257, 258, 259 तथा 260 को बदलें।

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 62 दिनांक 05-06-24, पृष्ठ सं. 257, 258, 259 तथा 260 को बदलें।



सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 62 दिनांक 05-06-24, पृष्ठ सं. 257, 258, 259 तथा 260 को बदलें।

स.नि.15.09(6) इंजीनियरिंग प्रतिबन्धों की आवधिक सूचना:—ऐसे कार्यों के लिए जिनके कारण गाड़ियों की गति पर प्रतिबन्ध लगाना पड़े, वरि. मण्डल इंजीनियर/मण्डल इंजीनियर रेलवे के सामयिक गजट में निम्नलिखित ब्यौरा प्रकाशित कराने की व्यवस्था करेगा:—

(i) सतर्कता आदेश जारी करने के प्रयोजन के लिए जहाँ कार्य आरंभ किया जायेगा उस स्थान के दोनों ओर के ब्लॉक स्टेशनों के नाम।

(ii) कार्यस्थल या कार्य का किलोमीटर।

(iii) लोको पायलटों द्वारा पालन की जाने वाली गति सीमा और/या ठहराव।

(iv) किए जाने वाले कार्य का स्वरूप और प्रतिबंध लगाने के कारण।

(v) प्रतिबंध की संभावित अवधि।

15.10. गाड़ियों की रक्षा में सहायता:— रेल-पथ या निर्माण-कार्यों पर लगा हुआ हर रेल सेवक, गाड़ी के ट्रेन मैनेजर या लोको पायलट द्वारा सहायता मांगी जाने पर, गाड़ी की रक्षा करने में सहायता करेगा।

15.11. प्रत्येक गैंग का गैंग मेट:— हर रेल-पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर काम करने वाले हर गैंग में एक सक्षम गैंग मेट है।

स.नि.15.11 अपने अधीनस्थों के संरक्षा के लिए गैंगमेट की जिम्मेदारी—प्रत्येक गैंगमेट अपने गैंग में कार्य कर रहे सभी व्यक्तियों की संरक्षा के लिए हर संभव सावधानी बरतेगा।

15.12. सिगनलों की जानकारी और गैंग का साज समान:— प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि:—

(क) उसके अधीन काम करने वाले प्रत्येक गैंगमैन और गैंगमेट को हाथ सिगनलों और पटाखा सिगनलों की सही-सही जानकारी है, तथा

(ख) उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर काम करने वाले प्रत्येक गैंग को, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित अन्य औजारों या उपकरणों के अतिरिक्त एक रेल-पथ गेज, दो जोड़ी झण्डी सिगनल, दो हाथ सिगनल बत्तियां और बारह पटाखे दिए गये हैं।

15.13. गेजों, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण:—

(1) प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक प्रत्येक मास में कम से कम एक बार नियम 15.12 के खंड (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 पूरा और अच्छी हालत में है।

(2) वह यह भी देखेगा कि यदि कोई वस्तु खराब है या खो गई है तो उसके बदले दूसरी दे दी जाए।

15.14. लाइन की संरक्षा के लिए 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 खंड (ख) के अधीन उसे दिए गये सिगनल सही हालत में हैं और तुरन्त प्रयोग किए जा सकते हैं;

(ग) यह देखेगा कि उसकी गैंग के प्रत्येक व्यक्ति को हाथ सिगनलों और पटाखा सिगनलों की ठीक-ठीक जानकारी है।

(घ) अपने जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर या उसके अहाते के अन्दर आदमियों या पशुओं के अतिचार को रोकने का प्रयत्न करेगा; तथा

(ङ.) लाइन की मरम्मत करते समय, उसे उठाते या नीचा करते समय अथवा ऐसा कोई अन्य काम करते समय, जिसके कारण किसी गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए सतर्कता बरतने की आवश्यकता है तो, वह स्वयं मौके पर उपस्थित रहेगा और नियम 15.09 में निर्धारित सतर्कता सिगनल दिखाए जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

स.नि.15.14 पशुओं का लाइन पर विचरण:— लाइन पर विचरण कर रहे पशुओं को यदि संभव हो तो रेलवे पुलिस या निकटतम मवेशीखाने में भेज देना चाहिए।

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।

स.नि.15.15 सामान्य परिस्थितियों में बारूद विस्फोटक का वह काम जिसका प्रभाव लाइन या उस पर चलने वाली गाड़ियों के लिए खतरनाक सिद्ध हो सकता हो, वरि. मण्डल इंजीनियर/ मण्डल इंजीनियर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि कार्य आरंभ होने से पहले सुरक्षा के उपायों के लिए अनुदेश जारी कर दिए जाते हैं। आपात परिस्थितियों में जब यातायात को तत्काल बहाल करने के लिए दुर्घटना बचाने के लिए ऐसे कार्य तुरन्त करने हों तो वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ/निर्माण) पूर्व अनुमति लिए बिना कार्य प्रारंभ कर सकता है। वह स्वयं ऐसे उपाय करने के लिए जिम्मेदार होगा जो गाड़ियों के बचाव के लिए आवश्यक हों।

15.16. कॉटे या कैंचियाँ (कॉसिंग) लगाना या हटाना:— आपात स्थिति के सिवाय, कोई भी रेल सेवक, न तो किसी कॉटे या कैंची (कॉसिंग) को लगाएगा, और न हटाएगा, जब तक कि विशेष अनुदेशों के अधीन ऐसी अनुमति नहीं दे दी गई है।

स.नि.15.16(1) कॉटों के लगाने की कार्यविधि: मेन लाइन पर लगे या सीधे उस पर ले जाने वाले कॉटों के प्रत्येक सेट में अनुमोदित टाइप का ताला यंत्र (लॉकिंग एपरेटस) अवश्य लगाया जाना चाहिए और जब तक ये कॉटे परिवहन कर्मचारियों को न सौंप दिए जायें इस यंत्र की चाबियाँ वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) के पास रहेगी।

स.नि.15.16(2) जब स्टेशन सीमा के बाहर मेन लाइन पर कॉटे लगाये जाए जो उन्हें तालित करके कीलों (स्पाईक) से जकड़ा जाए और स.नि.15.09(3) के अनुसार अस्थायी इंजीनियरिंग इंडीकेटरों द्वारा उनका बचाव किया जाये। जब तक ये कॉटे परिवहन कर्मचारियों को नहीं सौंप दिए जाते, इन पर गाड़ियों की गति 15 कि.मी. प्र.घं. तक सीमित रहेगी।

स.नि.15.16(3) जब कॉटों को एक सेट स्टेशन सीमा में लगाया गया है:— कॉटे को उसके वर्किंग लीवर से पृथक (डिस्कनेक्ट) अवश्य कर दिया जाये। जब तक वे औपचारिक रूप से परिवहन कर्मचारियों को न सौंप दिए जाये उन्हें ताले लगाकर व कीलों (स्पाईक) से जकड़ कर रखा जाना चाहिए।

स.नि.15.16(4) परिचालित लाइन में अदला-बदली:— आपात स्थितियों को छोड़कर अपर रेल संरक्षा आयुक्त की पूर्व अनुमति के बिना किसी परिचालित लाइन जिसकी परिभाषा सामान्य नियम 1.02 (47) में दी गई है या किसी परिचालित लाइन का बचाव करने वाली किसी ट्रैप या अन्य कॉटों में कोई परिवर्तन नहीं किया जायेगा।

स.नि.15.16(5)(क) आपातस्थिति में और जब अन्तर्पाशित स्टेशन पर ऐसा परिवर्तन किया गया हो जिससे अन्तर्पाशन प्रभावित हुआ हो तो परिवहन कर्मचारियों को तत्काल यह सूचना अवश्य दी जानी चाहिए कि स्टेशन को अब अन्तर्पाशित न समझा जाये। यदि यह परिवर्तन सवारी परिचालित लाइन से संबंधित हो तो हमेशा रेल संरक्षा आयुक्त को अवश्य सूचित किया जाना चाहिए।

(ख) जब स्टेशन यार्ड में व्यापक परिवर्तन करने हों तो कार्य के दौरान यार्ड संचालन के लिए विशेष नियम अवश्य बनाए जाने चाहिए।

15.17. खतरे की आशंका होने पर गैंगमेट और गैंगमेन के कर्तव्य:— यदि कोई गैंगमेट और गैंगमेन यह समझता है कि रेल-पथ या निर्माण-कार्य में किसी खराबी के कारण या असाधारण वर्षा या बाढ़ या किसी अन्य घटना के कारण लाइन के असुरक्षित हो जाने की या किसी गाड़ी के खतरे में पड़ जाने की संभावना है तो वह लाइन की मजबूती सुदृढ़ करने और गाड़ियों की संरक्षा के लिए तुरन्त व्यवस्था करेगा और आवश्यकतानुसार गाड़ियों को, सतर्कता से आगे बढ़ने या रूकने के लिए निर्धारित सिगनल देगा और शीघ्रातिशीघ्र निकटतम स्टेशन मास्टर तथा रेल-पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक को परिस्थिति की रिपोर्ट देगा।

स.नि.15.17 पटरियों के टूटने पर सावधानी बरतना:— यदि पटरी टूट गई हो तो जब तक नई नहीं लगाई जाती, जब तक खतरा सिगनल अवश्य दिखाए जाने चाहिए या यदि पटरी टूट गई है और लटक गई है तो उसके सबसे पास वाले स्लीपर को जहाँ से पटरी टूटी है उसके नीचे खिसका दिया जाये ताकि दोनों छोर स्लीपर या चेयर (कुर्सी) पर आ जाये। इसके बाद जब तक सेक्शन इंजीनियर / जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) पटरी को बदल न दें, प्रभावित पटरी पर गाड़ियों को धीरे-धीरे चलने की अनुमति दी जाये। परन्तु सेक्शन इंजीनियर / जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) को यह अवश्य सुनिश्चित करना चाहिए कि प्रभावित पटरी जितनी जल्दी संभव हो बदल दी जाये।

ख. लॉरियों, ट्रॉलियों और मोटर ट्रॉलियों का संचालन

15.18. ट्रॉली, लॉरी और मोटर ट्रॉली में भेद:—

- (1) जिस वाहन को चार व्यक्ति मिलकर लाइन पर से उठा सकते हैं उसे ट्रॉली समझा जाएगा और उसी प्रकार के किन्तु उससे अधिक भारी वाहन को लॉरी समझा जायेगा।
- (2) जो ट्रॉली, मोटर द्वारा स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) है वह मोटर ट्रॉली है।
- (3) आपात स्थिति के सिवाय, ट्रॉली को रेल-पथ या अन्य भारी सामान की ढुलाई के लिए प्रयुक्त नहीं किया जायेगा, और यदि कोई ट्रॉली इस प्रकार लादी जाती है तो उसे इन नियमों के प्रयोजन के लिए 'लॉरी' समझा जाएगा।

स.नि.15.18(1) डिप लॉरी की परिभाषा—

(क) दो या दो अधिक अलग-अलग बोर की गयी पहियों वाली लॉरी जो अकेला वाहन होता है उसको जब साथ जोड़ा जाता है तो वह डिप लॉरी कहलाती है। डिप लॉरी का प्रयोग किसी व्यक्ति के वहन के लिए नहीं किया जाएगा।

(ख) रेल डॉली— रेल डॉली एक ऐसा यंत्र है जिसमें दो या अधिक पहिये लगे होते हैं, जिसे रेल पथ की एक रेल पर संतुलित रखते हुए हाथ से चलाया जाता है और इससे रेल/स्लीपर लटका कर ले जाये जा सकते हैं। लटकती हुई सामग्री को आवश्यकतानुसार गिराया जा सकता है और रेल डॉली को रेल पथ से हटाया जा सकता है।

नोट:— रेल डॉली के संचालन के लिए अनुदेश स.नि.15.27(7) में दिये गये हैं।

स.नि.15.18(2)(क) प्रत्येक ट्रॉली के संचालन के लिए उसके साथ कम से कम चार आदमी होंगे। लॉरियों और मोटर ट्रॉलियों के साथ आदमी तैनात करने के संबंध में स.नि.15.27(1) और स.नि.15.25(1) देखें।

(ख) ट्रॉलियों/लॉरियों/मोटर ट्रॉलियों को, सिवाय 200 में 1 से अधिक की चढ़ाई पर, जहाँ लॉरियों को ढकेलने के साथ-साथ खींचा भी जा सकता है सदा धकेला जायेगा, खींचा नहीं जायेगा। उन्हें आगे धकेलने के लिए पालों (सेल) या अन्य किसी भी अनाधिकृत साधन का प्रयोग पूर्णतः वर्जित है। ढाल पर लॉरी की गति 8 कि.मी.प्र. घं. से अधिक कदापि नहीं होनी चाहिए।

(ग) प्रत्येक लॉरी/ट्रॉली/मोटर ट्रॉली की बॉडी तथा उसके धुरे (एक्सल) पर, उसका नम्बर और उपयोग करने वाले प्राधिकृत व्यक्ति का पदनाम तथा उसके हेडक्वार्टर स्टेशन के कूटाक्षर अंकित किए जायेंगे।

फार्म सं. टी/1518 क.सं..... उत्तर पश्चिम रेलवे ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लेडर ट्रॉली नोटिस क नोटिस सं..... दिनांक..... समय.....बजे विभाग..... स्टेशन..... सेवा में, स्टेशन मास्टर..... ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लेडर ट्रॉली सं..... को.....स्टेशन और..... स्टेशन के बीच अप/डाउन लाइन पर.....किलोमीटर के बीच..... घं.....मि.....से..... घं.....मि.....तक लाइन पर चलाना है। यह.....स्टेशन से घं..... मि.....पर आज स्टेशन/किमी. संख्या के लिए छूटेगी। मुझे ज्ञात है कि ब्लॉक खण्ड..... ...घं.....मि.....पर साफ करना है। प्रभारी अधिकारी के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मोहर	फार्म सं. टी/1518 क.सं..... उत्तर पश्चिम रेलवे ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लेडर ट्रॉली नोटिस ख सेवा में, प्रभारी अधिकारी..... ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लेडर ट्रॉली मैंने स्टेशन के साथ सूचना का आदान-प्रदान कर लिया है और जब तक मुझे लॉरी/ट्रॉली को हटाने की सूचना नहीं मिल जाती, सभी गाड़ियों को सतर्कता आदेश जारी करूंगा। स्टेशन और स्टेशन के बीच अप/डाउन लाइन पर आपकी ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लेडर ट्रॉली के लिए लाइन को ब्लॉक कर दिया है और ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लेडर ट्रॉली के हटाने की रिपोर्ट मिलने के बाद ही ब्लॉक हटाया जायेगा। निजी अंक (शब्दों में) (अंकों में)..... आपको सलाह दी जाती है कि अनुमति दिये गये ब्लॉक के अन्दर ही ब्लॉक सेक्शन क्लीयर करना सुनिश्चित करें। स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मोहर दिनांक..... समय.....	फार्म सं. टी/1518 क.सं..... उत्तर पश्चिम रेलवे ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लेडर ट्रॉली नोटिस ग हटाने की रिपोर्ट संदर्भ- ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लेडर ट्रॉली नोटिस सं..... दिनांक..... ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लेडर ट्रॉली सं.....स्टेशन..... पर पहुँची और किमी. पर घं.....मि. पर पटरी पर से हटा ली गयी। गाड़ियों के सामान्य संचालन के लिए ब्लॉक सेक्शन अवरोध से मुक्त है। प्रभारी अधिकारी के हस्ताक्षर हटाने की रिपोर्ट घं..... मि. पर दिनांक.....को प्राप्त हुई। स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मोहर

15.19. लाल झंडी या बत्ती का दिखाया जाना:— प्रत्येक लॉरी या ट्रॉली, 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 दिखाएंगी। लाल झंडी या लाल बत्ती उन दिशाओं की ओर दिखाई जाएगी जिधर से गाड़ी आ सकती है।

15.20. ट्रॉली, लॉरी और मोटर ट्रॉली के साज सामान:— प्रत्येक ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली में निम्नलिखित साज सामान होंगे—

- (क) दो हैंड सिगनल बत्तियां,
- (ख) दो लाल और दो हरी हैंड सिगनल झंडियां,
- (ग) पर्याप्त संख्या में पटाखे,
- (घ) एक जंजीर और एक ताला,
- (ङ) रेल के जिस सेक्शन पर ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली को चलाना है, उस पर लागू कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) की एक प्रति साथ ही उसके सभी शुद्धि-पत्र तथा परिशिष्ट, यदि कोई है,
- (च) एक मोटर हार्न और एक सर्च-लाइट (केवल मोटर ट्रॉली के लिए)
- (छ) दो रोक पताकाएँ (बेनर फ्लैग), (केवल लॉरी के लिए), और
- (ज) अन्य ऐसी वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस बाबत निर्धारित करे।

नोट:—ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली का प्रभारी अधिकारी निर्धारित उपस्करों के अतिरिक्त एक घड़ी भी रखेगा।

15.21. कारगर ब्रेक:— कोई लॉरी या ट्रॉली लाइन पर तब तक नहीं रखी जाएगी, जब तक कि उसमें कारगर ब्रेक नहीं लगे हों।

स.नि.15.21. ट्रालियों जो 50 में 1 से अधिक वाली ढालों (ग्रेड) पर उपयोग में लाई जा रही हैं उन पर दो कारगर और स्वतंत्र ब्रेक अवश्य होने चाहिए जिससे चारों पहिए अवश्य रुक जाएं। अन्य खंड पर ट्रॉली में एक ही ब्रेक आवश्यक है जो चारों पहियों को रोकने में सक्षम हो। प्रत्येक बार यात्रा आरम्भ करने से पहले इन ब्रेकों की जाँच अवश्य की जानी चाहिए।

15.22. लॉरी या ट्रॉली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त व्यक्ति ही उसका प्रभारी (इंचार्ज) होगा:—

(1) विशेष अनुदेशों द्वारा इस काम के लिए नियुक्त योग्यता प्राप्त व्यक्ति के सिवाय अन्य कोई व्यक्ति किसी लॉरी या ट्रॉली को लाइन पर नहीं रखेगा।

(2) ऐसी योग्यता प्राप्त व्यक्ति लॉरी या ट्रॉली के साथ रहेगा और उसकी समुचित रक्षा तथा विशेष अनुदेशों के अनुसार उसके प्रयोग के लिए जिम्मेदार होगा।

स.नि.15.22(1)(क) निम्नलिखित अधिकारियों को ट्रॉली, लॉरी और मोटर ट्रॉली चलाने की अनुमति है यदि उनके पास सहायक नियम 15.22(1)(ख) के अनुसार वैध सक्षमता प्रमाण पत्र है।

(i) ट्रॉली:— इंजीनियरिंग, सिगनल एवं दूर संचार, परिचालन, वाणिज्य तथा विद्युत (ओ.एच.ई.) विभागों के सभी अधिकारीगण और निरीक्षक, रेल पथ मिस्त्री, गैंगमेट, प्रधान ट्रॉलीमेन तथा वरि. ट्रॉलीमेन।

(ii) लॉरी:— इंजीनियरिंग तथा सिगनल एवं दूर संचार विभाग के सभी निरीक्षक, रेलपथ मिस्त्री तथा गैंगमेट।

(iii) मोटर ट्रॉली:— इंजीनियरिंग, सिगनल एवं दूर संचार, परिचालन, वाणिज्य तथा विद्युत (ओ.एच.ई.) विभागों के सभी अधिकारीगण, मोटर ट्रॉली लोको पायलट और ऐसे निरीक्षक जो अधिकृत हो।

(ख)(i) सक्षमता प्रमाण पत्र:- किसी भी रेल कर्मचारी को ट्रॉली/मोटर ट्रॉली या लॉरी चलाने की तब तक अनुमति नहीं है जब तक कि प्राधिकृत अधिकारी द्वारा उसे सक्षमता प्रमाण पत्र न दिया जाये। प्रत्येक सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किए जाने की तारीख से 31 दिसम्बर तक वैध रहेगा। जून से दिसम्बर तक जारी किए गए प्रमाण पत्र अगले कैलेंडर वर्ष के लिए भी वैध होंगे।

(ii) इंजीनियरिंग, विद्युत सिगनल या परिचालन विभाग के सभी कर्मचारियों को पुश ट्रॉली/लॉरियों के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने और उनकी संबंधित नियमों की जानकारी की परीक्षा लेने के लिए प्राधिकृत अधिकारी सहायक अधिकारी से निम्न पद पर नहीं होगा। अधिकारियों को सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए प्राधिकृत अधिकारी उस विभाग के वरिष्ठ वेतनमान के अधिकारी से निचले पद का नहीं होगा।

प्राधिकृत अधिकारी तब निम्नलिखित फार्म पर सक्षमता प्रमाण पत्र प्रदान करेगा।

श्री.....आत्मज.....पदनाम.....जो..... स्टेशन पर है उन सेक्शनों की पूरी जानकारी रखता है जिन पर उसे पुश ट्रॉली/लॉरी के उपयोग और उससे संबंधित नियमों और उनमें किये गये अद्यतन संशोधनों की भी जानकारी है और उसे.....सेक्शन पर पुश ट्रॉली/लॉरी चलाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। (प्रत्येक सेक्शन का अलग-अलग उल्लेख किया जायेगा)

यह प्रमाण पत्र 31 दिसम्बर.....तक वैध है।

स्टेशन.....

हस्ताक्षर.....

दिनांक.....

(प्राधिकृत अधिकारी)

पदनाम.....

उपरोक्त प्रमाण-पत्र का प्रत्येक कैलेंडर वर्ष के लिए नवीनीकरण किया जाना चाहिए।

(iii) मोटर ट्रॉली चलाने का प्राधिकार निम्नलिखित नियमों के अनुसार दिया जायेगा:- मोटर ट्रॉली चलाने की अनुमति प्राप्त करने के लिए कर्मचारी या अधिकारी, मण्डल के मामले में मण्डल रेल प्रबंधक को और प्रधान कार्यालय के मामले में प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक/प्रमुख मुख्य इंजीनियर/प्रमुख मुख्य सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर को लिखित में आवेदन करेंगे। आवेदन पत्र के साथ निम्नलिखित प्रमाण-पत्र दिया जायेगा।

मैं (नाम).....पद..... की हैसियत से.....स्टेशन पर काम करने वाला, एतद्वारा प्रमाणित करता हूँ कि मुझे जिन सेक्शनों पर मोटर ट्रॉली का प्रयोग करना है उनकी और मोटर ट्रॉली चलाने से संबंधित सभी नियमों और उनमें अब तक किए गए सभी संशोधनों की पूरी जानकारी है और मैं इनका पूर्णतः अनुसरण करने का वचन देता हूँ। यदि मैं इन नियमों का पालन करने में असफल रहा तो मैं अकेला ही इसके लिए जिम्मेदार होऊँगा।

हस्ताक्षर.....

दिनांक.....

तब आवेदक को, मण्डल में वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल रेल प्रबन्धक तथा प्रधान कार्यालय में उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (संरक्षा) या प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक को मौखिक परीक्षा देनी होगी और यदि वह मौखिक परीक्षा पास कर लेता है तो मण्डल में वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक तथा प्रधान कार्यालय के उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (संरक्षा) या प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा उसे सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जायेगा। सक्षमता प्रमाण-पत्र जारी होने की तिथि से 31 दिसम्बर तक की अवधि के लिए बनाये जायेंगे। जून से दिसम्बर के दौरान जारी किए गए प्रमाण-पत्र अगले कलैण्डर वर्ष की अवधि के लिये भी वैध बनाये जायें।

(iv) निम्नलिखित प्रमाण-पत्र मिलने पर ट्रॉली/मोटर ट्रॉली या लॉरी के लिए सक्षमता प्रमाण पत्रों जिनका उल्लेख उप पैरा (ii) और (iii) में किया गया है, की वैधता, प्रत्येक बार, एक कैलैण्डर वर्ष के लिए और बढ़ाई जा सकती है—

मैं (नाम).....पद..... की हैसियत से..... स्टेशन पर काम करने वाला, एतद्वारा प्रमाणित करता हूँ कि मुझे जिन सेक्शनों पर अपनी ट्रॉली/मोटर ट्रॉली/लॉरी का प्रयोग करना है उन सब की और ट्रॉली/मोटर ट्रॉली/लॉरी चलाने से संबंधित सभी नियमों और उनमें अब तक किए गए परिवर्तनों की पूरी जानकारी है और मैं इन नियमों का पूरा अनुसरण करने का वचन देता हूँ। यदि मैं इन नियमों का पालन करने में असफल रहा तो मैं अकेला ही इसके लिए जिम्मेदार होऊँगा।

हस्ताक्षर.....

दिनांक.....

(v) पर्यवेक्षक, अधिकारियों तथा पदाधिकारियों को परमिटधारी कर्मचारियों के ट्रॉली/मोटर ट्रॉली/लॉरी चलाने से संबंधित नियमों की जानकारी की समय-समय पर, जितना जल्दी संभव हो सके परीक्षा लेते रहना चाहिए।

(vi) जब कोई अधिकारी या कर्मचारी एक स्टेशन से किसी अन्य स्टेशन पर स्थानान्तरित हो जाता है और उसके अधिकार क्षेत्र के किसी सेक्शन में कोई विशेष परिस्थितियाँ हो तो यह आवश्यक है कि वह उनसे संबंधित सभी नियमों को अच्छी तरह जान ले और मण्डल रेल प्रबन्धक को अपेक्षित प्रमाण-पत्र भेज दें।

स.नि.15.22(2) जहाँ किसी मिल, कोयला या अन्य कंपनी के मैनेजर को रेलवे की निर्धारित सीमा में ट्रॉली चलाने को लाइसेंस दिया गया हो, वहाँ ट्रॉली का इंचार्ज हैड ट्रॉलीमैन मण्डल रेल प्रबन्धक द्वारा नियुक्त रेल कर्मचारी होगा और वह अपने पास चालू सक्षमता प्रमाण पत्र रखेगा।

स.नि.15.22(3) प्राइवेट ट्रॉली का चार्ज लेने के लिए नियुक्त किया गया हैड ट्रॉलीमैन सामान्य तथा सहायक नियमों की एक प्रति अपने पास रखेगा और लाइन के जिस सेक्शन के लिए ट्रॉली लाइसेंस जारी किया गया हो, उस सेक्शन में ट्रॉलियों के संचालन से संबंधित कोई विशेष आदेश हो तो उन्हें भी अपने पास रखेगा और संबंधित मण्डल रेल प्रबन्धक को इस संबंध में आश्वासन देगा।

स.नि.15.22(4) प्रत्येक प्राइवेट ट्रॉली के लिए पास जारी किया जायेगा जो हैड ट्रॉलीमैन के पास रहेगा और स्टेशन मास्टर या अन्य पदाधिकारी के मांगने पर उसे वह पास दिखाया जायेगा।

स.नि.15.22(5)(क) सुरक्षित संचालन की जिम्मेदारी:— जब ट्रॉली/मोटर ट्रॉली/लॉरी पर दो या दो से अधिक सक्षम कर्मचारी हों तो इस वाहन को चलाने वाला कर्मचारी इसके सुरक्षित संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

(ख) समपारों पर पहुंचते समय लॉरी/ट्रॉली/मोटर ट्रॉली के इंचार्ज पदाधिकारी को सड़क यातायात पर ध्यान रखना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उसका वाहन सुरक्षित पार हो जाता है।

स.नि.15.22(6) गैर रेलवे पदाधिकारियों को ले जाना:—

- (क) रेलवे कर्मचारियों के अतिरिक्त अन्य व्यक्तियों को ले जाने के लिए ट्रॉली/मोटर ट्रॉलियों का प्रयोग नहीं किया जायेगा। विशेष मामलों में मजिस्ट्रेट, पुलिस, सिविल, तार (टेलीग्राफ) मिलिट्री व चिकित्सा अधिकारी या वह व्यक्ति जिसे डाक्टरी सहायता की आवश्यकता हो, सक्षम अधिकारी जो सहायक अधिकारी से निचले पद का न हो, के आदेश से ट्रॉली में ले जाए जा सकते हैं किन्तु इसके लिए पहले रेल पथ तथा निर्माण नियमावली के पैरा 1112 के अनुबंध 11/1 में दिए गए प्रपत्र में बंध-पत्र पर इस आशय के हस्ताक्षर करने होंगे कि वे रेलवे को सभी दायित्व और जोखिमों की क्षतिपूर्ति की जिम्मेदारी से मुक्त करते हैं।
- (ख) डाक व तार विभाग तथा पुलिस विभाग के पदाधिकारियों, ठेकेदारों और एजेन्टों को निर्माण कार्य के संबंध में, ट्रॉलियों में भेजा जा सकता है बशर्ते कि पूर्ववर्ती उप-पैरा में बताए गए फार्म के समान एक सामान्य, क्षतिपूर्ति बन्ध-पत्र उनके द्वारा भर दिया गया हो।

15.23. गाड़ी के साथ जोड़ने का निषेध:— कोई लॉरी या ट्रॉली किसी गाड़ी के साथ नहीं जोड़ी जाएगी।

स.नि.15.23(1) कोई ट्रॉली मेल गाड़ियों से नहीं जायेगी सिवाय अत्यधिक आपातकाल की दुर्घटना की स्थिति में।

स.नि.15.23(2) ट्रॉलियों केवल पैसेन्जर, मिश्रित या माल गाड़ियों के ब्रेकयानों में ही, ले जाई जा सकती हैं यदि उनमें जगह हो तो, बशर्ते कि उन्हें इस प्रकार ले जाने पर वे ब्रेकयान में रखी अन्य वस्तुओं को खराब न करें और न ही समान की सुपुर्दगी और जाँच आदि करने में ट्रेन मैनेजर के लिए असुविधा का कारण बनें। जब ट्रॉलियों को माल गाड़ियों में ले जाया जाये तो, गाड़ी में कोई खाली ट्रक या माल डिब्बा उपलब्ध हो तो, ट्रॉलियों को उसमें लादा जायेगा। यदि कोई ट्रक या माल डिब्बा न हो तो ट्रॉली मालगाड़ी के ब्रेकयान में लादी जायेगी।

स.नि.15.23(3) ट्रॉलियों वान मालगाड़ी के रोड वानों में नहीं लादी जायेगी।

स.नि.15.23(4) गाड़ी के इंचार्ज ट्रेन मैनेजर की अनुमति के बिना गाड़ी के किसी वाहन में कोई ट्रॉली नहीं लादी जायेगी। ट्रेन मैनेजर यह बताएगा कि ट्रॉली किस वाहन में लादी जानी है। निरीक्षक या अन्य पदाधिकारी जो अपनी ट्रॉलियों को गाड़ी में रखवाना चाहें, तो गाड़ी के आगमन से पर्याप्त समय पहले स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देंगे। यदि माल गाड़ी को आसामान्य रूप से रोकना आवश्यक हो तो स्टेशन मास्टर कन्ट्रोल को सूचित करेगा और कन्ट्रोल द्वारा दिए गए अनुदेशों के अनुसार कार्य करेगा।

स.नि.15.23(5) जब गाड़ी में स्थान हो तो ट्रेन मैनेजर ट्रॉली लेने से इंकार नहीं करेगा।

स.नि.15.23(6) जिन मोटर ट्रॉली की टंकी में पेट्रोल भरा हो उसे गाड़ी में लादते समय मोटर वाहनों पर लागू होने वाले संबंधित नियमों, जिनका लाल दर सूची (रेड टेरिफ) में उल्लेख किया गया है, पालन किया जायेगा। यथा ".....मात्रा में पेट्रोल, जो 10 लीटर से अधिक न हो, टंकी में छोड़ दिया जाये बशर्ते कि:—

- (i) कारब्यूरेटर के लिए पेट्रोल का बहाव बन्द कर दिया गया है।
- (ii) टंकी में से किसी भी प्रेशर को निकाल दिया गया है।
- (iii) टंकी ठीक हालत में है और उसे ऐसे ढक्कन से कसकर बन्द कर दिया गया है जो उस पर अच्छी तरह फिट हो जाता है, और
- (iv) इंचार्ज व्यक्ति द्वारा इंजन को तब तक चालू रखा जाये जब तक कि कारब्यूरेटर में पेट्रोल बिल्कुल समाप्त नहीं हो जाता और इंजन अपने आप बन्द नहीं हो जाता है।

15.24. चलाने का समय:— साधारणतः लॉरी केवल दिन में इतने साफ मौसम में चलाई जायेगी कि सिगनल पर्याप्त दूरी से अच्छी तरह देखा जा सके और यह दूरी कभी भी 800 मीटर से कम नहीं होगी।

स.नि.15.24(1) दृश्यता कम होने पर लाइन से लॉरी को हटाना:— जब लॉरी लाइन पर हो और आधी, वर्षा, कोहरे या किसी अन्य कारण से दृश्यता 800 मीटर से कम हो जाए तो लॉरी को तुरन्त लाइन से हटा लिया जाये सिवाय उस स्थिति के जब उसका संचलान ब्लॉक को सुरक्षित करके न किया जा रहा हो।

स.नि.15.24(2) ट्रेक सर्किट खण्ड पर संचालन:— ट्रेक सर्किट खण्ड पर प्रभारी अधिकारी नियत नियमों का पालन करेगा। ट्रॉली और मोटर ट्रॉली (जब तक कि ब्लॉक संरक्षण में कार्य न कर रही है) जो ट्रेक सर्किट खण्ड पर कार्य कर रही है को इन्सुलेट किया जायेगा।

15.25. मोटर ट्रॉली:— मोटर ट्रॉली केवल विशेष अनुदेशों के अनुसार ही चलाई जायेगी।

स.नि.15.25(1) मोटर ट्रॉली में, हर हातल में कम से कम चार ट्रॉलीमैन होंगे और उनमें ट्रॉलीमैनों सहित 9 व्यक्ति ले जाए जा सकते हैं।

स.नि.15.25(2) मोटर ट्रॉली चल रही हो तो यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि कम से कम दो व्यक्ति सामने की सीट पर बैठें और दोनों धुरों के बीच का भार समान रूप से बटा रहे।

स.नि.15.25(3) स्टेशन यार्ड, कॉटे, क्रॉसिंग या मोड़ पर से गुजरते समय मोटर ट्रॉली की गति 15 कि.मी.प्र. घं. तक सीमित रहेगी और उसके साथ-साथ अन्य लागू प्रतिबन्धों का भी पालन किया जायेगा।

स.नि.15.25(4) मोटर ट्रॉलियों का संचालन:— सामान्यतः मोटर ट्रॉली लाइन क्लीयर के प्राधिकार पर ही चलाई जाती है। परन्तु इसे केवल दिन के प्रकाश में किसी पूर्ण वैक्यूम/एअर ब्रेक युक्त गाड़ी या अन्य मोटर ट्रॉली के पीछे-पीछे और वह भी केवल साफ मौसम में उसी ब्लॉक सेक्शन में चलाने की अनुमति भी दी जा सकती है। इस प्रयोजन के लिए मोटर ट्रॉली का इंचार्ज पदाधिकारी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने से पहले संबंधित स्टेशन मास्टर से मोटर ट्रॉली का परमिट प्राप्त करेगा। ट्रॉली परमिट कार्बन की सहायता से दो प्रतियों में तैयार किया जायेगा। एक प्रति परिमित जारी करने वाले स्टेशन मास्टर के पास रहेगी और दूसरी प्रति अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने तक मोटर ट्रॉली के इंचार्ज पदाधिकारी की अभिरक्षा में रहेगी। अगले स्टेशन पर यह प्रति स्टेशन मास्टर को सौंप दी जायेगी। दोनों संबंधित स्टेशन मास्टर नियमित संदेशों का आदान-प्रदान करेंगे जिसकी पुष्टि प्राइवेट नम्बरों से की जायेगी और स्टेशनों के गाड़ी सिगनल रजिस्टर पुस्तक में उपयुक्त इंड्राज किये जायेंगे। पूर्ववर्ती गाड़ी/मोटर ट्रॉली और अनुगामी मोटर ट्रॉली के लिए इन और ऑउट रिपोर्ट के लिए अलग से भेजी जायेगी और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जायेगी। लाइन को उस समय तक बन्द नहीं किया जायेगा जब तक की पीछे वाली मोटर ट्रॉली भी सेक्शन को पार न कर जाये। ट्रॉली परमिट का नमूना नीचे दिया जा रहा है।

फार्म सं.टी/1525

क्रम सं.....

.....रेलवे

मोटर ट्रॉली परमिट

(ऑरिजनल/डुप्लीकेट)

स्टेशन.....

दिनांक.....

प्रेषक स्टेशन मास्टर.....

सेवा में..... (प्रभारी अधिकारी)

मोटर ट्रॉली सं.....

आपको गाड़ी सं...../मोटर ट्रॉली सं....., जो इस स्टेशन से स्टेशन के लिए.....घं.....मि...
.....पर छूटी है, के पीछे-पीछे ब्लॉक सेक्शन में स्टेशन और स्टेशन के बीच जाने
की अनुमति दी जाती है।

आपको अप/डाउन..... सिगनलों को "ऑन" स्थिति में पास करने के लिए भी अधिकृत किया जाता है।

..... स्टेशन पर पहुँचकर आपको यह परमिट स्टेशन मास्टर को सौंपना होगा।

प्राइवेट नं (शब्दों में).....(अंकों में).....प्राप्त किया।

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मोहर

प्राप्त किया.....

हस्ताक्षर

*(प्रभारी अधिकारी और पदनाम)

(मोटर ट्रॉली ड्राइवर)

*जो लागू न हो उसे काट दें।

ट्रॉली परमिट पर हस्ताक्षर करने वाले स्टेशन मास्टर की यह व्यक्तिगत जिम्मेदारी होगी कि वह जब तक उस सेक्शन के लिए जिस पर ट्रॉली चल रही है, न तो लाइन क्लीयर देगा और न ही लाइन क्लीयर लेगा जब तक कि ट्रॉली सेक्शन से निकल न जाये और 'इन' रिपोर्ट प्राप्त न हो जाये। ट्रॉली परमिट पर हस्ताक्षर करने वाला स्टेशन मास्टर तब तक अपनी ड्यूटी नहीं छोड़ेगा जब तक कि 'इन' रिपोर्ट न मिल जाये।

परन्तु ऐसे सेक्शनों पर जहाँ गहरे मोड़, कटाने, सुरंगे, पुल आदि हों, किसी मोटर ट्रॉली को दिन के प्रकाश और साफ मौसम में भी मोटर ट्रॉली परमिट पर चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी। ऐसे सेक्शनों का, संचालन समय सारणी में उल्लेख किया गया है।

स.नि.15.25(5) गाड़ी के पीछे-पीछे चल रही मोटर ट्रॉली को स्टेशन पर लेना:-

(क) जब कोई मोटर ट्रॉली गाड़ी, अकेले इंजन या दूसरी मोटर ट्रॉली के पीछे-पीछे मोटर ट्रॉली परमिट के अधिकार पर चल रही हो तो, आगे चल रही गाड़ी, अकेले इंजन या मोटर ट्रॉली के लिए 'ऑफ' किए गए सिगनलों को तब तक 'ऑन' स्थिति में नहीं किया जाये जब तक कि पीछे-पीछे चल रही मोटर ट्रॉली ने भी उन सिगनलों को पार नहीं कर लिया है। ऐसी स्थिति में मोटर ट्रॉली उसी लाइन पर ली जायेगी जिस पर आगे चल रही गाड़ी/अकेला इंजन/मोटर ट्रॉली को लिया गया है।

(ख) यदि, किसी स्थिति में, पीछे चल रही मोटर ट्रॉली आगे चल रही गाड़ी/अकेले इंजन/मोटर ट्रॉली के आगमन के बाद समुचित समय के अन्दर अकेले स्टेशन पर नहीं पहुँच पाती है और आती हुई दिखाई भी नहीं देती हो तो स्टेशन मास्टर कोई शटिंग करने, अन्य संचालन करने या जो समपार गाड़ी/मोटर ट्रॉली के संचालन के लिए पहले बंद किया गया हो उसे खोलने के लिए आगमन सिगनलों को वापिस 'ऑन' स्थिति में कर सकता है किन्तु वह आ रही मोटर ट्रॉली के होते हुए ब्लॉक सेक्शन को, किसी भी हालत में, अवरुद्ध नहीं करेगा। ऐसे मामलों में मोटर ट्रॉली को निम्नलिखित पैरा (ग) के अनुसार लिया जायेगा।

(ग) जिस स्टेशन पर विद्युत रिवर्सर लगे या जहाँ गाड़ी के पास होने के साथ आगमन सिगनल अपने आप वापिस 'ऑन' स्थिति में हो जाते हैं वहाँ मोटर ट्रॉली का इंचार्ज व्यक्ति दोहरी लाइन पर निकट (होम) सिगनल तक और इकहरी सेक्शन पर शटिंग सीमा बोर्ड या विपरीत दिशा में अग्रिम प्रस्थान सिगनल के सामने तक सतर्कता से आगे बढ़ेगा, और उसके बाद सम्मुख कॉटों पर कोबिन

मैन/कॉटेवाले के हैंड सिगनलों का पालन करेगा। ऐसे मामलों में सिगनलों लीवरों सहित सभी लीवर जो आगे चलने वाली गाड़ी के आगमन के लिए खींचे गए थे, सामान्यतः तब तक कदापि वापिस (पुट बैक) न किए जाए जब तक कि पीछे-पीछे चलने वाली मोटर ट्रॉली न पहुँच जाए। परन्तु यदि किसी कारणवश कोई शंटिंग करने, कोई अन्य संचलन करने या गाड़ी/मोटर ट्रॉली के संचलन के लिए पहले बंद किया गया समपार खोलने के लिए लीवरों को वापिस (पुट बैक) करना पड़े तो स्टेशन मास्टर आने वाली मोटर ट्रॉली के सामने ब्लॉक सेक्शन पर अवरोध करने की अनुमति नहीं देगा।

(घ) उपर्युक्त (ख) और (ग) के मामलों में यह सुनिश्चित करना मोटर ट्रॉली के इंचार्ज व्यक्ति की व्यक्तिगत जिम्मेदारी होगी कि इससे पहले कि वह किसी समपार को पार करें, समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बंद कर दिया जाये।

स.नि.15.25(6) मोटर ट्रॉली का खराब हो जाना—

(क) मोटर ट्रॉली के पूर्णतः खराब हो जाने पर (अर्थात् जब तक हाथ से भी न ढकेली जा सके) इंचार्ज अधिकारी उसे तत्काल लाइन से हटवा देगा। यदि खराबी दो स्टेशनों के बीच होती है, और मोटर ट्रॉली 'प्रस्थान प्राधिकार' या मोटर ट्रॉली परमिट पर चल रही हो तो इंचार्ज अधिकारी तत्काल शीघ्रतम साधन से निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना भेजेगा कि ट्रॉली लाइन से हटा ली गई है और साथ में 'प्रस्थान प्राधिकार' या मोटर ट्रॉली परमिट लौटा देगा। सूचना को प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर तत्काल सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि, "जो मोटर ट्रॉली आपके (या मेरे) यहाँ से बजे चली थी वह ब्लॉक सेक्शन में खराब (फेल) हो गयी है और उसे लाइन से हटा लिया गया है, प्राइवेट नम्बर।"

(ख) इसकी सूचना की प्रतिलिपि गाड़ी सिगनल रजिस्टर या लाइन क्लीयर पूछताछ (रिप्लाइ) पुस्तकों में दर्ज की जायेगी। इसके बाद जिस स्टेशन की ओर ट्रॉली जा रही थी वह स्टेशन या नील्स टोकन संचालन की स्थिति में, जिस स्टेशन ने टोकन प्राप्त किया है, वह ट्रॉली के लिए सामान्य विधि से 'गाड़ी सेक्शन से बाहर' संकेत देगा।

(ग) जब मोटर ट्रॉली हाथ से धकेलकर या अपनी ही शक्ति से चलाने योग्य हो जाये तो इंचार्ज पदाधिकारी निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना भेजेगा कि किस स्टेशन पर वह जाना चाहता है मोटर ट्रॉली वहाँ तक चलने योग्य हो गई है। वह स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि ट्रॉली को वहाँ तक पहुँचने में अनुमानतः कितना समय लेगा और उससे प्रस्थान प्राधिकार या मोटर ट्रॉली परमिट मांगेगा। संदेश प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर संबंधित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को यही सूचना भेजेगा और जब गत्वय के लिए प्रस्थान अनुमति (परमिशन टू प्रोसीड) देगा या प्राप्त करेगा और उसे इंचार्ज पदाधिकारी को भेज देगा।

स.नि.15.25(7) मोटर ट्रॉलियों के साथ-साथ चलने पर:— जब दो मोटर ट्रॉलियाँ एक दिशा में साथ-साथ चल रही हो तो उनमें पर्याप्त अंतर अवश्य रखा जाये ताकि अगली मोटर ट्रॉली से किसी ट्रॉलीमैन के फिसल जाने या अपनी मोटर ट्रॉली के अचानक रुक जाने आदि की स्थिति में पिछली ट्रॉली को सुरक्षित फासले पर रोका जा सके। समतल या चढ़ाई पर अगली दोनों मोटर ट्रॉलियों के बीच की दूरी निरन्तर 3 तार खंभों (टेलीग्राफ पोस्ट) की दूरी या लगभग 180 मीटर से कम नहीं होनी चाहिए और उतराई या पीछे से तेज हवा चलने की स्थिति में यह दूरी निरन्तर 6 तार खम्भों या 360 मीटर से कम नहीं होनी चाहिए।

15.26. लाइन पर ट्रॉली की रक्षा:— ट्रॉली की योग्यता प्राप्त प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति किसी स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, सभी आने वाली गाड़ियों का पता ठिकाना अभिनिश्चित करेगा और यदि लाइन पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं दिखाई देती है तो—

(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 ट्रॉली की रक्षा के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित सावधानियाँ बरतेगा।

स.नि.15.26(1) ट्रॉली के इंचार्ज व्यक्ति और स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी:— ट्रॉली को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति दिये जाने से पहले ट्रॉली का इंचार्ज व्यक्ति स्टेशन मास्टर से पूछेगा कि मार्ग में किन-किन गाड़ियों से मिलने की संभावना है और वे कहाँ-कहाँ है। यद्यपि इंचार्ज व्यक्ति को यह अधिकार है कि उसे विश्वसनीय सूचना दी जायेगी फिर भी यह सूचना उसे ट्रॉली की सुरक्षा की और लाइन पर दृश्यता में रुकावट होने पर आवश्यक सावधानियाँ बरतने की अपनी व्यक्तिगत जिम्मेदारी से मुक्त नहीं करती।

स.नि.15.26(2) रात के समय या कोहरे, तूफान, रेतीली आँधी आदि में या जब मौसम पर्याप्त साफ न होने के कारण सिगनल, बड़ी लाइन पर 1200 मीटर और मीटर लाइन या नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी से, स्पष्ट रूप से दिखाई न देता हो तो ट्रॉली का संचालन ब्लॉक को रक्षित करके किया जाता है।

स.नि.15.26(3) जब ब्लॉक को रक्षित किये बिना ट्रॉली को लाइन पर रखने के बाद कोहरे, तूफान, रेतीली आँधी, वर्षा या किसी अन्य कारण से दृश्यता बड़ी लाइन पर 1200 मीटर और मीटर लाइन या नैरो लाइन पर 800 मीटर से कम हो जाये तो ट्रॉली को लाइन से तत्काल हटा लिया जाए।

स.नि.15.26(4) ट्रॉली सिगनल—

(क) लाइन के कुछ भागों पर जहाँ मोड़ों, कटानों या अन्य कारणों से चलती हुई ट्रॉली से दृश्यता 800 मीटर से कम दूरी तक सीमित है वहाँ ट्रॉली सिगनल स्टेशन ऐसे स्थलों पर स्थापित किए जाते हैं जहाँ से दोनों दिशाओं में अच्छी तरह दिखाई देते हैं। ये सिगनल दो प्रकार के होते हैं और केवल दिन में प्रयोग के लिए होते हैं। कुछ सेक्शनों पर इन सिगनलों में उपयुक्त ऊँचाई के डण्डे पर एक गोल (बॉल) या घुमने वाला डिस्क होता है। गोले के नीचे झुकी हुई अवस्था और डिस्क की लाइन के समानान्तर अवस्था उनकी सामान्य अवस्था है। आती हुई ट्रॉली के लिए गोले (बॉल) का उठ जाना या डिस्क का लाइन के दायीं दिशा में घुम जाना संकेत देता है कि जिस लाइन से संबंधित है उस पर कोई गाड़ी दिखाई नहीं दे रही है। गोला सिगनल का तेजी से ऊपर उठना और नीचे होना या डिस्क सिगनल का 'ऑन' और 'ऑफ' होना और गोला (बॉल) का बार-बार नीचे होना ये संकेत देता है कि गाड़ी आ रही है और ट्रॉली को तत्काल लाइन पर से हटा दिया जाये। अन्य सेक्शनों में ये सिगनल एक खम्भे से लटके और ऊर्ध्वाधर स्थिति में एक दूसरी को काटते हुए दो सफेद और काले डिस्क (1200 मि.मी. व्यास के) होते हैं और जो खम्भे से ऊर्ध्वाधर स्थिति में एक दूसरी को काटते हुए लटकाये जाते हैं। इन डिस्कों का खम्भे के तल पर रहना 'ऑन' स्थिति का सूचक का है और इससे यह पता चलता है कि गाड़ी सेक्शन में है और ट्रॉली को लाइन से हटा दिया जाये। डिस्कों का खम्भे के शीर्ष पर होना 'ऑफ' स्थिति का सूचक है और इसका अर्थ है कि 'सेक्शन साफ है' और ट्रॉली आगे जा सकती है।

(ख) जब तक पार करने का सिगनल न दिया गया हो, कोई ट्रॉली सिवाय उस स्थिति के जब किसी गाड़ी के पीछे-पीछे जा सकती हो और उसे दृष्टि में रख सकती हो, ट्रॉली सिगनल को पार नहीं करेगी। इकहरी लाइन पर यदि सिगनल स्टेशन न हो तो 366 मीटर के अन्तर पर एक व्यक्ति ट्रॉली के आगे-आगे और एक पीछे-पीछे चलेगा। उनके पास खतरा सिगनल होंगे और वे दोनों दिशाओं में खतरा सिगनल दिखाते हुए चलेंगे। यदि 366 मीटर के अन्तर पर चलने वाला व्यक्ति ट्रॉली से दिखाई न दे तो सिगनल दोहराने के लिए बीच में एक या अधिक व्यक्तियों की व्यवस्था की जायेगी। दोहरी लाइन पर जिस ओर से गाड़ी आने की संभावना हो उस ओर इसी प्रकार सिगनल दिखाये जाएंगे।

स.नि.15.26(5) जिस सेक्शन पर दृश्यता में प्रायः बाधा पड़ती हो और वहाँ विशेष ट्रॉली सिगनल न लगाये गये हों, वहाँ ट्रॉली चलाना:—

(क) ट्रॉली परमिट धारी व्यक्ति स्टेशन मास्टर को लिखित में यह संदेश दे कि वह संबंधित ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को 'सर्तकता आदेश' जारी करें जिसमें उन्हें आदेश दिया जाये कि वे ट्रॉली का पूरा ध्यान रखें और जहाँ लाइन अच्छी तरह से दिखाई न देती

हो वहाँ बार-बार सीटी बजायें। परमिटधारी व्यक्ति अपने संदेश में यह भी विनिर्दिष्ट रूप से बतायेगा कि किस अवधि या अवधियों के दौरान सतर्कता आदेश जारी किये जाने हैं और स्टेशन मास्टर से इस संदेश की लिखित पावती भी लेगा। दोहरी लाइन वाले सेक्शनों पर या जहाँ एक या अधिक निकटवर्ती लाइनें हो वहाँ दूसरी लाइन या निकटवर्ती लाइनों पर चलने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को भी सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा जिसमें यह बताया जायेगा कि ट्रॉली किस लाइन पर चल रही है।

(ख) संबंधित स्टेशन मास्टर पावती देने से पहले यह सूचना संबंधित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को दे देगा और इसके लिए प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करेगा। दोनों स्टेशन मास्टर उस समय से लेकर जब तक लोको पायलटों को निर्धारित सतर्कता आदेश जारी करने के लिए जिम्मेदार होंगे जब तक कि ट्रॉली सेक्शन से बाहर न चली जाए।

लॉरियों के लिए सामान्य नियम 15.27(2) में निर्धारित सावधानियाँ भी बरती जाएगी। झण्डीवाला स.नि.15.18(2) में दर्शायी गयी ट्रॉलीमैन की संख्या के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार नियुक्त किया गया झण्डीवाला तभी हटाया जायेगा जब उस दिशा में जिधर से गाड़ी आने की संभावना हो बड़ी लाइन पर कम से कम 1200 मीटर और मीटर लाइन तथा नैरा लाइन पर 800 मीटर तक साफ दिखाई देने लगे।

स.नि.15.26(6) जब ट्रॉली रेल पथ से हटायी जाए तो यह सुनिश्चित करें कि इससे कोई परिचालित लाइन अवरुद्ध नहीं हो।

स.नि.15.26(7) साथ-साथ चलने वाली ट्रॉलियाँ:— जब दो ट्रॉलियाँ एक दिशा में साथ-साथ चल रही हो तो उनमें पर्याप्त अंतर अवश्य रखा जाये ताकि यदि अगली ट्रॉली से कोई ट्रॉलीमैन फिसल जाये या यदि अगली ट्रॉली अचानक रोक दी जाये तो पिछली ट्रॉली को सुरक्षित फासले पर रोका जा सके। समतल पर या चढ़ाई पर हल्की ट्रॉलियों के बीच का अन्तर दो तार के खंभों के बीच की दूरी से या लगभग 100 मीटर से कम नहीं होना चाहिए और ढलान पर या जब पीछे से तेज हवा चल रही हो तो यह अन्तर 180 मीटर से कम नहीं होना चाहिये।

15.27. लाइन पर लॉरी की रक्षा:—

(1) जब कभी लदी हुई या खाली लॉरी लाइन पर रखने का प्रस्ताव है तो, गाड़ी-संचालन नियमों के अधीन उस लाइन को, यदि सम्भव है, तो, ब्लॉक कर दिया जाएगा किन्तु यह तब जब इस से गाड़ियों के संचालन में बाधा न पड़े।

(2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय जब लाइन को इस प्रकार ब्लॉक नहीं किया जाता है और खाली अथवा भरी हुई लॉरी लाइन पर रखी जाती है तो लॉरी की रक्षा निम्नलिखित रूप में की जाएगी, अर्थात्:

(क) दोहरी (डबल) लाइन, पर, जिस दिशा से गाड़ियाँ आ सकती हैं उस दिशा में, आवश्यकतानुसार एक या दो व्यक्ति, बड़ी लाइन पर लॉरी से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन तथा नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल पथ के आरपार रोक पताका (बैनर फ्लैग) लिये 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 (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता रहेगा; अथवा

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, लॉरी 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

पार रोक पताका (बैनर फ्लैग) लिये रहेंगे तथा एक अन्य व्यक्ति दोनों तरफ बड़ी लाइन पर, लॉरी से कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर तथा मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट तौर पर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता रहेगा।

(3) लॉरी 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 दिये जायेंगे और ज्यों ही लॉरी सामान लादने या उतारने के लिए खड़ी होगी अथवा ज्यों ही कोई गाड़ी आती दिखाई देगी, त्यों ही वह आदमी लाइन पर 10—10 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे रख देगा और रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता रहेगा।

(4) ज्यों ही लॉरी आकर रुके या कोई गाड़ी आती हुई दिखाई दे, त्यों ही एक या एक से अधिक रोक पताका (बैनर फ्लैग) उठाने वाले व्यक्ति उस पताका को रेल पथ के आर-पार गाड़ देंगे और रोक(स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाते रहेंगे।

(5) ऐसी सभी दशाओं में जब आगे या पीछे झंडे लिए हुए व्यक्ति लॉरी से दिखाई नहीं देते हैं तो उनका सिगनल दोहराने के लिए बीच में अतिरिक्त झंडेवाले तैनात किये जायेंगे।

(6) जब तक लॉरी के प्रभारी (इंचार्ज) कर्मचारी से झंडेवाले को रोक सिगनल और पटाखे हटाने का आदेश नहीं मिलता, तब तक उन्हें हटाया नहीं जायेगा।

स.नि.15.27(1)(क) लॉरी के लदी हुई न होने पर लॉरी को तुरन्त लाइन से हटाने के लिए उसके साथ पर्याप्त स्वस्थ व्यक्ति साथ होने चाहिए परन्तु किसी भी हालत में लॉरी के साथ 6 से कम व्यक्ति नहीं होने चाहिए। प्रधान लॉरीमैन को लॉरी के संचालन संबंधी नियमों की पूरी जानकारी अवश्य होनी चाहिए।

(ख) उपरोक्त संख्या के अतिरिक्त, सामान्य नियम 15.27(2) के अनुसार लॉरी के बचाव के लिए लॉरी पर पर्याप्त संख्या में झंडीवाले अवश्य होने चाहिए। यह संख्या दोहरी लाइन पर कम से कम एक और इकहरी लाइन पर कम से कम दो अवश्य हो। जब परिस्थिति ऐसी हो कि निर्धारित दूरी पर लॉरी के आगे या पीछे चलता हुआ झंडीवाला लॉरी के इंचार्ज पदाधिकारी को दिखाई न दे, तो लॉरी का इंचार्ज व्यक्ति सेक्शन में प्रवेश करने से पहले अपने साथ हैंड सिगनल वाले के अतिरिक्त व्यक्ति को ले लेगा जो लॉरी और झंडीवालों के बीच उपयुक्त स्थानों पर रह सकें ताकि झंडीवालों द्वारा दिए गए सिगनल लॉरी के इंचार्ज व्यक्ति को दोहराये जा सकें और लॉरी के इंचार्ज व्यक्ति के सिगनल झंडीवालों को दोहराए जा सकें।

स.नि.15.27(2) लॉरी के इंचार्ज पदाधिकारी और स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी—

(क) सामान से लदी किसी लॉरी को तब तक लाइन पर नहीं रखा जायेगा, जब तक कि संबंधित स्टेशन मास्टर से लिखित रूप में या तार द्वारा अनुमति न ले ली गई हो और जब तक कि वह लॉरी किसी इंजीनियर, निरीक्षक या इंजीनियरी और सिगनल एवं दूर संचार शाखाओं के किसी ऐसे व्यक्ति के चार्ज में न हो जो मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा प्राधिकृत किया गया हो।

(ख) जहाँ सामान्य नियम 15.27(1) का पालन करना व्यवहारिक न हों वहाँ निम्नलिखित कार्यविधि अपनायी जायेगी।

(i) लॉरी का इंचार्ज व्यक्ति स्टेशन मास्टर को लॉरी नोटिस फार्म संख्या टी/1518 के (क) भाग पर जो एक ही ब्लॉक सेक्शन तक सीमित होगी ताकि ब्लॉक कम से कम समय के लिए रखा जाये और गाड़ियों के समय पालन पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।

इस फार्म की तीन प्रतियाँ तैयार की जायेगी और इसमें यह दर्शाया जायेगा कि लॉरी किन किलोमीटरों के बीच और किस समय चलाई जायेगी।

(ii) इस सूचना के मिलने पर स्टेशन मास्टर संबंधित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करते हुए यही सूचना देगा और यह पता लगायेगा कि उस दिशा के विशेष रूप से भाग 'क' में विनिर्दिष्ट अवधि के दौरान किन-किन गाड़ियों के आने की संभावना है। तब वह फार्म के तीनों पर्णों के भाग 'ख' को भरेगा और उनमें से दो पर्ण लॉरी के इंचार्ज पदाधिकारी को लौटा देगा और एक पर्ण अपने रिकार्ड के लिए रख लेगा।

(iii) सामान्य तथा सहायक नियमों के परिशिष्ट 'क' के अनुसार ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश जारी किए जायेंगे जिनमें उन्हें आदेश दिया जायेगा कि वे लॉरी के लिए बाहर की ओर पूरा ध्यान रखें और जब किसी भी कारण जैसे कोहरा, आँधी, दृश्यता में कमी, मोड़ आदि से दृश्यता बड़ी लाइन पर 1200 मीटर से कम और मीटर तथा नेरो लाइन पर 800 मीटर से कम हो जाए तो वे बार-बार सीटी बजाएं। दोहरी लाइन के सेक्शनों पर या जहाँ एक या अधिक निकटवर्ती लाइनें हों वहाँ अन्य लाइनों या निकटवर्ती लाइनों पर चलने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को भी सतर्कता आदेश जारी किए जायेंगे जिनमें यह उल्लेख किया जायेगा कि लॉरी किस लाइन पर चल रही है। ये सतर्कता आदेश तब तक जारी किए जाते रहेंगे जब तक कि लॉरी खण्ड से निकल न जाये।

(iv) यदि टेलीफोन संचार व्यवस्था भंग हो जाने के कारण स्टेशन मास्टर का ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से बातचीत करना संभव न हो तो उक्त फार्म 'ख' में तदानुसार पृष्ठांकन अवश्य किया जाना चाहिए। दोनों स्टेशनों के बीच संचार व्यवस्था के पुनः चालू होते ही, यदि लॉरी सेक्शन से न निकल गई हो तो उपर्युक्त उपबन्ध (ii) में उल्लिखित संदेशों का आदान-प्रदान किया जायेगा। यह याद रखने के लिए कि लॉरी ब्लॉक सेक्शन में काम कर रही है और सतर्कता आदेश अवश्य जारी किया जाना है, इसके लिए एक छोटा प्लेकार्ड पर 'लॉरी लाइन पर है' लिखकर उसे ब्लॉक के सामने उस समय तक के लिए टांगा जायेगा जब तक लाइन से लॉरी के हटा दिए जाने को सूचना प्राप्त न हो जाये।

(v) जब लॉरी ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर पहुँच जाए तो इंचार्ज पदाधिकारी उक्त फार्म के दोनों पर्णों के भाग 'ग' को भरकर स्टेशन मास्टर को भेज देगा। स्टेशन मास्टर एक पर्ण वापस करेगा और दूसरा पर्ण अपने रिकार्ड के लिए रख लेगा। यह स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि लॉरी सेक्शन से निकल चुकी है। सतर्कता आदेश जारी करना बन्द करने के लिए साधारण तथा सहायक नियमों के परिशिष्ट 'क' के अनुसार कार्रवाई की जायेगी।

(vi) यदि लॉरी ब्लॉक सेक्शन में लाइन से हटा ली जाती है और उसे पुनः लाइन पर नहीं रखना हो तो लॉरी का इंचार्ज पदाधिकारी उक्त फार्म के भाग 'ग' को भरेगा और उसे निकटतम स्टेशन के स्टेशन मास्टर के पास भेज देगा। यदि यह स्टेशन 'ब्लॉक स्टेशन' नहीं है तो, स्टेशन मास्टर इस सूचना को पहली उपलब्ध गाड़ी से अगले ब्लॉक स्टेशन को भेजेगा। जिस ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को यह सूचना प्राप्त हो वह ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को टेलीफोन या टेलीग्राफ द्वारा लॉरी के लाइन से हटाए जाने की सूचना देगा और सूचना देने की पुष्टि में प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करेगा। सतर्कता आदेश जारी करना बन्द करने के लिए सामान्य तथा सहायक नियमों के परिशिष्ट 'क' के अनुसार कार्यवाही की जायेगी।

(vii) ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर गाड़ी सिगनल रजिस्टर में टिप्पणी दर्ज करेंगे कि लॉरी ने किस समय ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश किया और उसने किस समय ब्लॉक सेक्शन साफ किया।

(ग) लॉरी का इंचार्ज जितनी जल्दी हो सके लॉरी को लाइन से हटाए जाने की सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

(घ) जिन सेक्शनों का कार्य कंट्रोल द्वारा नियंत्रित होता है वहाँ स्टेशन मास्टर लॉरियों के संचालन की सूचना नियंत्रकों (कंट्रोलरों) को देगा ताकि वे गाड़ियों के संबंध में आवश्यक व्यवस्था कर सकें और सामान्य तथा सहायक नियमों के परिशिष्ट 'क' के अनुसार कार्यवाही कर सकें।

(ङ) सेक्शन को ब्लॉक करके लॉरी तभी चलाई जायेगी जब—

(i) आपात स्थिति में जब इसे रात्रि में चलाना आवश्यक हो, या

(ii) दृश्यता सीमित हो जाए जैसे कि कुछ सेक्शनों पर होता है, या

(iii) ऑधी, वर्षा, कोहरे या तूफानी मौसम में या जब सामान्य नियम 15.24 की शर्तों का पालन न किया जा सकता हो, और तब इसे चलाया जाये।

(iv) इसमें रेल, गर्डर, या विशेष रूप से भारी सामान लदा हो जिसके कारण उतरने में देर हो जाए, और

(v) जब इसे ऐसे सेक्शन पर चलाना हो जहाँ गहरे मोड़, कटान, सुरंगे, पुल आदि हों। इन सेक्शनों का उल्लेख संचालन समय सारणी में किया गया है।

(च) ब्लॉक रक्षा के अधीन संचालन:—

(i) लाइन क्लीयर लेने से पहले लॉरी का इंचार्ज पदाधिकारी स्टेशन मास्टर/केबिन सिगनलमैन को सूचित करेगा कि क्या उसे इस स्टेशन पर वापस आना है या ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर जाना है या बीच सेक्शन में ही लॉरी को हटाना है।

(ii) दोहरी लाइन पर इंचार्ज पदाधिकारी लॉरी को सही दिशा पर अर्थात् लाइन पर जिस दिशा में गाड़ी जाती है उसी ओर चलाएगा, सिवाय उस स्थिति के जब वह मूल प्रस्थान स्टेशन/ब्लॉक पोस्ट को वापस जा रहा हो।

(iii) यदि स्टेशन मास्टर/केबिन सिगनलमैन को लॉरी का इंचार्ज पदाधिकारी यह सूचना दे कि उसे ब्लॉक सेक्शन के छोर पर जाना है तो:

(क) इकहरी लाइन पर, इंचार्ज पदाधिकारी अपने साथ सही प्रस्थान प्राधिकार अर्थात् टोकन/टेबलेट/लाइन क्लीयर टिकट आदि, जैसी भी स्थिति हो, रखेगा।

(ख) दोहरी लाइन पर, इंचार्ज पदाधिकारी को सही प्रस्थान प्राधिकार या अंतिम रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार अपने साथ रखना चाहिए जैसा की ब्लॉक संचालन नियमों के अंतर्गत अपेक्षित है।

(iv) यदि लॉरी के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने और जिस स्टेशन से वह चली थी वहाँ वापस जानी हो तो ब्लॉक संचालन नियमावली में दिए गए ब्लॉक फारवर्ड या ब्लॉक बैक संबंधी नियमों का पालन अवश्य किया जाना चाहिए।

(v) किसी भी हालत में दोहरी लाइन पर या जहाँ एक से अधिक निकटवर्ती लाइनें हो वहाँ निकटवर्ती लाइन या लाइनें को अवरुद्ध (फाउल) नहीं होने दिया जायेगा।

स.नि.15.27(3)(क) झंडीवाले विशेष रूप से चुने हुए व्यक्ति होने चाहिए जो सम्यक रूप से प्रशिक्षित हों और जिन्हें लॉरी संचालन का अनुभव हो, वे ए-3 कोटि की डॉक्टरी परीक्षा में पास होने चाहिए।

(ख) झंडीवालों को लॉरी की रक्षा और संचालन करने के नियमों की पूरी जानकारी होनी चाहिए। सहायक इंजीनियर या सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) द्वारा इन नियमों के संबंध में उनकी मौखिक और प्रायोगिक परीक्षा ली जायेगी। लॉरी की रक्षा और उसका संचालन करने योग्य होने पर झंडीवाले को निम्नलिखित फार्म में सक्षमता प्रमाण-पत्र दिया जायेगा।

श्री आत्मज (पदनाम) स्टेशन पर काम करते हैं, की परीक्षा ली गई और उन्हें उन सेक्शनों में जिन पर लॉरी का प्रयोग करना है लॉरियों की रक्षा और उनके संचालन से संबंधित नियमों और उनके में दिए गए आज तक के परिवर्तनों से पूरी तरह परिचित पाया गया है। उन्हें झंडीवाले के रूप में काम करने के लिए खण्ड पर प्राधिकृत किया जाता है। यह प्रमाण-पत्र 31 दिसम्बर तक वैध है।

स्टेशन

हस्ताक्षर.....

(प्राधिकृत पदाधिकारी)

दिनांक

पदनाम

जैसे उपर्युक्त पैरा (ख) में निर्धारित है, नए सिरे से परीक्षा लेने के बाद प्रत्येक कैलेण्डर वर्ष के लिए सक्षमता प्रमाण-पत्र का नवीनीकरण अवश्य किया जाये।

(ग) झंडीवालों का चयन स्थायी या अस्थायी कर्मचारियों में से किया जाना चाहिए, नैमित्तिक मजदूर में से नहीं। फिर भी आपातस्थिति में या जहाँ पर्याप्त संख्या में स्थायी और/या अस्थाई व्यक्ति उपलब्ध नहीं हो वहाँ नैमित्तिक मजदूरों से झंडीवाले का पैनल बनाया जा सकता है, पैनल पर रखने से पहले नियमों के अनुसार उनकी परीक्षा अवश्य ली जाये और वे ए-3 कोटि के अनुसार डॉक्टरी परीक्षा में भी पास होने चाहिए। परन्तु नैमित्तिक मजदूरों का ऐसा उपयोग न्यूनतम आवश्यक सीमा तक ही किया जायेगा और उनका उपयोग करने का प्राधिकार एक अधिकारी व्यक्तिगत रूप से देगा जो सहायक इंजीनियर से निचले पद का नहीं होगा। प्रत्येक बार जब ऐसे नैमित्तिक मजदूरों को झंडीवालों के काम पर लगाया जाये तो लॉरी के इंचार्ज पदाधिकारी को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ऐसे झंडीवाले अपनी ड्यूटियों और जिम्मेदारियों को जानते हैं।

स.नि.15.27(4)(क) सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) को तीन महीने में एक बार झंडी वालों की परीक्षा लेकर यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उन्हें पटाखों और हैंड सिगनलों के प्रयोग से संबंधित नियमों की सही जानकारी है।

(ख) प्रत्येक झंडीवाले को एक रोक पताका, छः पटाखे और एक लाल झंडी दी जानी चाहिए।

(ग) आती हुई गाड़ी या झंडीवाले के सिगनल को देखकर लॉरी को लाइन से हटा लिया जायेगा और उसे इस प्रकार रखा जायेगा कि वह लाइन की ओर न लुढ़क सके या उसे किसी प्रकार से अवरुद्ध न कर सके।

(घ) स.नि. 15.27 के पैरा छः में वर्णित सिगनलों को हटाने और सूचना के लिए आदेश, जब लॉरी हटा दी गयी हो और ट्रेक साफ करके रखी हो, का संकेत देने के लिए प्रभारी अधिकारी हरी झण्डी या लैम्प को लहराते हुए हाथ सिगनल के रूप में होगा।

स.नि.15.27(5) जब दो लॉरियाँ एक ही दिशा में साथ चल रहीं तो पिछली लॉरी का इंचार्ज पदाधिकारी ये देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि दोनों के बीच पर्याप्त दूरी है ताकि अगली लॉरी से किसी लॉरीमैन के फिसल जाने या अगली लॉरी को अचानक रोक दिए जाने की स्थिति में पिछली लॉरी को निरापद दूरी पर रोका जा सके।

स.नि.15.27(6) सहायक नियम 15.26(5)(क) में वर्णित 'ट्रॉली सिगनलों' का प्रयोग उसी तरीके से किया जाएगा जैसा ब्लॉक के बचाव किए बिना लॉरियों के संचालन के इंचार्ज पदाधिकारियों के लिए यह सूचना प्राप्त करने के लिए स.नि. 15.26(5)(क) में वर्णित है कि क्या कोई गाड़ी दिखाई दे रही है और क्या कोई

गाड़ी आयी है। जब प्रेक्षण पोस्ट से कोई सिगनल न हो रहा हो तो सामान्य नियम 15.27 और उसके सहायक नियमों के अनुसार ट्रॉली के आगे-पीछे/पीछे चलने वाले झंडी वाले के संकेत का पालन किया जायेगा।

स.नि.15.27(7) रेल डॉली का उपयोग—

(1) रेल डॉली कर्मचारी नियुक्त करना:— प्रत्येक रेल डॉली के साथ कम से कम 2 शारीरिक दृष्टि से सक्षम व्यक्ति नियुक्त किये जायेंगे। रेल डॉली का इंचार्ज व्यक्ति एक रेल कर्मचारी होगा जो गैंगमेट/चाबीवाले से निचले पद का नहीं होना चाहिए। वह डॉक्टर कोटि ए-3 में उत्तीर्ण होना चाहिए और उसके पास रेल डॉली संचालन का सक्षमता प्रमाण-पत्र अवश्य होना चाहिए। यह सक्षमता प्रमाण-पत्र सेक्शन के किसी सहायक इंजीनियर या सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा जारी किया जायेगा जो यह तसल्ली अवश्य कर लेगा कि जिस व्यक्ति को सक्षमता प्रमाण-पत्र जारी किया जा रहा है उसे रेल डॉली के संचालन संबंधी नियमों तथा संबंधित सेक्शन की भी पूरी जानकारी है।

सक्षमता प्रमाण-पत्र निम्नलिखित फार्म पर जारी किया जायेगा:

श्री आत्मज पदनाम जो स्टेशन पर कार्यरत है, की परीक्षा ली गई है और पाया गया है कि उसे जिन सेक्शनों पर रेल-डॉली का प्रयोग करना है उनकी रेल डॉली के बचाव और उनके संचालन से संबंधित सभी नियमों की तथा उनमें किए गए आज तक के परिवर्तनों की पूरी जानकारी है। उसे.....सेक्शन (प्रत्येक सेक्शन का अलग-अलग उल्लेख किया जायेगा) पर रेल डाली का संचालन करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

यह प्रमाण-पत्र 31 दिसम्बर तक वैध है।

स्टेशन

हस्ताक्षर.....

(प्राधिकृत पदाधिकारी)

दिनांक

पदनाम

सक्षमता प्रमाण पत्र का नवीनीकरण प्रत्येक कैलेंडर वर्ष में पुनः परीक्षा लेकर किया जाना चाहिए।

(2) रेल डाली का संचालन—

(i) रेल डॉली/डॉलियों के इंचार्ज रेल कर्मचारी को सेक्शन का निरीक्षण अवश्य करना चाहिए। यह निरीक्षण विशेष कर गिट्टी के लगे ढेर गर्डरों, पुलों तथा किन्ही अन्य विशेषताओं की दृष्टि से किया जाना चाहिए जिनसे सामग्री को गिराने और रेल डॉली को हटाने में कठिनाई होती हो। वह गिट्टी के ढेरों को साफ कराएगा और डॉली/डॉलियों का संचालन केवल उस स्थिति में करेगा जब कम से कम 1200 मीटर तक स्पष्ट दिखाई देता हो और गाड़ी की संरक्षा को प्रभावित किए बिना रेल पटरियों को सुरक्षात्मक रूप से गिराया जा सके जिससे गाड़ी की संरक्षा प्रभावित नहीं हो।

(ii) 200 में 1 उतार चढ़ाव वाले सेक्शनों पर रेल डॉली का संचालन नहीं किया जायेगा।

(iii) एक ब्लॉक सेक्शन में एक साथ 6 रेल डॉलियों से अधिक का संचालन न किया जाये।

(iv) सामान्यतः रेल डॉलियों द्वारा 3 रेल वेल्डेड पैनलों से अधिक नहीं ले जाये जायेंगे।

(v) सूर्यास्त के बाद और सूर्योदय से पहले तथा खराब मौसम में जब दृश्यता कम हो, रेल डॉलियों का संचालन नहीं किया जायेगा। गहरे कटाव, अधिक मोड़, घने बसे क्षेत्रों आदि जहाँ 1200 मीटर तक स्पष्ट दृश्यता न हो, रेल डॉली का संचालन नहीं किया जाना चाहिए। ऐसे स्थानों पर ब्लॉक सुरक्षा के अधीन रेल डॉली का संचालन किया जा सकता है।

नोट :—ब्लॉक सुरक्षा के अधीन संचालन के लिए स.नि.15.27(2)(च) में दिए गए अनुबन्धों का पालन किया जाना चाहिए।

(3) रेल डॉली का बचाव-

- (i) जैसा कि उपर्युक्त सहायक नियम 15.27(7)(2)(v) में वर्णित है, को छोड़कर, रेल डॉली संचालन के लिए यातायात ब्लॉक या सतर्कता आदेश की सामान्यतः आवश्यकता नहीं है। प्रत्येक रेल डॉली, लाइन पर होने की स्थिति में, उसकी अभिरक्षा, दोहरी लाइन पर गाड़ी के आने की दिशा में, बड़ी लाइन पर 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन/छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर एक फ्लैगमैन द्वारा की जायेगी और इकहरी लाइन पर दो फ्लैगमैन, प्रत्येक दिशा में एक, द्वारा की जाएगी। आपातस्थिति में प्रयोग हेतु फ्लैगमैन तीन डेटोनेटर भी अपने साथ रखेंगे।
- (ii) रेल डॉली का इंचार्ज पदाधिकारी आने वाली गाड़ी के लिए कड़ी निगरानी रखेगा ज्यों ही कोई गाड़ी आती दिखाई देती है, रेल डॉली और सामग्री को रेलपथ से हटवा देगा।
- (iii) इंचार्ज पदाधिकारी रेल डॉली/डॉलियों के निरापद संचालन के लिए पूर्ण रूप से जिम्मेदार होगा।
- (iv) समपारों पर पहुँचते समय इंचार्ज पदाधिकारी सड़क यातायात पर निगरानी रखेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि रेल डॉली सुरक्षापूर्वक फाटक से गुजर जाये।

15.28. लॉरियों या ट्रॉलियों जो प्रयोग में न हो:- जब लॉरी या ट्रॉली का प्रयोग नहीं किया जा रहा हो तब वह लाइन से अलग रख दी जायेगी और उसके पहिये जंजीर और ताले से जकड़ कर बांध दिये जाएंगे।

स.नि.15.28(1) जब किसी ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली को गाड़ी में लादने के लिए प्लेटफार्म पर रखा जाता है तो उसे हमेशा पटरी (ट्रैक) के समानान्तर रखा जाना चाहिए और उसे ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली का प्रयोग करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा इस प्रयोजन के लिए विशेष रूप से नामित ट्रॉलीमैन के चार्ज में रखा जाये तथा ऐसे स्थान पर खड़ा किया जाये जहाँ यात्रियों, कार्यरत कर्मचारियों या गाड़ियों के कार्य में रुकावट पैदा न हो।

स.नि.15.28(2) ज्यों ही कोई ट्रॉली/लॉरी पटरी से हटाई जाये और उससे दूर रख दिया जाता है सामान्य नियम 15.19 में निर्दिष्ट लाल झंडी/बत्ती हटा दी जायेगी परन्तु यह ध्यान रखना चाहिए कि लाइन से सारे अवरोधों को हटाने से पहले इन सिगनलों को नहीं हटाया जाये।

परिशिष्ट (I)

“ऑन ट्रेक” टाई-टेम्परों के संचालन संबंधी नियम

- (1)(i) “ऑन ट्रेक” टाई-टेम्पर अपने आपमें स्वनोदित वाहन है। इन्हें प्रचलित संचालन प्रणाली के तहत गाड़ी के रूप में चलाया जायेगा और निम्नांकित स्थिति के सिवाय इन्हें एक गाड़ी के तौर पर माना जाये और सिगनल दिये जावें। तथापि इन वाहनों में ट्रेन मैनेजर अथवा ब्रेकवान जोड़ने की आवश्यकता नहीं है।

- (ii) दिन के समय जब साफ दिखाई देता है 5 "ऑन ट्रेक" टाई-टैम्परों को ब्लॉक खंड के अंदर तथा अगले स्टेशन तक जाने या वापस आने के लिए एक ही "प्रस्थान प्राधिकार" के तहत अनुमति दी जा सकती है। सभी "ऑन ट्रेक" टाई-टैम्पर एक ही समय पर एक-एक करके स्टेशन से रवाना होंगे और स्टेशन में प्रवेश करेंगे तथा चालन के दौरान सबसे आगे वाली टाई-टैम्पर का अधिकृत प्रभारी सभी टाई-टैम्परों के लिए उत्तरदायी होगा।

धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में अथवा सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने के मामले में, इन "ऑन ट्रेक" टाई-टैम्पर को लाइन पर कार्य करने की अनुमति नहीं है।

- (iii) बिना रुके एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन के लिए चलाने पर एक साथ समूह में अधिकतम 3 रेल पथ अनुरक्षण मशीनें निम्नलिखित नियमों का पालन करते हुए चलाई जा सकती हैं—

- (क) जब कभी एक से अधिक मशीन का संचालन करना आवश्यक हो तो चलाने वाले स्टेशन मास्टर को एस.एस.ई./एस.ई./जे.ई. (ट्रेक मशीन) संचालन प्रभारी के द्वारा लिखित अनुरोध किया जायेगा। उक्त कर्मचारी समूह में चलाने वाली मशीनों के सुरक्षित संचालन हेतु जिम्मेदार होगा एवं प्रत्येक मशीन के बारे में (जिसको चलाना हो) अलग-अलग सूचित करेगा।
- (ख) पहली मशीन सिगनल ऑफ करके एवं बाद की 2 मशीनें फॉलोइंग मशीन परमिट के प्राधिकार पर चलेंगी। यह परमिट चलाने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा प्रथम मशीन के पीछे चलाने वाली मशीनों के प्रत्येक ऑपरेटर को दिया जायेगा।
- (ग) मशीन ऑपरेटर स्वीकृति के रूप में परमिट पर लिखेंगे कि उन्हें जानकारी है कि एक से अधिक मशीन समूह में चलाई जा रही है एवं उसके आगे एवं पीछे एक/दो मशीन हैं।
- (घ) उक्त परमिट मशीनें रिसीव करने वाले स्टेशन मास्टर के पास जमा कर दिया जायेगा जो कि परमिट प्राप्त होने के पश्चात् ही लाइन बंद करेगा।
- (ङ) पहली मशीन के ऑपरेटर को सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें लिखा जायेगा कि कितनी मशीनें उसके पीछे चल रही हैं। सतर्कता आदेश को दूसरे ऑपरेटरों को भी नोट कराया जायेगा।
- (च) उस सेक्शन पर जहाँ मोटर ट्राली परमिट पर मोटर ट्राली को कार्य करने की अनुमति नहीं है रेल पथ अनुरक्षण मशीन का संचालन भी (फॉलोइंग मशीन परमिट पर) प्रतिबन्धित रहेगा। उक्त सेक्शनों को स्टेशन संचालन आदेश एवं संचालन समय सारणी में सूचित किया जायेगा।
- (छ) मार्ग में पड़ने वाले गेटमैनों को विशेषरूप से मशीनों की संख्या के बारे में सूचित किया जायेगा ताकि वह समूह में चलाने वाली अन्तिम मशीन निकलने तक गेट को बन्द रखना सुनिश्चित करें।
- (ज) मशीन फॉलोइंग परमिट पर चलने वाले ऑपरेटर गेट पार करते समय अतिरिक्त सतर्कता रखेंगे।

- (झ) मशीन आपरेटर को मशीनों के बीच की न्यूनतम दूरी 180 मीटर रखना सुनिश्चित करेंगे।
- (ञ) समूह में चलाने पर मशीन की गति 40 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न होगी।
- (ट) समूह में चलने पर, जब किसी मशीन को किसी कारण से धीमी करना/रोकने की आवश्यकता हो तो मशीन आपरेटर लाल हाथ सिगनल (तेजी से हिलाकर) दिखाना सुनिश्चित करेगा।
- (ठ) जब मशीनें समूह में चल रही हों तो मशीन के साथ दूसरी मशीन/कोच/वैगन जोड़ने की अनुमति नहीं है। उक्त प्रकार से जोड़ने की अनुमति केवल ब्लाक सेक्शन विलयर करने के लिए (जब कोई मशीन खराब/दुर्घटनाग्रस्त हो जाये) रहेगी।
- जब किसी मशीन को कैम्प कोच/वैगन के साथ एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन जाना हो तो इस प्रकार का संचालन केवल लाइन क्लीयर लेकर किया जायेगा। इस प्रकार के संचालन के लिए एस.एस.ई./एस.ई./जे.ई. (ट्रेक मशीन) द्वारा अपने अनुरोध में स्पष्ट लिखा जायेगा कि दूसरे मशीन/कोच जोड़ा गया है। लाइन क्लीयर लेते समय आगे वाले स्टेशन मास्टर एवं कंट्रोलर को सूचित किया जायेगा। अंतिम मशीन/कैम्प कोच पर टेलबोर्ड/टेललैम्प प्रदर्शित किया जायेगा।
- (ढ) दोहरी लाइन वाले सेक्शन पर रेल पथ अनुरक्षण एवं रेल लाइन बिछाने वाली मशीन का संचालन केवल सही लाइन पर किया जायेगा।

(2) प्रत्येक "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर सीधे जूनियर इंजीनियर ग्रेड-११ (टीएम/टीटी) के चार्ज में रहेगा। जो कि आगे ऑपरेटर कहलायेगा। प्रत्येक "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पर "आठ" से अधिक रेल कर्मचारी नहीं होने चाहिए। ऑपरेटर शिक्षित व्यक्ति होना चाहिए, टाई-टेम्पर का मेन लाइन पर चार्ज संभालने में सक्षम होना चाहिए तथा यह प्रमाणित किया जाना चाहिए कि वह नियमों से भलीभाँति अवगत है और यूनिट के कार्य तथा वास्तविक ड्राईविंग में कुशल हैं।

- (i) सक्षमता प्रमाण पत्र— एसएसई/जेई/टीएम को मशीन चलाने के लिए तभी सक्षम माना जाएगा जब उसके पास वैध मशीन सक्षमता प्रमाणपत्र हो। एसएसई/जेई/टीएम को मशीन सक्षमता प्रमाण पत्र, उप मुख्य अभियंता/टीएम लाइन अथवा उनके द्वारा प्राधिकृत अधिकारी द्वारा जारी किया जायेगा। यह सक्षमता प्रमाण पत्र, तकनीकी प्रशिक्षण, जी एंड एसआर प्रशिक्षण के सफल समापन और उनकी मेडीकल फिटनेस सुनिश्चित करने के बाद, आईआरटीएमएम में दिए गए प्रोफार्मा के अनुसार जारी किया जाएगा। इस प्रमाणपत्र की वैधता (i) तकनीकी प्रशिक्षण (ii) जी एंड एसआर प्रशिक्षण और (iii) पीएमई, तीनों में से जिसकी वैधता सबसे पहले समाप्त हो, तक होगी। स्वचालित ब्लॉक खण्ड के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र अलग से जारी किया जाएगा।

ऑपरेटर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर का तब तक उपयोग/ऑपरेट नहीं करेगा जब तक कि—

- (क) उसके पास सम्बंधित वैध मशीन सक्षमता प्रमाणपत्र न हो।
- (ख) वह संचालन प्रणाली, खंड के सिगनलों के बारे में पूरी तरह अवगत है तथा लोको पायलटों के लिए निर्धारित मार्ग अध्ययन (रोड लर्निंग) पूरा किया है तथा यह टाई-टेम्पर पर रखी जाने वाली सक्षमता पुस्तिका में रिकार्ड किया गया है। इस पर प्रभारी वरि. सेक्शन इंजी.(टीएम/टीटी) द्वारा प्रतिहस्ताक्षर किए जाएंगे।

- (ii) "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के ऑपरेटर टाई-टेम्परों के परिचालन एवं रनिंग के लिए उत्तरदायी होंगे तथा लोको पायलटों के लिए निर्धारित गाड़ी संचालन नियमों में प्राथमिक प्रशिक्षण/पुनःश्रुचर्या पाठ्यक्रम के कार्यक्रम का पालन करेंगे।
- (iii) उसके पास रेलवे डाक्टर द्वारा जारी ए-3 चिकित्सा कोटि में चिकित्सा फिटनेस का प्रमाण पत्र होना चाहिये।
- (iv) "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर किसी इंजीनियरिंग अधिकारी के सीधे पर्यवेक्षण में जो जूनियर इंजीनियर ग्रेड-11 (रेल पथ) की श्रेणी से कम स्तर का न हो, ब्लॉक खंड या स्टेशन यार्ड में लाइन पर कार्य करेंगे। जो कि यातायात ब्लॉक लेने तथा जब कार्य जारी हो लाइनों की सुरक्षा के लिए उत्तरदायी होंगे। जो कि इसके बाद "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर का अधिकृत प्रभारी कहलायेगा। जब कभी यह यार्ड में कार्यरत रहेगी तथा सामान्य एवं सहायक नियम 15.27 के तहत उसकी आवश्यक सुरक्षा के लिए प्रबंध किया जाए।
- (3) उपस्कर:- "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर का ऑपरेटर यह देखने के लिए उत्तरदायी होगा कि हर तरह से पूर्ण तथा कार्यरत निम्नलिखित उपस्कर रनिंग लाइन पर टाई-टेम्पर लाने से पूर्व प्रत्येक "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पर उपलब्ध हो:-
- (क) दस डिटोनेटर्स
 - (ख) दो लाल तथा दो हरी झंडियाँ।
 - (ग) दो हाथ सिगनल बत्तियाँ।
 - (घ) इकहरी लाईन खण्ड पर टोकन को क्लैम्प करने के लिए शिंकजा लॉकिंग डिवाइस व चाबी
 - (च) एक घड़ी
 - (छ) एक टॉर्च
 - (ज) वर्किंग टाइम टेबल की अद्यतन प्रतिलिपि
 - (झ) तेल के साथ तेल फीडर
 - (ट) सामान्य एवं सहायक नियमों की अद्यतन प्रतिलिपि
 - (ठ) पैड लॉक के साथ दो जंजीरे
 - (ड) पैड लॉक के साथ दो शिकंजे (क्लैम्प)

(ढ) एक पोस्टेबल फील्ड टेलीफोन

(त) दो बैनर प्लैग

(थ) दो लकड़ी की बनी फन्नी(वूडन वेजेज)

(द) एक पेट्रोमैक्स बत्ती

(ध) एक प्राथमिक उपचार पेटी, तथा

(न) कोई अन्य उपस्कर जो विशेष अनुदेशानुसार निर्धारित किया गया हो।

प्रत्येक "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर सामान्य एवं सहायक नियम 4.14 से 4.16 के अनुसार निर्धारित हैड लाइट और टेल लाइट, मार्कर लाइट तथा फ्लेशर लाइट से अवश्य रूप से सुसज्जित होना चाहिए। एक से अधिक साथ-साथ चलने वाली टाई-टेम्पर मशीनों की स्थिति में, संचलन की दिशा में केवल अन्तिम टाई-टेम्पर पर टेल बोर्ड/टेल लैम्प लगाया जाये।

"ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पर उस पदाधिकारी जिसे यह आवंटित किया गया है, संख्या, पदनाम तथा उसके प्रधान कार्यालय के कूट आद्याक्षर अवश्य अंकित किये जावें। ये विवरण दोनों ओर लाल बेक ग्राउण्ड पर सफेद अक्षरों में स्पष्ट रूप से पेंट किया जावें।

(4) परिचालन के नियम:-

(i) विशेष परिस्थितियों को छोड़कर जिनके लिए मंडल रेल प्रबंधक की अनुमति ली जावे सामान्यतः "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर को रात के समय कार्य करने की अनुमति नहीं है। स्वचलित सिगनल क्षेत्र में कार्य करते समय टॉवर वैगनों के लिए निर्धारित सावधानियाँ अमल में लाई जावें।

(ii) ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर द्वारा शंटिंग आदेश (टी/806) के फार्म में जारी की गयी लिखित अनुमति के बिना साइडिंग, स्टेबलिंग लाइन से कोई भी "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर चालू लाइन पर न लाई जावे।

(iii) जब "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर को एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन पर जाना आवश्यक हो, ऑपरटर द्वारा उसे सामान्य नियम 1.02(6) में परिभाषित किये गये अनुसार ही उचित प्रस्थान प्राधिकार के साथ ही ले जाना चाहिए।

(iv) टाई-टेम्पर का अधिकृत प्रभारी टाई-टेम्परों की संख्या को लाइन पर ले जाने के लिए अपने उद्देश्य से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लिखित में सूचित करेगा। स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन क्लीयर पूछते समय स्पष्ट रूप से बताया जाए कि खण्ड में कितनी टाई-टेम्पर प्रवेश कर रही है तथा वे कपल्ड होगी या नहीं।

(v) "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के कार्य के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाये। दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच इंजीनियरिंग कार्य के लिए ब्लॉक लागू करने के लिए सेक्शन को ब्लॉक किया जाये। "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के प्रभारी जूनियर इंजीनियर ग्रेड-II (रेल पथ) संबंधित स्टेशन मास्टर को निम्नानुसार यह दर्शाते हुए लिखित में सूचना देगा कि कार्य पूरा हो जाने के बाद "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर अगले स्टेशन के लिए प्रस्थान करेगा अथवा आरम्भ के स्टेशन पर वापिस आयेगी।

नोटिस

प्रेषक : सेक्शन/जूनियर इंजीनियर(रेलपथ) मुख्यालय..... स्टेशन..... पर
सेवा में,

स्टेशन मास्टर स्टेशन

नोटिस नं.

दिनांक

रेलपथ आदि को तत्काल जांच/मरम्मत के लिए स्टेशन से स्टेशन के बीच किलोमीटर से
..... किलोमीटर तक लाइन (दोहरी लाइन पर, अप/डाउन लाइन, जैसा भी प्रकरण हो) को बजे से बजे
तक "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर संख्या के कार्य के लिए ब्लॉक करने की जरूरत है।

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

जारी करने वाले प्राधिकारी
के हस्ताक्षर एवं पदनाम

स्टेशन मास्टर, नियंत्रित खंड (कंट्रोल सैक्शन) पर कंट्रोल से और बिना कंट्रोल सैक्शनों पर ब्लॉक खंड के दूसरे
सिरे के स्टेशन मास्टर से परामर्श करेगा और लाइन ब्लॉक की अनुमति देने से पहले गाड़ियों के संचलन का पता
लगायेगा यदि वह लाइन को ब्लॉक करने और ब्लॉक के लिए मजूर की जाने वाली अवधि से सहमत हो तो
स्टेशन मास्टर निम्नानुसार लिखित प्राधिकार जारी करेगा।

प्रेषक : स्टेशन मास्टर स्टेशन

सेवा में,

सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर(रेलपथ) मुख्यालय..... स्टेशन..... पर

संख्या.....

दिनांक

आपका दिनांक का नोटिस संख्या देखें।

लाइन (दोहरी लाइन पर, अप/डाउन लाइन, जैसा भी प्रकरण हो) को स्टेशन..... और स्टेशन..... के
बीच कि.मी. से कि.मी. तक बजे से बजे तक "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर कार्य हेतु ब्लॉक
किया जाता है। जब तक टाई-टेम्परों को न हटा लिया जाये और लाइन साफ अथवा सुरक्षित है ऐसे प्रमाण आपके
द्वारा न दे दिया जायेगा तब तक किसी गाड़ी को ब्लॉक खण्ड में प्रवेश नहीं करने दिया जायेगा।

.....

सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर(रेलपथ)
के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
स्टेशन मोहर सहित

उपरोक्त प्राधिकार को जारी करने से पहले, सम्बन्धित स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उनके ब्लॉक उपकरणों के "ट्रेन ऑन लाइन", "गाड़ी जा रही है" अथवा "गाड़ी आ रही है" इत्यादि की स्थिति में जैसा भी प्रकरण हो, ब्लॉक उपकरणों के प्रकार के अनुसार ऑपरेट किया गया है। विभिन्न उपकरणों के कार्य के लिए सम्बद्ध अनुदेशों का पालन किया जाये। लीवरों/बटनों/प्रस्थान सिगनलों की स्लाइडों पर स्टॉप कॉलरों को भी रखा जाना चाहिए और शंटिंग चाबी/स्टेशन मास्टर की चाबी इत्यादि को हटाना जैसी सावधानियां भी बरतनी चाहिए और ट्रेन सिगनल रजिस्टर में लाल स्याही से इस सम्बन्ध में प्रविष्टि की जानी चाहिए।

प्रभारी अधिकारी सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर(रेलपथ) "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परो के कार्य स्थल पर इसके साथ रहेंगे।

ब्लॉक हटाने के पश्चात् अधिकारी जिसके द्वारा वह ब्लॉक लगाया गया था, वह एक निम्न संरक्षा प्रमाण-पत्र जारी करेगा:-

सं.....	दिनांक
प्रेषक: सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर(रेलपथ) मुख्यालय..... स्टेशन..... पर	
सेवा में: स्टेशन मास्टर.....	
मेरा दिनांक..... का नोटिस सं..... और आपका दिनांक..... का सं. देखें। स्टेशन से स्टेशन के बीच कि.मी. से कि.मी. तक बजे से..... बजे तक की अवधि के लिए लागू किया गया ब्लॉक हटाया जाता है और यह प्रमाणित किया जाता है कि लाइन सामान्य संचालन के लिए सुरक्षित है।	
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर	जारीकर्ता प्राधिकारी के हस्ताक्षर व पदनाम

उक्त प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर, कंट्रोल और/या ब्लॉक खण्ड के दूसरी ओर से स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और लागू किये ब्लॉक को रद्द कर, ब्लॉक उपकरण को सामान्य स्थिति में लाकर गाड़ी सिगनल रजिस्टर में आवश्यक इन्द्राज करेगा। उसके बाद सामान्य कार्य संचालन शुरू किया जायेगा।

टाई-टेम्पर का अधिकृत प्रभारी यह देखने के लिए सर्वथा उत्तरदायी रहेगा कि खण्ड सभी अवरोधों से मुक्त है तथा टोकन या टेबलेट और/या टी/806 सौंपने, संरक्षा प्रमाण पत्र जारी करने तथा इंजीनियरिंग ब्लॉक विलयर करने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि रेल पथ सामान्य गति पर यातायात के संचालन के लिए उपयुक्त है।

(अ) इकहरी लाइन खण्ड – कार्य एवं प्रस्थान

स्टेशन मास्टर निम्नांकित कार्य करे और सुनिश्चित करे कि :-

- (viii) अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करना।
- (ix) अन्तिम स्टॉप सिगनल यदि कोई हो तो ऑफ करे।
- (x) ब्लॉक खण्ड में कार्य करने के लिए अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर की संख्या दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करे। सभी ऑपरेटों से इसे नोट करवाकर और हस्ताक्षर करवाकर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के अधिकारी प्रभारी को टोकन या पेपर/क्लीयर टिकट के साथ यथा प्रकरण सौंप दिया जाए।
- (xi) अधिकृत प्रभारी अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पर रहेगा।

- (xii) कार्य समाप्त होने पर, अगले स्टेशन पर रिसेशन सिगनल (ऑफ) स्थिति में करके "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर को रिसीव किया जायेगा।
- (xiii) एक सक्षम रेल कर्मचारी प्रथम स्टॉप सिगनल के नीचे खड़े होकर अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के स्टेशन सेक्शन में प्रवेश करने तक हरी झंडी दिखाता रहेगा।
- (xiv) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर जब अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पर ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे तब ही अधिकृत प्रभारी स्टेशन मास्टर को टोकन/लाइन क्लीयर टिकट, विशेष सर्तकता आदेश सौंपेंगे।
- (xv) अधिकृत प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचलन के लिए रेलपथ सुरक्षित एवं उपयुक्त है।
- (xvi) उसके बाद स्टेशन मास्टर को ब्लॉक खण्ड बंद कर देना चाहिए।

(ब) इकहरी लाइन खंड- कार्य और वापसी

(क) टोकन ब्लॉक उपकरण क्षेत्र में:-

स्टेशन मास्टर निम्न कार्य करें तथा सुनिश्चित करें-

- (viii) अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करना।
- (ix) अंतिम स्टॉप सिगनल ऑफ करे, यदि कोई हो।
- (x) ब्लॉक खण्ड में कार्य करने के लिए अनुमति "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर की संख्या कार्य पूरा करने के बाद पिछले स्टेशन को वापसी, दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करे। सभी ऑपरेटों से नोट करवाकर और हस्ताक्षर करवाकर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के अधिकारी प्रभारी को टोकन या पेपर लाइन क्लीयर टिकट के साथ यथा प्रकरण सौंप दिया जाए।
- (xi) प्रभारी पदाधिकारी यात्रा के दौरान प्रथम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पर रहेगा।
- (xii) कार्य समाप्त होने पर, पिछले स्टेशन पर आगमन सिगनल 'ऑफ' करते हुए "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर को स्टेशन पर रिसीव किया जायेगा।
- (xiii) स्टेशन सेक्शन में अंतिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के प्रविष्ट होने तक प्रथम रोक सिगनल के नीचे एक सक्षम रेल कर्मचारी हरी झंडी दिखाता रहेगा।
- (xiv) पिछले स्टेशन पर वापस आने पर जब अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे तब ही प्रभारी पदाधिकारी स्टेशन मास्टर को टोकन/लाइन क्लीयर टिकट, विशेष सर्तकता आदेश सौंप देगा।
- (xv) प्रभारी पदाधिकारी स्टेशन मास्टर को लिखित में यह प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए रेलपथ सुरक्षित एवं उपयुक्त है।
- (xvi) तब स्टेशन मास्टर को लाइन क्लीयर रद्द करना चाहिये और ब्लॉक उपकरणों को सामान्य स्थिति में करना चाहिये।

(ख) टोकन रहित ब्लॉक उपकरण क्षेत्र में:-

- (viii) खण्ड को ब्लॉक बैक करे।
- (ix) शंटिंग ऑक्युपेशन चाबी निकाले और सुरक्षित अभिरक्षा में रखे।
- (x) ब्लॉक खण्ड में कार्य करने के लिए अनुमति दिये गये "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों की संख्या व बाद में पिछले स्टेशन को वापसी दर्शाते हुए शंटिंग आदेश(टी/806) तथा विशेष सर्तकता आदेश तैयार करे तथा जारी करें। इसे सभी

- ऑपरेटों द्वारा नोट तथा हस्ताक्षरित करवाकर टी/806 के साथ "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के अधिकारी प्रभारी को सौंपा जाए। अन्तिम रोक सिगनल को खतरे की स्थिति में लिखित प्राधिकार अर्थात् टी/806 द्वारा पास किया जाता है।
- (xi) अधिकृत प्रभारी यात्रा के दौरान प्रथम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पर रहेगा।
 - (xii) कार्य समाप्त होने पर, रिसेप्शन सिगनल 'ऑफ' करके "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर को रिसीव किया जायेगा।
 - (xiii) स्टेशन सेक्शन में अंतिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के प्रविष्ट होने तक प्रथम स्टॉप सिगनल के नीचे एक सक्षम रेल कर्मचारी हरी झंडी दिखाता रहेगा।
 - (xiv) पिछले स्टेशन पर वापस आने पर जब अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे तब ही अधिकृत प्रभारी स्टेशन मास्टर को टी/806, विशेष सर्तकता आदेश सौंपेंगे।
 - (xv) अधिकृत प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में यह प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए रेलपथ सुरक्षित एवं उपयुक्त है।
 - (xvi) शंटिंग आक्यूपेशन (एसएच) चाबी को वापस ब्लॉक उपकरण में डाले एवं उसके बाद ही स्टेशन मास्टर को ब्लॉक बैक रद्द करना चाहिये।

(स) दोहरी लाइन खण्ड— कार्य एवं प्रस्थान:

(क) बरास्ता सही लाइन—

स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्य करे और सुनिश्चित करे कि:—

- (viii) अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करना।
- (ix) अंतिम रोक सिगनल ऑफ करना।
- (x) ब्लॉक खण्ड में कार्य करने के लिए अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर की संख्या दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करे। सभी ऑपरेटों द्वारा इसे नोट तथा हस्ताक्षरित करवाकर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के अधिकारी प्रभारी को दिया जाए।
- (xi) प्रभारी अधिकारी यात्रा के दौरान अंतिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पर रहेगा।
- (xii) कार्य समाप्त होने पर, अगले स्टेशन पर आगमन सिगनल ऑफ स्थिति में करके "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर को रिसीव किया जायेगा।
- (xiii) स्टेशन सेक्शन में अंतिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के प्रविष्ट होने तक प्रथम रोक सिगनल के नीचे एक सक्षम रेल कर्मचारी हरी झंडी दिखाता रहेगा।
- (xiv) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर अन्तिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर ब्लॉक खण्ड को क्लीयर कर दे तब ही प्रभारी अधिकारी स्टेशन मास्टर को विशेष सर्तकता आदेश सौंपेंगे।
- (xv) अधिकृत प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए रेलपथ सुरक्षित एवं उपयुक्त है।
- (xvi) उसके बाद ही स्टेशन मास्टर को ब्लॉक खण्ड बंद करना चाहिए।

(ख) बरास्ता विपरीत लाइन:—

स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्य करे और यह सुनिश्चित करे कि:—

- (viii) "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर की कुल संख्या सूचित करते हुए पिछले स्टेशन से ब्लॉक टेलीफोन पर लाइन क्लीयर प्राप्त करना।

- (ix) ब्लॉक खण्ड में कार्य करने के लिए अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर की संख्या और कार्य पूरा करने के बाद किस स्टेशन पर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पर जायेगा, दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करे। इसे सभी ऑपरेटों द्वारा नोट तथा हस्ताक्षरित करवाकर पेपर लाइन क्लीयर टिकट के साथ "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर के अधिकारी प्रभारी को सौंप देना चाहिए।
 - (x) सभी कांटे जिन पर से "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पास होगी, उचित रूप से सैट और सम्मुख कांटे क्लैम्प व पैड लॉक किये जायेंगे। उसके बाद स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार (टी/511) जारी करेंगे और सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा स्टेशन के बाहर "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर को पायलेट किया जायेगा।
 - (xi) अधिकृत प्रभारी यात्रा के दौरान अंतिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर पर रहेगा।
 - (xii) कार्य पूरा हो जाने के बाद अगले स्टेशन की ओर जाने पर ऑपरेटर सही लाइन के रोक सिगनल या विपरीत लाइन (जिस पर वह चल रहे हैं) के अंतिम रोक सिगनल, जो पहले आये के सामने "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर को खड़ा करेंगे।
 - (xiii) उपरोक्त पैरा में उल्लेखित स्टेशन के स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि सम्मुख दिशा में स्थित सभी कांटे जिस पर से "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर गुजरेगी, ठीक से सैट कर दिये हैं और सम्मुख कांटे को क्लैम्प तथा पैड लॉक लगाये गये हैं। वह इस सिगनल पोस्ट के नीचे जहाँ "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर सबसे पहले पहुँचेगी एक सक्षम रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्त करेंगे। वह लाल झंडी प्रदर्शित करके "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर को रोकेंगा और इसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये लिखित प्राधिकार पत्र पर उनको स्टेशन तक पायलेट करेगा। यदि ऑपरेटर देखता है कि "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर को स्टेशन तक के लिए पायलेट करने के लिए सिगनल पोस्ट के नीचे कोई सक्षम रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्त नहीं किया गया है तो सा. एवं स.नि. 4.44 का पालन किया जाना चाहिए।
 - (xiv) ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन पहुँचने पर, जब अंतिम "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्पर ब्लॉक खंड क्लीयर कर दे और फाउलिंग मार्क क्लीयर करके खड़ा हो तब अधिकारी प्रभारी स्टेशन मास्टर को विशेष सर्तकता आदेश, पेपर लाइन क्लीयर टिकट सौंपेगा।
 - (xv) अधिकारी प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए रेलपथ सुरक्षित एवं उपयुक्त है।
 - (xvi) इसके बाद ही स्टेशन मास्टर को ब्लॉक खंड बंद करना चाहिए।
- (द) दोहरी लाइन खंड— कार्य एवं वापसी:
- (क) बरास्ता सही लाइन:—
- स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कारवाही करें और सुनिश्चित करें कि:—
- (vii) लाइन को ब्लॉक फारवर्ड करें। अगले स्टेशन पर स्टेशन मास्टर कम्प्यूटेटर को सीधे "ट्रेन ऑन लाइन" स्थिति में घुमायेंगे।
 - (viii) ब्लॉक खण्ड में कार्य करने के लिये अनुमत "ऑन ट्रेक" टाई-टेम्परों की संख्या व कार्य पूरा करने के बाद पिछले स्टेशन पर वापसी दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करें। इस सभी ऑपरेटरों से नोट और हस्ताक्षरित करवा कर अंतिम स्टॉप सिगनल को ऑन पॉजीशन में पास करने के लिए टी/806 के साथ अधिकारी प्रभारी को सौंप दिया जायेगा।

- (iii) अधिकारी प्रभारी प्रथम ट्रैक मशीन पर यात्रा करेगा।
- (iv) कार्य पूरा होने पर ऑपरेटर अपने ट्रैक मशीन को सही लाइन से संबंधित प्रथम रोक सिगनल अथवा लाइन जिस पर वे यात्रा करे हैं से संबंधित अंतिम रोक सिगनल जो भी पहले हो के सामने लाकर खड़ी करेंगे।
- (v) उपरोक्त पैरा में उल्लिखित स्टेशनों के स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि वे सभी प्वाइंट्स जो ट्रैक मशीन के गुजरने की दिशा में हैं, ठीक से सेट किए गए हैं, सम्मुख कांटो में क्लैम एवं पैड लॉक लगाए गये हैं। वे उस सिगनल पोस्ट के नीचे जहाँ ट्रैक मशीन सबसे पहले पहुँचेगा, एक सक्षम रेलवे कर्मचारी प्रतिनियुक्त करेंगे। वह लाल झंडी प्रदर्शित करके ट्रैक मशीन को रोकेंगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किए गए लिखित प्राधिकार पत्र पर उनको स्टेशन तक पायलेट करेगा। यदि ऑपरेटर पाता है कि ट्रैक मशीन को स्टेशन तक पायलेट करने के लिए सिगनल पोस्ट के नीचे कोई सक्षम रेलवे कर्मचारी प्रतिनियुक्त नहीं किया गया है तो सा. एवं स. नियम 4.44 का पालन किया जाना चाहिए।
- (vi) पिछले स्टेशन पर वापस आने पर, अधिकारी प्रभारी स्टेशन मास्टर को विशेष सर्तकता आदेश, टी/806 तभी सौंपेगा जब अंतिम ट्रैक मशीन ब्लॉक खण्ड क्लीयर कर दे और फाउलिंग मार्क क्लीयर करके खड़ा हो।
- (vii) अधिकारी प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए रेलपथ सुरक्षित एवं उपयुक्त है।
- (viii) उसके बाद ही स्टेशन मास्टर को ब्लॉक फारवर्ड रद्द करना चाहिए।

(ख) बरास्ता विपरीत लाइन:-

स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करें और सुनिश्चित करें कि:-

- (i) लाइन को ब्लॉक बैक करें। कम्प्यूटर को सीधे "ट्रेन ऑन लाइन" स्थिति में घुमायें।
- (ii) ब्लॉक खण्ड में कार्य करने के लिये अनुमत ट्रैक मशीनों की संख्या व कार्य पूरा करने के बाद स्टेशन पर वापसी दर्शाते हुए विशेष सर्तकता आदेश जारी करें। इसे सभी ऑपरेटरों से नोट और हस्ताक्षरित करवाकर टी/806 सहित प्रभारी अधिकारी को सौंप दिया जायेगा।
- (iii) सभी कांटो जिन पर से ट्रैक मशीन गुजरेगी, सही ढंग से सेट किए जाएं और सम्मुख कांटो को क्लैम्पड/पेडलॉक्ड किया जाए। तत्पश्चात् स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार (टी/511) जारी करेंगे और सक्षम रेलवे कर्मचारी द्वारा ट्रैक मशीनों को स्टेशन से बाहर पायलेट करके ले जाया जाएगा।
- (iv) अधिकारी प्रभारी प्रथम ट्रैक मशीन पर यात्रा करेगा।
- (v) कार्य पूरा होने पर स्टेशन पर आगमन सिगनलों को "ऑफ" करते हुए ट्रैक मशीनों को रिसीव किया जायेगा।
- (vi) अंतिम ट्रैक मशीन के स्टेशन सेक्शन में प्रवेश करने तक सक्षम रेल कर्मचारी प्रथम रोक सिगनल के खम्भे के नीचे हरी झंडी प्रदर्शित करता रहेगा।
- (vii) स्टेशन पर वापस आने पर, अधिकारी प्रभारी अंतिम ट्रैक मशीन द्वारा ब्लॉक खण्ड क्लीयर करने के बाद ही स्टेशन मास्टर को विशेष सर्तकता आदेश, टी/806 सुपुर्द करेगा।
- (viii) अधिकारी प्रभारी स्टेशन मास्टर को लिखित में प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए रेलपथ सुरक्षित एवं उपयुक्त है।
- (ix) उसके बाद ही स्टेशन मास्टर को ब्लॉक बैक रद्द करना चाहिए।

(5) एहतियातें:-

- (i) ट्रैक मशीन का अधिकारी प्रभारी कार्य स्थल के बचावे के लिए तथा उल्लंघन की स्थिति में यदि कोई है तो पास वाली लाइन के बचाव के लिए भी जिम्मेदार है। वह ट्रैक मशीन के कार्य होने के बाद रेल पथ की संरक्षा के लिए भी जिम्मेदार होंगे।
- (ii) दोनों ओर के स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबर के विनियम के अधीन ब्लॉक खंड में कार्य करने के लिए अनुमत ट्रैक मशीनों की संख्या की सूचना इस ब्लॉक खंड में स्थित टेलीफोन वाले सभी समपार फाटकों के गेटमैन को देंगे।
- (iii) ट्रैफिक ब्लॉक के दौरान ट्रैक मशीन के संचालन के लिए-
 - (क) काफिले में चलते समय प्रत्येक ट्रैक मशीन के बीच 250 मीटर की पर्याप्त दूरी बना कर रखी जाएगी।
 - (ख) ट्रैफिक ब्लॉक में काफिले में चलते समय पहली ट्रैक मशीन अधिकतम अनुज्ञेय गति से चलेगी तथा काफिले में उसके पीछे चलने वाली ट्रैक मशीनें 40 किमी प्रति घंटे की गति अथवा समूह में सबसे कम अधिकतम अनुज्ञेय गति, जो भी कम हो, के साथ सेक्शन में अस्थायी गति प्रतिबंध/स्थायी गति प्रतिबंध का विधिवत पालन करते हुए चलेंगी।
- (iv) कार्य के दौरान जब मानव सहित या मानव रहित समपार फाटक पार करना आवश्यक हो, प्रत्येक ट्रैक मशीन को समपार फाटक से पहले रोक लिया जाए और ट्रैक मशीनों की ओर सड़क यातायात की संरक्षा सुनिश्चित करने के बाद ही पार किया जाए।
- (v) ट्रैक मशीन के अधिकारी प्रभारी ट्रैक मशीनों के बचाव के लिए सदैव अपने साथ चार सक्षम झंडी वाले (फ्लैगमैन) बैनर फ्लैग, पटाखों तथा लाल हाथ झंडियों से सुसज्जित रखेंगे। एक फ्लैगमैन कार्य स्थल के दोनों ओर 600 मीटर की दूरी पर बैनर फ्लैग प्रदर्शित करे और एक फ्लैगमैन कार्य स्थल के दोनों ओर 1200 मीटर की दूरी पर रोक हाथ सिग्नल दिखाए।
- (vi) ट्रैक मशीन दोहरी लाइन खंड या यार्ड में कार्य करते समय पास वाली लाइनों का उल्लंघन करते हैं। बी.आर.एम. (बैलास्ट रेगुलेटिंग मशीन) अपने ब्लेडों को फैलाते समय पास वाली लाइन को अवरोध कर सकती है। यदि ट्रैक मशीन के किसी भाग द्वारा कार्य करते समय पास वाली लाइन को उल्लंघन करने की संभावना हो तो ट्रैक मशीन का अधिकारी प्रभारी स्टेशन मास्टर से लिखित में दोनों लाइनों को ब्लॉक करने के लिए अनुरोध करेगा और ऐसा कार्य केवल तभी किया जाएगा जब कंट्रोल द्वारा दोनों लाइनों को ब्लॉक करने की अनुमति दे दी गई है और स्टेशन मास्टर द्वारा दोनों लाइनों की उपर्युक्त पैरा (5)(iv) के अनुसार बचाव कर लिया गया हो।
- (vii) सी.एस.एम/डी.यू.ओ या कोई अन्य ऐसी ट्रैक मशीन जहाँ ऑपरेटर सामने का दृश्य सीधे देखने की स्थिति में न हो, वह अपने सहायक की अगले/पिछले कैब में, कोई अवरोध/रूकावट जैसे ट्रैक मशीन बैनर फ्लैग से आगे जा रही है आदि की जानकारी उन्हें, मौखिक रूप से सूचित करने या हाथ सिग्नल झंडी इत्यादि द्वारा प्रदर्शित करेंगे ताकि ट्रैक मशीन को तदनुसार नियंत्रित किया जा सके, के लिये, तैनात करेगा।

(6) ट्रैक मशीन का बचाव जब वे स्टेशन पर स्टेबल किए हुए हों:-

- (i) स्टेशन मास्टर ट्रैक मशीन के चालन और स्टेबलिंग की व्यवस्था खंड नियंत्रक के परामर्श से करेगा। यदि, कंट्रोल कार्यरत नहीं है तब स्टेशन मास्टर पड़ोस के स्टेशन मास्टर से परामर्श करेगा।
- (ii) सामान्यतः ट्रैक मशीन नॉन रनिंग लाइन पर ही स्टेबल की जाए।
- (iii) किन्हीं अपरिहार्य कारणों से जब ट्रैक मशीन चालू लाइन पर खड़ी की जाती है तो यांत्रिक हाथ ब्रेक का उपयोग किया जाए और सामान्य नियम 5.23 और उसके अधीन बने सहायक नियमों के अनुसार ट्रैक मशीन को चैन से बांधा जाए। जिस लाइन पर ट्रैक मशीन स्टेबल की गई है उससे संबंधित सिग्नल लीवर बटन और लाइनों के स्लाइड पर लीवर कालर्स, रखा जाए।

- (iv) जब ट्रैक मशीन को स्टेबल किया जाता है, ऑपरेटर यह सुनिश्चित करेगा कि पड़ोस की लाइनों की रूकावट के बिना उल्लंघन चिन्हों और ट्रेपों को साफ करके खड़ा किया है। वह संचलन को रोकने के लिए हाथ ब्रेकों को लगायेगा और लकड़ी की फन्नी(बुडन वेज) से सुरक्षित करेगा। संबंधित कॉटे जिस लाइन पर ट्रैक मशीन स्टेबल किया जाता है उसके विपरीत सेट किये जायेंगे और ऐसे कॉटों को क्लैम्प या बोल्ट तथा कोटर और हाथ ताले लगाकर सुरक्षित किया जायेगा। ऐसे हाथ तालों की चाबी स्टेशन मास्टर की स्वयं की अभिरक्षा में तब तक रहेगी जब तक कि ट्रैक मशीन साइडिंग या परिचालित लाइन को छोड़ने के लिए तैयार नहीं हो। ट्रैक मशीन ऑपरेटर तब तक चार्ज नहीं छोड़ेगा जब तक कि वह स्वयं यह संतुष्टि नहीं कर लेता कि ट्रैक मशीन को विनिर्दिष्टानुसार सही ढंग से सुरक्षित और रक्षित कर दिया है।
- (v) ट्रैक मशीन शंटिंग आदेश और स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना ट्रैफिक यार्ड की ओर या अन्दर नहीं चलेगा। लाइन पर जहाँ ट्रैक मशीन स्टेबल किये जाते हैं वहाँ माल/यात्री स्टॉक की शंटिंग की अनुमति नहीं होगी। ट्रैक मशीन लगा हुआ होने पर शंटिंग नहीं की जानी चाहिये।

(7) विफलतायें और दुर्घटनायें:-

- (i) ट्रैक मशीन के ब्लॉक खण्ड में खराब होना श्रेणी जे-2 के तहत दुर्घटना समझा जायेगा। ट्रैक मशीन सम्मिलित होने वाली दुर्घटनायें उचित श्रेणी के तहत गाड़ी दुर्घटना समझी जायेंगी और लागू नियमों के तहत कार्यवाही की जानी चाहिये।
- (ii) ट्रैक मशीन के खण्ड में पूर्णतया ब्रेक डाउन हो जाने की स्थिति में और यदि मरम्मत करने में 30 मिनट से अधिक समय लगने की सम्भावना है, तो ट्रैक मशीन का प्रभारी अधिकारी अपने एक कर्मचारी के साथ ब्रेक डाउन का स्थल और अपेक्षित राहत की प्रकृति, यदि कोई हो, बताते हुए परिस्थितियों की लिखित रिपोर्ट निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को भेजेगा। तथापि 15 मिनट के बाद उसे सामान्य एवं सहायक नियम 6.03 के अनुसार लाइन को बचाव करने की व्यवस्था करनी चाहिये।
- (iii) यदि सहायता के लिए भेजने के बाद वाहन की मरम्मत की जाती है और वह आगामी स्टेशन तक आगे जा सकता है, यह पैदल की चाल से आगे चलेगा और प्रभारी अधिकारी हाथ सिगनल व पटाखों के साथ दो व्यक्तियों को नियुक्त करेगा जो वाहन के आगे और पीछे प्रत्येक ओर एक-एक, बड़ी लाइन पर 1200 मीटर तथा मीटर/छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर चलेगा। ये व्यक्ति स्पष्ट खतरे का सिगनल दिखायेंगे और इसके अलावा जब गाड़ी या इंजन वाहन की ओर आता हुआ दिखाई दे, वह पटरी पर तुरन्त पटाखा रख देगा और आने वाली गाड़ी या इंजन को लगातार हाथ खतरा सिगनल दिखायेंगे।

(8) ट्रैक मशीन की गति-

अधिकतम अनुज्ञेय गति, उ.प.रे. पर जारी संयुक्त संरक्षा प्रमाणपत्र (जेएससी) के अनुसार होगी, सिवाय...

- पीपाड रोड जं. - बिलाड़ा सेक्शन पर सभी ट्रैक मशीनों के लिए - 40 किमी प्रति घंटा और
- सूरतगढ़ जं. - अनूपगढ़ सेक्शन पर सभी ट्रैक मशीनों के लिए - 50 किमी प्रति घंटा और
- समदड़ी (छोडकर) - मुनाबाव सेक्शन पर सभी स्टेशनों पर स्टेशन सेक्शन से गुजरते समय सभी ट्रैक मशीनों के लिए - 50 किमी प्रति घंटा।
- उ.प.रे. पर टर्नआउट पर निकलते समय किसी भी परिस्थिति में गति 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी (लूप लाइनों/साइडिंग/क्रॉसओवर में प्रवेश करते/छोड़ते समय)।
- बीसीएम मशीन की गति यार्ड में 10 किमी प्रति घंटे तक सीमित है।

परिशिष्ट (II)नये निर्माण कार्यों संबंधी विशेष अनुदेश

1. सामान्य:-

(क) ये अनुदेश किसी रेलवे या रेलवे के खंड में किए गए निर्माण कार्य पर पहली बार आरम्भ करने के उपरान्त लागू हैं।

(ख) नीचे दिए गए नियमों द्वारा यात्रियों की संरक्षा सुनिश्चित की जाती है :-

(i) 1989 के रेल अधिनियम (समय-समय पर यथा संशोधित)

(ii) रेलों के सभी ओपन लाइनों के लिए सामान्य नियम

(iii) रेलवे (यात्रियों के सार्वजनिक वहन हेतु चालू करने के लिए) नियम 2000 (समय-समय पर यथा संशोधित) एवं

(iv) भारतीय रेलवे परिमाण अनुसूची

(ग) ये नियम विधिक प्राधिकार के लिए व्यवस्था करते हैं, ऐसे निर्माण कार्य जो चालू लाइन को प्रभावित करते हों, को आरम्भ करने या कार्य में लाने से पूर्व और लाइन के किसी नए खण्ड को यात्री यातायात के लिए चालू करने से पूर्व सक्षम प्राधिकारी से स्वीकृति प्राप्त करना चाहिए तथा स्वीकृति प्राप्त करने की कार्य विधि बताता है।

2. निर्माण कार्यों का वर्गीकरण:- इन अनुदेशों के प्रयोजन हेतु निर्माण कार्यों को दो श्रेणियों में बांटा जाता है, जैसे :-

(I) ऐसे निर्माण कार्य जिनके निष्पादन एवं चालू करने से पहले रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति आवश्यक है।

(II) ऐसे कार्य जिनके लिए रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति आवश्यक नहीं है।

श्रेणी (I) इसमें निम्नलिखित शामिल है।

(क) (i) रेल अधिनियम 1989 की धारा 23 और रेलवे (यात्रियों के सार्वजनिक वहन के लिए चालू करने के लिए) नियम 2000 के अध्याय VII के अधीन चालू लाइन पर आपात स्थितियों को छोड़कर किसी भी कार्य के निष्पादन के लिए जो यात्री गाड़ियों के चालन तथा इसके अनुपालन के लिए आवश्यक किन्हीं अस्थायी व्यवस्थाओं को प्रभावित करेगा, के लिए रेल संरक्षा आयुक्त का अनुमोदन आवश्यक है।

(ii) निम्नलिखित निर्माण कार्यों के आरम्भ करने या चालू करने के लिए जब वे रेलवे से संबंधित हों अथवा पहले से विद्यमान रेलवे का एक हिस्सा बनाते हों, तब रेलवे संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति प्राप्त की जाएगी :-

1- चालू लाइनों में परिवर्धन, विस्तार या परिवर्तन करना।

2- चालू लाइनों के पाइंटो एवं क्रॉसिंग में परिवर्तन करना।

3- नई सिगनल व्यवस्था एवं अंतर्पाशन संस्थापन करना या वर्तमान संस्थापनों में परिवर्तन करना।

4- नया स्टेशन, स्थायी या अस्थायी।

5- चालू लाइनों का भारी रिग्रेडिंग करना, जिसमें, पथ का 50 से.मी. से अधिक ऊपर उठाना/नीचे करना शामिल है।

6— नए पुलों जिसमें सड़क ऊपरी पुल (आरओबी)/सड़क निचले पुल (आरयूबी)/पद पुल (एफओबी) भी सम्मिलित हो या विद्यमान का विस्तार, विद्यमान गर्डरों अथवा अतिरिक्त गर्डर जिसमें अस्थायी गर्डर भी सम्मिलित है का विस्तार।

7— नए समपार फाटक की व्यवस्था करना, विद्यमान समपार फाटकों का स्थानान्तरण, मानव रहित करना तथा डाउन ग्राडिंग करना, मानव सहित समपार फाटकों का अपग्राडिंग जिसमें संचालन एवं परिचालन में परिवर्तन भी शामिल है (जैसे—फाटकों के प्रकरण में अंतर्पाशन, लिफ्टिंग बेरियर्स की व्यवस्था) चालू लाइनों पर स्थित समपार फाटकों को बन्द करने की व्यवस्था करना।

8— बिना किसी बीच के स्टेशन के 2 किलोमीटर से कम लम्बाई का स्थाई विपथन (डेविएशन), लम्बाई का ध्यान किए बिना, जब कोई नया स्टेशन शामिल हो,

नोट:— स्थाई विपथन लम्बाई में 2 किलोमीटर से अधिक तथा लम्बाई का ध्यान किए बिना जब कोई नया स्टेशन सम्मिलित है, उसे भारतीय रेलवे अधिनियम के सेक्शन 21 और 22 के प्रावधानों के अन्तर्गत नई लाइनों के रूप में समझा जाए।

9— दुर्घटना के पश्चात् सीधी संचार व्यवस्था को पुनः स्थापित करने के सिवाय, अस्थायी विपथन, लम्बाई का ध्यान किए बिना।

10— दुर्घटना के पश्चात् सीधी संचार व्यवस्था को पुनः स्थापित करने लिए, चालू किए गए अस्थायी विपथन को छोड़कर, नए/वर्तमान मार्गों/स्थायी विपथनों/यार्ड लाइनों/लूप लाइनों/साइडिंग जो की लम्बाई में 2 कि.मी. से ज्यादा हो, तथा लम्बाई का ध्यान किए बिना, जब कोई स्टेशन शामिल हो विद्युत कर्षण आरम्भ करना।

(ख)(i) कोई भी परिवर्तन, पुनः निर्माण या परिवर्धन जिसके लिए रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति आवश्यक हो, उसे साधारणतः यात्री गाड़ियों से संबंधित ऐसे निर्माण कार्यों के आरम्भ करने की तिथि से चौदह दिन पहले आवेदन करना होगा तथा ऐसे कार्य आरम्भ करने से पूर्व उनकी स्वीकृति प्राप्त करना आवश्यक होगा। रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा मूल रूप से स्वीकृत प्रस्तावों में परिवर्तन आवश्यक हो तो निर्माण कार्य हाथ में लेने से पहले ऐसे परिवर्तन के लिए रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति प्राप्त करनी होगी।

(ii) यदि, किसी कारणवश, कोई स्वीकृत कार्य को स्वीकृति की तिथि से 12 माह के अन्दर हाथ में नहीं लिया जाता है तो उसकी स्वीकृति के नवीनीकरण के लिए रेल संरक्षा आयुक्त को आवेदन करना होगा।

श्रेणी:— (II) इसमें निम्नलिखित शामिल हैं :—

(क) ऐसे कोई नये कार्य, परिवर्तन या पुनः निर्माण कार्य जो चालित (रनिंग) लाइनों को प्रभावित नहीं करते हैं।

(ख) ऐसे कोई कार्य जो विद्यमान सिगनल या अंतर्पाशन व्यवस्थाओं में हस्तक्षेप नहीं करते हैं अथवा जिसमें नई सिगनल एवं अंतर्पाशन व्यवस्थाओं में हस्तक्षेप नहीं करते हैं अथवा जिसमें नई सिगनल एवं अंतर्पाशन व्यवस्था शामिल नहीं है।

(ग) किसी नई लाइनों/लूप लाइनों/साइडिंग जो लम्बाई में 2 किलोमीटर से अधिक न हो, बिछाई जा रही हो तथा विद्युतीकृत या चोरी न होने के किसी उपाय के रूप में 2.2/25 के.वी. पर ऊपरी उपस्कर को चार्ज किया जा रहा हो।

ऐसे प्रकरण में ऊर्जीकरण के लिए विद्युत निरीक्षक द्वारा अनुमति प्रदान की जायेगी।

(घ) दुर्घटनाओं से आवश्यक हो गए कार्य, तथापि स.नि.15.06 में दी गई विस्तृत कार्य विधि अपनाई जाएगी।

नोट:- किसी भी संदेहजनक मामलों में, कार्य आरम्भ करने से पहले रेल संरक्षा आयुक्त को आवेदन करना होगा।

3. कार्य की स्वीकृति के लिए आवेदन:- चालित लाइनों को प्रभावित करने वाले निर्माण कार्यों को करने हेतु स्वीकृति के आवेदन मण्डल में कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड के अधिकारियों द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त को करना होगा और यदि मण्डल में ऐसे अधिकारियों की नियुक्ति नहीं की गई है तो मण्डल रेल प्रबंधक/अपर मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा आवेदन करना होगा। निर्माण संगठनों में, मुख्य इंजीनियर(निर्माण), मुख्य सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर(निर्माण), मुख्य बिजली इंजीनियर(निर्माण) की ओर से संबंधित विभाग के कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड के अधिकारी हस्ताक्षर करेंगे।

4.(i) मण्डल निर्माण कार्य, जिसमें सिविल इंजीनियरी तथा इन्टरलॉकिंग दोनों शामिल हैं, के लिए आवेदन पर मण्डल के सिविल इंजीनियरी तथा सिगनल एवं दूर संचार विभाग दोनों के कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारी संयुक्त रूप से हस्ताक्षर करेंगे, कनिष्ठ प्रशासनिक अधिकारी की अनुपस्थिति में मण्डल रेल प्रबंधक/अपर मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षरित किया जायेगा। सर्वेक्षण एवं निर्माण द्वारा कार्य निष्पादित किए जाने के प्रकरण में, आवेदन को मुख्य इंजीनियर(निर्माण) तथा मुख्य सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर(निर्माण) का प्रतिनिधित्व करने वाले कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड के अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षरित करना होगा।

(ii) सभी प्रकरणों में, हस्ताक्षरकर्ता का नाम तथा पदनाम निरपवाद रूप से दिया जाना चाहिए।

5. नए प्रकार के इंजन चलाने के लिए, चल स्टॉक और गति में वृद्धि के लिए आवेदन:-

(क) नए प्रकार के इंजन चलाने अथवा चल स्टॉक अथवा किसी विशिष्ट खण्ड या खण्डों पर अधिकतम अनुमेय गति बढ़ाने की स्वीकृति के लिए मुख्य इंजीनियर द्वारा निम्नलिखित दस्तावेजों सहित रेल संरक्षा आयुक्त को 15 दिन पहले आवेदन किया जायेगा।

(i) लोड आरेख

(ii) रेल पथ क्षमता के लिए प्रमाण पत्र

(iii) गर्डर की क्षमता के लिए प्रमाण पत्र

(iv) दोलन(ओसीलेशन) ट्रायल का टेस्ट रन्स का प्रमाण पत्र (यदि रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा मांगा जाए)

(v) मुख्य यांत्रिक इंजीनियर/मुख्य इंजीनियर/मुख्य बिजली इंजीनियर/मुख्य सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित निर्धारित प्रपत्र में प्रमाण पत्र।

(vi) रेल इंजन या चल स्टॉक के चलाने में सम्मिलित अधिकतम और न्यूनतम आयामों में किसी भी अतिलंघन का ब्यौरा देते हुए निर्धारित प्रपत्र में एक विवरण।

(ख) इस प्रकार के आवेदन पत्र प्राप्त होने पर रेल संरक्षा आयुक्त यदि वह नए इंजन और/या चल स्टॉक का निरीक्षण और/या पूर्व परीक्षण करना चाहें तो रेल प्रशासन ऐसा करने में आवश्यक सहायता देगी।

6. किसी खंड को क्रियाशील बनाने से पहले रेल संरक्षा आयुक्त को निम्नलिखित प्रमाण पत्र तथा प्रलेख प्रस्तुत किए जाएंगे।

(क) निर्माण संगठन के मुख्य इंजीनियर तथा मुख्य सिग्नल एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा हस्ताक्षरित निर्माण कार्य का सामान्य संरक्षा प्रमाण पत्र।

(ख) ओपन लाइन के मुख्य बिजली इंजीनियर तथा रेलवे विद्युतीकरण/निर्माण संगठन के मुख्य परियोजना प्रबंधक/मुख्य बिजली इंजीनियर/उप मुख्य बिजली इंजीनियर द्वारा हस्ताक्षरित बिजली निर्माण कार्य के संरक्षा प्रमाण पत्र।

(ग) ओपन लाइन रेलवे में मु.बि.इंजीनियर, मु.यां.इंजी., मु.परि.प्र., एवं मुख्य इंजीनियर द्वारा हस्ताक्षरित विद्युत चल स्टॉक के बारे में संरक्षा प्रमाण पत्र।

(घ) विद्युतीकृत खंडों के लिए उनके कर्मचारियों के संरक्षा नियमों संबंधी ज्ञान के बारे में ओपन लाइन अधिकारियों का प्रमाण पत्र।

(च) संरक्षा उपायों के आरंभ करने, विशेष स्टेशन संचालन नियम जारी करने तथा ए.सी. कर्षण के लागू नियमों के ज्ञान के संबंध में, संबंधित कर्मचारियों से आश्वासन प्राप्त करने संबंधी ओपन लाइन के मं.रे.प्र. द्वारा जारी प्रमाण पत्र।

(छ) स्टेशन संचालन नियमों की प्रतियाँ, जो कि विभिन्न स्टेशन मास्टर्स को वितरित की जा चुकी हैं।

7. कार्य को उपयोग में लाने से पहले संरक्षा प्रमाण पत्र जारी करना होगा।

8. रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा निरीक्षण— जब रेल संरक्षा आयुक्त किसी कार्य को यात्री के सार्वजनिक वहन के लिए चालू करने से पहले कार्य के निरीक्षण का अभिप्राय अधिसूचित करता है, तब कार्य के आरंभ करने से कम-से-कम 14 दिन पहले सूचित करना होगा कि जब कार्य निरीक्षण हेतु उपलब्ध किया जा सकता है।

9.(क) नए विद्युतीकृत खंडों पर वाणिज्यिक सेवाएँ आरंभ करने के लिए संरक्षा आयुक्त का अन्तिम निरीक्षण:—

(i) अन्तिम निरीक्षण हेतु पूर्व निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार एक विशेष गाड़ी, जिसमें एक विद्युत इंजन, पीछे निरीक्षण कार तथा अधिकारियों एवं कर्मचारियों के लिए उचित संख्या में कोचेस तथा ट्रेन मैनेजर ब्रेकवान सम्मिलित हो, रेल संरक्षा आयुक्त, मु.बि.इंजी, मुख्य परियोजना प्रबंधक एवं रे.वि./निर्माण संगठन के विभागाध्यक्षों तथा ओपन लाइन के संबंधित मंडल अधिकारी एवं रे.वि./निर्माण संगठन के व.अधिकारी को लेने के लिए उचित स्थान पर तैयार रखी जाएगी। रेल संरक्षा आयुक्त तथा मु.बि.इंजी. द्वारा विशेष गाड़ी में जो भी जानकारी/स्पष्टीकरण मांगा जाएगा उन्हें प्रस्तुत करना होगा।

(ii) इस निरीक्षण के दौरान रे.सं.आ. विशेष रूप से संरक्षा तथा परिचालनिक पहलुओं की जाँच करेंगे, कर्मचारियों के पास रखी गई नियम पुस्तकें, रजिस्ट्रारों का निरीक्षण करेंगे और कर्मचारियों के ज्ञान की परीक्षा लेंगे जैसे— इंजीनियरिंग गैंग, सबस्टेशन कर्मचारी, स्टेशनों, केबिनो पर कार्यरत परिवहन कर्मचारी आदि।

(ख) विद्युतीकृत खंड के लिए रे.सं.आ. की स्वीकृति:—

जाँच के लिए चलाई जा रही गाड़ी संतोषजनक होने के पश्चात् रेल संरक्षा आयुक्त एक “सर्व संबंधित” (आल कन्सर्न) संदेश जारी कर सकते हैं, जिसमें वे वाणिज्य संचालन आरंभ करने के लिए अपनी स्वीकृति प्रदान करेंगे।

रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति प्राप्त होने पर वाणिज्य सेवाएं या तो तत्काल आरंभ की जा सकती हैं अथवा धीरे-धीरे आरंभ की जा सकती हैं। तथापि ये वांछनीय है कि जहाँ भी संभव हो, जब पूर्ण रूप से लदी हुई गाड़ी को रात्रि के दौरान ढुलाई की जाती है, तब विभिन्न

गतियों पर करंट कलेक्शन को जॉच की जाए। इन परीक्षणों को ओ.एच.ई. ठेकेदार के प्रतिनिधियों सहित उपमुविइंजी(ओ.एच.ई.)/रे.वि. व.म.बि.इंजी(टीआरडी) तथा व.मं.बि.इंजी(आरएस) द्वारा संयुक्त रूप से आयोजित किया जाएगा। दोष पाये गये कार्य का यथा संभव शीघ्र परिशोधन करना होगा और परीक्षण सफलतापूर्वक होने पर एक संयुक्त प्रमाण पत्र यह पुष्टि करते हुए जारी करना होगा कि संपूर्ण वाणिज्यिक कार्य प्रारंभ किए जाए।

10. संरक्षा प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना:—

(क) रेल संरक्षा आयुक्त अपनी स्वीकृति देते समय उनका निर्माण कार्य का निरीक्षण करने का प्रस्ताव होगा या नहीं, दे सकते हैं।

(ख)(i) यदि संरक्षा आयुक्त ने कार्य को आरंभ करने से पहले उसका निरीक्षण नहीं करने का विनिश्चय किया है, तो उसमें उल्लिखित प्रमाण पत्रों सहित संरक्षा प्रमाण पत्र पूर्ण किया जाएगा और प्रभारी इंजीनियर(ओ) द्वारा कार्य आरंभ करने से पहले प्रस्तुत करना होगा और एक तार/संदेश जब आवश्यक हो, रेल संरक्षा आयुक्त को प्रेषित किया जाएगा। संरक्षा प्रमाण पत्रों की प्रतियाँ मंडल रेल प्रबंधक, मुख्य इंजी. और/या मुख्य संकेत एवं दूर संचार इंजी और/या मुख्य बिजली इंजी. को भेजी जाएगी।

(ii) इंजीनियरी निर्माण कार्य के लिए संरक्षा प्रमाण पत्र सामान्यतः सहायक इंजी. द्वारा हस्ताक्षरित होंगे। रेल पथों तथा पुलों और/या सिगनलिंग एवं अंतर्पाशन से सम्मिलित निर्माण कार्यों के प्रकरण में, संरक्षा प्रमाण पत्र यदि आवश्यक हो तो संयुक्त रूप से संबंधित इंजीनियरों द्वारा हस्ताक्षरित किए जाए।

(ग) यदि रेल संरक्षा आयुक्त निर्माण कार्य आरंभ करने से पहले उसका निरीक्षण का विनिश्चय करते हैं तो वे संबंधित अधिकारियों के साथ निरीक्षण करने के उपरान्त कार्य चालू करने के लिए अपनी स्वीकृति लिखित में सूचित करेंगे।

11. रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित प्लानों से विचलन— यदि रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित प्लानों से सामग्री विचलन हो, जो लाइनों के अभिन्यास या सिगनलों की व्यवस्था या संचालन नियमों को प्रभावित करते हैं, को यदि आवश्यक पाया जाता है तो ऐसी विचलनों के लिए पूर्व अनुमोदन प्राप्त करने के लिए पहले किए गए आवेदन पत्र के संदर्भ के साथ प्राप्त किया जाएगा।

12. सिगनलिंग कार्य हेतु संरक्षा प्रमाण पत्रों संबंधी विशेष अनुदेश:— ऐसे निर्माण कार्य जिनमें सिगनलिंग एवं अंतर्पाशन सम्मिलित हो के लिए संरक्षा प्रमाण पत्रों के प्रस्तुतिकरण संबंधी निम्नलिखित अनुदेशों का भी अनुपालन किया जाएगा :—

(i) नियम 4.10 के अधीन 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक गति के लिए रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति आवश्यक है। मुख्य इंजीनियर के संरक्षा प्रमाण पत्र पर 15 कि.मी.प्र.घं. से ज्यादा गति परंतु सिगनलों के मानक के लिए अनुमेय गति के भीतर, कोई आवश्यक स्थानीय प्रतिबंधों के अधीन, की अनुमति दी जा सकती है।

(ii) निम्न कार्यों के लिए संरक्षा प्रमाण पत्र सिगनलिंग विभाग का केवल राजपत्रित अधिकारी ही पहल करेगा:— पूर्ण रूप सिगनलिंग निर्माण कार्य के प्रकरण के लिए एसएण्डटी अधिकारी, संरक्षा प्रमाण पत्र की पहल करेंगे, यार्ड के अन्तःपाशन भाग में रेल पथ संबंधी निर्माण कार्यों के प्रकरण में इंजी. विभाग के अधिकारी संयुक्त रूप से एसएण्डटी तथा अन्य विभाग के अधिकारियों के साथ संरक्षा प्रमाण पत्र की पहल करेंगे।

नोट:—“पहल” का अभिप्राय है कि, सिगनलिंग अधिकारी यह प्रमाणित करें कि व्यवस्थाएं रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा स्वीकृत सिगनलिंग प्लान के अनुसार की गई हैं।

(iii) व. मंडल इंजी./ मंडल इंजी. उपर्युक्त खंडों (i) एवं (ii) के अनुसार गति प्रतिबंधों को लगाने अथवा उन्हें हटाने के सभी प्रकरणों में तब आदेश देगे जब व.म. सिगनल एवं दूर संचार. इंजी./म. सिगनल एवं दूर संचार. इंजी. द्वारा ऐसा करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

(iv) सयुक्त निर्माण कार्य जो कि एक से अधिक विभाग द्वारा किया जा रहा हो के प्रकरण में, संरक्षा प्रमाण पत्र कनिष्ठ प्रशासनिक अधिकारियों द्वारा तथा मंडल में ऐसे अधिकारियों की नियुक्ति नहीं हो तो अपर मंडल रेल प्रबंधक या मंडल रेल प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षरित किया जाएगा। निर्माण संगठन में ये हस्ताक्षर संबंधित विभाग के कनिष्ठ प्रशासनिक अधिकारियों द्वारा मुख्य इंजीनियर (निर्माण)/मुख्य सिगनल एवं दूर संचार इंजी.(निर्माण) के स्थान पर हस्ताक्षर करेंगे। तब इसे रेल संरक्षा आयुक्त को प्रस्तुत किया जाएगा।

13. बिजली निर्माण कार्यों के लिए संरक्षा प्रमाण पत्र के संबंध में विशेष अनुदेश— ए.सी.टी.एम. खंड—1 भाग—1 के अध्याय —X के पैरा 21020 के बाद दिये गये निर्धारित प्राफार्मा में इन तथ्यों को ध्यान में किये बिना कि रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति इसे अपेक्षित है या नहीं, खंड/लाइनों की ऊर्जीकरण के लिए ई.आई.जी. की अनुमति हेतु प्रस्तुत किया जायेगा।

14. सिगनलिंग एवं इंजीनियरिंग निर्माण कार्य के संबंध में विशेष अनुदेश:—

(क) इन अनुदेशों के प्रयोजन हेतु निर्माण कार्य को निम्नांकित शीर्षों के अंतर्गत विभाजित किया गया है।

(i) नियम 3.51 के उपबन्धों के अतिरिक्त, सिगनलिंग एवं अंतर्पाशन से संबंधित ऐसे नियमित सामान्य अनुरक्षण जिनके लिये, यातायात संचालन आदेश जारी करने की आवश्यकता नहीं है।

(ii) सामान्य इंजीनियरी अनुरक्षण कार्य जो दिन के प्रकाश के दौरान यातायात के अधीन स्टेशन सीमाओं के अन्दर या बाहर और गाड़ी सेवा में बिना कोई हस्तक्षेप करते हुए चालू रेल पथों पर निष्पादित किया जाता है और जो इस प्रकार का है जिसके लिए यातायात संचालन आदेश जारी करने की आवश्यकता नहीं है, चाहे उनके लिये नियम 15.08, 15.09 तथा 4.09 का प्रयोग करना अपेक्षित है या नहीं।

(iii) सिगनलिंग एवं अंतर्पाशन गियर के संबंध में नियमित अनुरक्षण के अलावा यदि परिवर्धन और परिवर्तन तथा निर्माण कार्य करना हो जिसके लिए यातायात संचालन आदेश जारी करना आवश्यक हो तो नियम 3.51(3) के उपबन्धों के अतिरिक्त मंडल रेल प्रबंधक द्वारा यातायात संचालन आदेश जारी किये जाए।

(iv) निर्माण शाखा द्वारा स्टेशन सीमा के अन्दर चालू लाइन को प्रभावित करने वाले परिवर्धन एवं परिवर्तन कार्य किया जा रहा हो, जिसमें सामान्य रेल सेवाओं का हस्तक्षेप शामिल हो, जिसके लिये यातायात संचालन आदेश जारी करना आवश्यक है, तो नियम 15.08 एवं 15.09 के उपबन्धों के अतिरिक्त मंडल रेल प्रबंधक द्वारा यातायात संचालन आदेश को जारी किया जाना चाहिए।

(v) स्टेशन की सीमा के बाहर चालू लाइनों को भी प्रभावित वाले निर्माण कार्य जिनसे सामान्य रेल सेवाओं में हस्तक्षेप हो या होने की संभावना हो और जिसके लिये लाइन ब्लॉक लागू करने की आवश्यकता है।

(vi) स्टेशन सीमा के अन्दर या बाहर कार्य जिसके लिये अस्थायी विपथनों अथवा पुलों के खोलने की आवश्यकता हो तथा जिसके लिये मंडल रेल प्रबंधक द्वारा यातायात संचालन आदेश जारी करने की आवश्यकता हो।

(ख) उपरोक्त खण्ड (क) के मद (iii) और (iv) के प्रकरण में, कार्य के करने के लिये जिम्मेदार अधिकारी कार्य आरम्भ करने से दस दिन पहले मंडल रेल प्रबंधक को एक सूचना भेजेगा जिसमें वह सूचित करेगा कि कार्य कब आरम्भ होगा और अनुरोध करेगा कि कार्य के चालू अवस्था में यातायात संचालन के लिए यातायात संचालन आदेश जारी करें। इस सूचना की एक प्रति उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जिस स्टेशन पर कार्य किया जाना है को भी भेजी जाएगी। इस सूचना के प्राप्त होते ही मंडल रेल प्रबंधक तुरंत यातायात संचालन आदेश तैयार कर सर्व संबंधितों को जारी करेगा। यातायात संचालन आदेश जारी करने के पश्चात् ही कार्य प्रारंभ किया जाएगा। स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि स्टेशन पर गाड़ी संचालन के लिए जिम्मेदार सभी कर्मचारियों ने उसे समझ लिया है, तथा उनकी अनुपालना करते हैं वास्तविक रूप से कार्य आरंभ करने की तिथि एवं समय विशेष सूचना भेजने वाले अधिकारी द्वारा मंडल रेल प्रबंधक को सूचित किया जायेगा।

(ग) अन्तर्पाशित लीवर फ्रेम, अन्तर्पाशित कुंजी पेटियों तथा स्टेशन मास्टर स्लाइड नियंत्रक उपकरण की पूरी तरह मरम्मत (ओवर हॉलिंग) करना।

(i) ऐसी पूरी मरम्मतों के दौरान, स्टेशन का कार्य मंडल रेल प्रबंधक द्वारा नियम 3.38 के अनुरूप जारी किए गए विशेष अनुदेशों के अंतर्गत होगा।

प्रभारी वरि. सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) पूरी मरम्मत आरंभ करने से पहले और पूर्ण होने के पश्चात् स्टेशन मास्टर को वियोजन/पुनर्योजन सूचना जारी करेगा और उसके हस्ताक्षर प्राप्त करेगा।

(ii) अन्तर्पाशित लीवर फ्रेमों की मरम्मत:-

यांत्रिक रूप से परिचालित कॉटे -

स्टेशन मास्टर को सुनिश्चित करना चाहिए कि सभी सम्मुख कॉटे (पूरी मरम्मत किए जा रहे लीवर फ्रेम से नियंत्रित) जिन पर से गाड़ी गुजरेगी सही तरीके से सेट करके क्लैम्पड और तालित किए गए हैं। इसी तरह से मार्ग के विमुख (ट्रेलिंग) कॉटे सही रूप से सेट कर दिए गए हैं।

विद्युतीय रूप से परिचालित कॉटे-

स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि सभी सम्मुख एवं विमुख कॉटे जिन पर से गाड़ी गुजरेगी सही तरीके से सेट कर क्लैम्पड एवं तालित कर दिए गए हैं। क्रॉस ओवर के दूसरे सिरे के कांटों को भी सही रूप से सेट, क्लैम्पड और तालित किया जाएगा।

समपार फाटक-

संचालन की अनुमति देने से पहले संबंधित सिगनलों द्वारा नियंत्रित अन्तर्पाशित समपार फाटकों को सड़क यातायात के लिए बंद तथा तालित करना चाहिए।

यदि कार्य कई चरणों में किये जाने के प्रकरण में मंडल रेल प्रबंधक प्रत्येक चरण के लिए विस्तृत अस्थाई संचालन अनुदेश जारी करेंगे।

प्रस्तावित कार्य हाथ में लेने की तिथि तथा समय के संबंध में 48 घंटे पहले अग्रिम अधिसूचना और उसकी संभावित अवधि कार्य के संबंधित वरिष्ठ पर्यवेक्षक प्रभारी द्वारा दी जाएगी।

वरि.म.परि.प्र. से पुष्टि मिलने पर, कार्य का प्रभारी पर्यवेक्षक कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर को वियोजन (डिसकनेक्शन) में सहित अधिसूचना जारी करेगा।

गति प्रतिबंध आदि के अनुपालनार्थ, सतर्कता आदेश दिये जायेंगे जैसा संबंधित पदाधिकारियों द्वारा यातायात संचालन आदेश में दिया गया है।

कार्य के लिए सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।

रंगीन बत्ती सिगनलिंग स्टेशनों पर:—

मरम्मत कार्य की अवधि के दौरान आगमन एवं प्रस्थान सिगनल केवल सतर्क संकेत ग्रहण करेंगे। दूर तथा दूसरा दूर सिगनल क्रमशः सतर्क एवं सावधान संकेत ग्रहण करेंगे। अग्रिम प्रस्थान को “ऑफ” नहीं किया जाएगा।

लोवर क्वाड्रेंट वाले सिगनलिंग स्टेशन:—

चेतावनी (वार्नर) एवं अग्रिम प्रस्थान सिगनलों को “ऑन” अवस्था में रखा जाएगा। आगमन एवं प्रस्थान सिगनलों को “ऑफ” किया जा सकता है।

बहु संकेती अपर क्वाड्रेंट-सिगनलिंग स्टेशन :—

निकट/प्रस्थान/अग्रिम प्रस्थान एवं दूर सिगनलों के आगे बढ़ो तथा सावधान संकेत निरस्त किए जाएंगे। आगमन एवं प्रस्थान सिगनलों को “ऑफ” किया जा सकता है। कार्य एक दिन से अधिक समय तक बढ़ाए गए हो तो यातायात संचालन आदेश (टीडब्लूओ) के अधीन किया जाएगा। नियमानुसार सतर्कता आदेश जारी किए जाएंगे।

(iii) चाबी पेटियों की मरम्मत एवं अन्तर्पाशन की अवधि में यार्ड को पूर्णतः अनन्तर्पाशित (नॉन-इंटरलॉक्ड) समझा जाता है। किसी प्रचालन की अनुमति देने से पूर्व स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत जिम्मेदारी है कि वह सुनिश्चित करे कि, सभी कॉटे जिन पर से गाड़ी का संचलन होना है, सही रूप से सेट कर तालित कर दिए गए हैं तथा समपार फाटकों को सड़क यातायात के लिए बंद कर तालित कर दिया गया है। यह भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि अनन्तर्पाशित (नॉन इंटरलॉक्ड) संचलन की अवधि के दौरान एक से अधिक संचालन साथ-साथ नहीं किया जाना चाहिए।

(iv) स्टेशन मास्टर स्लाइड फ्रेम की मरम्मत की अवधि में, गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान के लिए विद्यमान स्लाइड से कार्य करना संभव नहीं है।

निम्नलिखित कार्य विधि अपनाई जाने की आवश्यकता है :—

(क) अग्रिम प्रस्थान को निरस्त किया जाएगा।

(ख) सभी सिगनलों के “आगे बढ़ो” एवं “सावधान” संकेत निरस्त किए जाएंगे नीचे झुकने वाले सिगनलों के क्षेत्र में मरम्मत की अवधि में चेतावनी को निरस्त किया जाना चाहिए।

(ग) आगमन सिगनलों के लिए स्टेशन मास्टर स्लाइड कंट्रोल को मरम्मत की अवधि में अस्थायी तौर पर अनदेखा (बाईपास) किया जाएगा। मरम्मत की अवधि में स्टेशन मास्टर कैंबिन पर नियुक्त किए जाएंगे तथा गाड़ी संचालन के दौरान प्लेटफार्म स्टेशन मास्टर के साथ निजी अंकों का आदान प्रदान किया जाएगा।

15. कार्य आरंभ करते समय रेलवे पदाधिकारियों को अधिसूचना:—

नीचे परिच्छेद 17 में वर्णित के अलावा, स्टेशन पर गाड़ियों को चलाने या यातायात संचालन को प्रभावित करने वाले किसी भी नए कार्य को तब तक उपयोग में नहीं लाया जाएगा, जब तक मंडल रेल प्रबंधक द्वारा जारी किए गए परिपत्र के माध्यम से, संबंधित शाखाओं के कर्मचारियों को अधिसूचित नहीं कर दिया हो। जहाँ पर कोई नए या संशोधित संचालन नियमों को प्रचालन में

लाया जाना है, मंडल रेल प्रबंधक को निर्माण कार्यों को चालू करने की सूचना समय पर भेजी जानी चाहिए, ताकि रनिंग कर्मचारियों को सूचना समय पर दे सकें।

16. अस्थाई विपथनों या पुलों का चालू करना:—

(क) जब यातायात के लिए अस्थाई विपथन या पुल चालू करना हो तो निम्नलिखित अनुदेशों का अनुपालन किया जाएगा।

(i) प्रतिबंधों को लागू करने से कम से कम चौदह दिन पहले मंडल इंजी. निर्धारित प्रपत्र में प्रतिबंध के स्वरूप और उसे लागू करने की अनुमानित तिथि का उल्लेख करते हुए एक अधिसूचना व.म.परि.प्र./म. परि.प्र., व.म.दू.सं.इंजी./म.दू.सं.इंजी., व.म.यांत्रिक इंजी./म.यांत्रिक इंजी., व.म.बिजली इंजी./म.बिजली इंजी., व.सेक्शन इंजी.(लोको), संबंधित लोको पायलटों की गाड़ियों के दोनों छोरों पर डिपो स्टेशनों के सेक्शन इंजी.(कै. व वै.), अस्थाई विपथन या पुल के दो में से प्रत्येक छोर पर डिपो स्टेशनों के सेक्शन इंजी.(कै. व वै.), कर्षण वितरण पर्यवेक्षकों, परिवहन निरीक्षक, संबंधित ट्रेन मैनेजर के मुख्यालय स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों और सेक्शन इंजी.(सिगनल) को भेजेगा। इस सूचना के बाद निर्धारित प्रपत्र में प्रतिबंध लागू किए जाने की वास्तविक तिथि और समय का उल्लेख करते हुए दूसरी सूचना भेजी जाएगी। दूसरी सूचना कार्य आरंभ करने की वास्तविक तिथि से कम-से-कम सात दिन पहले जारी की जाएगी।

(ii) प्रत्येक छोर के व.सेक्शन इंजी.(लोको) या कार्यालय प्रभारी लोको पायलटों को आवश्यक सूचनाएं तथा अनुदेश जारी करेंगे, जो इसके लिए रखी गई पुस्तिका पर हस्ताक्षर करेंगे एवं नियम 4.30 का अनुपालन करेंगे।

(iii) संबंधित ट्रेन मैनेजर मुख्यालय स्टेशनों के स्टेशन मास्टर ट्रेन मैनेजरों को आवश्यक सूचनाएं तथा अनुदेश जारी करेंगे, जो इसके लिए रखी पुस्तिका पर हस्ताक्षर करेंगे एवं नियम 4.30 का अनुपालन करेंगे।

(iv) जब लाइन ब्लॉक की आवश्यकता हो, तब सामान्य नियम एवं सहायक नियम 15.08 के अन्तर्गत सहायक नियमों में दी गई कार्य विधि का अनुपालन किया जाएगा।

नोट:— मंडल रेल प्रबंधक के परामर्श के अलावा, अस्थाई विपथन या पुलों को निर्धारित प्रपत्र में अधिसूचित समय से पहले यातायात के लिए नहीं खोला जाएगा।

(ख) जहाँ पर अस्थायी विपथनों एवं पुलों को खोलने के लिये यातायात आदेश जारी करने की आवश्यकता हो, वरि.मं.इंजी./मं.इंजी. सुनिश्चित करेंगे कि यातायात संचालन आदेश इस कार्य के आरम्भ करने से पहले जारी किया जाये।

17. दुर्घटनाओं के परिणामस्वरूप कार्य:—

(i) रेल अधिनियम 1989 की धारा 24 जो कि नीचे दी गई है में यथा निर्धारित दुर्घटनाओं के प्रकरण में अपनायी जाने वाली संक्षिप्त कार्य विधि:—

यदि किसी रेलवे पर कोई दुर्घटना घटित हो, जिसके परिणाम स्वरूप यातायात अस्थाई रूप से निरस्त हो, और या तो पटरियों के मूल लाईन तथा निर्माण कार्य उनके मूल मानक को पुनः स्थापित किया गया है या यातायात को पुनः स्थापित करने के प्रयोजन के लिये अस्थायी विपथन किया गया हो, तब पटरियों के मूल लाइनों तथा ऐसे पुनः स्थापित निर्माण कार्य या अस्थायी विपथन को यथास्थिति आयुक्त द्वारा प्रथम निरीक्षण किये बिना निम्न शर्तों के अधीन यात्री वहन के लिये खोला जाए।

(क) दुर्घटना के कारण किये गये निर्माण कार्य के प्रभारी रेलवे कर्मचारी ने लिखित में प्रमाणित किया है कि, पटरियों और निर्माण कार्य का पुनः स्थापन या अस्थायी विपथन चालू करना उसके मतानुसार जनता के लिये खतरनाक नहीं होगा, और

(ख) रेल लाईनों और निर्माण कार्य या विपथन आरम्भ करने की सूचना तत्काल रेल संरक्षा आयुक्त को भेजी जाये।

(ii) निर्माण कार्य को आरम्भ करने से पहले निर्माण शाखा के प्रभारी का प्रतिनिधि प्रमाण पत्र (निर्धारित प्रपत्र) पर हस्ताक्षर करेंगे। इस प्रमाण पत्र को संबंधित अधिकारियों को प्रेषित किया जाएगा। इंजीनियरी प्रतिनिधि दुर्घटना स्थान पर परिवहन विभाग के प्रतिनिधि को प्रमाण पत्र की एक प्रति सुपुर्द करेगा और परिवहन विभाग का प्रतिनिधि तब तक पुनः स्थापित लाईन या विपथन पर यातयात के आवागमन की अनुमति नहीं देगा जब तक इसके पास प्रमाण पत्र की प्रति न आ गई हो।

18. स्टेशन सीमा के अन्दर नये कार्य आरम्भ करना:-

(क) नये कार्य के शुरू करने की स्वीकृति प्राप्त होने पर वरि.मं.इंजी./मं.इंजी. या वरि.मं. सिगनल एवं दूर संचार इंजी/मं. सिगनल एवं दूर संचार इंजी या व.मं. बिजली इंजी./मं. बिजली इंजी.(कर्षण वितरण) मंडल रेल प्रबंधक के साथ वह तारीख निश्चित करेंगे जिस तिथि में नये कार्य को हाथ में लिया जायेगा और सौंपा जायेगा। नये कार्य को सुपुर्द करने के बाद वरि.मं.इंजी./मं.इंजी., वरि.मं. सिगनल एवं दूर संचार इंजी/मं. सिगनल एवं दूर संचार इंजी. और व.मं. बिजली इंजी./मं. बिजली इंजी.(कर्षण वितरण) इसकी सूचना मुख्य इंजी./मु.बिजली इंजी./मु.सिगनल एवं दूर संचार इंजी./मुख्य परिचालन प्रबंधक को देंगे।

(ख) जब कार्य महत्वपूर्ण है तथा चालू लाइन को प्रभावित करता है तब इंजीनियरी और परिचालन अधिकारी उपस्थित रहेंगे।

(ग) जब कार्य महत्वपूर्ण नहीं है तथा चालू लाइनों को प्रभावित नहीं करता है, तब संबंधित विभाग के अधिकारी अपने विभाग के निरीक्षक को कार्य सौंप सकते हैं तथा मंडल रेल प्रबंधक परिवहन निरीक्षक या स्टेशन मास्टर को कार्य करने के लिये अधिकृत कर सकते हैं।

नोट:-(i) नये कार्य को ग्रहण करने वाले परिवहन अधिकारी या पर्यवेक्षक स्वयं लीवर सिगनलों, कांटो तथा उनके कनेक्शन की जाँच कर संतुष्टि करेंगे कि वे सुचारु रूप से और उचित कार्य कर रहे हैं तथा संस्थापन से उसके उद्देश्य की पूर्ति होती है। वह ये भी देखेंगे कि सिगनल बलियाँ उचित रूप से फोकस डालती हैं, तथा नियमानुसार अपेक्षित स्थान से पिछली बलियाँ स्पष्ट रूप से दिखई देती हैं और जहाँ इलेक्ट्रिक रिपीटर लगाए गए हैं वे सिगनलों के संकेतों को सही रूप से प्रदर्शित करते हैं।

(ii) प्रमाण पत्र जारी करने और कोई अन्तर्पाशन संस्थापन हाथ में लेने से पहले परिवहन अधिकारी या पर्यवेक्षक, अन्तर्पाशन के कार्य संचालन के उत्तरदायी स्टेशन कर्मचारियों को अनुदेश देगा और स्टेशन पर प्रदर्शित सिगनलिंग आरेख, नियमों और संबंधित कार्य संचालन नियमों के बारे में उनकी जानकारी की जाँच करेंगे।

(iii) जहाँ पर अन्तर्पाशन संस्थापन की व्यवस्था की गई है, ऐसे स्टेशन पर तब तक किसी भी व्यक्ति को प्रभारी के रूप में नहीं रखा जायेगा जब तक परिवहन अधिकारी या पर्यवेक्षक स्वयं संतुष्ट नहीं हो जाते हैं कि इस व्यक्ति को इस स्टेशन के कार्य संचालन का पूर्ण ज्ञान है।

अध्याय-16

समपार (लेवल कॉसिंग)

16.01. सिगनलों की जानकारी:- किसी व्यक्ति को फाटक वाला तब तक नियुक्त नहीं किया जायेगा जब तक उसे सिगनलों की जानकारी न हो।

स.नि.16.01(क) सक्षमता प्रमाण-पत्र :- गैर-अन्तर्पाशित समपार फाटक के प्रत्येक गेटमैन का परीक्षण इंजीनियरिंग गेट के मामले में वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा तथा यातायात गेट के मामले में परिवहन निरीक्षक द्वारा किया जाएगा। अन्तर्पाशित समपार फाटक पर तैनात गेटमैन के मामले में वरि. सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) अनिवार्य रूप से परीक्षण से जुड़ा होना चाहिए तथा यातायात गेट के मामले में वरि. सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) एवं परिवहन निरीक्षक द्वारा तथा इंजीनियरिंग गेट के मामले में वरि. सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) एवं वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित योग्यता प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा। गेटमैन को स्वतंत्र रूप से काम पर लगाने से पहले उसे निम्नलिखित फार्म पर सक्षमता प्रमाण-पत्र दिया जायेगा। सक्षमता-पत्र 5 वर्ष के लिए वैध रहेगा।

सक्षमता प्रमाण-पत्र

प्रमाणित किया जाता है कि हमारे द्वारा श्री पुत्र श्री पदनाम की समपार फाटक संख्या पर गेटमैन की ड्यूटी संबंधी परीक्षण किया गया है। वह इस फाटक पर उपलब्ध कराए गए सभी संरक्षा उपकरणों के साथ-साथ एसएण्डटी गियर के प्रयोग में दक्ष है। वह इस फाटक पर किसी असामान्य स्थिति/गाड़ी गुजारने के दौरान अपनायी जाने वाली कार्यविधि से भी अवगत है।

यह प्रमाण-पत्र जारी होने की तारीख से पाँच वर्ष तक के लिए वैध रहेगा।

वरि. से. इंजी.(रेलपथ)/परिवहन निरीक्षक

वरि. से. इंजी.(सिगनल)

स्थान

दिनांक

(ख) उपरोक्त प्रमाण-पत्र के अलावा प्रत्येक फाटक वाले को उस स्कूल के प्रभारी अनुदेशक के द्वारा प्रारंभिक/पुनश्चर्चा पाठ्यक्रम पूर्ण कर लेने पर सक्षमता प्रमाण-पत्र निम्न प्रोफार्मा में दिया जायेगा।

सक्षमता प्रमाण-पत्र

प्रमाणित किया जाता है कि श्री पुत्र श्री पदनाम स्टेशन की सामान्य एवं असामान्य परिस्थितियों में फाटक वाले के कार्यों के संबंध में परीक्षा ली गयी जिसमें यह सक्षम पाया गया। वह हाथ सिगनलों, पटाखों, फ्लेयर सिगनलों एवं फाटक पर उपलब्ध अन्य उपकरणों के प्रयोग के बारे में भी निपुण है।

यह प्रमाण-पत्र जारी करने की तिथि से पाँच वर्ष के लिए वैध है।

स्थान.....

दिनांक.....

हस्ताक्षर.....

प्रभारी अनुदेशक.....

मण्डल यातायात/रेलपथ

प्रशिक्षण स्कूल

16.02. साज सामान की आपूर्ति तथा उनकी देखभाल:- प्रत्येक फाटक वाले को:-

(क) दिन और रात्रि के हैंड सिगनल, पटाखे और अन्य निर्धारित साज सामान दिए जायेंगे, तथा

(ख) इन सिगनलों, पटाखों और अन्य साज-सामान को वह सही हालत में तथा प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

स.नि.16.02(1) फाटक वाले को हमेशा अपनी हैंड सिगनल बत्ती काट छांट कर और क्षणिक नोटिस पर जलाने व उपयोग के लिए तैयार रखनी चाहिए। रात के समय एक हैंड सिगनल बत्ती को जलाये रखना चाहिए ताकि आवश्यकता पड़ने पर आने वाली गाड़ी को खतरा रोक सिगनल दिखाया जा सके। जब समपार सड़क यातायात के लिए बन्द हो तो हैंड सिगनल बत्ती केवल मन्द रोशनी से जलाये रखी जानी चाहिए।

स.नि.16.02(2) दोहरी लाइन/बहु लाइन सेक्शनों, घाट सेक्शनों, उपनगरीय सेक्शनों और ऑटोमैटिक ब्लॉक क्षेत्रों में कार्यरत प्रत्येक गेटमैन को तीन प्यूजी और इकहरी लाइन सेक्शनों पर कार्यरत गैंगमैन को एक प्यूजी दिया जायेगा। सामान्य नियम 6.03 और उसके अन्तर्गत सहायक नियमों के अनुसार बाधा के बचाव के लिए जब गेटमैन के पास पर्याप्त समय न हो, तब ये प्यूजी विशेषकर रात्रि में अथवा घने कोहरे तथा तूफानी मौसम में आ रही गाड़ी/गाड़ियों को बाधित समपारों से ठीक पहले रोके जाने के लिए उपयोग किये जा सकते हैं।

16.03. सड़क यातायात:-

(1) इस विषय में इन नियमों द्वारा अनुमत विशेष अनुदेशों के अधीन रहते हुए, हर समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर रेल लाइन के दोनों तरफ के सब फाटक आम यातायात के लिए हर समय बन्द और मजबूती से बांध कर रखे जाएंगे और तभी खोले जाएंगे जब इन्हें सड़क यातायात के आने-जाने के लिए खोलना आवश्यक और निरापद है।

परन्तु कोई भी रेल प्रशासन किसी विशेष समपार (लेवल क्रॉसिंग) या किसी वर्ग विशेष के समपारों (लेवल क्रॉसिंग) के लिए समय-समय पर विशेष अनुदेश जारी कर सकता है और इस प्रकार के विशेष अनुदेशों द्वारा किसी भी समपार (लेवल क्रॉसिंग) के अथवा किसी वर्ग विशेष के समपारों (लेवल क्रॉसिंग) के फाटकों को सड़क यातायात के सामान्यतः खुला रखने की अनुमति दे सकता है और ऐसे समपार (लेवल क्रॉसिंग) के लिए वे शर्तें निर्धारित कर सकता है जिनके अधीन किसी गाड़ी या गाड़ियों के आने-जाने या किसी अन्य रेल-कार्य के लिए फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द रखे जाएंगे और ऐसे सभी विशेष अनुदेश, जब तक कि उन्हें रद्द या अतिष्ठित (सुपरसीड) नहीं कर दिया जाता है, अधिनियम की धारा 60 के उपबन्धों के अर्थ में, तथा उनके अधीन जहाँ तक की उन्हें जारी करने वाले रेल प्रशासन का संबंध है, साधारण नियम समझे जायेंगे।

(2) यदि किसी कारण से रेल के दोनों ओर समपार पर स्थित गेट को बन्द नहीं किया जा सकता हो तो वहां पहुंचने वाली गाड़ी को रोकने के लिए सामान्य नियम 16.06 में अधिकथित अनुबन्धों के अनुसार कार्यवाही की जाये।

(3) जहाँ समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर फाटक वालों की व्यवस्था की गई है, वहाँ जब कभी सड़क यातायात के लिए समपार (लेवल क्रॉसिंग) खोला जाता हो और कोई गाड़ी आ रही हो तो वे उसे रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाने के लिए तैयार रहेंगे।

(4) जिस समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर रात्रि की ड्यूटी पर किसी फाटक वाले की विशेष व्यवस्था नहीं है तो वहाँ फाटक में, विशेष अनुदेश के अधीन रहते हुए, रात्रि के समय ताला बन्द रहेगा और वे विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति में, सड़क यातायात को पास करने के लिए ही खोले जायेंगे।

स.नि.16.03(1) सबसे बाहरी रोक सिगनलों के अंदर स्थित समपारों और जो इंजीनियरिंग समपार फाटक सबसे बाहरी रोक सिगनलों के बाहर स्थित है किंतु जहाँ टेलीफोन संचार की व्यवस्था है उनके लिए विशेष अनुदेश स्टेशन संचालन नियमों में सम्मिलित किये जायेंगे। ये अनुदेश इंजीनियरिंग शाखा द्वारा वरिष्ठ मण्डल परिचालन

प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक और वरिष्ठ मण्डल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर के पूर्व अनुमोदन से सेक्शन के मण्डल इंजीनियर के हस्ताक्षर के अधीन तैयार किये जायेंगे। कोई समपार चाहे स्टेशन सीमा के अन्दर हो या बाहर स्थित हो यदि स्टेशन से संचार व्यवस्था हो तो कार्यविधि का उल्लेख विशेष अनुदेशों में अवश्य किया जाना चाहिए। समपार और स्टेशन/केबिन के बीच संचार व्यवस्था विफल हो जाने की स्थिति में फाटक वाले/स्टेशन मास्टर द्वारा जो कार्यवाही की जानी है उसका उल्लेख ऐसे नियमों/अनुदेशों में अवश्य किया जाये। इन नियमों/स्टेशन संचालन नियमों से संबंध उद्धरणों की एक प्रति ऐसे समपार फाटक की गुमटी (गेट लॉज) में टांगी जानी चाहिए जहाँ आदमी नियुक्त है।

स.नि.16.03(2) समपारों के वर्गीकरण और उनकी विशिष्टता— समपारों के वर्गीकरण और उनकी मानक विशिष्टता और समपारों तथा फाटकवालों से संबंधित अन्य नियमों के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा प्रकाशित भारतीय रेल रेलपथ नियमावली 1986 का अध्याय IX अवश्य देखें।

स.नि.16.03(3) सभी 'विशेष' और 'क' वर्ग के समपारों को जो अन्तर्पाशित हैं और सिगनलों द्वारा रक्षित है तथा ऐसे गैर-अन्तर्पाशित 'ख' और 'ग' वर्ग के समपारों को भी जिन पर लिफ्टिंग बैरियर लगे हैं, स्टेशन के साथ टेलीफोन से जुड़े हैं और जहाँ समपार पर रेल पथ दोनों ओर सीधा है जिससे आती हुई गाड़ी को स्पष्ट रूप से देखा जा सकता है और जो उपनगरीय या स्वचालित सिगनल व्यवस्था वाले सेक्शनों में नहीं हैं, सामान्य नियम 16.03(1) से छूट दी गई है।

इन 'ख' तथा 'ग' वर्ग के समपारों पर दोनों तरफ पर्याप्त दूरी पर सीटी बोर्डों की व्यवस्था की जानी चाहिए और मण्डल रेल प्रबन्धक उन्हें सड़क यातायात के लिए खोलने के सम्बन्ध में व्यक्तिगत रूप से निर्णय ले और प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक और मुख्य अभियंता या प्रमुख मुख्य अभियंता का अनुमोदन प्राप्त करें।

स.नि.16.03(4) जो समपार फाटक गेट/स्टेशन रोक सिगनल द्वारा सुरक्षित नहीं है उन पर खतरा सिगनल प्रदर्शित करने के लिए निम्नलिखित कार्यविधि अपनायी जायेगी:—

(क) उन समपार फाटकों पर जो सामान्य स्थिति में सड़क यातायात के लिए बन्द रहते हैं फाटक वाला यह सुनिश्चित करने के बाद कि कोई गाड़ी दिखाई नहीं दे रही है और न ही उसकी कोई आवाज सुनाई दे रही है, सड़क यातायात को गुजारने के लिए फाटक खोलने से पहले फाटक के दोनों ओर लगे लकड़ी/धातु के डंडे(स्टाफ) पर लाल झंडी/बत्ती तब तक लगी रहेगी जब तक फाटक 'खुला' रहता है। फाटक को बन्द करने के बाद वह लाल झंडी/बत्ती हटा लेगा।

(ख) ऐसे समपार फाटक जिनकी सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिये खुली है फाटकवाला यह जानने पर या आने वाली गाड़ी की सूचना मिलने पर लकड़ी/धातु के डंडे(स्टाफ) पर लाल झंडी/लैंप दोनों दिशा में लगा देगा जब तक वह फाटक को बन्द करता है। फाटक बन्द करने के पश्चात वह लाल झंडी/लैंप हटा देगा।

16.04. पास होने वाली गाड़ियों को फाटक वाला ध्यान से देखे:— यदि विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा निर्धारित नहीं किया है, तो फाटक वाला पास होने वाली सभी गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथावश्यक कार्यवाही करने के लिए तैयार रहेगा।

स.नि.16.04 गेटमैन को सभी समपार फाटकों पर दिन के समय मुड़ी हुई लाल और हरी झंडी को क्रमशः दायें और बायें हाथ में पकड़े हुए गेट लॉज की तरफ, रेलपथ की ओर मुँह करके सावधानीपूर्वक खड़ा होना चाहिए। और रात के समय सफेद हाथ बत्ती लेकर खड़ा होना चाहिए। वह गुजरने वाली सभी गाड़ियों पर नजर रखेगा ताकि गर्मधुरा, लटकती जंजीर, वाहन/माल डिब्बे में आग लगना, भार (लोड) का खिसक जाना आदि असामान्य स्थिति का पता लग सके और खतरे का सिगनल दिखाते हुए लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को सचेत करते हुए तत्काल कार्यवाही करेगा। लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को ऐसे खतरे के सिगनल को देखने के लिए सचेत रहना चाहिए।

16.05. पहियों की कोर (फलेन्ज ऑफ व्हील्स) के लिए चैनल:- फाटक वाला पहियों की कोर के लिए नाली साफ रखेगा।

16.06 समपार (लेबिल क्रासिंग) पर खराबियां :-

यदि कोई फाटक या उसके बंधक (फासनिंग) या फाटक से संबंधित कोई स्थावर सिगनल खराब हो जाता है तो फाटक वाला -

- (क) यदि संभव हो तो गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करने की कार्यवाही करेगा।
- (ख) गेट बन्द करने के पश्चात समपार से पहले गाड़ी को हाथ से संकेत देगा।
- (ग) यदि गेट बन्द नहीं किया जा सकता हो तो बैनर अथवा समपार झंडी ऐसी रीति में लगाये जाये कि गुजरने वाली गाड़ी को गेट पर पहुंचने से थोड़ा पहले ही रुकने के लिए सचेत किया जा सके और तत्पश्चात हाथ सिगनल से संकेत देकर गाड़ी गुजारी जाये।
- (घ) अपने वरिष्ठ अधिकारी को या निकटतम गैगमेट को इसकी रिपोर्ट देगा।

स.नि.16.06(1) जिस स्टेशन मास्टर को खराब फाटक सिगनल की सूचना पहले प्राप्त होती है तो वह इस सूचना को तार/टेलीफोन द्वारा या अन्यथा सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) और यांत्रिक सिगनल अनुरक्षक/विद्युत सिगनल अनुरक्षक को भेज देगा।

स.नि.16.06(2) जिन मानवसहित समपार फाटकों पर टेलीफोन उपलब्ध है, और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, टेलीफोन खराबी, फाटकवाले की अनुपस्थिति, या अन्य किसी कारणवश यदि फाटकवाले के साथ सम्पर्क स्थापित करने में असमर्थ हो तो उक्त स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करेगा या लाइन क्लीयर देने से पहले दूसरे सिरे के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा जारी करवाएगा। सतर्कता आदेश में समपार फाटक के सड़क यातायात के लिए खुले होने और लाइन के अवरुद्ध होने की सम्भावना के विषय में उल्लेख किया जायेगा। सतर्कता आदेश में फाटक नम्बर तथा किलोमीटर का स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जायेगा। जब तक लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी नहीं कर दिया जाता, स्टेशन मास्टर किसी भी गाड़ी को समपार की तरफ जाने की अनुमति नहीं देगा। लोको पायलट ऐसे समपार फाटक को तभी पार करेगा जब यह सुनिश्चित कर लेगा कि वह सड़क यातायात के लिए बन्द है।

16.07. समपार (लेवल कासिंग) पर अवरोध:- प्रत्येक फाटकवाला लाइन पर कोई अवरोध देखते ही उसे तुरन्त हटा देगा अथवा यदि वह ऐसा नहीं कर सकता है तो वह:-

- (क) यह सुनिश्चित करेगा कि यदि फाटक की रक्षा के लिए स्थावर सिगनल लगे हैं तो वे 'ऑन' रहें;
- (ख) रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखयेगा और आने वाली गाड़ियों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा; तथा
- (ग) नियम 3.62 के अनुसार अवरोध की रक्षा करेगा।

16.08. गाड़ी का विभाजन:- यदि कोई फाटक वाला देखता है कि कोई गाड़ी विभाजित हो गई है, तो वह लोको पायलट को रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल नहीं दिखयेगा बल्कि वह चिल्लाकर और इशारों या अन्य तरीकों से लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।

16.09. अतिचार (ट्रेस पास):- प्रत्येक फाटक वाला, जहाँ तक सम्भव हो व्यक्तियों और पशुओं के अतिचार को रोकेगा।

16.10. फाटक के भार-साधन (चार्ज) का अन्तरण:— विशेष अनुदेशों के सिवाय, कोई भी फाटक वाला अपने फाटक को छोड़ कर तब तक नहीं जायेगा जब तक कि दूसरा फाटक वाला उसका भार-साधन(चार्ज) ग्रहण कर नहीं लेता।

स.नि.16.10 यदि अपरिहार्य परिस्थितियों में फाटकवाले को अनुपस्थित होना पड़े तो उसे फाटक को सड़क यातायात के लिए बन्द करके ताला लगा देना चाहिए तथा उसको अनुपस्थित कम से कम समय के लिए होना चाहिए। जिन फाटकों पर टेलीफोन की व्यवस्था है वहाँ फाटक वाले को फाटक छोड़ने से पहले स्टेशन मास्टर से पूर्व अनुमति अवश्य लेनी चाहिए।

16.11. ऊँचाईमापी (हाइट गेज):-

(1) प्रत्येक समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर ऊपरी उपस्कर या अन्य उपस्कर के दोनों ओर एक-एक ऊँचाईमापी लगाने का इस प्रकार पर्याप्त प्रबन्ध किया जायेगा जिससे कि यह सुनिश्चित हो सके कि उसके नीचे से निकल सकने वाले सब वाहन और चलने वाले ढाँचें, सिरोपरि उपस्कर या अन्य उपस्कर के नीचे से पर्याप्त फासले के अन्तर से निकल जायेंगे।

(2) उपनियम (1) उल्लेखित पर्याप्त दूरी अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन मंजूर की जायेगी।

(3) जो वाहन और चलने वाले ढाँचे ऊँचाईमापी के नीचे से, उससे टकराए बिना या उसे छुए बिना, नहीं निकल सकते हैं, उन्हें विशेष अनुदेशों के अनुसार के सिवाय, ऊपरी उपस्कर या अन्य उपस्कर के नीचे से निकलने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

नोट:-सभी प्रकार के मानव सहित समपार फाटकों के लिए संचालन अनुदेश परिशिष्ट "ज" में दिये गये हैं।

अध्याय-17

रेलों के विद्युतीकृत (इलेक्ट्रीफाइड) सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01. साधारण नियमों का लागू होना:— इस अध्याय के नियमों में अन्यथा दिए गए उपबंधों के सिवाय, गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी नियम रेलों के विद्युतीकृत सेक्शनों को भी लागू होंगे।

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 (ट्रेक्शन इंस्टालेशन) से है, जिनके अंतर्गत ऐसे ऊपरी उपस्कर और अन्य संबद्ध निर्माण-कार्य भी हैं जिनकी व्यवस्था रेल के विद्युतीकृत सेक्शनों में की गई है।

(2) 'संभरण पोस्ट' (फीडिंग पोस्ट) का अभिप्राय ऐसे सप्लाई नियंत्रण पोस्ट (सप्लाई कंट्रोल पोस्ट) से है, जहाँ ग्रिड उप स्टेशन से आने वाली संभरण (फीडिंग) लाइनें समाप्त होती हैं।

(3) 'निरावेशित सेक्शन' (न्यूट्रल सेक्शन) का अभिप्राय है, विद्युत रोधिक (इंसुलेटेड) और निष्क्रिय (डैड) ऊपरी उपस्कर का वह छोटा सेक्शन, जो समीपस्थ उप स्टेशनों अथवा संभरण पोस्टों (फीडिंग पोस्ट) द्वारा संभरित (फीड) क्षेत्रों को पृथक् करता है।

(4) विद्युत ब्लॉक (पावर ब्लॉक) का अभिप्राय लाइन के किसी सेक्शन पर केवल विद्युत गाड़ियों के यातायात के अवरुद्ध करने से है।

(5) 'प्रदाय नियंत्रण पोस्ट' (सप्लाई कंट्रोल पोस्ट) का अभिप्राय है अवरोधकों (इंटरप्टर), पृथक्कारी स्विचों (आइसोलेटर स्विचों), दूर नियंत्रण उपस्कर (रिमोट कंट्रोल इक्विपमेंट) और अन्य उपकरणों का समुच्चय, जिनकी व्यवस्था ऊपरी उपस्कर को शक्ति प्रदाय (पावर सप्लाई) नियंत्रण के लिए की जाती है। इसके अंतर्गत संभरण पोस्ट (फीडिंग पोस्ट) सेक्शनिंग और पैरेललिंग पोस्ट, उप सेक्शनिंग और पैरेललिंग पोस्ट और उप सेक्शनिंग पोस्ट है।

(6) 'टावर वैगन' का अभिप्राय एक ऐसे स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन से है जो ऊपरी उपस्कर के अनुरक्षण तथा मरम्मत के लिए प्रयोग किया जाता है।

(7) 'कर्षण शक्ति नियंत्रक' (ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर) का अभिप्राय उस सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय कर्षण वितरण प्रणाली पर शक्ति के प्रदाय (पावर सप्लाई) के नियंत्रण के लिए जिम्मेदार है।

17.03. विद्युत रेल पथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षण:— विद्युत रेल पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण इस प्रयोजन के लिए नामित अधिकारियों द्वारा विशेष अनुदेशों के अनुसार उन्हें सौंपे गये कर्तव्यों के अनुरूप, नियमित रूप से किया जाएगा।

स.नि.17.03(1) सामान्य नियम 17.03 में उल्लिखित निरीक्षण ए.सी.कर्षण नियमावली में दिए गए अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

स.नि.17.03(2) सतर्कता आदेश जारी करना— ऊपरी उपस्कर खराब हो जाने की स्थिति में जब किसी गाड़ी को सावधानी से गुजारना आवश्यक हो तो कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) जो ऐसी अधिसूचना जारी करने के लिए जिम्मेदार है, प्रचलित नियमानुसार सतर्कता आदेश जारी करने की व्यवस्था करेगा। एक प्राधिकृत व्यक्ति स्थल पर उपस्थित रहेगा और सामान्य नियम 4.09 तथा उसके सहायक नियमों में निर्धारित सिगनल दिखाने के लिए जिम्मेदार होगा।

स.नि.17.03(3) विद्युतीकृत सेक्शनों में गाड़ियों का बचाव— जब भी लोको पायलट देखें कि सिरोंपरि उपस्कर की विफलता/सिरोंपरि उपस्कर ब्रेकडाउन के कारण, रुकी गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती तो लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर सा.नि. 6.03 के अनुसार प्रभावित लाइन के बचाव की व्यवस्था करेंगे। स्वचालित सिगनल वाले सेक्शन में ब्रेकडाउन होने के मामले में सा.नि. 9.10 के अनुसार पटरी का बचाव अवश्य किया जाना चाहिए। तत्पश्चात लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर निकटतम आपातकालीन टेलीफोन सर्किट से ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर को ब्रेकडाउन का विवरण देते हुए सूचित करने की कार्यवाई करेंगे। यह सर्किट उपलब्ध न होने की स्थिति में सूचना, निकटतम स्टेशन मास्टर/केबिन स.स्टे.मा./स्विचमैन में से प्रथम उपलब्ध माध्यम द्वारा दी जानी चाहिए।

17.04. विद्युत उपकरण 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 कार्य किया जाता है तो ऐसा कार्य केवल तभी और उतनी ही अवधि तक किया जायेगा जब तक कार्य के प्रभारी इंचार्ज व्यक्ति ने विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए प्राधिकृत रेल सेवक से कार्य करने की अनुमति लिखित और सभ्यकृत: हस्ताक्षरित रूप से प्राप्त कर ली है। वह भी, उन अनुमति का कर्षण शक्ति नियंत्रक ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर की जानकारी में ही जारी करेगा।

स.नि.17.04(1)(क) यदि कोई कार्य किया जाना हो या किसी कर्म को ऊपरी उपस्कर के 2 मीटर (6'-7'') के अन्दर आना पड़ता हो तो कार्य करने की अनुमति अवश्य प्राप्त की जानी चाहिए।

(ख) कार्य सम्बन्धी अनुमति पत्र किसी भी ऐसे सक्षम कर्षण वितरण पदाधिकारी द्वारा जारी किया जा सकता है जो संबंधित सेक्शन से सम्बद्ध वरिष्ठ लाइनमैन से निचले पद का न हो किन्तु इसके लिए मण्डल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) की पूर्व अनुमति आवश्यक है।

स.नि.17.04(2) बिजली युक्त उपस्कर के आसपास स्थित विभागीय भवनों और संरचनाओं में काम करना: जब किसी रेल कर्मचारी को ऊपरी उपस्कर के आसपास स्थित किसी विभागीय भवन और संरचना (स्ट्रक्चर) पर काम करना हो तो वह यह सुनिश्चित करते हुए विशेष ध्यान रखेगा कि औजार, नापने के फीते, मैटीरियल आदि ऐसी स्थिति में न रखे जायें कि विद्युत उपस्कर पर गिर जाएं या उसे स्पर्श कर लें।

17.05. कर्मचारियों तथा जनता को चेतावनी:—

(1) सभी विद्युत उपस्करों को सदैव विद्युत आवेशित समझा जायेगा और परिणामस्वरूप वे मानव जीवन के लिए खतरनाक समझे जायेंगे, सिवाय उन परिस्थितियों में जिनमें किसी विद्युत उपस्कर को विशेष अनुदेशों के अनुसार, विशेष निष्क्रिय (डैड) कर दिया गया है। कर्मचारी और जनता को चेतावनी देने के लिए ताकि वे समुचित सतर्कता बरतें, सभी खतरनाक स्थलों पर प्रमुख रूप से चेतावनी सूचनाएँ (कॉमन नोटिसेज) लगा दी जायेगी।

(2) ऐसी स्थिति के सिवाय, जब कि ऊपरी उपस्कर विशेष अनुदेशों के अनुसार निष्क्रिय और भूयोजित (डैड एण्ड अर्थेड) कर दिया है, कोई व्यक्ति न तो किसी ऊपरी उपस्कर के नीचे अवस्थित इंजनों या टेन्डरों पर और न ही सवारी डिब्बों या माल डिब्बों की छत पर चढ़ेगा।

स.नि.17.05(1) विद्युत उपस्कर: विद्युत उपस्कर को निष्क्रिय (डैड) किया गया, तभी घोषित किया जायेगा जब इसे ए.सी.कर्षण नियमावली के अन्तर्विष्ट अनुदेशों के अनुसार पृथक्कृत (आइसोलेटेड) और भूयोजित (अर्थेड) कर दिया गया हो।

स.नि.17.05(2) जिस प्रकार की चेतावनी सूचनाएं आगे दी हैं वे सभी खतरनाक स्थलों पर लगायी जायेंगी।



NOTE: - SCALE N.T.S.-5

नोट: पैमाना (स्केल) एन.टी.एस-5

- (1) सभी आयाम—मि.मी. में।
- (2) सामग्री— 1.66 से 2.00 मिमी मोटाई की एम.एम. शीट।
- (3) इनेमल करने से पहले छिद्र किए जाने हैं।
- (4) लेटरिंग गिलसेन्ट स्टाइल 5 मि.मी. मोटाई जैसा दिखाया गया है।
- (5) रंग जैसे नीचे बताये गये हैं:

(i) लेटर—सफेद मौसम-प्रूफ विटेरियस इनेमल किए हुए

(ii) पृष्ठभूमि: सिग्नल लाल मौसम-प्रूफ विटेरियस इनेमल किया हुआ।

- (6) पिछली ओर— काला मौसम-प्रूफ विटेरियस इनेमल किया हुआ।

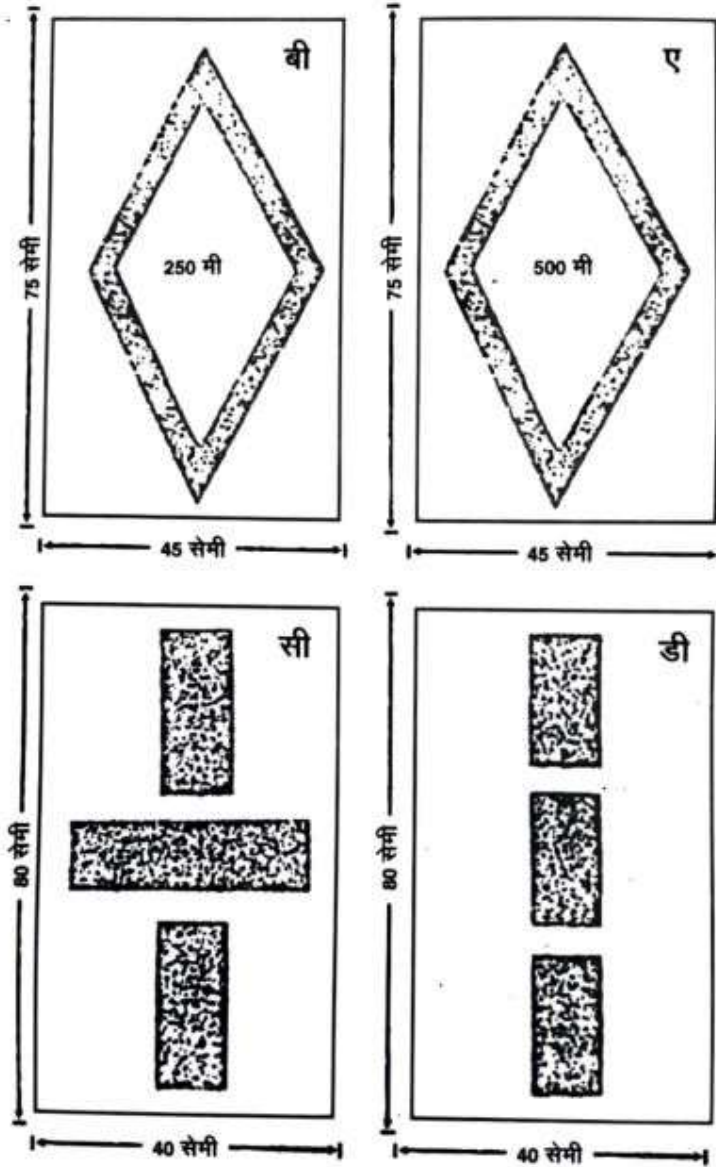
स.नि.17.05(3) सामान्य नियम 17.05(2) के प्रयोजन के लिए इंजनों या टैंडरों के ऊपर या सवारी और मालगाड़ियों की छत पर जिस व्यक्ति को चढ़ाना हो वह ऊपर चढ़ने से पहले सा.नि.17.04 के अनुसार कार्य करने की अनुमति प्राप्त करेगा।

17.06. रेल पथ में परिवर्तन—विद्युतीकृत रेल पथ के संरेखण (एलाइनमेंट) अथवा सतह में किसी तरह का परिवर्तन करने से पहले, ऊपरी उपस्कर के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों को अपेक्षित सूचना दी जायेगी जिससे ऊपरी उपस्कर नई परिस्थितियों के अनुरूप समायोजित किया जा सके।

स.नि.17.06. सामान्य नियम 17.06 के अधीन मण्डल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) को सूचना दी जायेगी।

17.07. निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में इंजनों और विद्युत बहु-यूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना:— यदि विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं दी गई है तो रेल इंजनों अथवा विद्युत बहु-यूनिटों के लोको पायलट, शक्ति स्विच समुचित रूप से "ऑफ" करके निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शन को पास करेंगे। "शक्ति" "ऑफ" करने और "ऑन" करने के लिए लोको पायलटों के मार्गदर्शन के लिए इस आशय के आवश्यक संकेत बोर्ड लगाये जायेंगे।

स.नि.17.07 निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शन से पहले 500 मीटर और 250 मीटर पर संकेत बोर्ड लगाए जाएंगे। निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शन से ठीक पहले और उससे ठीक आगे लोको पायलटों को उन स्थानों का संकेत देने के लिए जहाँ उसे इंजन पर सर्किट ब्रेकर को खोलना और पुनः बन्द करना (रिक्लोज) है, अतिरिक्त बोर्ड लगाए जायेंगे। लगाये जाने वाले बोर्ड निम्न रेखाचित्र (ड्राइंग) में क्रमशः ए, बी, सी और डी दिखाए गए हैं।



चेतावनी संकेतक

रेल लेवल से दो मीटर ऊपर खंभे पर

17.08. टावर वैगन:- टावर वैगन के संचालन और परिचालन के नियम विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जायेंगे।

स.नि.17.08(1)(क) चालू लाइनों पर टावर वैगनों की कार्यप्रणाली-

- (i) रेल पथ पर टावर वैगन के संचालन के सम्बन्ध में वे सभी नियम लागू होंगे जो गाड़ियों के संचालन पर लागू होते हैं।
- (ii) टावर वैगन को चालू लाइनों पर तब तक संचालित नहीं किया जायेगा जब तक कि टावर वैगन पर, टावर वैगन चालक अथवा कोई कर्मचारी जो कि टावर वैगन के संचालन के लिये इन्चार्ज है एवं इस आशय हेतु उसके पास 25 केवी एसी कर्षण नियमावली के अनुलग्नक 12.01 के अनुसार सक्षमता प्रमाण पत्र सं. टीआर 4 उपलब्ध नहीं हो। खण्ड पर टावर वैगन के संचालन के लिये 25 केवी के पैरा 21216 में उपबंधित लिखित, मौखिक एवं व्यवहारिक परीक्षा के उपरांत ही उस खंड के वरिष्ठ/मंडल के बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) द्वारा सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जायेगा।

- (iii) ट्रेन लोको पायलेट की तरह टावर वैगन का सक्षमता प्रमाण पत्र टीआर -4 की वैधता 3 वर्ष होगी। टावर वैगन चालक, ट्रेन लोको पायलेट के लिए निर्धारित पुनश्चर्या पाठ्यक्रम एवं संरक्षा शिविर प्रशिक्षण लेगा। टावर वैगन चालक के लिए आयोजित पुनश्चर्या पाठ्यक्रम में टावर वैगन के संचालन एवं अनुरक्षण को शामिल किया जायेगा।
- (ख) टावर वैगन चालक के पास रेलवे चिकित्सा अधिकारी द्वारा जारी ए-1 श्रेणी का चिकित्सा स्वास्थ्य प्रमाण पत्र होना चाहिए एवं उसकी आवधिक समीक्षा होनी चाहिए जैसा कि ट्रेन लोको पायलेट के लिए निर्धारित है।
- (ग) टावर वैगन को चलाना:-
- (i) किसी प्राधिकृत व्यक्ति के अलावा अन्य किसी भी व्यक्ति द्वारा टावर वैगन नहीं चलाया जायेगा और जब तक किसी व्यक्ति को टावर वैगन के संचालन के साथ-साथ उस सेक्शन की भी पूरी जानकारी न हो जिस पर टावर वैगन को चलाया जाना है, उसे टावर वैगन चलाने के लिए प्राधिकृत नहीं किया जायेगा।
- (ii) इंजीनियरिंग, सिगनलिंग या किसी अन्य कारणों से अस्थाई अथवा स्थाई प्रतिबंधों के अधीन टावर वैगन की अधिकतम गति आरडीएसओ द्वारा स्वीकृत गति या सेक्शन की गति, जो भी कम हो, से अधिक नहीं होगी।
- (घ) टावर वैगन में हैड लाइट, फ्लेशर एवं टेल लाइट होनी चाहिए। काफिले में संचालन के समय, टेल बोर्ड/टेल लैंप अंतिम टावर वैगन पर लगानी चाहिए।
- (ङ) दिन के समय जब दृश्यता स्पष्ट हो 5 टावर वैगन तक को चलने के लिए एक प्राधिकार से अनुमति ब्लाक सेक्शन के भीतर एवं अगले स्टेशन जाने के लिए अथवा वापिस आने के लिए दी जा सकती है। समस्त टावर वैगन एक के बाद एक स्टेशन से बाहर एवं स्टेशन के भीतर प्रवेश करने चाहिए एवं संचालन के दौरान लीडिंग टावर अधिकारिक प्रभारी समस्त टावर वैगनों के लिए जवाबदेह होगा।
- (च) एक से अधिक टावर वैगनों का उसी खंड में अन कपल परिस्थिति में संचालन करते समय, निम्नलिखित नियमों का पालन किया जायेगा-
- (i) सेक्शन में एक से अधिक टावर वैगन पर कार्य करने के लिए, टावर वैगन प्रभारी जो कि कनिष्ठ इंजीनियर से कम ग्रेड का नहीं होगा, ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को एक मीमो टावर वैगन के संचालन की आवश्यकता के लिए देगा एवं यह भी सुनिश्चित करेगा कि टावर वैगन संचालन का क्रम भी नहीं बदला जायेगा।
- (ii) इसके बदलें में ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर टावर वैगन प्रभारी को टावर वैगन के संचालन के क्रम का मीमो देगा एवं स्टेशन भी बतायेगा कि वे सेक्शन कहां क्लीयर करेंगे।
- (iii) इंजीनियरिंग ब्लाक/दुर्घटना की स्थिति अथवा संचार अवरोध होने की स्थिति में ड्यूटी का स्टेशन मास्टर 'बिना लाइन क्लीयर के जाने का प्राधिकार' भी निर्धारित प्रपत्र (टी/ए 602 अथवा टी/बी 602 अथवा टी/सी 602 अथवा टी/डी 602 अथवा टी/बी 912 अथवा टी/सी 912 जो भी उपयुक्त हो) टावर वैगन चालक को जारी करेगा जिसमें उस सेक्शन में अनुमति दिए गए सभी वाहनों का विवरण होगा।
- (iv) ट्रैफिक ब्लॉक के दौरान टावर वैगनों के संचालन के लिए-
- (क) काफिले में चलते समय प्रत्येक टावर वैगन के बीच 250 मीटर की पर्याप्त दूरी बना कर रखी जाएगी।
- (ख) ट्रैफिक ब्लॉक में काफिले में चलते समय पहला टावर वैगन अधिकतम अनुज्ञेय गति से चलेगा तथा काफिले में उसके पीछे चलने वाले टावर वैगन 40 किमी प्रति घंटे की गति अथवा समूह में सबसे कम अधिकतम अनुज्ञेय गति, जो भी कम हो, के साथ सेक्शन में अस्थायी गति प्रतिबंध/स्थायी गति प्रतिबंध का विधिवत पालन करते हुए चलेंगे।
- (घ) कार्य की समाप्ति के उपरान्त, टावर वैगन का अधिकारिक प्रभारी जो कि सेक्शन में सबसे आखिर में दाखिल हुआ है क्लीयरिंग स्टेशन को प्रमाणित करेगा कि सभी टावर वैगन क्लीयर हो चुके हैं।

नोट :- एसआर 6.02 (1) से एसआर 6.02(9) एवं अध्याय 15 के परिशिष्ट -(1) ट्रैक मशीन नियम टावर वैगन पर भी लागू होंगे।

स.नि.17.08 (2) लैडर ट्राली एवं लैडर का संचालन—

- (क) लैडर ट्राली को मेटिरिअल ट्राली माना जायेगा एवं लाइन पर खड़े करते समय हमेशा 4 चयनित व्यक्तियों को साथ में रहना चाहिए जो कि आसानी से उसे ट्रेक से उतार सके।
- (ख) ये ट्रालियां बिजली अथवा अन्य भारी सामान को ढोने के लिए काम में नहीं ली जायेगी। लैडर ट्रालियों की रनिंग सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 के नियमों से शासित होगी।
- (ग) स्टेशन सीमा के भीतर एवं बाहर, लैडर के साथ लैडर ट्राली, सामान्य नियम 15.27 एवं सहायक नियम में निर्धारित संरक्षण के अनुसार ट्रेक पर संचालन करेगी।
- (घ) लैडर ट्राली की कार्यप्रणाली का पर्यवेक्षण कनि. बिजली इंजीनियर से नीचे के पर्यवेक्षक द्वारा नहीं किया जाएगा जो कि विशेष रूप से इस उद्देश्य के लिए अधिकृत होगा।
- (ङ) पर्यवेक्षक यह सुनिश्चित करेगा कि ये सभी लैडर सामान्य और सहायक नियम 15.27 के अनुसार समुचित रूप से संरक्षित हैं एवं उनको ट्रेक से समय पर हटाया जाए ताकि ट्रेनों को विलम्ब से बचाया जा सके। उनको हटाने के बाद ट्रेन को पास करने की अनुमति देने से पूर्व पर्यवेक्षक यह सुनिश्चित करेगा कि वे सब समुचित रूप से सुरक्षित हैं एवं उनसे मूविंग डाइमेंशन में कोई अवरोध नहीं है।
- (च) उन स्थानों पर जहां ट्रालियों को ट्रेक से उतारा जाता है एवं उनको ट्राली रीफ्यूजी में रखा जाता है इस बात की विशेष सावधानी रखनी चाहिए कि ये लैडर ट्रालियां किसी भी चलती ट्रेन के लिए खतरा नहीं बनें।
- (छ) (i) निम्नलिखित परिस्थितियों में चार्ज लाइनों पर सीढ़ी से काम करने की अनुमति नहीं दी जायेगी—
- (ए) 25 केवी एसी ओएचई
 - (बी) अंधेरे के दौरान
 - (सी) वर्षा के दौरान
 - (डी) गीली सीढ़ियों पर
 - (ई) ढाँचों के आस पास, पुलों या ओवरहेड उपकरण जो कि अर्थ अथवा डेड हो परन्तु विद्युतीय रूप से अर्थ नहीं हों।
- (ii) सीढ़ी पर काम करते समय दो चयनित स्टाफ साथ रहने चाहिए जो कि इसे हटाने और एक तरफ रखने में पूर्णतया प्रशिक्षित हों जिससे कि इसके कारण ट्रेनों के संचालन एवं यात्रियों की सुरक्षा को खतरा नहीं हो।
- (iii) सीढ़ियों पर कार्य करते समय सीढ़ी पर काम करने वाले स्टाफ को सुरक्षित रखने के लिए पर्याप्त सावधानी रखनी चाहिए, इसके लिए सीधे ट्रेक पर 200 एवं 400 मीटर की दूरी पर 2 फ्लेगमैन एवं घुमावदार ट्रेक जहां कार्यस्थल से आती हुई गाड़ियों स्पष्ट दृष्टिगोचर नहीं हो रही हो वहां 200 मी., 400 मी. एवं 600 मी. प्रत्येक की दूरी पर 3 फ्लेगमैन उपलब्ध कराने चाहिए। फ्लेगमैन अपने कार्य में पूरे प्रशिक्षित होने चाहिए। उनको सीटी एवं झंडी उपलब्ध करानी चाहिए (दिन के समय लाल एवं हरी हाथ झंडियां एवं रात्रि के समय हैंड सिगनल लैम्प)। कार्यरत व्यक्तियों को आने वाली गाड़ियों से सावधान करने के लिये उनको निर्देशित किया जाना चाहिए।
- (iv) इस प्रकार के कार्य जिनमें गाड़ी को धीमे किए जाने की आवश्यकता है, तो प्रभारी पर्यवेक्षक, संबंधित सामान्य व सहायक नियम में निर्धारित संबंधित प्रक्रिया के अनुसार सतर्कता आदेश जारी करवाने की व्यवस्था करेगा।
- (v) सक्षम प्राधिकार से अधिकृत लाइनमैन से नीचे की रैंक का कोई भी व्यक्ति सीढ़ी पर कार्य करने के लिए अधिकृत नहीं है।
- (vi) सीढ़ी कार्य के पर्यवेक्षण के लिये विशेष रूप से अधिकृत कनि. बिजली इंजीनियर से नीचे की रैंक का कोई भी पर्यवेक्षक सीढ़ी पर कार्यरत स्टाफ का पर्यवेक्षण नहीं करेगा।

स.नि.17.08(3) टावर वैगन पैंटाग्राफ:- टावर वैगन की छत पर लगे हुए पैंटाग्राफ का प्रयोग ए.सी. कर्षण नियमावली में अंतर्विष्ट अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

स.नि.17.08(4) टावर वैगन पर घूमने वाला टावर:-

- (i) घूमने वाला टावर सामान्यतः टावर वैगन की लम्बाई की दिशा में रहेगा।
- (ii) घूमने वाले टावर को तभी उठाया या झुकाया जाएगा जब टावर वैगन खड़ा हो।
- (iii) घूमने वाले टावर को सामान्य स्थिति से तभी हटाया जायेगा जब टावर वैगन खड़ा हो।
- (iv) टावर वैगन को तभी चलाया जायेगा जब घूमने वाले टावर को वापस सामान्य स्थिति में कर दिया जाये।

17.09. विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम:- विद्युतीकृत सेक्शनों में गाड़ियों के संचालन के प्राधिकृत अधिकारी द्वारा विशेष अनुदेश अधिसूचित किए जायेंगे।

स.नि.17.09(1) सेक्शनिंग और साइडिंग स्विच:- ऊपरी उपस्कर में स्थापित सेक्शन और साइडिंग स्विचों का संचालन वे ही पदाधिकारी करेंगे जिन्हें कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) द्वारा ऐसा करने के लिए सक्षमता प्रमाण-पत्र दिया गया है इस प्रयोजन के लिये सक्षमता प्रमाण-पत्र 5 वर्ष के लिए वैध होगा।

स.नि.17.09(2) मेन परिचालित लाइन या लूप लाइन (लाइनों) की बिजली सप्लाई को प्रभावित करने वाले किसी भी स्विच को कर्षण शक्ति नियंत्रण की अनुमति के बिना न तो खोला जायेगा और न बन्द किया जायेगा।

स.नि.17.09(3) सेक्शन या पृथक्कारी स्विचों का संचालन करने के प्रत्येक मामले में कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचना दी जाएगी।

स.नि.17.09(4) रेल-पथ के जिन सेक्शनों की ऊपरी लाइनें निरावेशित या भूयोजित कर दी गई हैं उनमें या उन पर विद्युत चल स्टाफ के प्रवेश को रोकने की कार्यविधि:-

- (क) जिन रेल पथ या क्रॉसओवर के ऊपरी उपस्कर का निरावेशित कर दिया गया हो या जिसके लिए कार्य करने की अनुमति जारी की जानी हो उसमें विद्युत चल स्टॉक की अनुमति जारी की जानी हो उसमें विद्युत चल स्टॉक के प्रवेश को रोकने के लिए चल स्टॉक के ऐसे संचालनों को नियंत्रित करने वाले सिगनल केबिनों के सिगनल और कांटों के लीवरों/स्लाइडों के लीवर/स्लाइड कालरों के माध्यम से रक्षित किया जायेगा। यदि कांटों और सिगनलों को संचालन स्थानीय रूप से किया जाता हो, तो उन्हें उनकी सामान्य स्थिति में क्लैम्प करके ताला लगा दिया जायेगा और उसकी चाबियाँ स्टेशन मास्टर के पास रख दी जायेगी।
- (ख) जब तक स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर को सेक्शन कंट्रोलर से पॉवर ब्लॉक रद्द करने का संदेश प्राप्त न हो जाये और वह प्राइवेट नम्बर के साथ उसकी पावती न दे दे, तब तक लीवर/स्लाइड कॉलरों को हटाया नहीं जायेगा। सेक्शन कंट्रोलर ऐसा संदेश तब तक जारी नहीं करेगा जब तक कि कर्षण शक्ति नियंत्रक से पावर रद्द किए जाने का लिखित संदेश प्राइवेट नम्बर के साथ प्राप्त न कर ले।

नोट:- जब पॉवर ब्लॉक युक्त लाइनों से गैर-विद्युत चल स्टॉक का संचालन करना हो तो लीवर कॉलरों को अस्थायी रूप से हटा दिया जाये, और जब संचालन पूरा हो जाये तो उसे तत्काल वापिस रख दिया जाये।

स.नि.17.09(5)(1) ऊपरी उपस्करों में नो टेंशन/फाल्ट ट्रिपिंग की अवस्था में कर्षण पावर नियन्त्रक, खण्ड नियंत्रक और स्टेशन मास्टर की ड्यूटी और दायित्व:-

(क) खराबी (दोष) पर पृथक्कीकरण:

(i) विद्युतिकृत खण्ड में ऊपरी उपस्कर में खराबी होने पर ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर तुरंत दोषपूर्ण खण्ड की पहचान व निर्धारित करेगा और उसको पृथक् करेगा। दोहरी लाइन और बहु लाइन खण्डों की स्थिति में साथ वाली लाइन के ठीक खण्ड को भी दोषपूर्ण खण्ड की समान दूरी के लिए पृथक् कर देगा। इसके पश्चात् ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर खंड नियंत्रक को खराब खण्ड, जो पाया गया है, और ठीक खण्ड जिसको अस्थायी रूप से पृथक् किया गया है के संबंध में लिखित या टेलीफोन द्वारा प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान के साथ सूचित करेगा।

(ii) ट्रेक्शन पावर कंट्रोल की सूचना मिलने पर खंड नियंत्रक निम्न कार्यवाही करेगा:-

खण्ड नियंत्रक विच्छेद किये गये खण्ड के दोनों छोर के स्टेशन मास्टरों को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के साथ सूचित करेगा कि खण्ड को खराब माना जाए, यदि वह आपात पावर ब्लॉक के अन्तर्गत है तो तदानुसार कार्यवाही करेगा।

(ख) दोहरी लाइन खण्ड पर ठीक खण्ड को अस्थायी रूप से विच्छेद किया गया है-

(i) खण्ड नियंत्रक यह जाँच करेगा कि क्या कोई गाड़ी खराब खण्ड में प्रवेश कर चुकी है। अगर नहीं, तो वह संबंधित स्टेशन मास्टर को अप्रभावित खंड में से जाने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करने की सलाह देगा कि पास वाली लाइन/लाइनों पर विशेष नजर रखते हुए देखेगा कि कहीं ऊपरी उपस्कर में कोई खराबी तो नहीं है। आगे के स्टेशन पर पहुँचने पर चालक अपनी रिपोर्ट देगा कि जिस खण्ड को उसने पार किया है गाड़ियों के संचालन के लिए सुरक्षित है या नहीं। उसके पश्चात् खण्ड नियंत्रक ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर को लिखित में ठीक खण्ड जिसको अस्थायी रूप से विच्छेद किया गया है, को चालू करने हेतु सूचित करेगा।

(ii) यदि खराब खण्ड में गाड़ी प्रवेश कर चुकी है तो खण्ड नियंत्रक तुरंत खराबी पर पृथक् किये गये खण्ड के स्टेशन मास्टरों तथा जिसके ठीक ऊपरी उपस्कर को भी अस्थायी रूप से पृथक् किया गया है को प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान के साथ सूचित करेगा कि वे प्रभावित ब्लॉक खंड में किसी गाड़ी को जाने की अनुमति नहीं देंगे जब तक कि प्रभावित खण्ड में जाने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर दोनों को इस संबंध में सतर्कता आदेश जारी नहीं किया जाता है कि-

“अन्य गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए दिन में जब दृश्यता साफ हो, 60 कि.मी.प्र.घ. व रात्रि में 30 कि.मी.प्र.घ. की गति से अधिक न हो की गति से आगे बढ़े एवं अपनी तेज नजरों द्वारा ध्यान रखते हुए किसी भी रुकावट से पहले रुकने को तैयार रहे, जो पास वाली लाइन/लाइनों पर उल्लंघता के कारण हो सकती है, और पास वाली लाइन/लाइनों के ऊपरी उपस्कर में किसी प्रकार की अनियमितताओं पर भी विशेष नजर रखेगा। अगले स्टेशन पहुँचने पर लोको पायलट अपनी रिपोर्ट दे कि जिस खण्ड को उन्होंने पार किया है वह गाड़ियों के संचालन के लिए सुरक्षित है या नहीं।”

(iii) इस कार्यवाही के पश्चात् ही खण्ड नियंत्रक ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर को लिखित में सूचित करेगा कि गाड़ी की संरक्षा सुनिश्चितता के लिए आवश्यक सावधानियाँ बरत ली गयी है। इसके पश्चात् ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर ठीक खण्ड पर फीड को बहाल करेगा जिसको अस्थायी रूप से पृथक्कीकरण (विच्छेदन) किया गया है।

(iv) लोको पायलट एवं ट्रेन मैनेजर से यह रिपोर्ट मिलने के पश्चात् कि खण्ड में कोई व्यवधान नहीं है, गति प्रतिबन्ध को हटाने की कार्यवाही खंड नियंत्रक द्वारा स्टेशन मास्टर से विचार विमर्श के

बाद की जाएगी। खण्ड नियंत्रक ट्रेन मैनेजर/लोको पायलट की रिपोर्ट के संबंध में यह दर्शाते हुए ट्रैक्शन पॉवर कंट्रोलर को भी सूचित करेगा कि ऊपरी उपस्कर में किसी प्रकार की रुकावट या व्यवधान है या नहीं। उस समय तक जब तक गति-प्रतिबन्ध हटाने का निर्णय लिया जाये, बाद वाली गाड़ी को खण्ड में जाने की अनुमति केवल खण्ड-नियंत्रक की अनुमति से ही दी जाएगी और गति प्रतिबन्धों व अन्य सावधानियों का उल्लेख करते हुए सतर्कता आदेश दिया जाना जारी रखा जाएगा जैसा कि ऊपर ख (ii) में दिया गया है।

2. विद्युतीकृत खण्ड पर गाड़ी में किसी प्रकार की अनियमितता घटित होने पर ऊपरी उपस्कर की सप्लाई को स्विच 'ऑफ' करने की आवश्यकता होने पर खण्ड नियंत्रक व ट्रैक्शन पॉवर कंट्रोलर के कार्य व इनकी जिम्मेदारियाँ:-

(i) जैसे ही ट्रैक्शन पॉवर कंट्रोलर की यह जानकारी में आता है कि विद्युतीकृत खण्ड पर गाड़ी का संचालन असुरक्षित है तो वह तुरन्त संबंधित उपखण्डों की दोनों लाइनों की ऊपरी उपस्कर सप्लाई स्विच ऑफ कर देगा। इसके बाद ट्रैक्शन पॉवर कंट्रोलर, उस खंड जिसका ऊपरी उपस्कर स्विच ऑफ किया जा चुका है, के खंड नियंत्रक को लिखित में सूचित करेगा।

(ii) ट्रैक्शन पॉवर कंट्रोलर से सूचना मिलने पर खण्ड नियंत्रक प्रभावित खण्ड में गाड़ियों के संचालन से संबंधित स्टेशन मास्टर्स को, प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान द्वारा सूचित करेगा कि खण्ड को निष्क्रिय (डेड) माने। यदि वह आपात पावर ब्लॉक के अन्तर्गत है तो सुनिश्चित करने को कहेगा कि किसी गाड़ी को खण्ड में प्रवेश नहीं कराया गया है।

(क) ठीक खण्ड पर अस्थायी पृथक्कीकरण:

(i) स्टेशन मास्टर प्रभावित खण्ड में ठीक लाइन पर भी तब तक किसी गाड़ी के प्रवेश की अनुमति नहीं देगा जब तक कि अप्रभावित खंड की पहली गाड़ी के लोको पायलट व ट्रेन मैनेजर को सतर्कता आदेश जारी नहीं कर दिया गया है कि अन्य गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए दिन में जब दृश्यता साफ हो 60 कि.मी.प्र.घं. व रात्रि में 30 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं, की प्रतिबंधित गति से आगे बढ़े और अपनी तेज नजर रखते हुए किसी भी बाधा से पहले रुकने को तैयार रहे जो पास वाली लाइन/लाइनों से किसी उल्लंघन या ऊपरी उपस्कर की खराबी के कारण हो सकती है। अगले स्टेशन पर पहुँचने पर लोको पायलट अपनी रिपोर्ट देगा कि जिस खण्ड को उसने पार किया है वह गाड़ियों के संचालन के लिए सुरक्षित है या नहीं।

(ii) यदि अप्रभावित खण्ड से लोको पायलट टेलीफोन पर उससे संबंध स्थापित करता है तो ऊपरी उपस्कर के अप्रभावित भाग को चालू कर देगा जो अन्य गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए दिन में जब दृश्यता साफ हो 60 कि.मी.प्र.घं. व रात्रि में 30 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी और अपनी तेज नजरें रखेगा व किसी भी बाधा से पहले रुकने को तैयार रहेगा जो साथ वाली लाइन/लाइनों से उल्लंघन के कारण हो सकती है। अगले स्टेशन पर पहुँचने पर लोको पायलट अपनी रिपोर्ट देगा कि जिस खण्ड को उसने पार किया है वह गाड़ियों के संचालन के लिए सुरक्षित है या नहीं।

(iii) यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि साथ वाली लाइन को कोई उल्लंघन नहीं है, ऊपर दर्शाया गया सतर्कता आदेश तुरन्त हटा लिया जाएगा।

(ख) खण्ड में प्रभावित गाड़ी:

(i) प्रभावित गाड़ी के चालक दल से अनियमिता की प्रकृति की सूचना लेने के पश्चात् ऊपरी उपस्कर को दोबारा चार्ज करने का निर्णय खंड नियंत्रक द्वारा मुख्य कंट्रोलर/उप मुख्य कंट्रोलर (पारी ड्यूटी) और संबंधित विभाग के नियंत्रक से परामर्श कर के लिया जाएगा।

- (ii) यदि प्रभावित गाड़ी का लोको पायलट ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर/कंट्रोलर से संबंध स्थापित करता है और गाड़ी में किसी खराबी का पता नहीं लगा है तो ऊपरी उपस्कर के चार्ज होने पर कंट्रोल द्वारा लोको पायलट को प्रतिबंधित गति से ब्लॉक खंड को साफ करने के हेतु कहा जाएगा जो अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए दिन में जब दृश्यता साफ हो 60 कि.मी.प्र.घं. व रात्रि में 30 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी और अपनी तेज नजरें रखेगा व अपनी गाड़ी में किसी प्रकार की अनियमितता के लिए तेज नजर रखेगा। स्टेशन पर गाड़ी के आगमन पर संबंधित विभाग के कर्मचारियों द्वारा गाड़ी की जाँच की जानी चाहिए। यदि कोई खराबी नहीं मिलती तो गाड़ी अपनी गति पर चलेगी।
3. ऊपरी उपस्कर के ट्रिपिंग/नो टेन्शन होने की स्थिति में ट्रेन मैनेजर व लोको पायलट का कार्य एवं उनकी जिम्मेदारी:-
- (i) ऊपरी उपस्कर में क्षणिक ट्रिपिंग होने के स्थिति में लोको पायलट सामान्य कर्षण ग्रहण करेगा और पास वाली लाइन/लाइनों पर भी इस आशय से अपनी तेज नजर रखेगा कि कहीं कोई अनियमितता/रूकावट तो नहीं, और वॉकी-टॉकी या सीटी कोड द्वारा ऊपरी उपस्कर में ट्रिपिंग के बारे में ट्रेन मैनेजर को सूचना देगा। गाड़ी का ट्रेन मैनेजर अपनी गाड़ी के बाहर किसी असामान्यता के लिए देखेगा। सहायक लोको पायलट को अपनी गाड़ी में किसी भी असामान्यता के लिए पीछे देखना चाहिये।
- (ii) ऊपरी उपस्कर में यदि टेन्शन नहीं है और नो टेन्शन लगातार रहता है तो चलाक को तुरन्त अपने लोको की फ्लैशर लाइट का स्विच ऑन कर देना चाहिए और अपनी गाड़ी की गति को नियंत्रित करेगा (जो रात्रि में 60 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी ताकि किसी भी रूकावट से पहले गाड़ी को रोकने में समर्थ हो और अपनी गाड़ी को पहले आपातकालीन सॉकेट के पास रोकेंगे जहाँ से वह ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर/कंट्रोल से ऊपरी उपस्कर में नो टेन्शन के कारण जानने के लिए बात करेगा। चालक दल को नियंत्रक के निर्देशानुसार कार्य करना चाहिए।
- (iii) यदि ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर/नियंत्रक से तुरन्त बात करना संभव नहीं हो तो चालक अपने सहायक चालक को नीचे उतार कर नियुक्त करेगा और ईंजन सहित अपनी गाड़ी में किसी प्रकार की असामान्यता और खराबी की ट्रेन मैनेजर के साथ जाँच करेगा। गाड़ी की जाँच हो जाने के पश्चात् लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर उस खराबी एवं किसी प्रकार की सहायता जो चाहिए के लिए अन्य लाइनों के आपात टेलीफोन, वाकी-टाकी, समपार फाटक टेलीफोन या दूसरी दिशा की गाड़ी के द्वारा या किसी अन्य संचार साधनों द्वारा खंड नियंत्रक को सूचित करेगा और खंड नियंत्रक के निर्देशानुसार कार्य करेगा। ऐसी स्थिति में जब उसकी गाड़ी में कोई असामान्यता नहीं मिलती है, चालक को लोको फ्लैशर लाइट का स्विच ऑफ कर देना चाहिए।
- (iv) इस समयावधि में यदि ऊपरी उपस्कर में पॉवर की सप्लाई चालू हो जाती है और लोको पायलट को सप्लाई चालू होने का पता चलता है तो वह सामान्य कर्षण ग्रहण करेगा।
- स.नि.17.09(6) बिजली इंजन द्वारा चलने वाली गाड़ियों के गुजरते समय खतरनाक स्थिति में हॉट एक्सल या बैगन/कोच में ब्रेक ब्लॉक लटके हुए या किसी असामान्य परिस्थिति में पाये जाते हैं जो गाड़ी/यात्रियों की संरक्षा के लिए खतरनाक हो सकते हैं। स्विचमैन/स्टेशन मास्टर लाल हाथ बत्ती/लाल झंडी दिखाकर, सिगनलों को 'ऑन' करके और संकेतों इत्यादि द्वारा इशारा करके लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करके गाड़ी को तत्काल रोकने की कोशिश करेगा, यदि वह गाड़ी रोकने के लिए, लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित कराने में विफल रहता है तो वह टी.पी.सी. को सीधे, जहाँ टी.पी.सी. फोन उपलब्ध नहीं या कार्य नहीं कर रहे हैं, वहाँ खंड कंट्रोल के माध्यम से सूचित करेगा। टी.पी.सी. संबंधित सेक्शन के पॉवर सप्लाई स्विचों को तत्काल बन्द कराने की व्यवस्था करेगा।

खण्ड नियंत्रक/कर्षण शक्ति नियंत्रक को उपरोक्त सूचना प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान द्वारा दी जाये। यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक को सीधे सूचित कर दिया गया है तो बाद में खण्ड नियंत्रक को भी सूचित किया जाना चाहिए।

स.नि.17.09(7) जब कोई गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में 'नौ टेंशन' के कारण 3 मिनट से अधिक समय के लिए रुक जाती है तो लोको पायलट अपने सहायक लोको पायलट को गाड़ी में किसी असामान्य स्थिति की जाँच करने एवं ओ.एच.ई. में 'नौ टेंशन' की सूचना ट्रेन मैनेजर को देने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। तत्पश्चात् ट्रेन मैनेजर सहायक लोको पायलट के साथ पूरी गाड़ी की जाँच करेगा।

यदि इस बीच पॉवर सप्लाय पुनः बहाल हो जाती है तो लोको पायलट लगातार सीटी बजाकर अपने सहायक लोको पायलट को वापिस इंजन पर बुलाएगा और सहायक लोको पायलट के आने के बाद गाड़ी पुनः चला देगा।

अन्यथा, गाड़ी की जाँच करने के पश्चात् लोको पायलट एवं ट्रेन मैनेजर सहायक लोको पायलट के साथ परामर्श करके खण्ड नियंत्रक/कर्षण शक्ति नियंत्रक को, यदि कोई असामान्यता है तो उसका विवरण देगा तथा सहायता के लिए निकटतम आपातकालीन टेलीफोन सर्किट/किसी अन्य उपलब्ध साधन द्वारा अवगत करायेगा।

लोको पायलट एवं ट्रेन मैनेजर सामान्य नियम 6.03 के अनुसार प्रभावित लाइन के बचाव की व्यवस्था करेंगे। स्वचालित सिगनल वाले क्षेत्रों की स्थिति में बचाव सामान्य नियम 9.10 के अनुसार किया जायेगा।

ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट द्वारा गाड़ी में संभावित उत्पन्न असामान्यता के प्रकार को सुनिश्चित करने के पश्चात् ओ.एच.ई. का पुनः चार्ज करने के संबंध में निर्णय, उपमुख्य नियंत्रक के परामर्श से खण्ड नियंत्रक द्वारा किया जायेगा ट्रेन मैनेजर, लोको पायलट और संबंधित स्टेशन मास्टरों को तदनुसार सूचित किया जायेगा और उसके बाद उप मुख्य नियंत्रक असामान्यता को दूर करने के लिए कार्यवाही करेगा।

स.नि.17.09(8) ओ.एच.ई. की सप्लाय को पुनः चालू करने के लिए कर्षण शक्ति नियंत्रक, खण्ड नियंत्रक के परामर्श व प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के तहत ही करेगा।

स.नि.17.09(9) यदि ग्रेड्डेड सेक्शन में ओ.एच.ई. स्विचिंग ऑफ हो जाती है तो गाड़ी का क्रू एस.आर.जी. 25 में निर्दिष्ट कार्यवाही भी करेगा।

अध्याय—18

प्रकीर्ण

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 गये साधारण नियम, ऐसे निरसन के पूर्व की गई किसी बात या कार्यवाही के या उसके किए जाने में किए गये किसी लोप के संबंध में, एतद्वारा निरसित किए जाते हैं।

परिशिष्ट 'क'
सतर्कता आदेश

- (i) इन अनुदेशों को सामान्य नियम 4.09 में सहायक नियमों के रूप में पढ़ना चाहिए।
- (ii) सतर्कता आदेश कब और कौन जारी करे:- (क) जब भी लाइन की मरम्मत, गति प्रतिबन्धों आदि के बारे में लोको पायलट को कोई विशेष निर्देश देने आवश्यक हो, तो ड्यूटी के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा। सामान्यतः आदेश नीचे लिखी परिस्थितियों में जारी करने चाहिए।
- (i) अस्थायी इंजीनियरिंग प्रतिबन्धों की अधिसूचना के लिए।
 - (ii) जब दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन संचालन चालू किया जाये।
 - (iii) गिट्टी (बालास्ट) गाड़ी को सेक्शन में काम करने का अधिकार देने के लिए।
 - (iv) ब्लॉक सेक्शन में ट्रॉली या लॉरी की अधिसूचना के लिए [स.नि.15.26(5) और 15.27(2)]
 - (v) खराब फाटक सिगनल की अधिसूचना के लिए।
 - (vi) केवल एक गाड़ी पद्धति के अंतर्गत जब रिलीफ इंजन को भेजा जाता है।
 - (vii) पूर्ण संचार व्यवस्था के भंग होने पर।
 - (viii) जब भी अन्तर्पाशित कॉटों, सिगनलों अन्तर्पाशन गियर की ऐसी अदला बदली या मरम्मत हो रही हो, कि कॉटो या कॉटों के तालों का लीवरों से कनेक्शन काटना आवश्यक न हो।
 - (ix) जब शंटिंग के उद्देश्य के लिए गाड़ी को सम्मुख कॉटों से तुरन्त पहले रोकना हो।
 - (x) जब अशक्त गाड़ी इंजन (डिसएबल्ड ट्रेन इंजन) की सहायता के लिए अकेला इंजन (लाइट इंजन) भेजा जाए।
 - (xi) दोहरी लाइन पर जब अशक्त गाड़ी को लेने के लिए सहायक इंजन को अशक्त गाड़ी के साथ गलत दिशा में चलता हुआ स्टेशन में प्रवेश करने के लिए।
 - (xii) जब गाड़ी का इंजन ब्लॉक सेक्शन में छूटे हुए पिछले भाग को लेने वापिस जा रहा हो।
 - (xiii) सहायक नियम 6.07(1) के अनुसार जब किसी रेल पथ में पथ के किसी गलत सिध्दाई (मिसएलाइन्मेंट)/तोड़ मरोड़ (डिसटोरेशन) का पता लगाने के लिए दो स्टेशनों के बीच गाड़ी को रोकना या गाड़ी की गति को विनियमित करना हो।
 - (xiv) जब बैंकिंग इंजन सहायता कर रहा हो, तो गाड़ी इंजन लोको पायलट को अधिसूचित करना [एस.आर. जी. 19(क)]
 - (xv) जब किसी कोच/कम्पार्टमेन्ट के खतरे की जंजीर को हटा दिया गया हो।
- (iii) सूचना भेजना:-
- (i) जब किसी ऊपरी उपस्कर सहित लाइन की मरम्मत की जा रही हो, तो उसके परिणाम स्वरूप या किसी अन्य कारण से विशेष सतर्कता बरतनी आवश्यक हो या जब गाड़ी की संरक्षा को खतरे की आशंका हो तो जिस स्टेशन मास्टर को यह सूचना मिलेगी वह प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करके प्रभावित खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर, नियंत्रक, पॉवर कंट्रोलर, ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर, वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको), अन्य संबंधित रेल कर्मचारियों और नोटिस स्टेशन या संचालन समय सारणी में बताए गए स्टेशनों को इस स्थिति की सूचना देगा।
 - (ii) नियंत्रक/ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर/पॉवर कंट्रोलर यह सुनिश्चित करेगा कि सभी संबंधित स्टेशन मास्टरों और वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) को ऐसी स्थिति की सूचना दे दी गई है।

(iv) सतर्कता आदेश जारी करने की विधि:—

(1) प्रभावित खण्ड के दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों द्वारा:—

(i) जब स्टेशन मास्टर को लाइन के मरम्माधीन होने, या गाड़ी की संरक्षा को खतरा होने की संभावना की स्थिति में सावधानी बरतनी आवश्यक हो, इस प्रकार की सूचना प्राप्त करे तो, वह ब्लॉक सुरक्षा के अंतर्गत चलने वाले किसी भी वाहन या किसी भी गाड़ी को अपने स्टेशन से या दूसरी ओर के स्टेशन से प्रभावित ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति नहीं देगा जब तक कि:—

(क) दूसरी ओर का स्टेशन मास्टर ऐसी सूचना की पावती न दे दे;

(ख) संचालन समय-सारणी में अधिसूचित स्थाई गति प्रतिबन्ध को छोड़कर लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को सतर्कता आदेश जारी करके आगे के खतरे तथा उसके स्थल की चेतावनी नहीं दे दी गई है; या

(ग) यह सुनिश्चित न कर लिया हो कि संबंधित नोटिस स्टेशन द्वारा सतर्कता आदेश जारी कर दिया गया है; या

(घ) उसे सामान्य संचलन पुनः स्थापित होने के बारे में सूचना प्राप्त नहीं हो गई है।

(ii) प्रभावित ब्लॉक खण्ड के दूसरी ओर का स्टेशन मास्टर भी उपरोक्त धारा (i) की उपधारा (ख) से (घ) के अनुसार कार्यवाही करेगा।

(iii) जब तक यह सुनिश्चित न कर लिया जाये कि संबंधित नोटिस स्टेशन द्वारा सतर्कता आदेश जारी कर दिया गया है तब तक बिना रुके गुजरने वाली गाड़ियों को भी सतर्कता आदेश जारी करने के लिए रोका जाएगा।

(2) नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा:—

(क) लाइन के मरम्मतधीन होने या गाड़ियों की संरक्षा को खतरा होने या किसी अन्य कारण जिसके परिणामस्वरूप सावधानी बरतने की आवश्यकता हो, ऐसी सूचना मिलने पर नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर उसकी पावती देगा और जिस गाड़ी को, प्रभावित ब्लॉक खंड से गुजरना होगा उसको अपने स्टेशन से छूटने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि सतर्कता आदेश जारी करके लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को खतरे के स्थान की चेतावनी नहीं दे देता। वह प्रतिबंधित स्थान से पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को उस पहली गाड़ी का ब्यौरा भी देगा जिसको उसने सतर्कता आदेश जारी किया है।

(ख) यदि नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को अपने स्टेशन और संचलन की दिशा में गाड़ी के अगले स्टेशन के बीच बरती जाने वाली किसी विशेष सतर्कता की कोई सूचना नहीं मिलती है तो अपने स्टेशन से प्रस्थान करने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलटों और ट्रेन मैनेजरों को 'कुछ नहीं' सतर्कता आदेश जारी करेगा।

नोट:— जब तक गाड़ी के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को सतर्कता आदेश नहीं मिल जाएगा तब तक नोटिस स्टेशन से न तो लोको पायलट गाड़ी को चलाएगा और न ही ट्रेन मैनेजर सिगनल देगा।

(3) नोटिस स्टेशन के अलावा किसी अन्य स्टेशन से प्रारंभ होने वाली गाड़ी के मामले में:— यदि गाड़ी नोटिस स्टेशन के अलावा किसी अन्य स्टेशन से प्रारंभ होती है तो स्टेशन मास्टर नियंत्रक या ट्रैक्शन पॉवर कंट्रोलर या पिछले नोटिस स्टेशन या अगले नोटिस स्टेशन (इकहरी लाइन खण्डों पर) से परामर्श करेगा और आगे के नोटिस स्टेशन तक सतर्कता आदेश जारी करेगा। फिर भी, यदि संचार व्यवस्था खराब होने के कारण पिछले नोटिस

स्टेशन के कंट्रोल से ऐसी सूचना प्राप्त न की जा सके और स्टेशन से प्रारंभ होने वाली गाड़ी को चलाना अत्यंत आवश्यक हो, तो सतर्कता आदेश आगे के ब्लॉक स्टेशन तक या अगले नोटिस स्टेशन (इकहरी लाइन खण्ड) तक जो भी लागू हो दिया जायेगा या 'कुछ नहीं' सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा और उसके बाद लोको पायलट को यह लिखित रूप में सूचित किया जायेगा कि वह अगले ब्लॉक स्टेशन पर रुके और वहाँ पर उपलब्ध अनुदेशों का पालन करें तब गाड़ी को चलाया जाना चाहिए। इस प्रक्रिया का तब तक पालन किया जाता रहेगा जब तक गाड़ी ऐसे स्टेशन पर नहीं पहुँच जाएगी जहाँ से आगे के नोटिस स्टेशन तक सभी प्रतिबंधों का ब्यौरा प्राप्त नहीं कर लिया जाता।

- (4) मार्ग में इंजन कर्मचारियों (चालक दल) का बदलना:— यदि मार्ग में गाड़ी कर्मचारी बदलने हो तो कार्य भार संभालने वाले लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर को उस गाड़ी से संबंधित सभी सतर्कता आदेश अवश्य प्राप्त कर लेने चाहिए ताकि उसे लाइन की स्थिति की पूरी जानकारी हो सके। कार्यमुक्त होने वाले लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर को उसकी पावती ले लेनी चाहिए।
- (5) मार्ग में सहायक/बैंकिंग इंजन लगाना:— यदि मार्ग में किसी स्टेशन पर सहायक/बैंकिंग इंजन लगाया जाना हो तो प्रतिबंधों की जानकारी प्राप्त करने की जिम्मेदारी ऐसे इंजन के लोको पायलट की होगी, जो गाड़ी के साथ लगाये जाने वाले इंजन के लोको पायलट या ट्रेन मैनेजर, जैसी भी स्थिति हो, से सम्पर्क करेगा और आवश्यक सूचना प्राप्त करेगा।
- (6) संचार व्यवस्था खराब होने की स्थिति में:— संचार व्यवस्था खराब होने के दौरान प्रभावित ब्लॉक खण्ड के पीछे के स्टेशन मास्टर सभी प्रकार की गाड़ियों को सतर्कता आदेश जारी करेगा चाहे वह इकहरी लाइन खण्ड हो या दोहरी लाइन खण्ड और खण्ड पर किसी भी तरह की कार्य पद्धति लागू हो।
- (7) बिजलीकृत खण्डों पर पॉवर ब्लॉक की स्थिति में:— जिस खण्ड पर चालू लाइन पर पॉवर ब्लॉक लगा हुआ है उन खंड पर यदि भाप या डीजल इंजन द्वारा कर्षित वाहनों के संचालन के लिए अनुमति देना आवश्यक हो तो नियमानुसार सतर्कता आदेश अवश्य जारी किये जाने चाहिए। पॉवर ब्लॉक की माँग करते समय संबंधित ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर, पावर ब्लॉक की अवधि, ब्लॉक स्टेशन और जिन ब्लॉक स्टेशनों के बीच कार्य किया जाना है उसके वास्तविक कि.मी. दूरी, कार्य का स्वरूप, गाड़ी चलाई जाने की गति, तथा लोको पायलट द्वारा अनुपालन किये जाने वाले अन्य विशेष सावधानियों का विशेष रूप से उल्लेख किया जायेगा।
- (8) स्थानीय उपनगरीय गाड़ियों के मामले में:— उपनगरीय खण्डों पर चलने वाली गाड़ियों की स्थिति में लोको पायलटों और ट्रेन मैनेजरों को केवल उन्हीं स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों द्वारा सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा जिनका उल्लेख संचालन समय-सारणी में किया गया है सिवाय आपात स्थिति के जब अचानक गति प्रतिबंध लगाना आवश्यक हो। ऐसी गाड़ियों के मामलों में सतर्कता आदेश या तो टाइप, साईकिलो-स्टाइल या छपा हुआ जैसा भी आवश्यक समझा जाये, होना चाहिए और उस में जिस खण्ड पर गाड़ी जानी है उस खण्ड का पूरा ब्यौरा दिया जाना चाहिए और केवल एक ही बार जारी किया जाना चाहिए बशर्ते कि कुछ गति प्रतिबंध/प्रतिबंधों को रद्द किया/किये जाने की आवश्यकता हों या अधिक गति प्रतिबंध/प्रतिबंधों को लगाया/लगाए जाने हों।

(9) ऐसे स्टेशनों के मामलों में जहाँ गाड़ियाँ नहीं रुकती हैं:-

(क) आपात स्थिति को छोड़कर जब गति प्रतिबंध अचानक लगाना आवश्यक हो, समान्यतः सतर्कता आदेश जारी नहीं किया जाना चाहिए; और

(ख) यदि ऐसे स्टेशन के स्टेशन मास्टर को ऐसी सूचना प्राप्त होती है जिसके परिणामस्वरूप सतर्कता आदेश जारी करना आवश्यक हो तो वह सतर्कता आदेश जारी करने के लिए समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशनों को तुरन्त सूचना देगा और प्राइवेट नम्बरों को आदान प्रदान करके उनसे इस संबंध में पावती प्राप्त करने के पश्चात गति प्रतिबंध लगाने से संबंधित संदेश की पावती देगा।

(ग) समीपवर्ती स्टेशन का जो स्टेशन मास्टर सबसे पहले सूचना प्राप्त करेगा ऐसी सूचना प्राप्त होने पर इस तरह से कार्यवाही करेगा जैसे प्रतिबंध लगाने से संबंधित संदेश उसे ही प्राप्त हुआ हो।

(v) सतर्कता आदेश का विवरण और उसे तैयार करना:-

(क) सतर्कता आदेश निर्धारित फार्म टी/409 पर तैयार किया जायेगा, जो कि तीन प्रतियों में छापे जाते हैं और 50 सैट की एक पुस्तक के रूप में जिल्द बन्द किए जाते हैं। पैरा (ड) में उल्लिखित बातों के अलावा पहली पन्नी रिकार्ड प्रति जबकि दूसरी पन्नी लोको पायलट के लिए और तीसरी पन्नी ट्रेन मैनेजर के लिए होती है जो सफेद कागज पर हरे रंग से छापी जाती है। सभी फार्मों पर क्रम संख्यांकित होने चाहिए और प्रत्येक पन्नी पर जारी करने वाले स्टेशन के नाम की मोहर लगाई जानी चाहिए। ऐसी स्थिति में जब गाड़ी लोको पायलट और को-लोको पायलट द्वारा चलाई जा रही है, सतर्कता आदेश चार प्रतियों में तैयार किया जाना चाहिए, प्रत्येक एक लोको पायलट, को-लोको पायलट, ट्रेन मैनेजर और स्टेशन रिकार्ड के लिए। इसे कार्बन विधि द्वारा तीन या चार प्रतियों में साफ व पठन योग्य तैयार किया जाना चाहिए।

(ख) सतर्कता आदेश द्विभाषा में छापा जाना चाहिए अर्थात् अंग्रेजी और हिन्दी/क्षेत्रिय भाषा में।

(ग) एक सतर्कता आदेश में कम से कम तीन प्रतिबंध लिखने के लिए पर्याप्त स्थान होना चाहिए। सतर्कता आदेश के पृष्ठ भाग पर कोई इन्दराज नहीं किया जाना चाहिए। यदि एक से अधिक सतर्कता आदेश फार्म प्रयोग में लाए जाते हैं तो पृष्ठ पर क्रम संख्या एक, पृष्ठ दो, पृष्ठ तीन आदि लगाये जाने चाहिए। ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट को सूचना के लिए पहले पृष्ठ पर पृष्ठों की कुल संख्या लिखी जानी चाहिए।

(घ) इस पर किलोमीटर और स्टेशन या जिन स्टेशनों के बीच सतर्कता का पालन किया जाना है सतर्कता लागू करने का कारण, प्रतिबंधित क्षेत्र में गाड़ी की रफ्तार तथा प्रतिबंधित स्थल को सुरक्षित रखने की कार्य-विधि का उल्लेख किया जायेगा। स्टेशन कूट प्रयोग नहीं किये जाने चाहिए। संबंधित स्टेशनों के नाम पूरे, बड़े तथा मोटे अक्षरों में लिखे जाने चाहिए।

(ङ) प्रत्येक गाड़ी के लिए सतर्कता आदेश विशेष रूप से अलग-अलग बनाये जाने चाहिए। फिर भी सतर्कता आदेश टाइप किया गया, कम्प्यूटर द्वारा मुद्रित किया गया अथवा अन्यथा या साइक्लोस्टाइल जहाँ ऐसी सुविधा उपलब्ध है बशर्ते कि जारी करते समय इसकी पुनः जाँच कर ली जाये ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि सभी स्थानों पर जहाँ सतर्कता आदेशों की आवश्यकता है, उन सभी को उसमें शामिल कर लिया गया है जहाँ गति प्रतिबंधों का दो या दो से अधिक स्थानों पर अनुपालन किया जाना हो, तो संचालन की दिशा के अनुसार में उन सभी सेक्शनों के कि.मी. का उल्लेख भौगोलिक क्रम में किया जाना चाहिए।

- (च) इस पर हमेशा तारीख डालकर और पूरे हस्ताक्षर किये जाने चाहिए।
- (छ) किसी प्रकार की अशुद्धि या उपरिलेखन की स्थिति में, इसे रद्द कर देना चाहिए और उसे नये सिरे से तैयार किया जाना चाहिए।

(vi) सतर्कता आदेश की सुपुर्दगी (सर्विस):-

- (1) स्टेशन मास्टर स्वयं या किसी अन्य सक्षम रेलवे कर्मचारी को तैनात करके गाड़ी के लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को सतर्कता आदेश सुपुर्द करने की व्यवस्था करेगा और रिकार्ड पन्नी पर लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के इस आशय से हस्ताक्षर प्राप्त करेगा कि सतर्कता आदेश उन्हें प्राप्त हो गया है और उन्होंने उसे समझ लिया है। जब एक से अधिक पन्नियां सुपुर्द की जानी हों तो प्रत्येक अर्धपन्नी पर लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर के द्वारा हस्ताक्षर किये जायेंगे।
- (2) यदि लोको पायलट सतर्कता आदेश के विषय को समझने में अपने आपको असमर्थ पाता है तो उस स्थिति में वह छोटे स्टेशनों पर स्टेशन मास्टर और नोटिस स्टेशनों पर ट्रेन मैनेजर को उसे स्पष्ट करने के लिए कहेगा।
- (3) जिन मामलों में एक से अधिक इंजन आगे लगे होते हैं उस स्थिति में सतर्कता आदेश सबसे आगे के इंजन के लोको पायलट को दिया जायेगा। उपरोक्त उप-नियम (1) के अनुसार हस्ताक्षर प्राप्त किए जायेंगे किन्तु फिर भी सबसे आगे के इंजन के लोको पायलट को सतर्कता आदेश सुपुर्द करने से पहले उसे गाड़ी पर लगे अन्य इंजनों या इंजन के लोको पायलट/लोको पायलटों को दिखा दिया जायेगा और उसके/उनके हस्ताक्षर उस आशय से प्राप्त किये जायेंगे कि उसने/उन्होंने इसे पढ़ लिया है और समझ लिया है। जहाँ बैंकिंग इंजन/इंजन पीछे लगा हुआ है ऐसे मामलों में सतर्कता आदेश ट्रेन मैनेजर को दिया जायेगा, ट्रेन मैनेजर को देने से पूर्व बैंकिंग इंजन/इंजन के लोको पायलट/लोको पायलटों को दिखाया जायेगा तथा उसके/उनके हस्ताक्षर इस आशय के प्राप्त किये जायेंगे कि उन्होंने इसे पढ़ लिया है और समझ लिया है।
- (4) यदि गाड़ी को पीछे से इंजन द्वारा धक्का दिया जा रहा तो उस स्थिति में प्रभावी ब्लॉक खण्ड के तुरन्त पिछले ब्लॉक स्टेशन पर उस गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को डुप्लीकेट सतर्कता आदेश दिया जायेगा।

(vii) विशेष सावधानियों को अधिसूचित/रद्द करने की विधि:-

जब कभी कोई सक्षम रेल कर्मचारी किसी मरम्मत कार्य या किन्हीं अन्य कारणों से लाइन के किसी भाग पर जिसमें शिरोपरि उपस्कर शामिल है, रपतार प्रतिबंध या किसी प्रकार की विशेष पूर्व सतर्कता बरतना आवश्यक समझता हो तो वह—

- (i)(क) लिखित रूप से निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन (विशेषतः वह ब्लॉक स्टेशन जो संबंधित ब्लॉक खण्ड में प्रवेश नियंत्रित करता है) को वास्तविक कि.मी. और स्टेशन या जिन स्टेशनों के बीच प्रतिबंध या विशेष सतर्कता का पालन किया जाना है इसका स्वरूप और उसे लागू रहने की संभावित अवधि, प्रतिबंधित स्थान को सुरक्षित रखने की विधि तथा उस स्थल का नाम जहाँ इंजीनियरिंग संकेत प्रदर्शित किए जाने हैं आदि के संबंध में सूचित करेगा और वह पैरा (iii) की उप-धारा (i) के अनुसार अन्य संबंधित कर्मचारियों को भी संदेश द्वारा भी सूचित करेगा जिन्हें इस संबंध में अधिसूचित किया जाना है; और

(ख) वह तब तक परिचालन संबंधी ऐसा कोई कार्य प्रारंभ नहीं करेगा जब तक कि स्टेशन मास्टर से लिखित रूप से पावती प्राप्त नहीं कर ली जाती।

(ii)(क) इस प्रकार की सूचना प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर तब तक इसकी पावती नहीं देगा जब तक कि प्रभावित ब्लॉक खण्ड के दूसरे सिरे के ब्लॉक स्टेशन, यदि कोई है, के स्टेशन मास्टर को सूचित नहीं कर देता और प्राइवेट नम्बरों की अदला-बदली के अन्तर्गत पावती प्राप्त नहीं कर ली जाती है।

(ख) जिस कारण से इस प्रकार के प्रतिबंध या विशेष सावधानी लागू की गई थी, जब हटा दी गई है तो सक्षम रेल कर्मचारी इस संबंध में निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस तथ्य से सूचित करेगा और वह अन्य संबंधित कर्मचारियों को भी संदेश द्वारा सूचित करेगा जिन्हें प्रतिबंध लगाने के संबंध में पहले अधिसूचित किया गया था।

(viii) गति प्रतिबन्ध रद्द करने के बाद स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्यवाही:—

(1) प्रतिबंध हटाने के संबंध में सूचना प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर संबंधित ब्लॉक खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को, नोटिस स्टेशनों के स्टेशन मास्टर और अन्य रेल कर्मचारियों को जिन्हें प्राइवेट नम्बरों की अदला बदली के अंतर्गत पहले सूचित किया गया था, इस संबंध में सूचित करेगा। सतर्कता आदेश के रद्द करने के संबंध में सूचना जारी करने के बाद स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश जारी करना बन्द कर देगा, नियंत्रक/ट्रेक्शन पॉवर कंट्रोलर/पॉवर कंट्रोलर यह सुनिश्चित करेगा कि संबंधित नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर और वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) प्रतिबंध हटाने के संबंध में सूचना प्राप्त कर चुके हैं।

(2) यदि गाड़ी स्टेशन पर रोकने के लिए बुक नहीं की जाती है तो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन में किसी एक स्टेशन को प्रतिबंध हटाने के लिए संबंध में सूचित किया जायेगा जो उपरोक्त पैरा (1) के अनुसार कार्यवाही करेगा।

(ix) सतर्कता आदेश का रिकार्ड:—

(क) जिन स्टेशनों पर सतर्कता आदेश जारी किए जाते हैं उन सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश रजिस्टर को अद्यतन रखेंगे जिसमें वह लगाये गये गति प्रतिबंधों का अद्यतन रिकार्ड, उनको लागू और रद्द करने की तारीखें, उनकी ऑथोरिटी, उसके स्वरूप आदि का उल्लेख करेगा और जिन सतर्कता आदेशों को जारी किया जाना है उनका गाड़ियों की दिशा के अनुसार भौगोलिक क्रम में उनको प्रत्येक सोमवार आगे लाया जायेगा। इन रजिस्ट्रों में स्टेशन कूटों के अलावा कोई कूट प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए। नोटिस स्टेशन प्रत्येक नोटिस क्षेत्र के लिए अलग-अलग रजिस्टर रखेंगे।

(ख) नियंत्रक कार्यालय, लोको शोध आदि जैसे स्थानों पर भी जहाँ इस प्रकार की सूचना प्राप्त होती है इस प्रकार के रिकार्ड रखे जायेंगे।

(ग) लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर अपनी ड्यूटी यात्रा के बाद अन्य गाड़ी संबंधी प्रलेखों सहित सतर्कता आदेश क्रमशः वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) और स्टेशन मास्टर को सौंप देंगे।

(ख) सतर्कता आदेशों को सुरक्षित रखना:— सतर्कता आदेशों को जारी करने के बाद उनकी रिकार्ड पन्नियाँ 12 महीने तक सुरक्षित रखी जायेगी।

परिशिष्ट "ख"

अन्तर्पाशन-रहित स्टेशनों पर गाड़ियों का लेना और भेजना

1. निजी अंक का आदान-प्रदान करना :-

उन सभी गैर-अंतर्पाशित स्टेशनों पर गाड़ियों लेने के लिए निजी अंकों का प्रयोग किया जायेगा सिवाय जिन स्टेशनों पर सम्मुख कॉटे, चाबी वाले तालों से सुसज्जित हैं और चाबी पाशन (लॉकिंग) की व्यवस्था है।

कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास दो निजी अंक पुस्तिकायें होंगी, एक अप दिशा तथा दूसरी डाउन दिशा के लिए होंगी। जो गाड़ियों के आगमन के लिए कांटें वालों को सौंपी जायेंगी। निजी अंक पुस्तकें हर समय संबंधित सम्मुख कांटों के संचालन के लिए जिम्मेदार कांटेवालों की निजी अभिरक्षा में रहेंगी।

निजी अंक पुस्तकें हर समय स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेंगी सिवाय जब गाड़ी का आगमन होना है।

निजी अंक पुस्तक की अभिरक्षा तथा निजी अंक प्रयोग की विधि का विस्तृत विवरण स्टेशन संचालन नियम में शामिल किया जायेगा।

2. गाड़ियों का आगमन और प्रस्थान:- स्टेशन मास्टर सम्मुख व अनुमुख कॉटों पर ड्यूटी के लिए नियुक्त कांटेवालों को बुलाएगा और उनको गाड़ी का विवरण, लाइन जिस पर उसको लेना है, वह रुकेगी या बिना रुके गुजरेगी और क्या उसमें कोई शंटिंग होना है, ये सब इस प्रकार समझाएगा कि जब एक को समझा रहा तो दूसरा भी सुन रहा हो। इसके बाद नीचे लिखी कार्यवाही की जायेगी।

(क) जिन स्टेशनों पर सबसे बाहरी कॉटों पर चाबी पाशन (लॉकिंग) की व्यवस्था है:-

(1) जिन स्टेशनों पर सबसे बाहरी सम्मुख कॉटे साधारणतया (मुख्य लाइन के लिए) तालित रहते हैं।

(i) जब गाड़ी मुख्य लाइन पर लेनी हो या उससे भेजनी हो:- जब कोई गाड़ी मुख्य लाइन पर, जिसके लिए कॉटे साधारणतया लगे तथा ताला बन्द रहते हैं उस पर लेनी हो तो स्टेशन मास्टर इसके बारे में कॉटे वाले को निर्देश देगा। कांटेवाला पहले अनुमुख कॉटों पर जाएगा और निजी तसल्ली करेगा कि कॉटे सही रूप से लगे हैं। इसके बाद वह सम्मुख कॉटों पर जाएगा और रास्ते में स्टेशन मास्टर को बताता हुआ जाएगा कि अनुमुख कॉटे सही रूप से लगे हैं।

सम्मुख कॉटों पर पहुँचने पर कांटेवाला निजी तसल्ली करेगा कि कॉटे सही रूप से लगे तथा तालित हैं। इसके बाद वह स्टेशन मास्टर को हरा हाथ सिगनल दिखाएगा। कॉटे वाले की निजी जिम्मेदारी होगी कि ऐसा सिगनल दिखाने के समय से लेकर गाड़ी के पूरे आने के बाद तक कॉटों में कोई हस्तक्षेप नहीं किया जाता है।

यह निजी तसल्ली कर लेने के बाद कि गाड़ी के लिए मार्ग सही रूप से बना दिया गया है, आगमन सिगनल झुकाने की शर्तों का पालन हो गया है और मुख्य लाइन की चाबियाँ उसके अधिकार में हैं, स्टेशन मास्टर कांटेवाले को सिगनल की प्राप्ति की स्वीकृति देगा और आगमन सिगनल 'ऑफ' करवाने की कार्यवाही करेगा।

यदि कॉटे पर संकेतक न लगा हो, तो जैसे ही गाड़ी आती दिखाई दे कॉटेवाला गाड़ी की ओर हरा हाथ सिगनल दिखाएगा। अन्यथा वह अपनी झंडी व बत्ती इस प्रकार पकड़ेगा कि लोको पायलट को दिखाई न दे।

गाड़ी के पूर्ण आगमन पर स्टेशन मास्टर सिगनलों को 'ऑन' करवा देगा। कॉटेवाला तब स्टेशन पर वापस आ जायेगा।

जब गाड़ी भेजनी हो, तो स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेने के बाद कि संबंधित अनुमुख कॉटों की चाबियाँ उसके अधिकार में हैं, गाड़ी रवानगी की अनुमति देगा।

- (ii) जब गाड़ी लूप लाइन पर लेनी और भेजनी हो:— ऐसी अवस्था में वही पद्धति अपनाई जाएगी जिसका वर्णन ऊपर लिखे पैरा में किया गया है। अंतर इतना है कि कॉटेवाले को निर्देश देते समय स्टेशन मास्टर सम्मुख और अनुमुख दोनों कॉटों की मुख्य लाइन की चाबियाँ भी उसे सौंप देगा। कॉटेवाला पहले अनुमुख कॉटों पर जाएगा और उन कॉटों को लूप लाइन के लिए लगाकर व ताला बन्द करके उनके ताले से लूप लाइन की चाबी निकाल लेगा। तब वह सम्मुख कॉटों पर जाएगा और रास्ते में स्टेशन मास्टर को अनुमुख कॉटों के ताले से निकाली हुई लूप लाइन की चाबी देता जाएगा।

सम्मुख कॉटों पर पहुँचकर कॉटेवाला स्टेशन मास्टर द्वारा सौंपी गई चाबियों से सम्मुख कॉटे को ठीक प्रकार से सैट करेगा व ताला लगायेगा। कॉटों से स्टेशन मास्टर को हरा हाथ सिगनल दिखाने से पहले कॉटेवाला कॉटों के ताले से मुक्त हुई लूप लाइन की चाबी निकालेगा और स्टेशन संचालन नियमों में की गई व्यवस्था के अनुसार यह चाबी स्टेशन मास्टर को या तो स्वयं देगा या इस काम के लिए नियुक्त किए गए किसी रेल कर्मचारी द्वारा भेजा जाएगा।

सिगनल "ऑफ" करवाने से पहले स्टेशन मास्टर निजी तसल्ली करेगा कि लूप लाइन की दोनों चाबियाँ उसके अधिकार में हैं।

गाड़ी के भेजने के बाद स्टेशन मास्टर दोबारा लूप लाइन की प्रासंगिक चाबियाँ कॉटेवाले को देगा। तब कॉटेवाला कॉटों पर जाएगा और उन्हें दोबारा कॉटों को सामान्य अवस्था में लगाकर तालाबन्द करेगा और कॉटों के तालों से मुक्त हुई मुख्य लाइन की चाबियाँ वापिस लाकर स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।

- (2) जिन स्टेशनों पर सबसे बाहरी सम्मुख कॉटों पर साधारणतया ताला नहीं लगा रहता:—

जब किसी स्टेशन पर गाड़ी ली जानी हो जहाँ के कॉटों पर साधारणतया ताला नहीं लगा रहता है तो स्टेशन मास्टर कॉटेवाले को निर्देश देगा कि गाड़ी को जिस लाइन पर लेना है और उस लाइन से संबंधित सम्मुख व अनुमुख दोनों कॉटों के तालों की चाबियाँ उसे देगा। कॉटेवाला पहले अनुमुख कॉटों पर जाएगा और कॉटों को सही रूप से लगाने और ताला बन्द करने के बाद, अनुमुख कॉटों के "की लॉक" से सिगनल की चाबी निकाल लेगा। तब वह अनुमुख कॉटों के "की लॉक" से सिगनल की निकाली हुई चाबी, स्टेशन मास्टर को दे देगा और फिर सम्मुख कॉटों की ओर जायेगा।

सम्मुख कॉटों पर पहुँचकर कॉटेवाला स्टेशन मास्टर द्वारा दी गई चाबी से सम्मुख कॉटों को सही रूप से लगाकर ताला बंद कर देगा। तब वह सम्मुख कॉटों के

ताले से सिगनल चाबी निकालेगा और सिगनल खम्भे पर लगे 'की लॉक' में लगाएगा। इसके बाद वह स्टेशन मास्टर को हरा हाथ सिगनल दिखाएगा। कॉटेवाले की निजी जिम्मेदारी होगी कि ऐसा सिगनल देने के समय से लेकर गाड़ी के पूरी आने के बाद तक कॉटों में कोई हस्तक्षेप नहीं किया जायेगा।

निजी तसल्ली कर लेने के बाद कि गाड़ी के लिए मार्ग सही रूप से बना दिया गया है, आगमन सिगलन 'ऑफ' करने की सभी शर्तों का पालन हो गया और अनुमुख कॉटों के 'की लॉक' की सिगनल चाबी और जिस लाइन के लिए कॉटों को लगाया जाना है उसको छोड़कर अन्य लाइन की चाबियाँ उसके अधिकार में हैं, स्टेशन मास्टर कॉटेवाले के सिगनल की पावती की स्वीकृत देगा और आगमन सिगनल ऑफ' करने की कार्यवाही करेगा।

यदि कॉटों पर संकेतक न लगे हो तो जैसे ही गाड़ी आती दिखाई दे, कॉटेवाला गाड़ी को हरा हाथ सिगनल दिखायेगा अन्यथा वह अपनी झण्डी या बत्ती इस प्रकार पकड़ेगा कि वह लोको पायलट को दिखाई न दे।

गाड़ी के पूरी आने पर, स्टेशन मास्टर सिगनलों को "ऑन" करवा देगा तब कॉटेवाला सिगनल खम्भे के ताले से सिगनल चाबी निकालेगा और उसे सम्मुख कॉटों में लगाकर सम्मुख कॉटों की चाबी निकालेगा। जब वह स्टेशन वापिस आयेगा और स्टेशन मास्टर को चाबी सौंप देगा।

जब गाड़ी भेजनी हो तो स्टेशन मास्टर यह निजी तसल्ली करने के बाद कि अनुमुख कॉटों के 'की लॉक' की सिगनल चाबी और जिस लाइन के लिए कॉटे लगाये जाते हैं, उसे छोड़कर अन्य लाइन की चाबियाँ उसके अधिकार में हैं, स्टेशन मास्टर गाड़ी की रवानगी की अनुमति देगा।

- (3) अन्तर्पाशन रहित स्टेशनों पर जहाँ मुख्य लाइन के सम्मुख कॉटों पर तिहरे चाबी तालों की व्यवस्था की गयी है और जहाँ अनुरूपी निकट सिगनल की चाबी मुख्य लाइन या लूप लाइन की चाबियाँ लगा कर तिहरे चाबी ताले में से किसी एक से निकाली जाती है, वहाँ सम्मुख और अनुमुख कॉटे सामान्य तौर पर बिना ताला लगाए रखे जाते हैं। ऐसे स्टेशनों पर गाड़ियों का लेने या भेजने के लिए अनुमुख कॉटों पर ताला लगाया जायेगा या कॉटों का संचालन करने वाले लीवर पर ताला लगाया जायेगा। गाड़ियों को लेने और भेजने के लिए विस्तृत कार्यविधि इस प्रकार है:-

- (i) जहाँ अनुमुख कॉटों पर ताले लगे हों: जब किसी गाड़ी को लेना हो तो ऐसे स्टेशनों को स्टेशन मास्टर कॉटेवाले को, उस लाइन के संबंध में जिस पर गाड़ी लेने का विचार है अनुदेश देते समय अनुमुख कॉटों के तालों की चाबी उसको सौंप देगा। तब कॉटेवाला अनुमुख कॉटों पर जाएगा और कॉटों को सही प्रकार से सेट करने और ताला लगाने के बाद वह स्टेशन मास्टर को हरा हाथ सिगनल यह बताने के लिए दिखाएगा कि उसने अनुमुख कॉटों को ठीक तरह सेट करने के बाद ताले लगा दिए हैं।

कॉटेवाला अनुमुख कॉटों के ताले की चाबी अपने पास रखेगा और तब सम्मुख कॉटों की ओर जायेगा। रास्ते में स्टेशन मास्टर से उस लाइन के सम्मुख कॉटों की संबंधित चाबी लेगा जिस पर गाड़ी को लिया जाना है और साथ ही सम्मुख कॉटों के ताले की चाबी भी लेगा। सम्मुख कॉटों पर पहुँचकर कॉटेवाला सम्मुख कॉटों को सही प्रकार सेट करेगा और स्टेशन मास्टर द्वारा दी गई चाबी से कॉटों को तालित करेगा। तब वह सम्मुख कॉटों के ताले से सिगनल चाबी को निकाल लेगा और उसे सिगनल खम्भे पर लगे चाबी ताले में लगायेगा। इसके बाद वह स्टेशन मास्टर को हरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

सिगनल देने के समय से लेकर पूरी गाड़ी के आ जाने तक कॉटेवाला स्वयं इस बात के लिए जिम्मेदार होगा कि कॉटों में कोई हस्तक्षेप नहीं किया जाता है। यह तसल्ली कर लेने के बाद कि गाड़ी के लिए मार्ग सही रूप से बना लिया गया है और आगमन सिगनल "ऑफ" करने की सभी शर्तों का पालन कर लिया गया है और उस लाइन को छोड़कर जिसके लिए कॉटे सैट किये गये अन्य लाइनों से संबंधित चाबियाँ उसके अधिकार में हैं, स्टेशन मास्टर कॉटेवाले के सिगनल की पावती देगा और संबंधित आगमन सिगनल "ऑफ" करने की कार्यवाही करेगा।

यदि कॉटों पर संकेतक की व्यवस्था नहीं हो तो जैसे ही गाड़ी आती दिखाई दे, कॉटेवाला गाड़ी की ओर हरा हाथ सिगनल दिखाएगा अन्यथा वह अपनी झंडी या बत्ती को इस प्रकार पकड़ेगा कि वह आती हुई गाड़ी के लोको पायलट को दिखाई न दे।

पूरी गाड़ी आने पर स्टेशन मास्टर सिगनल को "ऑन" करवा देगा। तब कॉटेवाला सिगनल खम्भे के ताले से सिगनल चाबी निकालेगा और कॉटों को सामान्य स्थिति में करके सम्मुख कॉटों को ताला लगा देगा तथा स्टेशन पर वापस जाकर सम्मुख कॉटों की चाबी और सम्मुख कॉटों के ताले की चाबी भी स्टेशन मास्टर को सौंप देगा। वह अनुमुख कॉटों के ताले की चाबी को अपने ही अधिकार में रखेगा।

जब गाड़ी भेजनी हो तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए कि अनुमुख कॉटे सही तौर पर सैट कर दिये गए हैं और उनमें ताला लगा दिया गया है अपनी तसल्ली करेगा कि अनुमुख कॉटों के ताले की चाबी कॉटेवाले के पास है, और गाड़ी के चलाने की अनुमति दे देगा।

गाड़ी भेजने के बाद कॉटेवाला अनुमुख कॉटों पर जायेगा और अनुमुख कॉटों को सामान्य स्थिति में बदल देगा और कॉटों को ताला लगाएगा। तब वह स्टेशन पर वापस जायेगा और अनुमुख कॉटों के ताले की चाबी स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।

(ii) जहाँ कॉटों को अनुमुख हालत में रखकर उनका संचालन करने वाले लीवर पर ताला रहता है:-

इस स्थिति में, सिवाय निम्नलिखित के, उपर्युक्त कार्यविधि अपनाई जाएगी।

(क) स्टेशन मास्टर कॉटेवाले को अनुमुख कॉटों के लीवर के ताले की चाबियाँ देगा।

(ख) कॉटेवाला अनुमुख कॉटों के लीवर ताले की चाबी अपने अधिकार में रखेगा।

(ग) गाड़ी भेजने के बाद कॉटेवाला अनुमुख कॉटों को उनकी सामान्य स्थिति में फिर से सैट कर देगा और कॉटों के लीवर पर ताला लगा देगा। तब वह स्टेशन पर वापस जाएगा और अनुमुख कॉटों के लीवर ताले की चाबी स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।

- (ख) जहाँ निकट और बाहरी दोनों सिगनलों के सिगनल लीवर स्टेशन मास्टर के सीधे नियंत्रण में हैं, उन स्टेशनों पर निजी अंकों का आदान-प्रदान करना:-

स्टेशन मास्टर उपर्युक्त निजी अंक पुस्तक उन कॉटेवाले को देगा जिसको सम्मुख कॉटों पर तैनात किया गया है। वह कॉटेवाले को उन सभी सम्मुख कॉटों की चाबियाँ भी देगा जिन पर से गाड़ी को गुजरना है।

दोनों कॉटेवाले जब यार्ड के छोरों पर अपनी-अपनी दिशाओं में जायेंगे और स्वयं मार्ग बनाकर सभी सम्मुख कॉटों पर ताला लगा देंगे, तब सम्मुख कॉटों का कॉटेवाला स्वयं स्टेशन मास्टर से निजी अंक का आदान-प्रदान करेगा। जब दोनों कॉटेवाले अपनी-अपनी तसल्ली कर लें कि मार्ग सही रूप से बना दिया गया है, तो वे स्टेशन मास्टर को हरा हाथ संकेत दिखायेंगे और यह संकेत के देने के समय से पूरी गाड़ी आ जाने के बाद तक वे कॉटों पर रहेंगे और स्वयं उत्तरदायी होंगे कि कॉटों की स्थिति बदली नहीं जाती।

नोट :- जिस स्टेशन पर एक समय में केवल एक ही कॉटेवाला ड्यूटी पर हो, वहाँ कॉटेवाला पहले अनुमुख कॉटों पर जाएगा और उन्हें सेट करके ताला बन्द कर देगा। तब वह स्टेशन मास्टर को ऐसा करने की सूचना देगा और उसके बाद अनुमुख कॉटों की चाबियाँ अपने साथ लेता हुआ, वह सम्मुख कॉटों पर जाएगा। जब वह सम्मुख कॉटों को सेट करके ताला बन्द कर दे, तो वह स्टेशन की ओर हरा हाथ संकेत दिखाएगा जिसका मतलब होगा कि सम्मुख और अनुमुख दोनों कॉटों को सही प्रकार सेट करके ताला बन्द कर दिया गया है।

स्टेशन मास्टर, अपनी तसल्ली कर लेने के बाद कि इन सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्तें पूरी कर दी गई हैं, कॉटेवाले द्वारा सम्मुख कॉटों से दिए गए हरे सिगनल की पावती देगा और तब आगमन सिगनलों को झुकवा देगा।

सम्मुख कॉटों के कॉटेवाले से निजी अंक का आदान-प्रदान करके और निजी तसल्ली कर लेने पर कि आगमन सिगनल (पहुँच सिगनल) झुकाने की शर्तें पूरी कर दी गई हैं, स्टेशन मास्टर कॉटेवालों के हाथ संकेत की पावती देगा और आगमन सिगनल झुकाएगा। यदि कॉटों पर संकेतक नहीं लगे हैं और गाड़ी आ रही तो सम्मुख कॉटों का कॉटेवाला उसकी ओर हरा हाथ संकेत दिखाएगा, अन्यथा वह अपनी झंडी या बत्ती इस प्रकार पकड़ेगा कि वह लोको पायलट को दिखाई न पड़े।

गाड़ी के पूरी आ जाने के बाद कॉटेवाले स्टेशन वापिस आयेंगे और सम्मुख कॉटों के ताले खोलकर चाबियाँ स्टेशन मास्टर को वापिस लौटा देंगे। सम्मुख कॉटों पर नियुक्त किया गया कॉटेवाला स्टेशन मास्टर को निजी अंक पुस्तक लौटा देगा।

जब गाड़ी भेजनी हो, तो अनुमुख कॉटों पर नियुक्त हुआ कॉटेवाला निजी तसल्ली करने के बाद कि कॉटे सही लगे हैं, स्टेशन मास्टर से दुबारा हरा हाथ संकेत मिलाएगा और फिर स्टेशन मास्टर, यदि स्टार्टिंग सिगनल है, तो उसे झुकाएगा तथा गाड़ी खाना करने की अनुमति देगा। कॉटेवाला अनुमुख कॉटे पर रहेगा और उसका निजी उत्तरदायित्व होगा कि उसके हाथ संकेत दिखाने के समय से गाड़ी के कॉटों पर से गुजरने के बाद तक अनुमुख कॉटे बदले नहीं जाते। केवल तभी कॉटेवाला स्टेशन वापिस आयेगा जब गाड़ी अनुमुख कॉटों पर से गुजर कर उन्हें साफ कर दे।

- (ग) जहाँ बाहरी सिगनल का संचालन सम्मुख कॉटों के निकट से होता है, उन स्टेशनों पर निजी अंकों का आदान-प्रदान करना :-

इसके लिये प्रक्रिया वही होगी जैसा की ऊपर के पैरा 2 (ख) में वर्णन किया गया है सिवाय इसके कि :

- (i) सम्मुख कॉटों पर नियुक्त कॉटेवाले को निजी अंक पुस्तक और सम्मुख कॉटों की चाबियाँ देने के अतिरिक्त स्टेशन मास्टर उसे निकट सिगनल पोस्ट पर लगे तालों की व बाहरी सिगनल को संचालित करने वाली चरखी (विंच) की चाबियाँ भी देगा।
- (ii) कॉटे वाले से निजी अंक का आदान-प्रदान करके और सम्मुख व अनुमुख कॉटों के कॉटेवालों द्वारा दिखाए गये हरे हाथ संकेत को स्वीकार करने पर स्टेशन मास्टर निकट सिगनल "ऑफ" करवा देगा। निकट सिगनल को "ऑफ" अवस्था में देखकर सम्मुख कॉटों पर तैनात कॉटेवाला बाहरी सिगनल "ऑफ" कर देगा।
- (iii) गाड़ी के पूरी आ जाने के बाद स्टेशन कार्यालय लौट आने पर, कॉटेवाला सम्मुख कॉटों की चाबियों के साथ-साथ निकट सिगनल खम्भे के तालों की व चरखी (विंच) की चाबियाँ भी स्टेशन मास्टर को वापिस कर देगा।

3. गाड़ियों का क्रॉसिंग:— कोई भी गाड़ी आने से पहले स्टेशन मास्टर तय करेगा कि वह किस गाड़ी को पहले लेगा। इसके बाद कॉटेवालों को स्पष्ट रूप से बताते हुए किस लाइन पर कौन सी गाड़ी लेनी है और कौन सी गाड़ी पहले लेनी है स्टेशन मास्टर आवश्यक अनुदेश इस प्रकार देगा कि जब एक को समझा रहा तो दूसरा भी सुनता रहे। अपनी इस तसल्ली के लिए कि उसके अनुदेश सही समझ लिए गए हैं, वह दोनों कॉटेवाले से उन अनुदेशों को दोहराने के लिए कहेगा कि जब एक दोहरा रहा हो तो दूसरा भी सुन रहा हो। इसके बाद नीचे लिखी कार्यविधि अपनायी जायेगी:

(क) उन स्टेशनों पर जहाँ सबसे बाहरी सम्मुख कॉटों पर "की लॉकिंग" है—

यदि लॉकिंग (पाशन) अनुमति देता है, तो दोनों कॉटेवाले को अपनी-अपनी दिशाओं से आने वाली गाड़ियों के अनुकूल सबसे बाहरी सम्मुख कॉटों को लगा कर उनमें ताला लगा देना होगा अन्यथा पहले आने वाली गाड़ी के लिए सबसे दूरस्थ अनुमुख कॉटों तक मार्ग बना दिया जायेगा।

जिस गाड़ी को पहले लेना हो, उसके लिए सिगनल "ऑफ" कर दिये जायेंगे और जब गाड़ी पूरी आ जाये और सिगनल "ऑन" हो जायें तो दूसरी गाड़ी के लिए सिगनल "ऑफ" किए जायेंगे।

जब दोनों गाड़ियाँ आ जाये और कोई शंटिंग न करनी हो तो दोनों कॉटे वाले स्टेशन मास्टर को लाल हाथ-संकेत दिखायेंगे और कॉटों के ताले खोल कर उन्हें (कॉटों को) संबंधित गाड़ियों के रवाना होने के लिए सैट करेंगे। इसके बाद वे स्टेशन मास्टर को हरा हाथ संकेत दिखायेंगे और जब तक गाड़ी कॉटों पर से गुजर कर उन्हें साफ न कर दें, वे कॉटों पर रहेंगे।

(ख) जहाँ निकट और बाहरी दोनों सिगनलों के सिगनल लीवर स्टेशन मास्टर के सीधे नियंत्रण में है, उन स्टेशनों पर निजी अंकों का आदान-प्रदान करना:—

स्टेशन मास्टर दोनों कॉटेवालों को उपयुक्त निजी अंक पुस्तक के साथ-साथ उन सम्मुख कॉटों की चाबी या चाबियाँ भी देगा जिस पर से गाड़ी को गुजरना है। कॉटेवालें अपनी-अपनी दिशाओं से आने वाली गाड़ियों के अनुकूल सबसे बाहरी सम्मुख कॉटों को सैट करके ताला बन्द करेंगे। ऐसा करने के बाद वे स्वयं स्टेशन मास्टर से निजी अंक का आदान-प्रदान करेंगे।

इसके बाद जिस गाड़ी को पहले लेना हो, उसके लिए स्टेशन मास्टर सिगनल "ऑफ" करवा देगा और जब यह गाड़ी पूरी आ जाये और सिगनल "ऑन" हो जायें तो दूसरी गाड़ी के लिए "सिगनल" ऑफ किए जायेंगे।

जब दोनों गाड़ियों आ जाये और कोई शटिंग न करना हो तो काँटेवाले स्टेशन मास्टर को लाल हाथ संकेत दिखायेंगे और काँटों के ताले खोलकर उन्हें (काँटों को) दूसरी गाड़ी के रवाना होने के लिए सैट करेंगे। इसके बाद वे स्टेशन मास्टर को हरा संकेत दिखाएंगे और जब तक गाड़ी काँटों पर से गुजर कर उन्हें साफ न कर दें, वे उन्हीं काँटों के पास रहेंगे।

गाड़ियों के जाने के बाद काँटेवाले स्टेशन वापस जाकर चाबियाँ स्टेशन मास्टर को लौटा देंगे। दोनों अपनी-अपनी निजी अंक पुस्तक भी वापस लौटा देंगे।

- (ग) जहाँ बाहरी सिगनल का संचालन सम्मुख काँटों के निकट से होता है, उन स्टेशनों पर निजी अंकों का आदान-प्रदान करना:—

इसके लिये प्रक्रिया वही होगी जैसा कि ऊपर के पैरा 3 (ख) में वर्णन किया गया है सिवाय इसके कि:—

- (i) सम्मुख काँटों पर नियुक्त काँटेवाले को निजी अंक पुस्तक और अपने-अपने सम्मुख काँटों की चाबियों के अतिरिक्त, स्टेशन मास्टर उसे निकट सिगनल पर लगे तालों की ओर बाहरी सिगनल को संचालित करने वाली चरखी (विंच) की चाबियाँ भी देगा।
- (ii) काँटेवालों से निजी अंक का आदान-प्रदान करके और दोनों ओर के काँटेवालों द्वारा दिखाए गए हरे हाथ संकेतों की पावती देकर स्टेशन मास्टर उस गाड़ी के लिए निकट सिगनल 'ऑफ' करवायेगा जिसे पहले लेना हो। निकट सिगनल 'ऑफ' अवस्था में देखकर सम्मुख काँटों पर तैनात काँटेवाला बाहरी सिगनल को 'ऑफ' कर देगा। जब पहली गाड़ी पूरी आ जाये और उसके लिए झुकाए हुए सिगनल फिर से 'ऑन' कर दिए जायें तो दूसरी गाड़ी के लिए सिगनल भी इसी विधि से 'ऑफ' किए जायेंगे।
- (iii) स्टेशन लौटने पर काँटेवाले संबंधित काँटों की चाबियों के साथ-साथ निकट सिगनल खम्भे के तालों की एवं चरखी (विंच) की चाबियाँ स्टेशन मास्टर को वापिस देंगे।

सावधान रहें:— एक बार जब यह तय कर लिया जाये कि दोनों में कौन सी गाड़ी पहले लेनी है, तो इस व्यवस्था को केवल आपात् काल को छोड़कर नहीं बदला जाना चाहिये। ऐसी दशा में स्टेशन मास्टर सबसे पहले सभी सिगनलों को फिर से 'ऑन' कर देगा। इसके बाद जब दोनों गाड़ियाँ सिगनलों के बाहर रुक जाये, तब एक समय में एक गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किए जा सकते हैं।

परिशिष्ट 'ग'

आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सिगनलों के स्थान का ज्ञान कराने के लिए पटाखा (कोहरा) सिगनलों की सप्लाई और उनके उपयोग के लिए अनुदेश

1. नियुक्ति:— कोहरा सिगनल कर्मचारी कुछ स्टेशन के यातायात कर्मचारियों में से और कुछ इंजीनियरिंग गैंगमैनों में से लिये जायेंगे। ये एवजी कर्मचारी न हों बल्कि रेलवे के स्थाई कर्मचारी हों।
2. एवजी:— जिन क्षेत्रों में कोहरा पड़ता हो, उनके वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक स्टेशनों पर कोहरा सिगनल वालों की जगह काम करने के लिए एवजी कर्मचारियों का एक दल बनाने की व्यवस्था करेंगे जो ऐसे व्यक्तियों की बीमारी या छुट्टी के कारण अनुपस्थिति पर काम कर सकें।
3. पूर्ति (सप्लाई) तथा उपयोग की विधि:—
 - (i) प्रत्येक कोहरा सिगनल कर्मचारी को, जब कोहरा सिगनल पोस्ट पर भेजा जा रहो, 20 डेटोनेटर (फोग सिगनल) (पटाखे) दिये जायेंगे, सिवाय अजमेर, बीकानेर, जयपुर और जोधपुर मण्डलों की शाखा लाइनों के, जहाँ 10 अथवा विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत इससे कम पटाखे निर्धारित किये गये हों। स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि उन कर्मचारियों को, उपयोग में आये हुये पटाखों की जगह आवश्यकतानुसार नये पटाखे भेजे जाते हैं।
 - (ii) प्रत्येक फोग सिगनल पोस्ट पर एक-एक कोहरा सिगनल कर्मचारी भेजा जाये जो कि प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पर लगे हैं। डबल डिस्टेंट सिगनल वाले स्टेशनों तथा उन स्टेशनों पर फोग सिगनल पोस्ट लगाने की आवश्यकता नहीं है जहाँ पटाखों को लगाने की जरूरत नहीं है।
 - (iii) कोहरा सिगनल खम्भों पर पहुँचकर हर एक कोहरा सिगनल कर्मचारी पटरी पर दो पटाखे एक-दूसरे के लगभग 10 मीटर की दूरी पर रखें और पटरी से जकड़ दें। इन में से एक, कोहरा सिगनल खम्भे के सामने उसके बगल वाली पटरी पर रखें और दूसरा उसके आगे उस दिशा में जिधर से आने वाली गाड़ी आएगी।
 - (iv) इसके बाद वह कोहरा सिगनल खम्भे से 45 मीटर पीछे खड़ा हो जायेगा। (सहायक नियम 3.61 में दिया चित्र देखिये।)
 - (v) केवल उस परिस्थिति को छोड़कर जब सहायक नियम 3.61 के प्लान के लिए कोहरा सिगनल कर्मचारी को केबिनमैन या स्टेशन मास्टर को सूचना देनी पड़ती है, कोहरा सिगनल कर्मचारी अपना स्थान तब तक कभी न छोड़े जब तक वह दूसरे प्रशिक्षित कोहरा सिगनल कर्मचारी द्वारा कार्यमुक्त न हो जाये।
 - (vi) जब वह, कोहरा सिगनल खम्भे पर ड्यूटी पर हो, तो कोहरा सिगनल कर्मचारी को कभी नहीं सोना चाहिए।
 - (vii) यदि गाड़ी के आने के समय कोहरा सिगनल कर्मचारी कोहरा सिगनल पोस्ट पर कार्य मुक्त हो रहा है तो, दोनों व्यक्ति उस गाड़ी को गुजरने दें और पहले से रखे तथा पटरी से जकड़े पटाखों (कोहरा सिगनल) का विस्फोट होने दें। गाड़ी के गुजरने के तुरन्त बाद या जब कोई गाड़ी नहीं आ रही हो तो कार्यमुक्त होने वाला कोहरा सिगनल कर्मचारी अपने पास वाले बिना विस्फोट हुए पटाखे या विस्फोट हुए खोलों के साथ-साथ उन दोनों पटाखों को भी उठाकर स्टेशन लौट आयेगा जिन्हें उसने अन्तिम बार लाइन पर लगाया था। काम पर आने वाला कोहरा सिगनल कर्मचारी इन अनुदेशों के पैरा (3) के अनुसार दो नए पटाखें लाइन पर लगाएगा।

4. शाखा (ब्रांच) लाइनों के लिए छूट:— शाखा लाइनों पर या ऐसे सेक्शनों पर जहाँ यातायात कम है हर अलग गाड़ी को लेने के लिए ड्यूटी का स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत हर बार कोहरा सिगनल कर्मचारी को कोहरा सिगनल खम्भे पर भेज सकता है। किन्तु इस कार्यविधि की आज्ञा तभी दी जायेगी, जब स्टेशन संचालन नियमों में यह छूट दी गई हो और सहायक नियम 3.61(ड) के अनुसार हों।

5. सुरक्षित करने का तरीका:— पटाखें (कोहरा सिगनल) को पटरी पर लगाते समय उसका लेबिल या निर्माता चिन्ह (ब्रांड) ऊपर रखना होगा और बकलिसों (पत्तियों) को पटरी के साथ मोड़ कर उसको जकड़ना होगा।

6. मिश्रित गेज पर पटाखा (कोहरा सिगनल) लगाना:— इन नियमों के अनुसार जहाँ मिश्रित गेज पर पटाखें लगाने आवश्यक हों, वहाँ पटाखे प्रत्येक गेज की एक पटरी पर लगाये जायेंगे या उस एक पटरी पर लगाये जायेंगे जो दोनों गेजों के लिए सामान्य हो।

(क) जहाँ एक रेल दोनों गेजों के लिए सामान्य हों :—

1. क.....10 मीटर.....क

2. _____

3. _____

(1) बड़ी और मीटर लाइन दोनों के काम में आने वाली पटरी।

(2) मीटर लाइन की पटरी।

(3) दूसरी बड़ी लाइन की पटरी।

(ख) उन मिश्रित गेजों पर जहाँ दोनों गेजों की पटरियाँ अलग-अलग हैं।

1. क.....10 मीटर.....क

2. ख.....10 मीटर.....ख

3. _____

4. _____

(1) और (4) दो बड़ी लाइन की पटरियाँ और

(2) और (3) दो मीटर लाइन की पटरियाँ हैं।

(ग) (क) की स्थिति में पटाखा (कोहरा सिगनल) पटाखें क-क पर लगाये जायेंगे।

नोट:— पटाखा (कोहरा सिगनल) उस ही पटरी पर लगाना चाहिए जो दोनों गेजों पर काम आती हो चाहे वह कोहरा सिगनल खम्भे के निकटतम हो या नहीं।

(घ) (ख) की स्थिति में पटाखा (कोहरा सिगनल) क-क तथा ख-ख पर लगाये जायेंगे।

7. पटाखों (कोहरा सिगनल) को बदलना:— दोहरी और इकहरी दोनों लाइनों पर हर एक गाड़ी के लिए पटरियों पर पटाखें (कोहरा सिगनल) लगाये जायेंगे और हर बार उनके ऊपर से गाड़ी गुजरने पर उन्हें बदला जायेगा।

8. हाथ संकेत:—

(i) कोहरा सिगनल कर्मचारी कोहरा या तूफानी मौसम या आँधी में सदा अपने साथ में एक जलती हुई हाथ बत्ती रखेगा।

(ii) यदि कोहरा सिगनल कर्मचारी को लाइन पर किसी रुकावट का आभास हो, तो वह आने वाली गाड़ी को "खतरा" हाथ संकेत दिखाएगा। किसी भी अन्य परिस्थिति में कोहरा सिगनल कर्मचारी आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को हाथ संकेत नहीं दिखायेगा। किन्तु इकहरी लाइन सेक्शनों पर कोहरा सिगनल कर्मचारी स्टेशन से स्वाना होने वाली गाड़ी के लोको पायलट को "आगे बढ़ो" (हरा) हाथ संकेत दिखाएगा।

9. नियम जानने की स्वीकृति:— इस स्वीकृति के लिए कि कोहरा सिगनल कर्मचारी कोहरा सिगनल लगाने से संबंधित नियमों को जानते व समझते हैं, स्टेशन मास्टर उनके हस्ताक्षर या अंगूठे का निशान "स्टेशन पटाखा रजिस्टर" में अवश्य ले।

10. पटाखों (कोहरा सिगनल) और विस्फोट हुए खोलों का रिकार्ड:—

(i) ड्यूटी का स्टेशन मास्टर यह तसल्ली करने के लिए जिम्मेदार होगा कि कोहरा सिगनल खम्भों पर ड्यूटी के लिए जाने से पहले कोहरा सिगनल कर्मचारी उनको दिए गए पटाखों (कोहरा सिगनलों) को गिन लेते हैं। वह संख्या "स्टेशन पटाखा रजिस्टर" में लिख ली जायेगी और ड्यूटी का स्टेशन मास्टर व कोहरा सिगनल कर्मचारी दोनों इस इन्द्राज के लिए हस्ताक्षर करेंगे।

(ii) जैसे ही प्रत्येक गाड़ी उसके लिए रखे पटाखों (कोहरा सिगनलों) पर से गुजरे, कोहरा सिगनल कर्मचारी विस्फोट हुए खोलों को इकट्ठा कर लेगा (और साथ में उन पटाखों को भी उठा लेगा जो विस्फोट न हो सके हों)। और उसकी कार्य अवधि पूरी हो जाने या मौसम साफ होने पर जब उसे वापिस बुलाया जाये तो वह सभी काम में आए पटाखों और काम में न लाये गये पटाखों को जो अब भी उसके पास है, लायेगा और स्टेशन मास्टर को दे देगा। ड्यूटी का स्टेशन मास्टर काम में आये हुए या न आये हुए पटाखों की संख्या "स्टेशन पटाखा रजिस्टर" में लिख देगा और स्टेशन मास्टर व कोहरा सिगनल कर्मचारी दोनों इस इन्द्राज के आगे हस्ताक्षर करेंगे। यदि कोहरा कर्मचारी अनपढ़ है तो स्टेशन मास्टर उसके अंगूठे का निशान लेगा।

स्टेशन पटाखा रजिस्टर

(नमूना अगले पृष्ठ पर दिया गया है)

अनुदेश

1. इस रजिस्टर में नीचे लिखे भाग होते हैं :—

भाग (I)— समय-समय पर स्टेशन पर नियुक्त हुए कोहरा सिगनल कर्मचारियों का ब्यौरा।

भाग (II)— स्टेशन पर पटाखों (कोहरा सिगनलों) की प्राप्ति और उनके स्टॉक का ब्यौरा। जब भी पटाखे प्रयोग किये जायें या उनकी प्राप्ति हो, यह भाग भरा जाये।

भाग (III)— कोहरा की अवधि, ड्यूटी के कोहरा सिगनल कर्मचारी और प्रयोग में आये हुए पटाखों का विवरण।

भाग(IV)— कोहरा सिगनलों के देने और डिपों, स्टेशन, लोको-शेड आदि पर उनके परीक्षण का ब्यौरा।

2. जैसे ही किसी व्यक्ति को स्टेशन पर कोहरा सिगनल कर्मचारी के रूप में ड्यूटी के लिए नियुक्त किया जाये या लगाया जाये, वैसे ही स्टेशन मास्टर निजी तसल्ली कर ले कि वह व्यक्ति उन नियमों को पूरी तरह जानता और समझता है जो धुन्ध, या कोहरे के मौसम में स्टेशनों पर पटाखें (कोहरा सिगनल) लगाने से संबंधित हैं। इस आश्वासन के लिए स्टेशन मास्टर इस रजिस्टर के भाग (I) उचित खाने में उस व्यक्ति के हस्ताक्षर या अंगूठे का निशान ले लेगा।

3. स्टेशन मास्टर निरिचित रूप से देखें की इस रजिस्टर में लिखी जाने वाली सूचना अद्यतन (अप-टु-डेट) है और सब प्रकार से सही है।

4. परिवहन निरीक्षक हर बार जब स्टेशन पर जायें तो रजिस्टर का निरीक्षण करें और यह जाँच करें कि पटाखों का कितना स्टॉक स्टेशन पर है और अपने छोटे हस्ताक्षर दिनांक के साथ संकेत के रूप में करें कि उसने ऐसा कर लिया है।

कोहरा सिगनल कर्मचारी

धुन्ध या कोहरे के मौसम में या धूल भरी आँधी के दौरान, स्टेशनों पर आपके कर्तव्य:-

- (1) यह देखें कि कोहरा सिगनल पोस्ट पर भेजे जाने से पहले आपको 20 कोहरा सिगनल (पटाखे) दिए जाते हैं।
- (2) कोहरा सिगनल पोस्ट पर पहुँचने पर, आप तुरन्त पटरी पर 10-10 मीटर के अंतर पर दो पटाखे रखकर उन्हें जकड़ देंगे जिनमें से एक पटाखा, कोहरा सिगनल पोस्ट के सामने और उससे आगे वाली पटरी पर और दूसरा आगे उसी पटरी पर रखा जायेगा।
- (3) तत्पश्चात आप लगाए गए दूसरे पटाखे से 45 मीटर पीछे खड़े हो जायेंगे।
- (4) ज्यों ही कोई गाड़ी पहले से रखे दो पटाखों पर से गुजर जाये, तभी आप दो नये पटाखे पटरी पर रखे दें और उन खोलों को इकट्ठा कर लें जिन पर से गाड़ी गुजर गई है।
- (5) आप अपनी पोस्ट को तब तक कभी नहीं छोड़ें जब तक दूसरा प्रशिक्षित कोहरा सिगनल कर्मचारी आपको कार्यमुक्त न कर दें।
- (6) कोहरा सिगनल पोस्ट पर अपनी ड्यूटी के दौरान आपको कभी सोना नहीं चाहिए। आपको अवश्य समझ लेना चाहिए कि बहुत से व्यक्तियों के जीवन आपकी सतर्कता और कर्तव्य परायणता पर निर्भर है।
- (7) जिस समय आपका एवजी पहुँचे, उस समय यदि कोई गाड़ी आ रही हो, तो अपने एवजी को चार्ज देने से पहले आप गाड़ी के गुजर जाने की प्रतीक्षा करें।
- (8) कोहरे या तूफानी मौसम में या धूल भरी आँधी में, आप अपने साथ एक जलती हुई हाथ सिगनल बत्ती अवश्य रखें।
- (9) यदि आपको लाइन पर किसी रूकावट का पता चले, तो आप किसी भी आती हुई गाड़ी को "रूको" (खतरा) हाथ संकेत अवश्य दिखायें। किन्हीं भी अन्य परिस्थितियों में आप आती हुई गाड़ी के लोको पायलट को हाथ संकेत नहीं दिखाएंगे लेकिन इकहरी लाइन के सेक्शनों पर स्टेशन से चलने वाली गाड़ी के लिए आप लोको पायलट को "आगे बढ़ो" (हरा) हाथ संकेत दिखायेंगे।
- (10) कोहरा सिगनल पोस्ट पर जाने से पहले आप उन कोहरा सिगनलों (पटाखों) को गिन लें जो आपको दिए गए हैं। कार्यमुक्त होने पर आप, इस्तेमाल में न आये सभी पटाखों, विस्फोट न हो सके पटाखों के खोलों को वापस ले आयें और (जो पटाखे विस्फोट न हो सके हों, उनके खोलों को भी वापस लायें) उन्हें स्टेशन मास्टर को सौंप दें। उन अन्तिम दो पटाखों को उठाना न भूलें जो आपके कार्यमुक्त होने के समय पटरी पर थे।
- (11) ड्यूटी का स्टेशन मास्टर और आप दोनों, दिए गए पटाखों और कोहरा सिगनल पोस्ट से वापस लाए गए पटाखों की संख्या के संबंध में "स्टेशन पटाखा रजिस्टर" में हस्ताक्षर करेंगे (या आप अपना अंगूठा निशानी लगायेंगे)
- (12) जहाँ बड़ी लाइन और मीटर लाइन की पटरियाँ मिली-जुली हों, वहाँ पर लाइन की एक-एक पटरी पर या दोनों लाइनों की सामान्य पटरी पर कोहरा सिगनल रखे जायेंगे। ड्यूटी का स्टेशन मास्टर आपको समझाएगा कि मिली-जुली लाइनों पर पटाखे कैसे रखे जायेंगे।

उत्तर पश्चिम रेलवे
स्टेशन पटाखा रजिस्टर
भाग- I

कोहरा सिगनल कर्मचारी..... स्टेशन पर नियुक्त

स्टेशन पर काम करने की अवधि		कोहरा सिगनल कर्मचारी के नाम	कोहरा सिगनल कर्मचारी का स्थाई पद	कोहरा सिगनल कर्मचारी का आश्वासन	स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर द्वारा ली गयी कोहरा सिगनल कर्मचारी के ज्ञान की परीक्षा की दिनांक	कोहरा सिगनल कर्मचारी के हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
से	तक							

उत्तर पश्चिम रेलवे
स्टेशन पटाखा रजिस्टर

भाग- II

पटाखों (कोहरा सिगनलों) का स्टॉक स्टेशन पर

दिनांक	पटाखों का शेष खाता	स्टॉक दिनांक को प्राप्त किया	प्राप्ति का विवरण	दिन भर में स्टॉक प्रयोग किया	पटाखों का इति शेष	स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन पटाखा रजिस्टर

भाग-॥॥

. स्टेशन पर

[illegible]

भाग-IV

[illegible]

परिशिष्ट 'घ'

घाट नियम

स.नि.घा.1— घाट नियम— गहरे ढाल वाले खंडों के संचालन के लिए सहायक नियमों को घाट नियमों के रूप में पढ़ा जायेगा और जिन खण्डों पर यह लागू हो उन्हें घाट खण्ड कहा जायेगा।

स.नि.घा.2— (क) यह नियम उत्तर पश्चिम रेलवे के निम्नलिखित खण्डों पर लागू होते हैं।

क्रमांक	मण्डल	खण्ड	ब्लॉक सेक्शन
1	अजमेर	मारवाड जंक्शन—मावली जंक्शन	खामली घाट—फुलाद

टिप्पणी— मण्डल रेल प्रबंधक अपने मण्डलों पर घाट खण्डों पर प्रचलित स्थानीय विशेषताओं के संबंध में विशेष अनुदेश जारी करेंगे।

(ख) दूसरे सभी सहायक नियम, घाट खण्डों के संचालन पर लागू होते हैं। केवल उन्हें छोड़कर जिनमें घाट नियमों द्वारा संशोधन या अतिक्रमण किया गया है।

(ग) सक्षमता प्रमाण—पत्र— निम्नलिखित कर्मचारी जिन का गाड़ी संचालन से सीधा संबंध है स.नि.घा. 1 से 60 में अवश्य योग्यता प्रमाण पत्र प्राप्त करें और जब तक उनके कार्यकारी अधिकारी द्वारा इन्हें सक्षमता प्रमाण—पत्र नहीं दिया जाता, वे श्रेणीकृत (ग्रेडेड) खण्डों पर कार्य भार नहीं सम्भालेंगे।

1. लोको पायलट/सहायक लोको पायलट
2. शंटर उत्तीर्ण/लोको पायलट
3. शंटर
4. फायरमैन उत्तीर्ण/शंटर
5. गाड़ी नियंत्रक
6. स्टेशन मास्टर और यार्ड मास्टर
7. सहायक स्टेशन मास्टर, गाड़ी डिस्पैचर और यार्ड फोरमैन।
8. ट्रेन मैनेजर
9. शंटिंग जमादार
10. कॉटा/लाइन/पायलट जमादार
11. लीवर मैन/कैबिन मैन और स्विचमैन
12. कॉटेवाला और शंटमैन

सक्षमता प्रमाण—पत्र केवल तीन वर्ष की अवधि के लिए वैध होगा या उससे अधिक समय के लिए जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

(घ) शंटर या लोको पायलट को घाट खंडों पर मार्ग की जानकारी प्राप्त करने की अनुमति देने से पहले उसे घाट नियमों में योग्यता प्राप्त करनी चाहिए।

(ङ) घाट खण्ड की जानकारी प्राप्त करने के पश्चात किसी लोको पायलट को स्वतंत्र रूप से काम करने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक लोको निरीक्षक/ईधन निरीक्षक/स्टॉफ निरीक्षक उसके साथ यात्रा करके यह घोषित न कर दे कि लोको पायलट को खण्ड की जानकारी है।

(च) सक्षमता प्रमाण—पत्र जारी करना— मण्डल अधिकारी या मण्डल अधिकारियों की ओर से सहायक मण्डल अधिकारियों को निम्नलिखित फार्म में सक्षमता प्रमाण—पत्रों की जाँच करने, उन्हें जारी करने, और उनका नवीनीकरण करने का अधिकार है—

उत्तर पश्चिम रेलवे

मैं निम्न हस्ताक्षकर्ता एतद्वारा यह प्रमाणित करता हूँ कि श्री.....ने उत्तर पश्चिम रेलवे के लिए एकीकृत घाट नियमों में दिए गए, गहरी ढलान वाले खण्डों पर गाड़ियां चलाने से संबंधित सहायक नियमों में परीक्षा पास कर ली है।

.....
(मण्डल अधिकारी का पदनाम)

नोट:- मण्डल रेल प्रबंधक चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के मामले में सक्षमता प्रमाण-पत्रों की जाँच करने, उन्हें जारी करने तथा उनका नवीनीकरण करने के लिए प्रवर अधीनस्थ कर्मचारियों को नामित कर सकता है।

ब्रेकें

स.नि.घा.3- निर्वात/एयर ब्रेक :- निर्वात/एयर ब्रेक संबंधी नियमों को अन्य प्रचलित निर्वात/एयर ब्रेक संबंधी नियमों के साथ पढ़ा जाये।

स.नि.घा.4- इंजन ब्रेक:- घाट खंड पर चलने वाले प्रत्येक इंजन में स्वचल निर्वात/एयर ब्रेक अवश्य लगायी जायें जो अच्छी तरह चालू हालत में हो और उसमें स्वतः ब्रेक लगनी चाहिए चाहे वह निर्वात एयर ब्रेक द्वारा हो या भाप ब्रेक द्वारा हो या वायु ब्रेक द्वारा। सभी इंजनों के हैंड ब्रेक ठीक चालू हालत में अवश्य होने चाहिए। इंजन पर डायनैमिक ब्रेक चालू हालत में अवश्य होने चाहिए।

स.नि.घा.5- वाहनों के ब्रेक- घाट सेक्शन पर संचालित की जाने वाली सम्पूर्ण गाड़ियाँ वैक्यूम/एयर ब्रेक युक्त होनी चाहिए। वैक्यूम स्टॉक के मामले में यात्री गाड़ी तथा माल गाड़ियों में 100 प्रतिशत ब्रेक पॉवर होना चाहिये। एयर ब्रेक स्टॉक के मामले में यात्री गाड़ियों 100 प्रतिशत ब्रेक पॉवर वाली होनी चाहिये। तथापि मिश्रित या माल गाड़ियों में निम्नलिखित अनुपात में निष्क्रिय सिलेण्डरों और/या बिना ब्रेक ब्लॉक वाली एयर पाइपड स्टॉक की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि निम्नलिखित (i) एवं (ii) के मामलों में गाड़ी की गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो।

(i) 50 में 1 से अधिक गहरी ढालों में:- सम्पूर्ण लोडेड स्टॉक का 5 प्रतिशत बशर्ते कि अधिक से अधिक एक आठ पहिया वाहन।

(ii) 51 में 1 से 99 में 1 तक वाली गहरी ढाल में :- गाड़ी के कुल लदे स्टॉक का 10 प्रतिशत। खाली डिब्बों के स्टॉक वाली गाड़ी, कम ब्रेक पॉवर सीमा तथा समय-समय पर रेलवे द्वारा निर्धारित विशेष संचालन नियम/अनुदेश लागू होंगे।

(iii) 100 में 1 से 199 में 1 वाली गहरी ढाल:- गाड़ी में कुल वाहनों का 15 प्रतिशत।

नोट:-

(1) प्रतिशत के आधार पर निकाला गया वाहन का औसत यदि 0.5 या उससे अधिक आता हो तो उसे 1 माना जाये।

(2) बिना सक्रिय ब्रेक वाले पाइपड वाहन को किसी भी हालत में किसी गाड़ी के ब्रेकयान के बाहर की ओर नहीं लगाया जाना चाहिये।

(3) यदि उक्त दिये अनुसार आवश्यक ब्रेक पावर उपलब्ध न हो अथवा चालक पर्याप्त ब्रेक पावर की उपलब्धता के बारे में आश्वस्त न हो तो नीचे की ओर ढलान पर नियंत्रण रखने के लिए हैंड ब्रेकों को पर्याप्त संख्या में पिन डाउन करना चाहिए।

स.नि.घा.6- हाथ ब्रेक:- गाड़ी के सभी माल वाहनों पर ऐसे पेंच ब्रेक या हाथ लीवर ब्रेक लगाये जाने चाहिए जिसे कसा जा सके।

स.नि.घा.7- गाड़ी चलाने से पहले गाड़ी परीक्षण:- सेक्शन इंजीनियर (कै व वै), लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर गाड़ी के प्रत्येक डिब्बे के वैक्यूम/एयर ब्रेकों की जाँच इस संबंध में दिए गये विशेष अनुदेशों के अनुसार गाड़ी चलाने से पूर्व करेंगे।

स.नि.घा.8— इंजन और पिछले ब्रेकयानों में निर्वात/एयर प्रेशर:— इंजन और पिछले ब्रेकयान के गेज पर निर्वात/एयर प्रेशर निम्नलिखित न्यूनतम मात्रा में दर्ज होनी चाहिए।

वैक्यूम लेवल

गाड़ी	इंजन	ब्रेकवान
मेल/एक्सप्रेस	53 सेमी	47 सेमी
सवारी	50 सेमी	44 सेमी
मालगाड़ी	46 सेमी	38 सेमी

एअर प्रेशर

गाड़ी	एफ.पी.		बी.पी.	
	इंजन	ब्रेकवान	इंजन	ब्रेकवान
मेल/एक्सप्रेस/सवारी	6.0 किग्रा/सेमी ²	5.8 किग्रा/सेमी ²	5.0 किग्रा/सेमी ²	4.9 किग्रा/सेमी ²
मालगाड़ी	—	—	5.0 किग्रा/सेमी ²	4.8 किग्रा/सेमी ²

संदर्भ—ईडी(सेफ्टी), ईडीईई(ट्रेक्शन) रेलवे बोर्ड का ज्वाइंट पत्र सं. 83/एम(एन)/95/31 दिनांक 07/12.02.2001

स.नि.घा.9— इंजन सीटी संकेत: अधिकृत इंजन सीटी संकेतों की सूची नीचे दी गई है:—

संकेत	जब एक या दोनो इंजन आगे लगे हो	जब इंजन आगे और पीछे लगे हो
(क) सहायक/बैंकिंग इंजन के लोको पायलट को संकेत कि लीडिंग इंजन का लोको पायलट चलने के लिए तैयार है	एक छोटी सीटी जो दूसरे इंजन द्वारा दोहरायी जायेगी।	एक लम्बी और दो छोटी सीटियाँ जिन्हे पिछले इंजन द्वारा दोहराया जायेगा।
(ख) हस्तचालित हाथ ब्रेक और पिछले इंजन की ब्रेक लगाने के लिए। यदि कोई हो।	तीन छोटी सीटियाँ (000)	तीन छोटी सीटियाँ (000)
(ग) हस्तचालित हाथ ब्रेक और पिछले इंजन का ब्रेक रिलीज करने के लिए। यदि कोई हो।	दो— एक लम्बी और एक छोटी सीटी (-0 और -0)	दो— एक लम्बी और एक छोटी सीटी (-0 और -0)
(घ) निर्वात/एयर प्रेशर बनाने और गिल्लियों को हटाने के लिए।	एक लम्बी और एक छोटी सीटी (-0)	एक लम्बी और एक छोटी सीटी (-0)
(ङ) पिछले इंजन के लोको पायलट द्वारा अगले इंजन के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए।	एक छोटी सीटी (0)	दो छोटी सीटी (00)

ब्रेकों के संबंध में गाड़ी कर्मचारियों की जिम्मेदारी:-

स.नि.घा.10- लोको पायलटों द्वारा निर्वात/एयर ब्रेकों की जाँच:- प्रारंभिक स्टेशनों से चलने से पहले और प्रत्येक ऐसे स्टेशनों पर जहाँ कोई वाहन जोड़ा या काटा जाता है और गहरी ढलान पर उतराई से पहले भी लोको पायलटों को अपनी तसल्ली अवश्य कर लेनी चाहिए कि पूरी गाड़ी पर निर्वात/एयर ब्रेक सही कार्य कर रहे हैं। किसी स्टेशन के बाहरी सिगनल को पार करने से पहले जिस पर गाड़ी को रुकना हो उसे यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि उसके पास पर्याप्त ब्रेक शक्ति है।

स.नि.घा.11- दोष युक्त वाहन:- यदि लोको पायलट यह देखता है कि उसकी गाड़ी पर निर्वात/एयर प्रेशर खराब है और दोष युक्त निर्वात/एयर ब्रेक वाले वाहन की तुरन्त मरम्मत न की जा सकती हो तो उसे गाड़ी से अलग कर देना चाहिए। निर्वात/डी.वी. सिलैण्डर को किसी भी हालत में खाली नहीं किया जाना चाहिए। उसे खराब ब्रेक वाले किसी वाहन को गाड़ी के साथ जोड़ने से इंकार कर देना चाहिए। किन्तु ऐसा करने के लिए यदि कहा जाये तो, वह स्टेशन मास्टर को इसका कारण लिखित रूप में देगा।

स.नि.घा.12- ट्रेन मैनेजर द्वारा निर्वात/एयर प्रेशर गेज देखना:- ट्रेन मैनेजर इंचार्ज गाड़ी को चलने के लिए सिगनल देने से पहले अपनी तसल्ली अवश्य कर ले कि उसके ब्रेकयान के गेज में आवश्यक निर्वात/एयर प्रेशर उपलब्ध है। यदि आवश्यक निर्वात/एयर प्रेशर दिखाई नहीं देता है तो उसे लोको पायलट को सूचित करना चाहिए यदि लोको पायलट आवश्यक निर्वात/एयर प्रेशर, तैयार न कर सके जो कि पिछले ब्रेकयान के गेज में आवश्यक है तो गाड़ी को तब तक नहीं चलाया जाएगा जब तक खराब वाहन को अलग करके या अन्यथा खराबी दूर नहीं कर दी जाती है। ट्रेन मैनेजर इंचार्ज द्वारा गाड़ी चलाने के लिए दिया गया सिगनल लोको पायलट के लिए यह संकेत होगा कि पिछले ब्रेकयान के गेज में आवश्यक निर्वात/एयर प्रेशर उपलब्ध है।

स.नि.घा.13- लम्बी और गहरी ढलानों के समापन पर :-

(क) लम्बी और गहरी ढलानों पर गाड़ियों को उतारते समय उन पर नियंत्रण रखने के उद्देश्य से लोको पायलटों को सावधान किया जाता है कि पिस्टनों के ऊपर निर्वात को अत्यधिक नीचे नहीं गिरने दे। जब तक समय-समय पर बड़े इंजेक्टर या डीजल इंजन के रेजिंग से ब्लो अप करके निर्वात को पुनः नहीं बनाया जाता तब तक ऐसा होता रहेगा। लम्बी ढलानों पर गाड़ियों की उतराई के समय बार-बार निरंतर ब्रेक लगाने से निर्वात लीक हो जाने के कारण पिस्टनों के ऊपर निर्वात हमेशा नष्ट होता रहता है और यह बहुत महत्वपूर्ण है कि बड़े इंजेक्टर का प्रयोग/डीजल इंजन का रेजिंग करके पिस्टन के ऊपर निर्वात पुनः बनाई जाये किन्तु बड़े इंजेक्टर/डीजल इंजन के रेजिंग का प्रयोग करने से पहले रफ्तार कम कर दी जानी चाहिए क्योंकि जब बड़ा इंजेक्टर/इंजन का रेजिंग ब्रेकों को रिलीज करता है तो रफ्तार बढ़ जाती है। उपर्युक्त उद्देश्य के लिए बड़े इंजेक्टर/डीजल इंजन का रेजिंग का प्रयोग कई बार थोड़े समय के लिए किया जाना चाहिए न कि एक ही बार लम्बे समय के लिए। बड़े लम्बे मोड़ो या कैच साइडिंग पर गाड़ियों के रुकने के बाद उनके प्रस्थान करने जैसी स्थिति से लाभ उठाना चाहिए। इस बात के लिए सावधानी बरती जानी चाहिये कि ब्रेकें रिलीज करते समय रफ्तार सुरक्षा सीमा से अधिक नहीं होने दी जाये। यदि रफ्तार निश्चित सीमा से बढ़ जाती है तो उस स्थिति में गाड़ी पर नियंत्रण नहीं रखा जा सकेगा।

(ख) लोको पायलट इस बात को नोट कर लें कि इंजन पर निर्वात चेम्बर सुई से इस बात का पता नहीं चलता कि सम्पूर्ण गाड़ी में पिस्टनों के ऊपर तक निर्वात की कितनी मात्रा है।

स.नि.घा.14- चलती गाड़ियों में निर्वात/एयर ब्रेकों का नियंत्रण:-

(क) जब गाड़ी को खींचने के लिए आगे दूसरा (लीडिंग) इंजन लगाया जाता है (उसे धकेलने वाला बैकिंग इंजन नहीं) तो स्वचल निर्वात/एयर ब्रेक के कार्य के लिए पहले लीडिंग इंजन का लोको पायलट उत्तरदायी होगा। दूसरे लीडिंग इंजन का लोको पायलट आपात स्थिति, जैसा आवश्यक हो, भाप/डी-1 आपात ब्रेक वॉल्व/हाथ ब्रेक लगाकर गाड़ी रोकने या उसकी रफ्तार कम करने में सहायता देगा किन्तु डीजल इंजन के मामले में वह निर्वात/एयर प्रेशर का अनुरक्षण या पुनः सृजन इंजन को रोज करके नहीं करेगा।

(ख) जब गाड़ी को धकेलने के लिए एक या अधिक अतिरिक्त इंजन लगाये जाये तो डीजल इंजन के मामले में इन इंजनों के लोको पायलट एमयू-2बी वॉल्व को डेड स्थिति में करके निर्वात/एयर ब्रेक के संचालन में हस्तक्षेप नहीं करेंगे। जो पैरा (क) में यथानिर्दिष्ट लीडिंग इंजन के लोको पायलट के नियंत्रण में होगी, सिवाय गाड़ी के पीछे की ओर चलने के मामलों में जब सबसे पीछे के सहायक इंजन का लोको पायलट स्वतः लीडिंग लोको पायलट बन जाता है।

(ग) जब कभी घाट खंड में एक ही दिशा में केवल उतराई या चढ़ाई हो, दोनों में नहीं तो दूसरे इंजन को केवल गाड़ी के पीछे निम्न प्रकार लगाया जाये।

(i) उतराई वाले खण्ड पर गाड़ी के आगे।

(ii) चढ़ाई वाले खण्ड पर गाड़ी के पीछे।

किन्तु उस खंड में उतराई और चढ़ाई वाले ढलान एक दूसरे के तुरंत बाद पड़ते हों, तो बैकर इंजन को केवल गाड़ी के पीछे लगाया जाये।

(घ) सभी अतिरिक्त इंजनों के लोको पायलट निर्वात इंजेक्टर के हथ्थे को हर समय चालू स्थिति में रखेंगे और छोटे इंजेक्टरों को बन्द कर देंगे। डीजल इंजन के मामले में एमयू-2बी वॉल्व को डेड स्थिति में और वैक्यूम आइसोलेशन कॉक को बंद कर देंगे।

(ङ) जब आपात स्थिति में पीछे के इंजन का लोको पायलट लीडिंग इंजन के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना चाहे तो वह स.नि.घा. 9 में बताये अनुसार सीटी संकेत देगा।

नोट:- ये नियम उस गम्भीर खतरे से बचने के लिए हैं जो उस स्थिति में पैदा हो सकता है जब अतिरिक्त इंजनों के लोको पायलट या ट्रेन मैनेजर उस समय ब्रेक लगाने का प्रयत्न करता है जब लीडिंग इंजन का लोको पायलट पुनः निर्वात/एयर प्रेशर तैयार करने का प्रयत्न कर रहा हो।

स.नि.घा.15- स्टेशनों पर ठहराव:-

(क) लोको पायलटों को ठहराव वाले स्टेशनों में उतनी रफ्तार से प्रवेश करना चाहिए जिसमें गाड़ी को उचित स्थान पर रोकना संभव हो सके। लोको पायलट को गाड़ी को रोकने और उसकी रफ्तार कम करने के लिए निर्वात/एयर ब्रेक का प्रयोग करना चाहिए।

(ख) ट्रेन मैनेजरों को गाड़ी की रफ्तार पर निगाह रखनी चाहिए और यदि आवश्यक हो तो अपने हाथ ब्रेकों का प्रयोग करके लोको पायलटों की सहायता करनी चाहिए। उनको निर्वात/एयर ब्रेक का प्रयोग आपात में ठहराव हेतु करना चाहिए जब गाड़ी को रोकना आवश्यक हो।

स.नि.घा.16- 33 में 1 से कम और इससे अधिक गहरे ढलान में प्रवेश करने से पहले विशेष जाँच:- किसी गाड़ी को गहरी ढाल 33 में 1 और इससे अधिक गहरी ढाल में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले 40 से.मी. निर्वात/5 किग्रा/सेमी² बी.पी. एयर प्रेशर अवश्य तैयार किया जाये और उसे नष्ट कर दिया जाये और सभी वाहनों/माल डिब्बों के पिस्टनों को देखा जाये। निर्वात गाड़ी के मामले में, यदि यह देखा जाता है कि कोई पिस्टन 20 मिनट से कम समय में 2.5 से.मी. या इससे अधिक नीचे हो गया है तो उस वाहन/माल डिब्बे को गाड़ी से अलग कर देना चाहिए। एअर ब्रेक ट्रेन के मामले में लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के बीच में कन्टिन्यूटि टेस्ट किया जाना चाहिये और यदि किसी वाहन/माल डिब्बा का डिस्ट्रिब्यूटर वॉल्व खराब पाया जाता है तो उसे गाड़ी से काट देना चाहिये। यह काम गाड़ी परीक्षक कर्मचारियों का है जिन्हें ऐसे स्टेशनों पर जहाँ इस प्रकार की जाँच आवश्यक है अवश्य नियुक्त किया जाये। फिर भी लोको पायलट अपनी तसल्ली अवश्य कर लें कि पूरी गाड़ी में निर्वात/एयर ब्रेक ठीक काम कर रहा है। इस प्रयोजन के लिए वह अपने इंजन को छोड़कर जा सकते हैं बशर्ते कि वह इंजन को किसी सक्षम व्यक्ति को चार्ज में छोड़ा जाये। जब इंजन ढलान पर खड़ा हो तो उस स्थिति में भी लोको पायलट को उसे छोड़कर नहीं जाना चाहिए।

गाड़ी के प्रस्थान के बाद और 15 कि.मी.प्र.घ. की रफ्तार पर आ जाने पर लोको पायलट परीक्षण के रूप में निर्वात/एयर ब्रेक लगाकर देखेगा और अपनी तसल्ली करेगा, कि वह गाड़ी पर नियंत्रण रखने में समर्थ है।

स.नि.घा.17— इंजन और गाड़ी पाइपों को साफ करना:—

(क) किसी इंजन को शेड में खड़ा करने और उसे शेड से बाहर निकालने से पहले लोको पायलट या शंटर इन दोनों पाइपों को डमी प्लगों से निकाल कर लम्बे इंजेक्टरों द्वारा अच्छी तरह साफ कर देंगे और बाद में होज पाइप के ड्रिप उनकी डमी पर पुनः लगा देंगे। गाड़ी पाइप के ड्रिप वाल्व को साफ और पानी से मुक्त रखा जाना चाहिए।

(ख) जब सेक्शन इंजीनियर(कै. व वै.) या वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) द्वारा (यदि सेक्शन इंजीनियर(कै. व वै.) न हो तो) यह निर्णय किया जाये कि गाड़ी पाइप को साफ किया जाना चाहिए जो चल स्टाक शाखा के एक कर्मचारी को पिछले होज पाइप को अलग करने के लिए नियुक्त किया जायेगा। जब साफ किया जाना हो तो वह लोको पायलट को सिगनल देगा और जब पाइप साफ कर दिया जाये तो वह होज पाइप को डमी पर वापस लगा देगा।

स.नि.घा.18— कप्लिंग से बर्फ को हटाना:— हौज पाइप के कप्लिंग या प्लगों को जोड़ने से पहले उन पर पड़ी बर्फ को साफ कर देना चाहिए। जब कभी किसी हौज पाइप को कप्लिंग से अलग किया जाना है तो वाशरों को बर्फ से साफ रखने के उद्देश्य से उसे तुरन्त डमी प्लग पर लगा देना चाहिए।

बैंकिंग इंजन का संचालन

स.नि.घा.19— 100 में 1 से अधिक गहने ढलानों पर बैंकिंग इंजनों का संचालन:— जब किसी बैंकिंग इंजन के वास्तव में अगले स्टेशन तक न जाकर गाड़ी को चढ़ाई के अन्त तक पहुँचाने के बाद प्रस्थान स्टेशन पर वापिस लौटाना हो तो :—

(क) गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा जिसमें उसे सूचित किया जायेगा कि बैंकिंग इंजन गाड़ी की सहायता करेगा।

(ख) बैंकिंग इंजन गाड़ी के पीछे की ओर लगाया जायेगा किन्तु उसके साथ जोड़ा नहीं जायेगा।

(ग) गाड़ी को ब्लॉक खंड में जाने लिए सहायता करने को जाने के लिए प्राधिकार के रूप में बैंकिंग इंजन के लोको पायलट को एक विशेष रूप से अंकित 'डण्डा' दिया जायेगा। यह डण्डा व्यक्तिगत रूप से स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को सौंपा जायेगा। गाड़ी इंजन लोको पायलट को "प्रस्थान आदेश" देने से पहले यह तसल्ली की जायेगी कि गाड़ी के पीछे बैंकिंग इंजन अपनी स्थिति में है।

(घ) ट्रेन मैनेजर गाड़ी चलाने के लिए सिगनल तब तक नहीं देगा जब तक वह अपनी ब्रेकयान में वापस नहीं आ जाता है।

(ङ) गाड़ी चलाने का सिगनल प्राप्त होने पर गाड़ी के लोको पायलट द्वारा सामान्य रूप से सीटी बजायी जायेगी और वह तब तक प्रस्थान नहीं करेगा जब तक बैंकिंग इंजन द्वारा जवाबी सीटी नहीं बजायी जाती जो गाड़ी को धक्का देगा गाड़ी इंजन के लोको पायलट द्वारा स्टीम/थ्रोटल खोलने से पहले शुरू कर देगा।

(च) गाड़ी के चढ़ाई के अन्त तक पहुँचने के बाद बैंकिंग इंजन प्रारंभिक स्टेशन को वापस आयेगा और निकट सिगनल के विपरीत, इसी उद्देश्य से लगाए गए 'बिलकुल रुको' बोर्ड पर रुकेगा जहाँ से उसे पायलट करके यार्ड में लिया जायेगा। लोको पायलट व्यक्तिगत रूप से डण्डा तुरन्त स्टेशन मास्टर को सौंप देगा और उसी समय गाड़ी रजिस्टर में अपनी वापसी के समय के इन्दराज पर हस्ताक्षर करेगा।

(छ) स्टेशन मास्टर 'डण्डे' को तब तक ताले में बन्द रखेगा जब तक उसके प्रयोग की पुनः आवश्यकता नहीं पड़ती है और ड्यूटी से मुक्त होते समय उसे सही तरह अपने एवजी को सौंप देगा।

(ज) प्रत्येक दिशा में बैंकिंग इंजनों के साथ प्रयोग के लिए एक स्टेशन पर एक से अधिक 'डण्डे' नहीं रखे जायेंगे।

(झ) इकहरी लाइन पर जब तक 'डण्डा' स्टेशन मास्टर के पास नहीं हो तब तक वह आगमन अनुमति या प्रस्थान आदेश जारी नहीं करेगा (सिवाय उस गाड़ी के लिए जिसके साथ बैंकिंग इंजन लगाया जा रहा हो)।

गाड़ियों का संचालन

स.नि.घा.20— रेटा बक्से:— सभी घाट सेक्शनों पर सूखी और साफ रेत जिसमें मिट्टी न मिली हो, आवश्यक है, और लोको पायलटों को यह अवश्य देखना चाहिए कि उनके रेटा बक्से भरे हुए हैं और सैंडिंग गियर चालू हालत में हैं।

स.नि.घा.21— गति प्रतिबंध:— संचालन समय सारणी में निर्धारित गाड़ियों की रफ्तार का कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए। किसी भी परिस्थितियों में 50 में 1 से अधिक गहरी ढाल वाली उतराई पर समय नहीं बनाया जाना चाहिए।

छतों पर चढ़कर यात्रा के मामलों में लोको पायलटों के शिरोपरि बाधक संरचनाओं के थोड़ी दूर पहले गाड़ी को रोकनी चाहिए और चेतावती सीटी बजानी चाहिए तत्पश्चात् गाड़ी को बिल्कुल धीरे आगे बढ़ाना चाहिए। जब तक कि शिरोपरि बाधक संरचना पार नहीं कर ली जाती।

स.नि.घा.22— गाड़ी का प्रस्थान:— जब तैयार गाड़ी जिसमें एक से अधिक इंजन लगे हों, और प्रस्थान के लिए तैयार हो तो पहले लीडिंग इंजन को सीटी बजानी चाहिए। पूरी तैयारी हो जाने पर सबसे पिछला इंजन निर्धारित सीटियाँ बजाकर भाप/थ्रोटल खोलेगा जो अन्य सभी इंजनों के लिए इस बात का संकेत होगा कि पीछे के इंजन से शुरु क्रम से बारी-बारी भाप/थ्रोटल खोल दें।

स.नि.घा.23— गाड़ी को स्टेशन पर लेना:— जब दो गाड़ियाँ विपरीत दिशाओं से स्टेशन पर पहुँच रही हों और इनमें से एक गाड़ी को बिना रोकें स्टेशन पर लेना संभव न हो तो उतराई पर आने वाली गाड़ी को पहले रोक सिगनल पर रोक दिया जाये और चढ़ाई पर आ रही गाड़ी को अग्रता दी जाए बशर्ते की उतराई पर आने वाली गाड़ी को किसी सुरंग पर या पुल पर नहीं रोका जाता है।

स.नि.घा.24— 50 में 1 से अधिक गहराई वाली ढलान पर गाड़ी का रुक जाना :— जब कोई गाड़ी रुक जाए और उसे पुनः चलाने का प्रयत्न किया जाना हो, तो इंजनों के सभी हाथ ब्रेक लगा दिए जायेंगे और सभी लोको पायलट भाप/थ्रोटल खोल देंगे। जब गाड़ी चलने के लिए तैयार हो तो प्रस्थान आदेश प्राप्त करने वाला लोको पायलट निर्वात/एअर प्रेशर तैयार करेगा और सही सीटी सिगनल देकर हाथ ब्रेकों को रिलीज करने के लिए संकेत देगा। जब 15 मिनट के अन्दर गाड़ी को रवाना करना संभव न हो स.नि.घा.25 का कड़ाई से पालन किया जायेगा।

स.नि.घा.25— (i) यदि किसी कारणवश गाड़ी 15 मिनट से अधिक समय तक खड़ी की जाती है तो वैक्यूम/वायु ब्रेक इत्यादि लगाने के अतिरिक्त इंजन के हैंड ब्रेक भी लगाये जायेंगे। यदि 150 में 1 और इससे अधिक गहरे ढलान वाले सेक्शन पर रोलर वेयरिंग से युक्त वाहन हों और 100 में 1 और इससे अधिक गहरे ढलान वाले सेक्शन पर रोलर वेयरिंग से भिन्न वाहन हो तो निम्नलिखित अतिरिक्त एहतियातें बरती जाएंगी।

यात्रियों का वहन कर रही गाड़ी में ट्रेन मैनेजर, अवरोही गहरी ढलान के पास के दो वाहनों के पहियों में ब्रेकयान में हैंड-ब्रेक और गिल्लियों या गुटके या स्कॉच ब्लॉक यथास्थिति लगायेगा। मालगाड़ियों के ब्रेकयान में ट्रेन मैनेजर के हैंड ब्रेक लगाने के अतिरिक्त गाड़ी के कम से कम एक तिहाई माल डिब्बों या इंजन के पीछे के 10 माल डिब्बों और ब्रेकयान के भीतर की ओर 5 माल डिब्बों, जो भी अधिक हों, के हैंड ब्रेक भी लगायेंगे। जिस गाड़ी में विशेष प्रकार के माल डिब्बे जैसे बॉक्स, बी.ओ.बी.एस., बी.ओ.आई., बी.आर.एच., सी.आर.टी. आदि जुड़ें हो जिनमें रोलर वेयरिंग फिट किया होता है, उनके लिए उपर्युक्त एहतियात बरतते समय विशेष सावधानी बरती जायेगी।

(ii) जब गाड़ी को चलाना अपेक्षित हो तो, यथास्थिति, उपयुक्त वैक्यूम/वायु दाब पुनः बनाया/पुनः चार्ज किया जाये और गिल्लियों या गुटके या स्कॉच ब्लॉक हटाने और/या हैंड ब्रेक रिलीज करने से पहले वैक्यूम ब्रेक/वायु ब्रेक अवश्य लगाया जाये। इसके बाद ही गाड़ी को चलाने के लिए वैक्यूम/वायु ब्रेक रिलीज किये जा सकते हैं।

(iii) लोको पायलट, स्वयं अथवा उसके निर्देश पर, फायरमैन/सहायक लोको पायलट, इंजन के पीछे के मालडिब्बों के हैंड ब्रेक लगाने और रिलीज करने के लिए जिम्मेदार होगा। ब्रेकयान के भीतर की ओर के मालडिब्बों के संबंध में समान कार्यवाही के लिए ट्रेन मैनेजर जिम्मेदार होगा।

(iv) लोको पायलट, गाड़ी में ब्रेकशक्ति की स्थिति का ध्यान रखते हुए, 150 में 1 या 100 में 1 से अधिक समतल सेक्शन में ठहराव के दौरान वाहनों को भाग निकलने से रोकने के लिए उपर्युक्त उप नियम (i) में उल्लिखित अतिरिक्त सावधानियाँ बरतेगा।

(v) जब गाड़ी में दो या अधिक इंजन लगाये जाते हैं तो चढ़ाई पर गाड़ी के पीछे एक इंजन जोड़ा जाता है।

स.नि.घा.26— स्टेशनों के बीच निर्वात/एयर ब्रेक का खराब हो जाना:— जब गाड़ी दो स्टेशनों के बीच चल रही हो और उस स्थिति में उसका निर्वात/एयर ब्रेक खराब हो जाये और गाड़ी को आगे बढ़ाना खतरनाक हो तो लोको पायलट को गाड़ी को अवश्य रोक लेना चाहिए और गाड़ी को भागों में बांट कर अलग-अलग भागों को अगले स्टेशन पर ले जाना चाहिए। प्रत्येक भाग उतना ही होना चाहिए जिस पर वह सुरक्षा पूर्वक नियंत्रण रख सके। पीछे छोड़े गये वाहनों को स.नि.घा. 59(ख) और (ग) में बताये नियमानुसार सुरक्षित किया जायेगा। ट्रेन मैनेजर पीछे रह गए गाड़ी के भाग के साथ रहेगा और उसका बचाव करेगा।

गिट्टी गाड़ी

स.नि.घा.27— गिट्टी गाड़ियों के ब्रेक:— गिट्टी गाड़ी के प्रत्येक वाहन में निर्वात/एयर ब्रेक की व्यवस्था के अतिरिक्त एक कारगर हाथ ब्रेक की व्यवस्था भी अवश्य की जानी चाहिए जिसे कसा जा सके।

स.नि.घा.28— गिट्टी गाड़ी को ढाल पर रोकते समय ब्रेकों को लगाना:— गिट्टी गाड़ी को ढाल पर रोकते समय लोको पायलट ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करने के लिए एक लम्बी सीटी बजाएगा और उसके पश्चात सभी हाथ ब्रेकों को लगाने के लिए तीन छोटी सीटियों बजायेगा। ब्रेकों को तब तक रिलीज नहीं किया जाना चाहिए जब तक लोको पायलट ने दो-एक लम्बी और एक छोटी सीटियों बजाकर ऐसा करने के लिए सिगनल न दे दिया हो।

स.नि.घा.29— 50 में 1 या इससे अधिक गहरे ढाल पर खड़ा होने पर गिट्टी गाड़ी के इंजन की स्थिति:— ऐसे खंड में प्रवेश करने से पहले जिसमें गिट्टी गाड़ी को 50 में 1 से अधिक गहरे ढाल पर खड़ा किया जाना हो तो इंजन को इस प्रकार लगाया जाना चाहिए कि जब गाड़ी खड़ी हो तो इंजन गाड़ी के उतराई वाले सिरे पर हो।

स.नि.घा.30— जहाँ ढाल 50 में 1 या इससे अधिक गहरी हो तो गिट्टी गाड़ी से वाहनों को अलग नहीं किया जाना चाहिए:— 50 में 1 या इससे अधिक गहरे ढाल पर गिट्टी गाड़ी से वाहनों को अलग नहीं किया जायेगा। ट्रेन मैनेजर की अनुमति से इंजन को अलग किया जा सकता है, जब ट्रेन मैनेजर यह सुनिश्चित करले कि स.नि.घा. 59 में यथानिर्दिष्ट प्रत्येक वाहन के हाथ ब्रेकों को अच्छी तरह लगा दिया गया है।

स.नि.घा.31— गिट्टी गाड़ी को रात में नहीं चलाया जायेगा:— गिट्टी गाड़ियों को रात के समय बिल्कुल नहीं चलाया जायेगा सिवाय इसके कि सहायक इंजीनियर या मण्डल इंजीनियर ऐसा करने के लिए विशेष आदेश जारी करें।

स.नि.घा.32— गिट्टी गाड़ियों को धकेलने के लिए प्रतिबंध और शर्तें:— गिट्टी गाड़ियों को उतराई वाले ढालानों पर स्टेशन सीमाओं के बाहर धकेलने की अनुमति नहीं है। ऐसी गाड़ियों को केवल तभी धकेला जा सकता है जबकि:—

(i) लाइन का वह भाग जिस पर गाड़ी को चलाना है निरन्तर चढ़ाई वाले ग्रेड पर स्थित है।

(ii) गाड़ी में यदि सबसे पहला वाहन ब्रेकयान हो तो इसकी रफ्तार सीधी लाइन पर 15 कि.मी.प्र.घं. और टर्न आउट पर 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी। यदि आगे का बाह्य ब्रेकयान नहीं है तो गति 8 कि.मी.प्र.घं. होगी।

(iii) ट्रेन मैनेजर आगे ब्रेकयान या आगे के वाहन में चलेगा, और लोको पायलट को हाथ सिगनल दिखाएगा।

(iv) गाड़ी चालक दल बाहर तेज निगाह रखेगा विशेष कर उस दिशा में जिधर गाड़ी जा रही है और किसी भी रुकावट से पहले गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहेगा, और

(v) जब गाड़ी टर्न आउट पर पहुँच रही हो तो ट्रेन मैनेजर गाड़ी को अवश्य रोकेंगा और अपनी तसल्ली करेगा कि काँटे सही सेट किए गए हैं, सभी अनन्तर्पाशित सम्मुख काँटे तालाबन्द हैं और उन पर कर्मचारी तैनात हैं।

नोट:- यह नियम उस समय भी लागू होंगे जब किसी आपात स्थिति में या असाधारण परिस्थितियों में इंजन को गाड़ी के बीच में कहीं पर लगाया गया हो।

संरक्षा साइडिंग

स.नि.घा.33- परिभाषा:- संरक्षा साइडिंग दो प्रकार की होती हैं जिन्हें कैच और स्लिप साइडिंग कहा जाता है।

स्टेशनों से भाग निकले वाहनों या गाड़ियों से बचाव करने के लिए कैच साइडिंग स्टेशन से पहले उस ओर स्थित होती है जिस ओर से वाहन या गाड़ियाँ ऊपर से नीचे उतरती है।

स्लिप साइडिंग ढाल पर स्थित स्टेशनों के उतरायी वाले सिरे पर बनी होती है ताकि स्टेशन यार्ड से भाग निकलने वाले वाहनों को रोक सके।

स.नि.घा.34- कैच साइडिंग:- (क) कैच साइडिंग के कॉटे सदैव 'कैच साइडिंग' के लिए सैट और तालाबन्द होने चाहिए सिवाय उस समय के जब गाड़ी को लेना या भेजना हो।

(ख) किसी आने वाली गाड़ी को लेने के लिए कैच साइडिंग के कॉटों को मुख्य लाइन के लिए तब तक सैट नहीं किया जाए जब तक कि गाड़ी को पहले प्रथम रोक सिगनल पर बिल्कुल नहीं रोक दिया जाता है और लोको पायलट सीटी देता है सिवाय उस स्थिति में जब निम्नलिखित शर्तें पूरी होती हों :-

(i) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह खाली हो तथा गाड़ी को मुख्य लाइन पर लिया जाना है।

(ii) पिछले ब्लॉक स्टेशन को लाइन क्लीयर देने के तत्काल बाद कैच साइडिंग को जाने वाले कॉटों के साथ-साथ बिना रुके सीधी जाने वाली गाड़ी के लिए आवश्यक कॉटों को मुख्य लाइन के लिए सैट कर दिये जाते हैं।

(iii) अगले ब्लॉक खंड के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है।

(iv) अगले ब्लॉक खंड की ढलाने इस प्रकार की है जिस पर गाड़ी को आसानी से नियंत्रण में लाया जा सकता है।

(v) लोअर क्वार्टेंट सिगनलिंग क्षेत्र में चेतावनी सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया गया है तथा अपर क्वार्टेंट बहु संकेती सिगनलिंग क्षेत्र में दूर सिगनल को 'सतर्कता' स्थिति में रखा जाता है।

(ग) स्टेशन से जाने वाली गाड़ी की स्थिति में कैच साइडिंग के कॉटे मुख्य लाइन के लिए तब तक सैट न किये जायें जब तक कि अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त न हो जाये।

(घ)(i) जैसे ही गाड़ी का अन्तिम वाहन कॉटों को पार करले तो कॉटों को पुनः साइडिंग के लिए सैट और ताला बंद कर दिया जाये।

(ii) सभी कैच साइडिंग पर हाथ सिगनल दिखाए जायेंगे। कॉटों पर कॉटा संकेतक लगाये जायेंगे जो जब कॉटे कैच साइडिंग के लिए सैट होंगे तो लाल और मुख्य लाइन के लिए सैट होंगे तो सफेद रोशनी दिखायेंगे (सिवाय स्प्रिंग कॉटों की स्थिति के)।

स.नि.घा.35- स्लिप साइडिंग के कॉटों को ताला लगाना और खोलना:-

(क) सिवाय शांटिंग के लिये जिसकी अनुमति स.नि.घा.46 में दी गई है, स्लिप साइडिंग के कॉटे सामान्यतः साइडिंग के लिए तालाबन्द होने चाहिए और चढ़ाई चढ़कर आने वाली गाड़ी को लेने के लिए सिगनल को 'ऑफ' करने से पहले या जाने वाली गाड़ी के मामले में अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त होने के बाद इसका ताला खोल दिया जाये और उन्हें तुरन्त मुख्य लाइन के लिए सैट किया जाये। यदि स्टेशन से सीधी बिना रुके सीधे जाने वाली गाड़ी हो, और प्रस्थान आदेश प्राप्त न हुआ हो तो उसे लेने के लिए निकट और/या बाहरी सिगनलों को 'ऑफ' करने

के पहले उतराई पर आने वाली गाड़ी को पहले रोक सिगनल पर बिलकुल ही रोक लिया जायेगा। उतराई पर आने वाली गाड़ी के मामले में, स्लिप साइडिंग कॉटों के ताले केवल उसी स्थिति में खोले जायें और मुख्य लाइन के लिए सैट किए जाएंगे, जब अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर मिल चुकी हो। जैसे ही गाड़ी का अन्तिम वाहन कॉटों को पार कर लें तो कॉटों को तुरन्त स्लिप साइडिंग के लिए के लिए फिर से सैट कर देना चाहिए।

नोट:— कुछ स्लिप साइडिंगों पर स्प्रिंग कॉटों की व्यवस्था की गई है। सामान्यतः इनके ताले खुले रहते हैं और ये साइडिंग के लिए सैट रहते हैं। चढ़ाई पर आने वाली गाड़ी स्टेशन में प्रवेश करते समय इनको चीर कर निकलती है। केवल उतराई पर जाने वाली गाड़ी को भेजने के लिए ही इन कॉटों को ताला लगाने की आवश्यकता है जब अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर ली जा चुकी हो।

(ख) स्लिप साइडिंगों पर कॉटा संकेतक:— सभी स्लिप साइडिंग कॉटों पर कॉटा संकेतक लगाये जायेंगे जो, जब कॉटे सामान्यतः स्लिप साइडिंग के लिए सैट होंगे तो लाल और जब मुख्य लाइन के लिए सैट होंगे तो सफेद रोशनी दिखायेंगे (सिवाय स्प्रिंग कॉटों की स्थिति में)

(ग) कैच और स्लिप साइडिंगों के कॉटों को ताला लगाने और ताला खोलने का कार्य केवल उसी कॉटे वाले द्वारा किया जायेगा जिसको स्टेशन मास्टर के आदेश के अधीन विशेष रूप से इन कॉटों का कार्यभार सौंपा गया हो।

घाट खण्डों पर गश्त

स.नि.घा.36— गश्त के लिए आदेश:— (क) मंडल इंजीनियर यह निर्णय करेगा और इसके लिए आदेश देगा कि किन खण्डों पर गश्त की जानी है और किस तारीख को गश्त आरम्भ होगी और समाप्त होगी।

(ख) मानसून अवधि के दौरान विशेष गश्ती कर्मचारियों द्वारा रात्रि को नियमित रूप से गश्त की जायेगी। मण्डल इंजीनियर गश्त चार्ट तैयार करेंगे।

(ग) जहाँ तक अन्य घाट खंडों का संबंध है, मण्डल इंजीनियर यह निर्णय करेंगे कि क्या वहाँ नियमित रात्रि गश्त चालू की जाये।

(घ) असुरक्षित स्थल:— सभी असुरक्षित स्थलों पर स्थाई गश्त वाले नजर रखेंगे। ऐसे सभी स्थलों का चुनाव मण्डल इंजीनियर द्वारा सावधानी से किया जायेगा। सभी असुरक्षित स्थलों (इनमें असुरक्षित पुल और ऐसे स्थान शामिल हैं जहाँ जमीन बैठ जाती हो या चट्टानें गिर जाती हैं या झरना बहता हो इत्यादि) के दोनों ओर 800 मीटर की दूरी पर संकेत बोर्ड लगाये जायेंगे। ये बोर्ड मण्डल इंजीनियर द्वारा मानसून से तुरन्त पहले लगाये जायेंगे और मानसून के तुरन्त बाद हटा दिये जायेंगे।

(ङ) मानसून के दौरान तूफानी मौसम में भारी बर्फ गिरने या किसी अन्य आपात स्थिति के समय जिसमें गाड़ियों के सुरक्षित संचलन में बाधा पड़ने की संभावना हो, रेलपथ और पुलों पर गश्त की जायेगी। सर्दियों की वर्षा भी रेल पथ के लिए खतरा पैदा कर सकती है, इसलिए सर्दियों की वर्षा में भी उन खण्डों पर जहाँ आवश्यक हो गश्त का प्रबन्ध किया जाये।

(च) गैंग द्वारा गश्त:— दिन या रात के समय अचानक तूफान और आपात की स्थिति में मेट स्वयं पहल करके रेलपथ के प्रभावित भाग पर गश्त का प्रबन्ध करेगा। यह गश्त पहले से चल रही अन्य गश्त के अतिरिक्त होगी। इस गश्त में केवल उन स्थलों का निरीक्षण किया जायेगा जहाँ खतरे की संभावना रहती हो अर्थात् कटान, छोटे और बड़े पुल जिसके बह जाने की संभावना रहती हो और उनके पहुँच मार्ग, ऐसे बॉध जो प्रभावित हो सकते हैं और ऐसे स्थल जहाँ पटरी के टूटने का खतरा हो सकता है और तट और बाधों के निर्माण कार्य को क्षति पहुँच सकती हो। मेट की अनुपस्थिति में इस गश्त का प्रबन्ध चाबीवाला करेगा। आधी गैंग दिन के समय और आधी रात के समय गश्त पर जायेगी।

स.नि.घा.37— गश्ती चार्ट:— स.नि.घा.36(ख) में उल्लिखित प्रत्येक खण्ड के लिए गश्ती चार्ट मण्डल इंजीनियर द्वारा पहली जुलाई से लागू होने वाली समय सारणी के छपने के बाद निम्नलिखित बातों का ध्यान रखते हुये बनाया जायेगा:—

(क)(i) जहाँ तक संभव हो, प्रत्येक ब्लॉक खण्ड की लम्बाई को एक यूनिट माना जायेगा और उसे लगभग समान गश्त क्षेत्रों में बांटा जायेगा।

(ii) गश्ती कर्मचारी का गश्त क्षेत्र 4.5 कि.मी. से अधिक नहीं होगा।

(iii) गश्ती कर्मचारी गश्त चार्ट के अनुसार अपने गश्त पर जायेगा। जूनियर इंजीनियर(रेलपथ) और सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) नियमित रूप से गश्त चार्टों की जाँच करेंगे और सहायक इंजीनियर तथा मण्डल इंजीनियर अपने निरीक्षण दौरे के दौरान उनकी जाँच करेंगे। किसी भी गश्ती कर्मचारी को 18 कि.मी. से अधिक चलने के लिए तैनात नहीं किया जायेगा।

(ख) मण्डल इंजीनियर गश्त चार्ट बनाते समय सूर्यास्त से सूर्योदय तक यात्रियों का वहन करने वाली सभी गाड़ियों के लिए यथासंभव अधिक से अधिक बचाव की व्यवस्था करेगा ऊपर उल्लिखित व्यवस्था अनुसार गश्त का प्रबन्ध कर बचाव किया जा सकता है। इस संबंध में यह भी सुनिश्चित किया जायेगा कि:—

(i) किसी गाड़ी द्वारा (या गाड़ियों के समूह में से पहली गाड़ी द्वारा) खण्ड में प्रवेश करने से पहले गश्ती कर्मचारी अपने क्षेत्रों के सिरों पर मिलते हैं, या

(ii) जब गाड़ियों का समूह या अन्य गाड़ियाँ खंड में प्रवेश करें तो गश्ती कर्मचारी मिल चुके हों और अपने गश्त क्षेत्रों को वापस जा रहे हों, या

(iii) गाड़ी के खण्ड में प्रवेश करने के बहुत पहले से गश्ती कर्मचारी अपने गश्त क्षेत्रों को वापस नहीं जा रहें हों।

(ग) गश्त चार्टों में 18 बजे से 6 बजे की बीच की सभी गाड़ियाँ दर्ज की जायेंगी और उनका खण्ड में प्रवेश करना और खण्ड से बाहर निकलना भी दिखाया जायेगा ताकि चार्ट को एक नजर देखने से पता चल सके कि गाड़ियों की सुरक्षा कैसे की गई है।

(घ) गश्त चार्टों को बनाने के बाद मण्डल इंजीनियर प्रत्येक चार्ट को यह देखने के लिए जाँच करेगा कि क्या प्रत्येक गाड़ी की सुरक्षा व्यवस्था हो गई है। यदि ब्लॉक खंड में जिसमें बहुधा कठिनाइयाँ उत्पन्न होती हों, गश्त तथा गाड़ी के बीच का अन्तर बहुत अधिक हो तो उस अन्तर को कम करने के लिए मध्यवर्ती गश्त की व्यवस्था की जायेगी।

(ङ) मण्डल इंजीनियर द्वारा, विभिन्न खण्डों के लिए तैयार गश्त चार्टों की प्रतियाँ सहायक इंजीनियरों, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) और जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) को भेजी जायेगी और सम्बन्धित भाग की प्रतिलिपी सभी स्टेशन मास्टरों को निर्देशों के साथ जारी की जायेगी:—

(i) गश्ती कर्मचारी के आने और जाने का समय गश्ती पुस्तक पर दर्ज करेगा और उस पर अपने हस्ताक्षर करेगा, और

(ii) स्टेशन डायरी में गश्ती कर्मचारियों के आने और जाने का समय तथा उनके नाम लिखेगा।

(च) मण्डल इंजीनियरों द्वारा शोड फोरमैन को गश्त चार्ट की प्रतियाँ और उन स्थानों को दर्शाने वाला विवरण भेजा जायेगा जहाँ लोको पायलट यदि वह निर्धारित समय पर चल रहे हों तो गश्त कर्मचारियों के मिलने की सम्भावना है। यदि लोको पायलटों को संभावित किलोमीटर पर गश्ती कर्मचारी न मिलें तो वे सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेंगे और अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देंगे जो उस पर आवश्यक कार्रवाई करेगा और सभी संबंधित को सूचित करेगा।

(छ) ब्लॉक खण्डों की गश्त के लिए बनाये गये गश्ती चार्टों की प्रतिलिपि और असुरक्षित स्थलों पर तैनात चौकीदारों तथा स्टेशनों के बीच गश्त करने वाले कर्मचारियों की सूची हर वर्ष दिसम्बर के महीने में महाप्रबंधक (इंजीनियरिंग) के कार्यालय को भेजी जायेगी।

(ज) इंजीनियरिंग और परिचालन विभागों के अधिकारी तथा पर्यवेक्षक, स्टेशनों के निरीक्षण के दौरान यह सुनिश्चित करने हेतु जाँच करेंगे कि, स्टेशन मास्टर गश्ती कर्मचारियों के आने जाने का सही समय अपनी डायरी में दर्ज करते हैं।

स.नि.घा.38— गश्ती पुस्तकें—

(i) प्रत्येक गश्ती कर्मचारी को टिन के डिब्बे में एक गश्ती पुस्तक दी जायेगी जिसमें पर्याप्त संख्या में पृष्ठ होंगे।

(ii) पुस्तकों पर हर खण्ड की गश्त की संख्या अनुरूप क्रमानुसार नंबर लगाये जायेंगे। पुस्तक के पहले पृष्ठ पर गश्ती कर्मचारी का नाम, गश्त किये जाने वाले खण्ड की किलोमीटर दूरी तथा उसका नम्बर लिखा जायेगा। शेष पृष्ठों पर तारीख, स्टेशन, पर पहुँचने और वापस जाने का समय तथा ड्यूटी के स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर के लिए कालम बनाये जायेंगे।

(iii) गश्ती पुस्तकों का निपटान:— स्टेशन मास्टर सूर्योदय के पश्चात गश्ती कर्मचारियों से गश्ती पुस्तक ले लेंगे उनकी कार्बन प्रतियाँ फाड़ कर निकाल लेंगे और उन्हें पहली उपलब्ध गाड़ी द्वारा सूचना व रिकार्ड के लिए सहायक इंजीनियर को भेज देंगे।

(iv) ड्यूटी पर आना:— गश्ती कर्मचारी चार्ट में लिखित समय पर अपने मुख्यालय स्टेशन के स्टेशन मास्टर को ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करेंगे। यदि कोई गश्ती कर्मचारी ड्यूटी पर नहीं पहुँच पाता है तो स्टेशन मास्टर को रेलपथ मिस्त्री या सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) को तुरन्त इसकी सूचना देनी चाहिए ताकि दूसरे व्यक्ति को भेजने के लिए तत्काल प्रबंध किया जा सके। इस संदेश की एक प्रतिलिपि सहायक इंजीनियर को सूचनार्थ अवश्य भेजी जाये।

यदि कोई गश्ती कर्मचारी जिसे स्टेशन पर ड्यूटी करनी है, निर्धारित समय पर नहीं आता है अथवा बिल्कुल ही नहीं आता है तो ऐसी स्थिति में ड्यूटी का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्रवाई करेगा:—

(क) बिना रुके सीधी जाने वाली गाड़ी को ब्लॉक खण्ड में जाने से रोक देगा।

(ख) खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को उसी प्रकार कार्रवाई करने की सूचना देगा तथा नियंत्रक को भी सूचित करेगा, और

(ग) ब्लॉक खण्ड में जाने वाली सभी गाड़ियों को फार्म टी/409 पर सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसमें लोको पायलट को सावधान रहने हेतु निर्देश दिये जायेंगे। जब गश्त किए जाने वाले खण्ड के किसी भी सिरे के स्टेशन पर पहुँच कर गश्ती कर्मचारी यह सूचना दे कि 'सब ठीक है' तो सतर्कता आदेश, जारी करना बन्द कर दिया जायेगा। ऐसे मामलों में जहाँ गश्ती कर्मचारी बिल्कुल ही नहीं पहुँचता, संबंधित स्टेशन मास्टर उसका कारण पता लगाने के लिए कार्रवाई करेगा।

स.नि.घा.39— गश्ती कर्मचारियों के कार्य:— (क) अपने 'गश्त खण्ड' से सम्बंधित चार्ट के अनुसार अपने गश्त क्षेत्र में एक सिरे से दूसरे सिरे तक गश्त लगाना और ऐसे मामलों में पता लगाना जहाँ भूमि धंस गई हो या सरक गयी हो, भूमि कटाव के चिन्ह हों, तूफान के दौरान पेड़ टूट कर रेल पथ पर गिर गए हो या कोई अन्य कारण जिससे रेलवे लाइन की सुरक्षा को खतरा उत्पन्न होने की संभावना हो। पुलों और उनके पहुँच मार्गों पर विशेष रूप से निगाह रखी जायेगी। नीचे कुछ उदाहरण दिए गए हैं जब लाइन को क्षति पहुँचने की संभावना हो सकती है।

(i) जब किसी पुल पर बाढ़ का पानी खतरे के निशान पर पहुँच जाये या पानी के खतरे के निशान तक पहुँचने से पहले ही पुल अथवा उसके पहुँच मार्गों को क्षति पहुँचनी आरम्भ हो जाये।

(ii) जब बाँध के एक किनारे पर पानी का स्तर दूसरे किनारे की अपेक्षा बहुत अधिक ऊँचा हो।

(iii) जब बाँध का पानी, एक सिरे से दूसरे सिरे की ओर रिसने लगे।

(iv) जब पुल पर पानी के मार्ग में कोई रुकावट आ जाये जैसे गिरे हुए पेड़ आदि।

(v) जब रेलपथ के नीचे धसने के लक्षण दिखाई दें।

(ख) जब लाइन के किसी भाग के असुरक्षित होने की संभावना हो तो गाड़ियों को रोकने के लिए तत्काल कर्वाई करना। ऐसी आशंका की स्थिति में गश्ती कर्मचारी को ऐसे पुल अथवा रेलपथ के ऊपर से किसी भी गाड़ी को गुजरने की अनुमति नहीं देनी चाहिए।

(ग) जब किसी खतरे की आशंका न हो तो गाड़ी की ओर मुँह करके अपने स्थान से बायीं ओर खड़े होना तथा अपने लैम्प की रोशनी अपनी नम्बर प्लेट पर डाल कर उसे प्रदर्शित करना ताकि गुजरती हुई गाड़ी से उसका नम्बर देखा जा सके और अपनी सीटी बजाना।

(घ) अपने आने तथा वापस जाने के संबंध में संबंधित स्टेशन के स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर प्राप्त करना तथा समीपवर्ती गश्ती कर्मचारियों के साथ गश्ती पुस्तकों का आदान-प्रदान करना।

(ङ) समीपवर्ती गश्ती कर्मचारी और ड्यूटी पर स्थित चौकीदार के साथ अपने क्षेत्र (बीट) की स्थिति के संबंध में रिपोर्ट का आदान-प्रदान करना।

(च) लोको पायलटों से जो किसी किलोमीटर पर खतरे की स्थिति की रिपोर्ट दें, अनुदेश प्राप्त करना और बताए गए स्थान को प्रस्थान करना और आवश्यक कार्रवाई करना।

(छ) आपात्कालीन स्थिति में खतरे के स्थान पर तैनात रहना और जब तक कोई अन्य गैंगमैन वहाँ पहुँच कर कार्य मुक्त न कर दे तब तक किसी भी परिस्थिति में वहाँ से न हटाना।

जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) और सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) अपने गश्ती कर्मचारियों के काम के, लिए किए गए परीक्षणों की तारीख का पेट्रोल पुस्तक, मस्टरशीट या अन्य किसी पुस्तक में जो इस कार्य के लिए गश्ती कर्मचारी को जारी की गई हों, में इन्दराज करेंगे। इसी प्रकार सहायक इंजीनियर भी अपने दौरों के दौरान गश्ती कर्मचारियों और चौकीदारों की उनकी ड्यूटी की जाँच करेंगे और कथित रजिस्ट्रों में जाँच का परिमाण दर्ज करेंगे।

स.नि.घा.40— गश्ती कर्मचारियों के उपकरण:— प्रत्येक सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) के खण्ड में नियुक्त प्रत्येक गश्ती कर्मचारी और चौकीदार को खंड के एक सिरे तक क्रम से नम्बर दिया जायेगा। प्रत्येक गश्ती कर्मचारी और चौकीदार को निम्नलिखित उपकरण उपलब्ध कराये जायेंगे:—

(i) एक नुकीला डंडा जिसमें हाथ सिगनल लैंप लटकाने के लिए हुक लगा हो। औसत नाप लेने के लिए डंडे पर 30 से.मी. के फासले पर सफेद और काले रंग की धारियाँ डली हुई हो।

(ii) गश्ती कर्मचारी या चौकीदार के लिए 15 से.मी. गुणा 15 से.मी. की एक नम्बर प्लेट होनी चाहिए जो 7.5 से. मी. आकार के अंकों में चमकीले रंग से रंगी हुई होनी चाहिए। (यदि चमकीला रंग आसानी से उपलब्ध न हो तो प्लेट और नम्बर बड़े आकार के होने चाहिए)।

(iii) एक टीन का डिब्बा जिस में 10 पटाखे हों।

(iv) हाथ सिगनल झंडियों का एक सैट।

(v) एक तिरंगा हाथ सिगनल लैंप

(vi) एक तीन सैल वाली बिजली की टॉर्च जिसमें रात के समय लाल टोपी चढ़ी हो।

(vii) एक दियासलाई की डिब्बी।

(viii) सीटी।

(ix) टीन के डिब्बे में गश्त (पेट्रोल) पुस्तक।

स.नि.घा.41— लाइन का बचाव करना:— लाइन या कोई भी हिस्सा भंग हो जाने या किसी अन्य कारण से यातायात के लिए असुरक्षित हो जाने की स्थिति में निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जायेगी।

(क) ऐसी स्थिति में जहाँ दो गश्ती कर्मचारी नियुक्त हों:—

(i) दोनों दिशाओं में तत्काल खतरे का सिगनल दिखाया जायेगा।

(ii) फिर दोनों गश्ती कर्मचारी खतरे के सिगनल दिखाते हुए विपरीत दिशाओं में प्रस्थान करेंगे और खतरे के स्थान से बड़ी लाइन पर 600 मीटर फासले पर (मीटर लाइन और छोटी लाइन पर 400 मीटर) प्रत्येक गश्ती कर्मचारी पटरी पर एक कोहरा सिगनल लगायेगा तब वे खतरे के स्थान से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर (मीटर व छोटी लाइन पर 800 मीटर) की दूरी तक प्रस्थान करेंगे, जहाँ वे एक दूसरे से 10 मीटर के फासले पर 3 कोहरा सिगनल (2 एक दिशा में और 1 दूसरी दिशा में) लगायेंगे।

(iii) यदि रूकावट इस प्रकार की हो कि दोनों में से किसी भी गश्ती कर्मचारी के लिए उसे पार करना संभव न हो, उदाहरण के तौर पर भारी बाढ़ या बहते हुए पानी की तेज धारा के कारण लाइन बह गई हो तो, उन दोनों में से एक गश्ती कर्मचारी खतरे का सिगनल दिखायेगा (लाल लैम्प या झंडी, जैसी भी स्थिति हो) और कोहरा सिगनल लगाने के बाद अपनी दिशा से लाइन भंग होने के स्थान की ओर बढ़ती हुई गाड़ियों को रोकने का प्रयत्न करेगा और दूसरा गश्ती कर्मचारी भी कोहरा सिगनल लगाकर लाइन भंग होने के स्थान से अपनी दिशा के स्टेशनों की ओर बहुत तेजी से प्रस्थान करेगा। उपर्युक्त मद (2) में बताये अनुसार अपने मार्ग पर जाते हुए व मार्ग में यदि कोई गैंग क्वार्टर हो तो मैट को भी इस घटना की सूचना देगा।

(ख) ऐसे मामले में जहाँ एक गश्ती कर्मचारी नियुक्त हो और लाइन के क्षतिग्रस्त होने का पता लगे तो वह:

(i) किसी एक दिशा में आने वाली गाड़ी को चेतावनी देने के लिए किसी प्रमुख स्थान पर लाल लैम्प रखेगा और दौड़ कर विपरीत दिशा में जायेगा और क्षतिग्रस्त स्थान से 400 मीटर के फासले पर एक पटाखा और 800 मीटर के फासले पर तीन पटाखे रखेगा।

(ii) क्षतिग्रस्त स्थान पर लौटेगा और इसी प्रकार पटाखे रख कर दूसरी दिशा को भी सुरक्षित करेगा।

(iii) यदि क्षतिग्रस्त स्थल से दूसरी ओर जाना सम्भव न हो (जैसा कि लाइन के बह जाने की स्थिति में) तो वह लाल लैम्प या झंडी को इस प्रकार रखेगा कि उस दिशा में आती हुई गाड़ी को यथा संभव काफी फासले से दिखाई दे सके।

(ग) गश्ति कर्मचारी नजदीक के स्टेशन को या उस स्थिति में जब बाधा को पार नहीं किया जा सकता हो तो विपरीत दिशा में स्टेशन के स्टेशन मास्टर को घटना की सूचना भेजने की व्यवस्था करेगा। वह मैट, जूनियर इंजीनियर (रेलपथ)/सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) को भी सूचना भेजेगा।

(घ) स्टेशन मास्टर:—

(i) खण्ड में जाने वाली गाड़ियों को रोकेंगा।

(ii) खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा, और

(iii) नियंत्रक व सर्वसम्बन्धित को सूचना देगा।

(ङ) मैट अपने गैंग के साथ उस कि.मी. के लिए प्रस्थान करेगा, और यह सुनिश्चित करेगा कि लाइन को सही ढंग से सुरक्षित कर दिया गया है और आवश्यक मरम्मत भी करेगा।

(च) रिपोर्ट प्राप्त होने पर सभी इंजीनियरिंग कर्मचारियों का पहला काम घटना स्थल के लिए प्रस्थान करना है और यह सुनिश्चित करना है कि ऊपर बताये अनुसार लाइन को सुरक्षित कर दिया गया है और उसके बाद लाइन को पहुँची क्षति की मरम्मत की व्यवस्था की जाये।

यदि लाइन के किसी पुल या उसके पहुँच मार्गों के लिए किसी भाग के क्षतिग्रस्त होने का संदेह हो तो पटरी की जाँच के लिए पूर्ण निरीक्षण किया जायेगा और यदि आवश्यक हो तो उस पर एक अकेले इंजन को गुजारा जायेगा। उसके पश्चात उस क्षेत्र में गाड़ियों को पायलेट किया जायेगा। यह निरीक्षण अकेले इंजन को निकाल कर जाँच करने, गाड़ियों को पायलेट करने का काम इंजीनियरिंग विभाग के जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) के स्तर से नीचे के किसी अधिकारी द्वारा नहीं किया जायेगा। संदेह की स्थिति में जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) को अकेले इंजन को भी लाइन पर चलने की अनुमति नहीं देनी चाहिए और उन्हें सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ), सहायक इंजीनियर या उच्च रेल अधिकारियों के स्थल पर पहुँचने की प्रतीक्षा करनी चाहिए।

स.नि.घा.42— जाँचों का महत्व— यह सुनिश्चित करने के लिए की गश्ती कर्मचारी और चौकीदार ड्यूटी पर तैनात रहते हैं और उन्हें जो काम दिया गया है उसे वे कुशलपूर्वक करते हैं, उनके काम का पर्यवेक्षण किया जायेगा। समय—समय पर उनके काम की जाँच की जायेगी। इस कार्य के लिए निम्नलिखित जाँचे निर्धारित की गई हैं:—

(क) सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) और जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) इंजन की फुटप्लेट पर गाड़ियों में और ट्रॉली द्वारा दिन और रात दोनों समय में अक्सर अनियमित अंतरालों के बाद अपने क्षेत्रों का निरीक्षण करेंगे।

(ख) इसी प्रकार सहायक इंजीनियर अपने पूरे खंड पर जाँच करेंगे।

(ग) मण्डल इंजीनियर भी अपने निरीक्षण के दौरान जाँच करेंगे और यथासंभव अधिक से अधिक गश्ती कर्मचारियों के कार्य की जाँच करेंगे।

स.नि.घा.43— सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) का प्रमाण-पत्र— प्रत्येक वर्ष 15 मई तक सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) अपने सहायक इंजीनियर को यह प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करेंगे जिसकी प्रतिलिपि मण्डल इंजीनियर को भी भेजी जायेगी कि उन्होंने मानसून के दौरान पटरी पर गश्त लगाने और दुर्घटना की दृष्टि से कमजोर स्थलों और पुलों की निगरानी करने के लिए व्यवस्था कर दी है और गश्ती कर्मचारियों तथा चौकीदारों को उनके कार्य क्षेत्र में उनके कर्तव्यों और रेलपथ तथा दुर्घटना की दृष्टि से कमजोर स्थलों के बचाव के नियमों की जानकारी दे दी गई है। सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) अपने सहायक इंजीनियरों को गश्ती कर्मचारियों और ड्यूटी पर तैनात चौकीदारों की सूचियाँ भी भेजेंगे जिनमें उनके कार्य क्षेत्रों और सम्बंधित स्थलों और पुलों का उल्लेख होगा। सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) प्रत्येक कर्मचारी को उसके नाम से एक प्रमाण पत्र जारी करेगा जिसमें यह लिखा होगा कि उसकी जाँच की जा चुकी है और वह अपने कार्य से सम्बंधित नियमों, विनियमों और अपनी ड्यूटी के स्थल, जो उसे सौंपा गया है, से भली प्रकार परिचित हैं। इस प्रमाणपत्र की एक प्रति सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) अपने रजिस्टर में रिकार्ड के तौर पर रखेगा जिस पर सम्बंधित कर्मचारी के हस्ताक्षर या अंगूठे के निशान लिये जायेंगे। सहायक इंजीनियर और मण्डल इंजीनियर अपने निरीक्षण के दौरान इस रजिस्टर का निरीक्षण करेंगे और अधिक से अधिक कर्मचारियों और चौकीदारों की भी उनकी ड्यूटी पर जाँच करेंगे।

शंटिंग

स.नि.घा.44— लूज शंटिंग— लूज शंटिंग करना मना है सिवाय उन स्थलों के जहाँ स्टेशन संचालन नियमों में ऐसा करने का विशेष प्राधिकार दिया गया हो।

स.नि.घा.45— हाथ शंटिंग— हाथ शंटिंग करना मना है सिवाय उन स्थानों के जहाँ स्टेशन संचालन नियमों में ऐसा करने का विशेष प्राधिकार दिया गया हो।

स.नि.घा.46— उन स्टेशनों पर शंटिंग करना जहाँ स्लिप साइडिंग हैं— उन परिस्थितियों को छोड़कर जब मुख्य लाइन पर शंटिंग करना नितान्त आवश्यक हो, जब तक स्लिप साइडिंग के कॉटों को स्लिप साइडिंग के लिए सेट करके उसमें ताला न लगा दिया गया हो, शंटिंग करना मना है इस मामले में इंजन को आगे रखा जायेगा और किसी भी शंटिंग के पूरे समय तक कॉटों पर कॉटेवाला तैनात किया जाना चाहिये और इन कॉटों को प्रत्येक बार स्लिप साइडिंग के लिए सैट कर दिया जायेगा, जब इंजन इन कॉटों को पार कर चुके हों।

स.नि.घा.47—स्लिप साइडिंग युक्त स्टेशनों पर हाथ शंटिंग:— हाथ शंटिंग की मनाही है जब तक कॉटे स्लिप साइडिंग के लिये नहीं लगाये जाते हैं।

ट्रॉलियों और लॉरियों

स.नि.घा.48— ट्रॉलियों पर ब्रेक:— 50 में 1 से अधिक गहरे ढालों पर प्रयोग की जाने वाली सभी सवारी ट्रॉलियों में दो कारगर स्वतंत्र ब्रेक अवश्यक होने चाहिए जिनके चारों पहियों पर एक साथ ब्रेक लगा सकें। अन्य घाट खण्डों पर ट्रॉली में केवल एक ही ब्रेक की आवश्यकता है जो चारों पहियों पर कारगर ढंग से रोक लगा सकें प्रत्येक यात्रा से पूर्व ब्रेकों की जाँच अवश्य की जाये।

स.नि.घा.49— घाट सेक्शन पर कार्य करने वाली सभी मैटोरियल लॉरियों पर चारों पहियों पर परिचालित एक कुशल पैच ब्रेक होना चाहिये और इसके अतिरिक्त एक लम्बा रस्सा जो ढलाई पर उतरते समय मानवीत होना चाहिए। प्रत्येक यात्रा से पहले ब्रेक की जाँच अवश्य की जानी चाहिये।

नोट:— डिप लॉरियों को घाट खण्डों पर चलने की अनुमति नहीं है।

स.नि.घा.50— ट्रॉली या लॉरी का इंचार्ज व्यक्ति ट्रॉली या लॉरी में किसी खराबी के कारण होने वाली दुर्घटना के लिए जिम्मेदार हैं जिसको वह आसानी से पता लगा सकता था।

स.नि.घा.51— लॉरियों की रफ्तार:— उतराई वाली ढलानों पर लॉरी की रफ्तार 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

स.नि.घा.52— लॉरी केवल ब्लॉक किए गए खंड में या लाइन क्लीयर पर ही चलाई जायेगी:— लॉरी को किसी ब्लॉक खंड में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले इंचार्ज इंजीनियरिंग अधिकारी द्वारा लाइन को ब्लॉक कर दिया जाना चाहिए या लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया जाना चाहिए। लॉरी पर, एक ब्रेकमैन और एक हैल्पर, इन दो व्यक्तियों से अधिक को यात्रा नहीं करनी चाहिए। अन्य व्यक्ति लॉरी के साथ पैदल चलेंगे।

स.नि.घा.53— मोटर और पुश ट्रॉलियों का संचालन:— घाट खण्डों पर मोटर ट्रॉलियों सहायक नियम 15.25(4) में दिए गए अनुदेशों के अनुसार या तो लाइन क्लीयर या 'ट्रॉली परमिट' पर चलाई जायें फिर भी, पुश ट्रॉलियों सहायक नियम 15.26(5) में उल्लिखित सावधानियों के अन्तर्गत चलाई जायेगी, जिनका कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए।

स.नि.घा.54— ट्रॉली का बिगड़ जाना:— (क) ट्रॉली के बिगड़ जाने की स्थिति में, या दो स्टेशनों के बीच उसके ब्रेक गियर के खराब हो जाने पर इंचार्ज अधिकारी ट्रॉली को तुरन्त लाइन से हटवा देगा। यदि खराबी दो स्टेशनों के बीच उत्पन्न हो, और ट्रॉली प्रस्थान आदेश या 'ट्रॉली परमिट' पर चल रही हो तो इंचार्ज अधिकारी शीघ्रतम उपलब्ध साधनों द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में तत्काल सूचना देगा कि ट्रॉली को लाइन से हटा दिया गया है और उसी समय प्रस्थान आदेश या 'ट्रॉली परमिट' स्टेशन पर वापस कर देगा। इस सूचना को पाने वाला स्टेशन मास्टर तुरन्त खंड के दूसरे सिरे के स्टेशन को सूचना देगा कि 'ट्रॉली जो आपके (या मेरे) स्टेशन से बजे चली थी, ब्लॉक खंड में खराब हो गई है और उसे पटरी से हटा दिया गया है, प्राइवेट नम्बर.....'।

(ख) इस संदेश की प्रति गाड़ी रजिस्टर में या लाइन क्लीयर पूछताछ और उत्तर पुस्तकों में अवश्य दर्ज की जाये। इसके पश्चात् वह स्टेशन जिस ओर ट्रॉली जा रही थी या नील्स टोकन संचालन की स्थिति में, वह स्टेशन जो टोकन प्राप्त करता है, ट्रॉली के लिए सामान्य विधि से 'गाड़ी ब्लॉक खण्ड से बाहर' सिगनल देगा।

(ग) जब ट्रॉली को चलने के योग्य कर दिया जाये तो इंचार्ज अधिकारी नजदीकी स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में सूचना देगा कि ट्रॉली उस स्टेशन को जाने के योग्य हो गई है, जिस स्टेशन को वह जाना चाहती है तथा यात्रा में लगने वाला अनुमानित समय बतायेगा और 'प्रस्थान आदेश' या 'ट्रॉली परमिट' मॉगोगा। संदेश प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर संबंधित ब्लॉक खंड के दूसरे सिरे वाले स्टेशन मास्टर (संबंधित ब्लॉक खंड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को) तदनुसार

सूचित करेगा और फिर गंतव्य स्टेशन को प्रस्थान करने के लिए अनुमति देगा या प्राप्त करेगा और इंचार्ज अधिकारी को 'प्रस्थान आदेश या ट्रॉली परमिट' भेजेगा।

स.नि.घा.55— रुका हुआ ब्लॉक खंड:— यदि दो स्टेशनों के बीच का खंड, जिसमें ट्रॉलियों को केवल लाइन क्लीयर या ट्रॉली परमिट पर ही चलाया जा सकता है दुर्घटना के कारण या रेलपथ और निर्माण शाखा द्वारा रुका हुआ हो तो ट्रॉली ब्लॉक पर चल सकती है बशर्ते की ट्रॉली के इंचार्ज व्यक्ति ने ब्लॉक के दोनों सिरों के ब्लॉक स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को संदेश द्वारा सूचित कर दिया हो कि वह ब्लॉक पर चल रहा है और ब्लॉक को तब तक न हटाया जाये जब तक कि वह अगले स्टेशन पर न पहुँच जाये। ब्लॉक खंड में प्रवेश करने से पहले, उसे दोनों स्टेशनों से अपने संदेश मिलने की पावती ले लेनी चाहिए।

स.नि.घा.56— स्टेशनों के बीच निरीक्षण:— जब दो स्टेशनों के बीच किसी कार्य के लिए रुकना आवश्यक हो तो ट्रॉली को पटरी से हटा लिया जाये और उसे ट्रॉलीमैन के चार्ज में छोड़ा जाए परन्तु यदि कोई ट्रॉलीमैन इस उद्देश्य के लिए कार्य पर नहीं छोड़ा जा सकता हो, तो ट्रॉली के पहियों को जंजीर और तालों से जकड़ कर सुरक्षित किया जाये। 40 में 1 या उससे अधिक गहरी ढालों पर दो निरीक्षक अधिकारियों और चार ट्रॉलीमैनों से अधिक व्यक्तियों को यात्रा करने की अनुमति नहीं है।

वाहनों को सुरक्षित करना

स.नि.घा.57— साइडिंग या डेड एन्ड में—

(क) साइडिंग या डेड एन्ड में निम्नलिखित प्रावधान होना चाहिये:—

(i) स्कॉच ब्लॉक:— जब साइडिंग में वाहन खड़े हों तो स्कॉच ब्लॉकों को लाइन पर ताला लगाकर रखा जाये, या

(ii) ट्रेप प्वाइंट:— जब साइडिंग में वाहन खड़े हों तो ट्रेप प्वाइंट को खुली स्थिति में ताला लगाकर रखा जाये, और

(iii) सभी वाहनों को एक दूसरे के साथ जोड़ कर स्कॉच ब्लॉक या फंदों (ट्रेप) के अन्दर रखा जाये।

(ख) सभी हाथ ब्रेकों को मजबूती से लगा दिया जाये या यदि उन्हें मजबूती से न लगाया जा सके तो, वाहनों के पहियों में गिल्लियाँ लगा दी जाये।

(ग) फंदों या स्कॉच ब्लॉकों के नजदीक वाले वाहनों को जंजीरों से जकड़ा जाये अगर वाहन तीन से अधिक हों तो हर तीन वाहन में से एक वाहन को जंजीर से जकड़ा जाना चाहिये।

स.नि.घा.58— चालू लाइनों पर शंटिंग करते समय:— जब वाहनों के ब्लॉक खंड में भाग निकलने का खतरा हो तो सभी हाथ ब्रेकों को मजबूती से लगा दिया जाये या यदि उसमें से कोई ब्रेक मजबूती से न लग सके तो वाहन के पहियों में गिल्लियाँ लगायी जायें।

स.नि.घा.59— ब्लॉक खंड में:— (क) वाहनों को इंजन से अलग न किया जाये सिवाय आपात स्थिति के या जब बेलास्ट गाड़ियों के नियमों में इसकी अनुमति दी गई हो।

(ख) प्रत्येक मामले में जहाँ वाहन इंजन से अलग करने का निर्णय लिया जाये, लोको पायलट सामान्य नियम 4.48 के अनुसार ट्रेन मैनेजर से एक मीमो प्राप्त करना चाहिये जिसमें इस आशय का प्रमाण—पत्र दर्ज होगा कि स.नि.घा. 59(ग) के अनुसार गाड़ी को अच्छी तरह सुरक्षित कर लिया गया है।

(ग) अलग किये गये सभी वाहनों के सभी हाथ ब्रेकों को मजबूती से लगा कर उन्हें स्थिर किया जाना चाहिए। जिन वाहनों, के हाथ ब्रेक मजबूती से न लगाये जा सकें उनके नीचे गिल्लियाँ लगाई जानी चाहिए और जो वाहन उतराई के सिरे पर खड़ा हो उसे जंजीर से जकड़ा जाए।

स.नि.घा.60— गिल्लियाँ, स्कॉच, लकड़ी के गुटके और जंजीरें:— हर ट्रेन मैनेजर अपने साथ पर्याप्त संख्या में गिल्लियाँ, स्कॉच, लकड़ी के गुटके और जंजीरें ले कर चलेगा ताकि इन नियमों का पालन कर सकें।

परिशिष्ट 'ड'

ई.एम.यू. गाड़ियों के संचालन संबंधी कर्षण नियम

टी.एस.आर.1—

(i) इन नियमों के अतिरिक्त स्टीम, डीजल और बिजली गाड़ियों के संचालन और परिचालन का नियंत्रण करने वाले सभी सामान्य और सहायक नियम ई.एम.यू. के संचालन और परिचालन पर भी लागू होंगे बशर्ते कि इन नियमों में अन्यथा व्यवस्था न की गई हो।

(ii) स्टेशन मास्टर, निरीक्षक और ई.एम.यू. पर कार्य करने वाले कर्मचारियों को इन नियमों की पूरी जानकारी होनी चाहिये।

टी.एस.आर.2— परिभाषाएँ—

(i) मोटर चालक— का अर्थ है एकल या बहुविद् यूनिट गाड़ी का विधिवत प्रमाणित चालक।

(ii) ट्रेन मैनेजर का आपात ब्रेक वाल्व— का अर्थ कम्प्रेस्ड एअर ब्रेक से सज्जित बिजली उपनगरीय गाड़ी के चालक कक्ष में लगा वाल्व है। जिसके द्वारा ट्रेन मैनेजर आपात स्थिति में गाड़ी का ब्रेक लगा सके।

(iii) जम्पर्स— का अर्थ मल्टीपल यूनिट गाड़ियों के सभी कोचों के बीच जुड़े हुए मल्टीकोर लचीले केबुल है जिनके प्रयोग में आ रहे किसी चालक कक्ष से बिजली उपस्कर का नियंत्रण किया जाता है।

(iv) ट्रेलर कोच— का अर्थ उस यात्री वाहन कोच से है जो मोटर कोच से कप्लिंग और संचालन के लिए सज्जित है और जिसमें कर्षण मोटर, पेंटोग्राफ या ड्राइविंग या हाई वोल्टेज कक्ष नहीं होता है।

टी.एस.आर.3—

(i) ई.एम.यू. गाड़ी के संचालन के लिए केवल एक मोटरमैन आवश्यक होता है।

(ii) निम्नलिखित छूट की अनुमति है:

(क) सामान्य नियम 4.15 (1)— ई.एम.यू. पर सामने की ओर सफेद और पीछे लाल रोशनी करने वाली साइड बल्लियाँ नहीं लगी होती हैं।

(ख) सामान्य नियम 6.03— एक ई.एम.यू. पर संचालन के लिये केवल एक मोटरमैन होता है और उसे अपनी गाड़ी के उपकरणों की खराबी को देखने के अतिरिक्त अपना स्थान नहीं छोड़ना चाहिए। फिर भी सामान्य नियम 6.03 के अनुबंधों के अनुसार गाड़ी के बचाव के लिए मोटरमैन अपनी कैब छोड़ने से पहले सुनिश्चित करेगा कि उसने कैब में ताला लगा दिया है और इगनिशन स्विच को ऑफ स्थिति में करने के साथ रैक को लो गियर में कर दिया है और हाथ ब्रेकों को स्कू डाउन तथा तालित कर दिया है।

टी.एस.आर.4— स्टॉक की चौड़ाई— पारम्परिक स्टॉक की (3.048 मीटर तुलना ई.एम.यू. स्टॉक की अधिक चौड़ाई (3.658 मीटर) होने के कारण कर्मचारियों को चेतावनी दी जाती है कि वह गुजरने वाली गाड़ियों से हटकर खड़े हों और यात्रियों को भी सावधान करें कि वे प्लेटफार्म के किनारे से अधिक निकट न खड़े हों। जब गाड़ी चल रही हो या जब ये एक लाइन पर खड़ी हो और समीपस्थ लाइन पर से दूसरी गाड़ी गुजर रही हो तो मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर अपने कक्ष से बाहर सिर न निकालें।

टी.एस.आर.5— ई.एम.यू. कारशेड के अन्दर काम करना— ई.एम.यू. कारशेड के अन्दर किये जाने वाले कार्य के मामले में सामान्य नियम 17.04 में निर्धारित नियमों का पालन करना चाहिए।

टी.एस.आर.6— स्टॉक की धुलाई और सफाई— ई.एम.यू. धुलाई और सफाई के लिए साइडिंग में लगाये जाते हैं तो धुलाई प्रभारी व्यक्ति द्वारा उस विशेष साइडिंग के सेक्शन स्विच को अवश्य खोल देना चाहिए और चाबी अपने पास रख लेनी चाहिए।

टी.एस.आर.7— दुर्घटनायें— बिजली विभाग का उत्तरदायित्व— किसी प्रकार की हुई दुर्घटना की स्थिति में जिसमें बिजली कोचिंग स्टॉक शामिल है या जहाँ शिरोपरि संरचना या उपस्कर की क्षति होती है, तो उसे देखने वाला रेलवे कर्मचारी, बिजली शॉक के खतरे से बचने की आवश्यक सावधानी बरतेगा और बिजली की सप्लाई तत्काल काटने हेतु नजदीकी स्टेशन मास्टर, गाड़ी नियंत्रक और कर्षण पॉवर नियंत्रक को शीघ्र विद्युत सप्लाई काटने के लिए तत्काल कार्यवाही के लिए कहेगा। यदि आवश्यक है और यथासंभव उपस्कर को पुनः चालू करें। जब तक बिजली विभाग का कोई जिम्मेदार अधिकारी स्थल का निरीक्षण करके प्रमाणित न करें कि लाइन गाड़ी के लिए सुरक्षित है, तब तक लाइन यातायात के लिए फिर से नहीं खोली जाएगी।

टी.एस.आर.8— चेतावनी बोर्ड:—(i) कोच/कार शेड/स्टेब्लिंग डिपो या प्लेटफार्म पर कार्य पर लगे कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए संबंधित कर्मचारी द्वारा कोच में या उसके बीच कार्य शुरू करने से पहले कोच/या रैक के सिरों पर स्पष्ट स्थिति में चेतावनी बोर्ड लगाया जायेगा। लाल रंग के सतह वाले बोर्ड पर सफेद अक्षरों में चलाया ना जाये' लिखा होना चाहिए और किसी भी हालत में लगाने वाले व्यक्ति को छोड़कर इसे किसी अन्य व्यक्ति द्वारा नहीं हटाया जाये। कार्य पर लगे कर्मचारियों के बचाव व अधिक सावधानी हेतु चेतावनी बोर्ड जब अपनी स्थिति में हो तो किसी चालन कक्ष में मटरमैन/मोटरमैन का प्रवेश निषिद्ध है।

(ii) सभी लोग खतरे से बाहर है, यह सुनिश्चित करने के लिए जब तक सभी सावधानियाँ बरत न ली जायें तब तक किसी भी हालत में न चेतावनी बोर्ड हटाए जायें और न ही पॉवर लगाये जायें।

(iii) ऊपर उपस्कर की सचेतता:— सम्पूर्ण शिरोपरि उपस्कर—कान्टैक्ट वायर कैंटेनरी, ड्रापर्स, रजिस्टर आर्म्स, स्टडी आर्म्स इत्यादि हमेशा सचेत सहित माने जाते हैं और बिजली के कुल क्षेत्र में काम कर रहे लोग ध्यान रखें कि कोई चीज इससे स्पर्श न करें, यदि आदमी प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से शिरोपरि कान्टैक्ट सिस्टम के संपर्क में आ जाये तो मरने का खतरा रहता है।

टी.एस.आर.9— आग:—

(क) ई.एम.यू. स्टॉक पर आग लगने की स्थिति में मोटरमैन तत्काल सर्किट ब्रेकर के स्विच बन्द करेगा और पेंटोग्राफ को नीचे करेगा। तब गाड़ी तुरन्त खड़ी कर दी जायेगी।

(ख) प्रमाणित सर्किटों को बिजली की सप्लाई काटने के बाद मोटरमैन आग बुझाने की आवश्यक कार्यवाही करेगा।

(ग) यदि उपरोक्त साधनों से आग बुझाई नहीं जा सकती है तो मोटरमैन आपात टेलीफोन से कर्षण पॉवर नियंत्रक को प्रभावित खण्ड के शिरोपरि उपस्कर को डेड करने के लिए सूचित करेगा।

(घ) ई.एम.यू. के मामले में जब फ्यूजिंग या आर्किंग या बर्निंग रुक गई हो तो खराब कोच, यदि आवश्यक हो तो शेष गाड़ी से अलग कर दिया जायेगा। यदि प्रभावित कोच, लीडिंग मोटर कोच हो तो मोटरमैन सामान्य नियम 4.21 में लिखित नियमों के अनुसार गाड़ी चलायेगा।

(ङ) ट्रेन मैनेजर आग बुझाने में चालक की हर संभव सहायता करेगा।

(च) जब ई.एम.यू. रैक पाक्षिक निरीक्षण के बाद कारशेड से बाहर निकाला जाता है तो ई.एम.यू. के प्रत्येक मोटर कोच पर बिजली की आग बुझाने के लिए अनुमोदित किस्म के अग्निशामकों की व्यवस्था की जायेगी। निरीक्षण के प्रभारी सहायक बिजली फोरमैन अग्निशामकों का निरीक्षण करेंगे और सुनिश्चित करेंगे, कि ये काम करने की अच्छी हालत में हैं।

टी.एस.आर.10— ई.एम.यू. की प्रत्येक मोटर कोच में स्वीचिंग स्टेशनों, सप्लाई कण्ट्रोल पोस्टों, स्टेशनों और सिगनल केबिन पर सैण्डविन की व्यवस्था की जायेगी प्रभारी पर्यवेक्षी पदाधिकारी को अवश्य देखना चाहिए कि रेत सूखी और कूड़ा रहित रखी जाती है तथा किसी दूसरे काम के लिए प्रयुक्त नहीं की जाती है।

टी.एस.आर.11— बिजली क्षेत्र में नियुक्त कर्मचारी (क) दुर्घटना (ख) गाड़ी खराब होना (ग) शिरोपरि उपस्कर या शिरोपरि फीडरों या हाई टैन्शन केबुलों आदि में असामान्यता (घ) गाड़ी संचालन को प्रभावित करने वाली कोई घटना होने के मामले में यथा संभव तत्काल टेलीफोन पर खण्ड नियंत्रक को अवश्य सूचित करें।

टी.एस.आर.12— सिगनल कोबिनमैन और स्टेशन मास्टर द्वारा भेजे गये सन्देशों को उनके द्वारा भेजे गये संदेश पुस्तक में विधिवत दर्ज किये जाने चाहिए और डायरी में इस संबंध में एक टिप्पणी की जाये।

टी.एस.आर.13— खंड नियंत्रक प्राप्त सूचना पर तत्काल कार्रवाई करेंगे और तुरन्त कर्षण पॉवर नियंत्रक को सूचित करेंगे। जो शिरोपरि उपस्कर पर किसी स्विचिंग ऑपरेशन जो भी आवश्यक हो, से या उपस्टेशनों के साथ आवश्यक कार्रवाई करेंगे तथा तत्काल मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण) को सूचित करेंगे।

टी.एस.आर.14— हाई टेन्शन कम्पार्टमेण्ट के पास केवल वही प्राधिकृत व्यक्ति पहुँच सकते हैं जिन्हें इस कार्य के लिए रिवर्सिंग हैंडिल या विशेष चाबी दी गई है। मोटरमैन और अन्य कर्मचारी जिन को ऐसी चाबियाँ दी गई हैं, उन्हें वे अपनी अभिरक्षा में रखें, जिससे इस उपस्कर को अनाधिकृत व्यक्ति टेम्पर न कर पायें।

टी.एस.आर.15— बिजली गाड़ियों के उपस्कर के संचालन के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा दिये गये स्पैनरों या चाबियों को छोड़कर अन्य कोई स्पैनर या चाबी का प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए।

टी.एस.आर.16—

(i) किसी ई.एम.यू. गाड़ी के मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर के कक्ष में किसी अनाधिकृत व्यक्ति को यात्रा करने की अनुमति नहीं है जब तक कि उसके पास मोटरमैन या ट्रेन मैनेजर के कक्ष में यात्रा करने का पास न हो। मोटरमैन कक्ष में यात्रा करने वाले अधिकृत व्यक्तियों की संख्या मोटरमैन या ट्रेन मैनेजर (यदि मोटरमैन के साथ यात्रा कर रहा हो) के अतिरिक्त किसी भी समय दो से अधिक कदापी नहीं होनी चाहिए।

(ii) जो मोटरमैन ड्यूटी पर नहीं है तो उसे किसी भी हालत में किसी चालन कक्ष में प्रवेश करने या यात्रा करने या अपने रिवर्सिंग हैंडिल का प्रयोग करने की अनुमति नहीं है।

टी.एस.आर.17— मण्डल बिजली इंजीनियर(कर्षण) द्वारा अधिकृत प्रशिक्षण या प्रशिक्षार्थी मोटरमैन प्रमाणित मोटरमैन की निगरानी में बिजली गाड़ी को चला सकता है, और प्रमाणित मोटरमैन प्रशिक्षार्थी या प्रशिक्षु पर निरन्तर निगरानी रखेगा और गाड़ी के सुरक्षित संचालन के लिए उत्तरदायी होगा।

टी.एस.आर.18— ड्राइविंग निरीक्षक ई.एम.यू. को चलाने के लिये प्राधिकृत है बशर्ते कि वह सम्पूर्ण ई.एम.यू. क्षेत्र पर एक कलेण्डर महीना में कम से कम 160 कि.मी. चालन कर चुका हो।

टी.एस.आर.19— लाईन चार्जमैन और अनुरक्षण कर्मचारियों को खराब उपस्करों की मरम्मत करने की आवश्यकता पड़ती है, उनको चलती गाड़ी में उपस्कर को हैंडिल करने की अनुमति है। फिर भी वे इस कार्य को गाड़ी की संरक्षा और उपस्कर को किसी प्रकार का खतरा उत्पन्न न होने को सुनिश्चित करने के लिए अधिकतम सावधानी बरतेंगे।

टी.एस.आर.20— एक बिजली मल्टीपल यूनिट गाड़ी में—

(क) एक हेड लाइट

(ख) बीच में कोड लाइट का एक सेट

(ग) एक फिटिंग में दो लाल टेल लाइट होगी। इसमें टिमटिमाने की व्यवस्था होगी।

टी.एस.आर.21— ई.एम.यू. में हैड लाइट इत्यादि की जिम्मेदारी:— मोटरमैन रात्रि के समय हैड लाइटों को ठीक रखने और टेल लाइटों का सामने न दिखने को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। ट्रेन मैनेजर टेल लाइट/टेल बोर्ड जो भी हो ठीक तरीके से प्रदर्शित किये गये हैं उसके लिए उत्तरदायी है। बिजली की लाल टेल लाइटों के खराब होने पर ट्रेन मैनेजर इसके लिए बने ब्रेकेट में अपना हैंड सिगनल लैम्प लगायेगा।

टी.एस.आर.22— ई.एम.यू. के प्रकाश और पंखों के सर्किट:— जब जरूरत हो तो ट्रेन मैनेजर कोचों के प्रकाश को नियमित करे और आवश्यकता नहीं होने पर पंखों को बन्द करे। प्रकाश या सर्किटों में खराबी होने पर ट्रेन मैनेजर तत्काल मोटरमैन और निकटस्थ स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा, कि वे बिजली की खराबियों को ठीक करने के लिए बिजली कर्मचारियों की व्यवस्था करेंगे।

टी.एस.आर.23—

(क) ई.एम.यू. शोड या स्टेबलिंग लाइन में निरीक्षण अनुरक्षण के बाद ई.एम.यू. गाड़ी को चालू लाइन पर लाने से पहले मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर द्वारा गाड़ी के ब्रेक की संयुक्त जाँच की जायेगी। वे सुनिश्चित करेंगे कि इलेक्ट्रो न्यूमेटिक और ऑटोमेटिक ब्रेकें सामान्य रूप से काम कर रहे हैं और ब्रेक पाइप पूरी गाड़ी में लगातार लगी हुई हैं। ब्रेक की जाँच शुरू करने से पहले यह देखने के लिए कि कोई ई.एम.यू. गाड़ी पर काम नहीं कर रहा है, हॉर्न या सीटी बजायी जाये और सावधानी बरती जाये।

ब्रेकों की जाँच करने की कार्यविधि:—

मोटरमैन द्वारा	ट्रेन मैनेजर द्वारा
(i) ट्रेन मैनेजर को ब्रेक की जाँच के लिए तैयार रहने के लिए पॉच रिंग दें।	(i) पॉच रिंगों द्वारा उसे स्वीकार करें।
(ii) एयर कम्प्रेसर को चलाये जब मैन रिजर्वियर प्रेशर सामान्य (4.55 किग्रा/सेमी ² से 7 किग्रा/सेमी ²) हो तो ब्रेक पाइप को चार्ज करने के लिए आइसोलेटिंग कॉक स्विच को खोलें।	(ii) जब ब्रेक प्रेशर 4.2 किग्रा/सेमी ² हो तो ड्राइवर को एक रिंग दें।
(iii) 2.0 किग्रा/सेमी ² (लगभग) के प्रेशर पर बिजली चालू करें।	(iii) ब्रेक सिलिंडर गेज में 2.0 किग्रा/सेमी ² प्रेशर दिखने पर एक रिंग दें।
(iv) पूरा ई.पी. लगायें।	(iv) ब्रेक सिलिंडर गेज में 3.5 किग्रा/सेमी ² प्रेशर दिखने पर एक रिंग दें।
(v) ब्रेक को रिलीज करने के लिए ब्रेक कंट्रोलर हैंडिल को रिलीज स्थिति में करें।	(v) ब्रेक सिलिंडर प्रेशर '0' दिखाई देने पर ट्रेन मैनेजर के आपात ब्रेक वाल्व को खोलें (अर्थात् हैंडिल को 'ऑन' करें।)
(vi) ब्रेक पाइप में प्रेशर ड्रॉप दिखने पर ब्रेक कंट्रोलर हैंडिल को आपात पर करें।	(vi) ब्रेक सिलिंडर गेज में 3.5 किग्रा/सेमी ² प्रेशर दिखने पर आपात वाल्व हैंडिल को "ऑफ" करें।
(vii) ब्रेक कंट्रोलर हैंडिल को रिलीज रनिंग पोजिशन में रखें और केवल आपात कालिक कॉक को खोल कर ट्रेन मैनेजर द्वारा आपात ब्रेक लगाने के बाद इसे आपात स्थिति में लायें।	(vii) ब्रेक पाइप प्रेशर को शून्य करने के लिए रेड ब्रेक हैंडिल से आपात कालिक कॉक खोलें और ब्रेक सिलिंडर गेज में 3.50 किग्रा/सेमी ² प्रेशर देखें।
(viii) जब ब्रेक पाइप में प्रेशर शून्य है तो ब्रेक कंट्रोलर हैंडिल को रिलीज पर करें और जब ब्रेक पाइप प्रेशर फिर से सामान्य हो जाये तो ब्रेक पाइप प्रेशर को 3.8 किग्रा/सेमी ² (लगभग) करके स्वचालित ब्रेक लगायें।	(viii) गेज पर ब्रेक पाइप प्रेशर में ड्रॉप देखें और एक रिंग दें।
(ix) ब्रेक कंट्रोलर हैंडिल को "रिलीज" स्थिति में करें।	(ix) गेज पर ब्रेक सिलिंडर प्रेशर शून्य और ब्रेक पाइप प्रेशर सामान्य देखकर एक रिंग दें।
(x) मोटरमैन पॉच रिंग देकर जाँच पूरा होने की स्वीकृति देगा।	(x) ट्रेन मैनेजर देखेंगे कि ब्रेक पाइप प्रेशर 5 किग्रा/सेमी ² है और पॉच रिंग देकर यह बतायेंगे कि जाँच उसकी तरफ से ठीक से पूरी कर ली गई है।

नोट:- (i) ब्रेक जॉच के दौरान किसी कमी या खराबी की स्थिति में ट्रेन मैनेजर और मोटरमैन एक दूसरे का ध्यान आकर्षित करने के लिए एक-विराम-एक द्वारा रिंग दें।

(ii) ब्रेक जॉच के दौरान ट्रेन मैनेजर से एक रिंग मोटरमैन को कार्रवाई की स्वीकृति का संकेत होगी।

(iii) यथा संभव यह संयुक्त जॉच ई.एम.यू. गाड़ी के शेड या स्टेबलिंग लाइन छोड़ने से पहले की जानी चाहिए। फिर भी यदि प्रमुख मुख्य बिजली इंजीनियर और प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी ने अधिकृत किया है तो ब्रेक जॉच पहला फेरा शुरू होने के पहले प्लेटफार्म पर की जा सकती है।

(ख) ब्रेक का परीक्षण और समायोजन काम शुरू करने से पहले ध्यानपूर्वक किया जाना चाहिए। मोटरमैन सुनिश्चित करें कि जम्पर्स और होज पाइप कपलिंग के बाद अपने डमी रिसेप्टकल्स में अच्छी तरह से कस दी जाती है।

उसको मल्टीपल यूनिटों को चलाने से पहले उनकी ध्यानपूर्वक जॉच करनी चाहिए और पायी गई किसी खराबी या कमी को पर्यवेक्षक की जानकारी में लानी चाहिए तथा वे देखें कि खराबी कार्ड स्थिति पर है और जब तक ये खराबियाँ ठीक नहीं कर दी जाती तथा इस आशय का हस्ताक्षर नहीं कर दिया जाता तब तक सभी प्रविष्टियाँ खाली है। जब एक मोटरमैन दूसरे मोटरमैन से टेक ओवर करता है तो यह सुनिश्चित करना उसकी ड्यूटी है, कि कोई खराबी तो नहीं है और चार्ज देने वाला आदमी रिलिबिंग मोटरमैन को गाड़ी संचालन को प्रभावित करने वाली संभावित किसी त्रुटि या खराबी से अवगत कराया जाना चाहिए।

(ग) स्टेबलिंग के बाद या जब दो यूनिटों को जोड़कर काम में ला रहे हों तो उपरोक्त कार्य विधि का सदा अत्यन्त सावधानी के साथ पालन किया जाये। गाड़ी कमी दल यूनिट को जोड़ने और अलग करने में स्टेशन कर्मचारियों की मदद करनी चाहिए।

(घ) मोटरमैन को डेडमैन के संरक्षा उपस्कर के कार्य की जॉच करनी चाहिये।

टी.एस.आर.24- यह ट्रेन मैनेजर और मोटरमैन की ड्यूटी है कि गाड़ी पर लगे सम्बन्धित खण्डों के गन्तव्य संकेतकों को बदलें।

टी.एस.आर.25- ई.एम.यू. गाड़ी को स्टेबल करना:-

(क) ई.एम.यू. गाड़ी को कार शेड या स्टेबलिंग लाइन पर खड़ा करते समय मोटरमैन या इंजन टर्नर जिसने रैक को टेक ओवर कर लिया है वह निम्नलिखित अनिवार्य संचालनों को पूरा करेगा।

(i) यदि बलियाँ जल रही हों और पंखे चल रहे हों तो उन्हें बन्द कर दें।

(ii) मेन सर्किट ब्रेकरों को ट्रिप करें और पेण्टोग्राफ को ड्रॉप करें।

(iii) ब्रेक पाइप प्रेशर को खत्म करें और ब्रेक कण्ट्रोलर को अलग करें।

(iv) 'डी' कोचों में हैंड ब्रेकों को पूरी तरह से लगायें।

(v) मोटर कोच के मेन बैट्री स्विच को बन्द कर दें।

(vi) उपस्कर डिब्बों और चालन कक्षों में ताला लगायें।

(vii) स्थानीय अनुदेशों में निर्धारित कोई अन्य संचालन।

(ख) जब रैक को स्टेबल करना हो तो मोटरमैन को निश्चित रूप से अगले चालन कक्ष में रहना चाहिए। ई.एम.यू. रैक को साइडिंग में बैक करते समय मोटरमैन को पिछले चालन कक्ष में रहना सख्त मना है।

(ग) ई.एम.यू. गाड़ी को खड़ा करने या उसे इंजन टर्नर को सौंपने के बाद मोटरमैन ड्यूटी से जाने के पहले कार शेड या स्टेबलिंग लाइन (या टी.एल.सी.) के प्रभारी पर्यवेक्षक को पहले फेरा के दौरान तत्काल अपेक्षित कार्यवाही हेतु सूचित करें और पाई गई खराबियाँ, त्रुटियाँ भी सूचित करें।

नोट:- गाड़ी के टर्मिनल स्टेशन पर स्टेबलिंग के लिए पहुँचने पर ट्रेन मैनेजर बत्ती और पंखों को बन्द करेंगे। कोई मल्टीपल यूनिट या कोच 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक गति पर शेड में प्रवेश नहीं कर सकता और शेड के बाहर एक सीटी बजाने के बाद और शेड के बाहर रुकने के बाद ही प्रवेश कर सकता है।

टी.एस.आर.26- ई.एम.यू. का गति नियंत्रण- मोटरमैन द्वारा चुने गये मास्टर कन्ट्रोलर के किसी पोजीशन के लिए नोचिंग एक के बाद एक अपने आप नियंत्रित होती है। मोटरमैन चाही गई गति के अनुसार मास्टर कन्ट्रोलर अपेक्षित पोजीशन में स्विच 'ऑन' करें।

टी.एस.आर.27- तेल और ग्रीस लगाना- मोटरमैन को वार्म या हॉट बेयरिंग को ठीक करने के अलावा गाड़ी के किसी पुर्जे या उपस्कार को तेल या ग्रीस नहीं लगाना चाहिए और इस कार्य के कर चुकने के बाद उसे इस घटना की रिपोर्ट टी.एल.सी. को विशेष रूप से करनी चाहिए।

टी.एस.आर.28- मोटरमैन को चल स्टॉक के उपस्करों की सभी खराबियों या अन्य किसी असामान्यता पर निगरानी रखनी चाहिए और ऐसी खराबियों की रिपोर्ट शीघ्र टी.एल.सी. या लाइन चार्जमैन को करनी चाहिए तथा लॉग बुक में भी लिखनी चाहिए। खतरनाक खराबियों के मामले में मोटरमैन द्वारा सविवरण रिपोर्ट की जानी चाहिए।

टी.एस.आर.29- बिजलीकृत क्षेत्र के बाहर बिजली गाड़ियों:- बिजली गाड़ियाँ बिजलीकृत क्षेत्र के बाहर पेण्टोग्राफ को लोअर किये बिना कर्षित नहीं की जानी चाहिए।

टी.एस.आर.30- बिजली रहित साइडिंग- आपातकाल के अलावा बिजली गाड़ी को बिजलीकृत क्षेत्र के बिजली रहित साइडिंग में नहीं खड़ी करनी चाहिए। परन्तु तब ऐसा करना आवश्यक हो तो मोटरमैन को यह सुनिश्चित करने के लिए पूरा ध्यान रखना चाहिए कि पेण्टोग्राफ लोअर किये गये हैं, और साइडिंग पर या उसके अगल-बगल कोई ऐसी रुकावट नहीं जो पेण्टोग्राफ या गाड़ी के किसी भाग के साथ सम्पर्क में आ जाये और उसके बाद गाड़ी सावधानी से साइडिंग में शंट की जायेगी।

टी.एस.आर.31-

(i) प्रत्येक मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को ड्यूटी के दौरान अनुबन्ध 'क' में निर्धारित उपस्करों को अपने पास रखना चाहिए।

(ii) ट्रेन मैनेजर और मोटरमैन को गाड़ी चलाने से पहले यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि आपात टेलीफोन सेट अगले और पिछले दोनों कक्ष में रखे हैं।

टी.एस.आर.32-

(i) स्वचालित और अर्धस्थायी (सेमी परमानेंट) कप्लर-ई.एम.यू. स्टॉक में दो प्रकार के चाकू कप्लर लगे होते हैं अर्थात् यूनिट से यूनिट को जोड़ने के लिए स्वचालित कप्लर और प्रत्येक यूनिट के कोचों को जोड़ने के लिए अर्धस्थायी कप्लरों/यूनिटों को (3 से 5 कि.मी.प्र.घं.) की कम गति पर एक साथ लाकर जोड़ा जाता है। दोनों स्वचालित कप्लर बिना जुड़ी हुई स्थिति में होने चाहिए। खड़े यूनिट या कोच को जोड़ते समय इसके ब्रेक 'ऑन' होने चाहिए। स्वचालित कप्लरों को विलग करते समय दोनों कप्लरों को विलग करने वाले तारों को एक साथ खींचा जाता है और तब कोच अलग-अलग हो जाते हैं।

इस प्रकार कोचों को जोड़ते समय कर्मचारियों को कोचों के बीच जाना आवश्यक नहीं होता है। यूनिट के कोचों के बीच कप्लिंग करते समय 'क' सिरा कप्लरों के समजनीय कप्लर को अर्धस्थायी (सेमी परमानेंट) स्लीवों/कप्लरों पर लगे हैंडिलों से खोला जाता है। ध्यान रहें कि दोनों अर्धस्थायी (सेमी परमानेंट) कप्लरों अर्थात् सिरा 'क' और 'ख' कप्लिंग से पहले ठीक से सीधे किये गये हैं।

(ii) यूनिटों का कप्लिंग:- यूनिटों में एक साथ कप्लिंग करते समय स्टेशन कर्मचारी यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि जम्पर कनेक्शन ठीक ढंग से लगा दिए गए हैं। जम्पर की रिसैप्टिक्लस में डालते समय इस बात का ध्यान रखा जाये कि कनेक्शन को छुआ न जाये अथवा कनेक्शन रेल, गिट्टी अथवा सवारी डिब्बे के धातु वाली चीज से सम्पर्क न कर पाए। सभी मामलों में यह

कार्य मोटरमैन के पर्यवेक्षण में किया जायेगा, जो पहले यह सुनिश्चित करेगा कि दोनों मोटर जेनरेटर सेटों को बन्द कर दिया गया है।

(iii) ई.एम.यू. गाड़ियों के ठहराव स्थल:— स्थानीय आदेशों में विनिर्दिष्ट स्थलों के अनुसार ई.एम.यू. गाड़ियों स्टाप चिन्हों पर रोकी जाएंगी।

(iv) ट्रेन मैनेजर द्वारा स्टेशन कर्मचारी की सहायता:— कपलिंग यूनिटों को जोड़ते और अलग करते समय ट्रेन मैनेजर को स्टेशन कर्मचारियों की सहायता अवश्य करनी चाहिए।

(v) ट्रेन मैनेजर यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि गाड़ी यूनिटों को अलग करने से पहले बल्लियों तथा पंखों के स्विच तथा बल्लियों के मेन स्विच बन्द कर दिए गए हैं।

(vi) स्टेशनों और साइडिंगों पर जहाँ यूनिटों को अलग करना आवश्यक हो, यूनिटों को अलग करने से पहले कार्य करने वाले कर्मचारी को मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर से रजिस्टर पर यह आश्वासन लेना होगा कि सभी बल्लियों और पंखों के स्विच तथा गाड़ी के दोनों हाव्स पर लगे मोटर जेनरेटर सेटों के स्विच बन्द कर दिए गए हैं।

टी.एस.आर.33— स्टेशन पर जब भी दो अलग यूनिट जोड़े जायेंगे केवल एक ही मोटरमैन उसका इंचार्ज होगा तथा ऑफ ड्यूटी के मोटरमैन को किसी भी स्थिति में उसके रिवर्सिंग हैंडिल को प्रयोग में लाने की अनुमति नहीं होगी।

टी.एस.आर.34— ई.एम.यू. गाड़ियों का गठन:— जब तक विशेष अनुदेश जारी न किए गए हों, ई.एम.यू. के गठन में कोई परिवर्तन नहीं किया जायेगा। साधारण भाप गाड़ियों के सवारी डिब्बों के कर्षण के लिए ई.एम.यू. का प्रयोग नहीं किया जायेगा।

टी.एस.आर.35— सिंगल और मल्टीपल यूनिट गाड़ियों की शंटिंग— शंटिंग करते समय सामान्य नियम 5.14 का पालन करना आवश्यक है।

टी.एस.आर.36— (i) शंटिंग और सैटिंग बैंक:— शंटिंग करते समय मोटरमैन को गाड़ी संचालन की दिशा में गाड़ी के अगले हिस्से के निकट के भाग के चालक कक्ष में होना चाहिए। सबसे आगे के सवारी डिब्बों को छोड़कर जब गाड़ी का संचालन किया जा रहा हो, तो संचालन के इंचार्ज कर्मचारी को सबसे आगे के सवारी डिब्बे में ऐसी स्थिति में खड़ा होना चाहिए कि मोटरमैन उसके संकेतों को स्पष्ट देख सके।

(ii) कोस्टिंग:— बिजली की खपत कम करने के प्रयोजन से जहाँ तब संभव हो ब्रेक लगाने से पहले बिजली बन्द कर देनी चाहिए।

(iii) गाड़ियों के संचालन के समय कोस्टिंग बोर्ड का अनुपालन:— मोटरमैन कोस्टिंग बोर्ड के अनुदेशों का सामान्यतः पालन करेंगे। समय को पूरा करने के प्रयोजन से सामान्य समय के बाद भी वे बिजली को बन्द कर सकता है। फिर भी, समय को पूरा करने के लिए विभिन्न खंडों के लिए अनुमोदित अधिकतम गति सीमा को पार नहीं किया जाए।

(iv) गाड़ी रोकना:— गाड़ी रोकने के लिए ब्रेक लगाते समय जहाँ तक संभव हो सावधानी बरती जानी चाहिए तथा ब्रेक को इतनी दूरी से लगाना चाहिए कि मोटरमैन गाड़ी को प्लेटफार्म पर निर्धारित ठहराव स्थल पर रोक सके।

(v) ब्रेकों को लगाना— आपात स्थिति को छोड़कर सामान्यतः मास्टर कण्ट्रोलर हैंडिल को 'ऑफ' स्थिति में लाकर ब्रेक लगाये जाए।

टी.एस.आर.37—

(i) ई.एम.यू. में लगे डेड मैन्स हैंडिल को लगाना:— रेल पथ पर यदि बाधा दिखाई दे और साधारण ब्रेक लगाने से गाड़ी को पूरी तरह से रोका नहीं जा सकता हो तो मोटरमैन को मास्टर कण्ट्रोलर हैंडिल से अपना हाथ हटा लेना चाहिए, ऐसा करने से बिजली कट जाएगी और ब्रेक अपने आप

लग जाएंगे। केवल आपात स्थिति में ब्रेक लगाने के लिए ही ऐसा करना चाहिए। इसके बाद ब्रेक कण्ट्रोलर हैंडिल को पूरा घुमाकर 'ऑन' स्थिति में करके मास्टर कण्ट्रोलर का स्विच बन्द कर देना चाहिए।

(ii) डेड मैन्स हैंडिल के खराब होने या काम न करने की स्थिति में मोटरमैन को तुरन्त गाड़ी रोक देनी चाहिए और ट्रेन मैनेजर को बुला कर उसे ड्राइविंग कैब में यात्रा करने के लिए कहना चाहिए तथा यातायात नियंत्रक को सूचित कर देना चाहिए जो खराबी ठीक न होने की स्थिति में गाड़ी को तत्काल रद्द कराएगा।

टी.एस.आर.38—

(i) जब ईएमयू गाड़ी को सामान्य नियम 4.21 के अनुसार चलाया जा रहा हो तो गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए। जहाँ सुविधायें उपलब्ध हों, सबसे पहले स्टेशन पर गाड़ी को रद्द कर देना चाहिए तथा उसे सेवा से हटाते हुए मरम्मत के लिए दे देना चाहिए।

(ii) मोटरमैन को प्रस्थान कूट कोड सिगनल देने से पहले, ट्रेन मैनेजर को स्वयं तसल्ली कर लेनी चाहिए कि गाड़ी के प्रस्थान के लिए सही सिगनल दिए गए हैं और खण्ड पर किसी प्रकार की कोई बाधा तो नहीं है।

ट्रेन मैनेजर को बाहर देखना चाहिए और मोटरमैन को हरा सिगनल दिखाना चाहिए ऐसे सिगनलों की अनुपस्थिति खतरे का सूचक होगा और मोटरमैन को तत्काल गाड़ी रोक देनी चाहिये। वह तेज नजर रखेगा तथा जहाँ आवश्यक हो गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहना चाहिए। मार्ग में आगे के सभी सिगनलों के पालन के लिए मोटरमैन जिम्मेदार होगा। सभी सतर्कता आदेश, चेतावनी नोटिस, खराब सिगनल से सम्बंधी सूचनाएं और प्राधिकार, बगैर लाईन क्लीयर के प्रस्थान आदेश आदि सबसे पहले मोटरमैन को सौंपे जायेंगे व इनकी पावती पर मोटरमैन पहले अपने प्रतिहस्ताक्षर करेगा उसके बाद यह अनुदेश ट्रेन मैनेजर के पास अगले कक्ष में भेजे जायेंगे। इंचार्ज होने की हैसियत से ट्रेन मैनेजर यह सभी कागजात अपने पास रखेगा और यह देखने की जिम्मेदारी उसकी होगी कि इन आदेशों का अनुपालन किया जा रहा है। चालन के अंत में यह सभी कागजात मोटरमैन को सौंप दिए जाएं और उसके हस्ताक्षर ले लिए जायें।

टी.एस.आर.39— ट्रेन मैनेजर और मोटरमैन/ईएमयू गाड़ी का लोको पायलट के बीच प्रयोग होने वाले घंटी कूट सिगनल—

क्रम सं.	घंटी संकेत कूट	इंडीकेशन	पावती
1.	0	गाड़ी को रोकना	0
2.	00	गाड़ी को चलाना	00
3.	00 विराम 00	ऑटोमेटिक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना	00 विराम 00
4.	0000 विराम 00	ड्राइवर को सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार मिल चुका है	0000 विराम 00 बाद में गाड़ी को चलाने का कूट
5.	000	मोटरमैन (ड्राइवर) को ट्रेन मैनेजर की जरूरत	000
6.	0000	पीछे से गाड़ी का बचाव करें	0000
7.	0 विराम 0	गति प्रतिबन्ध का क्षेत्र पूरा हो चुका, निर्धारित गति पर चलें	0 विराम 0
8.	000 विराम 000	ट्रेन मैनेजर की चेतावनी जब मोटरमैन निर्धारित गति से अधिक चल रहा हो	000 विराम 000
9.	00 विराम 00 विराम 00	मोटरमैन को ब्रेक लगाने के लिए ट्रेन मैनेजर की सहायता की जरूरत है।	00 विराम 00 विराम 00

टी.एस.आर.40— असमर्थ गाड़ी— ईएमयू गाड़ी के विफल होने की स्थिति में दूसरे बिजली/डीजल इंजन को असमर्थ गाड़ी की सहायता के लिए प्रयोग किया जा सकता है किन्तु ऐसा तभी किया जाये, जब मोटरमैन या लाइन चार्जमैन यह प्रमाणित कर दे कि गाड़ी का संचालन करना निरापद है तथा किसी भी परिस्थिति में बिजली/डीजल इंजन द्वारा चालित गाड़ी की सहायता के लिए ईएमयू गाड़ी का प्रयोग न किया जाये।

टी.एस.आर.41—

(i) आपात स्थिति में जब किसी बिजली/डीजल इंजन द्वारा खराब ईएमयू रैक को हटाना आवश्यक हो तो इंजन के साधारण स्कू कपलिंग प्रयोग में लाये जायें, तथा कपलिंग पर स्लैक की मात्रा यथा सम्भव कम करने का ध्यान रखा जाये। यदि ई.एम.यू. में कम्प्रेस्ड वायु ब्रेकों की व्यवस्था हो, तो गाड़ी का नियंत्रण केवल इंजन-ब्रेकों से ही किया जायेगा। यदि सुविधाजनक हो तो रैकों को खींचा जाये किन्तु यदि ऐसा करना संभव न हो, तो उस समीप स्थल तक ढकेला जाये, जहाँ इंजन घुमाया जा सके, अथवा रैक को एक तरफ लगेला जा सके। असमर्थ गाड़ी को खींचते समय गति सतर्कता की रफ्तार में होनी चाहिए। जब संरक्षा को ध्यान में रखकर ऐसा किया जा सके, तो यात्रियों को यथा शीघ्र गाड़ी से उतार दिया जाये।

(ii) स्टेशन मास्टर उस गाड़ी के मोटरमैन को जिसको बिजली/डीजल इंजन से चलाना है को लिखित में निर्धारित फार्म (नीचे दिया गया है) पर गाड़ी चलाने के लिए आवश्यक निर्देश देगा। जब उसकी गाड़ी इस प्रकार चलाई जाती हों, तो मोटरमैन को बिजली/डीजल इंजन में अवश्य चढ़ना होगा और असमर्थ गाड़ी का ट्रेन मैनेजर अपने डिब्बे में सवार होगा।

फार्म टी.एस.आर./ओ.पी.टी.जी./1

मीमो नं. समय.....तारीख

असमर्थ गाड़ी नं. के मोटरमैन को।

इंजन नम्बर..... के लोको पायलट को। आपकी गाड़ी चलाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। यह अनुमति तभी दी जाये जब आप स्वयं इस मामले में सन्तुष्ट हो जायें कि सभी पैंटोग्राफ क्लैक्टर्स झुका दिए गए हैं, और देखें कि वे भाप कर्षण के दौरान झुके हुए रहते हैं।

टी.एस.आर.42— खराबियों का पता लगाने में समय खोना— जब कोई ऐसी खराबी पैदा हो जाये जिसे मोटरमैन ठीक न कर सकें तो ऐसी स्थिति में सिवाय, जब कि आगे बढ़ना निरापद नहीं हो, और उसका आइसोलेशन हो गया हो, तो मोटरमैन को खराबियों का पता लगाने में समय बर्बाद नहीं करना चाहिए। यातायात से यथाशीघ्र दूर रखने के लिए सबसे निकटवर्ती जॉच स्थल पर गाड़ी को ले जाने के लिए भरसक प्रयास किया जाये।

टी.एस.आर.43— गाड़ी का पटरी से उतरना— गाड़ी के पटरी से उतरने की स्थिति में कर्षण शक्ति नियंत्रक इसकी सूचना बिजली फोरमैन को देगा जो इस प्रकार कार्यवाही करेगा जैसे लाइन में खराबी है तथा रिलेजिंग प्रोसेज के दौरान शिरोपरि लाइन की क्षति को रोकने के लिए सभी आवश्यक सावधानियाँ बरतेगा।

टी.एस.आर.44— ई.एम.यू. गाड़ी में आंशिक बिजली खराबी की स्थिति में उस गाड़ी को, यदि संभव हो, गन्तव्य स्थल तक चलाकर ले जाना चाहिए और उसे वहाँ तब तक खड़ा रखना चाहिए, जब तक उसे बिजली विभाग द्वारा चालने के लिए वह फिट प्रमाणित न कर दिया जाये।

टी.एस.आर.45— ई.एम.यू. गाड़ी के लीडिंग चालन कक्ष से स्वचालित ब्रेकों को संचालित न किये जा सकने की स्थिति में अपनायी जाने वाली कार्यविधि—जब ईएमयू गाड़ी के स्वचालित ब्रेकों को लीडिंग चालन कक्ष से संचालित न किया जा सके, तो निम्नलिखित कार्य विधि अपनाई जानी चाहिए।

(क) सभी यात्रियों को प्लेटफार्म युक्त पहले स्टेशन पर प्लेटफार्म पर उतार दिया जाये।

(ख) यदि ई एम यू गाड़ी स्वचालित ब्रेकों को किसी चालन कक्ष से संचालित न किया जा सके किन्तु लीडिंग ड्राइविंग कक्ष में चालक उपकरण ठीक कार्य कर रहा हो तो ट्रेन मैनेजर लीडिंग कक्ष में लोको पायलट

के साथ रहेगा तथा वह जहाँ आवश्यक हो, हैंड ब्रेक लगायेगा। ऐसी स्थिति में गाड़ी की रफ्तार 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ग) यदि केवल लीडिंग कक्ष में ब्रेक उपकरण खराब हो, तो ट्रेन मैनेजर की यह जिम्मेदारी होगी कि वह (आगे से) सबसे पास वाले कक्ष से जिसके ब्रेक उपकरण ठीक कार्य कर रहे हो, स्वचालित ब्रेक परिचालित करे। वह मोटरमैन के संकेतों के अनुसार ब्रेक संचालित करेगा, ऐसी स्थिति में गाड़ी की रफ्तार 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी।

(घ) यदि लीडिंग कक्ष में स्वचालित ब्रेक के अलावा चालन (ड्राइविंग) उपकरण भी खराब हों तो ट्रेन मैनेजर लीडिंग कक्ष में यात्रा करेगा और आवश्यकतानुसार हाथ ब्रेक लगायेगा। मोटरमैन ऐसे निकटतम कक्ष से गाड़ी चलायेगा जिसमें चालन और स्वचालित ब्रेक उपकरण ठीक प्रकार से कार्य कर रहे हों। ट्रेन मैनेजर की यह जिम्मेदारी होगी कि वह मोटरमैन को जब भी आवश्यक हो, घंटी, भोपू अथवा सीटी बाजकर संकेत दे तथा मोटरमैन इन संकेतों के अनुसार गाड़ी का नियंत्रण करे और गाड़ी की रफ्तार 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ड) इन नियमों के (ख) (ग) और (घ) में उल्लिखित परिस्थितियों के अन्तर्गत गाड़ी की रफ्तार 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए तथा मोटरमैन द्वारा यातायात नियंत्रण कार्यालय और निकटतम सेक्शन इंजीनियर (कै. व वै.) को सूचित किया जायेगा। जहाँ साइडिंग स्थान उपलब्ध हो, गाड़ी को सेवा से अलग करने के संबंध में तत्काल यातायात नियंत्रक कार्यवाही करेगा।

टी.एस.आर.46—

(क) किसी आपात स्थिति में जब गाड़ी ब्लॉक खंड में रुक जाये तो मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर को टेलीफोन के बिल्कुल पास गाड़ी रोकनी चाहिए तथा आपात स्थिति के विषय में बताते हुए यदि अपेक्षित हो तो सहायता मांगनी चाहिए और बिलंकर लाइट को भी 'ऑन' कर देना चाहिए।

(ख) जब आती हुई गाड़ी का लोको पायलट/मोटरमैन अशक्त हुई गाड़ी की बिलकिंग लाइट देखेगा तो वह स. नि. 6.03(3)(ग) के अनुसार कार्यवाही करेगा।

टी.एस.आर.47— ई एम यू गाड़ी में अलार्म बेल तथा इंटर कम्यूनिकेशन चैन उपकरण का संचालन— जब आपात स्थिति में, किसी यात्री द्वारा इंटर कम्यूनिकेशन चैन खींची जाये, तो सम्बन्धित सवारी डिब्बे में एक लाल तश्तरी बाहर निकल आती है तथा प्रत्येक चालन कक्ष में स्थित अलार्म बेल के बिजली सर्किट को पूरा करते हुए विद्युत सम्पर्क कायम हो जाता है और मोटरमैन को तत्काल गाड़ी रोकने की चेतावनी देते हुए अलार्म बेल सभी कक्षों में लगातार बजती रहेगी। अलार्म बेल को सुनकर वर्तमान नियमों के अनुसार मोटरमैन को आपात ब्रेक लगाकर गाड़ी रोक देनी चाहिए। जंजीर खींचने का कारण पता लगाने के बाद ट्रेन मैनेजर को चाहिए कि वह कक्ष में लगे खम्भे की सहायता से संबंधित सवारी डिब्बे में तश्तरी को फिर से सैट कर दें।

अनुसूची 'क'

(1) ई एम यू गाड़ियों पर कार्य करने वाले ट्रेन मैनेजरों के लिए निर्धारित उपकरणों में निम्नलिखित वस्तुयें शामिल हैं जो ड्यूटी करते समय उन्हें अपने साथ रखनी चाहिए—

1. एक हाथ सिगनल लैम्प (तिरंगा, 4 ड्राई सेल लैम्प)
2. झांडियों का एक सैट (एक हरा और दो लाल)
3. एल्यूमिनियम टेलिस्कोपिक पाइप की दो फ्लैग स्टिक्स।
4. एक प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स।
5. एक बॉक्स जिसमें दस पटाखे हों।
6. एक फ्यूजी।

7. एक सीटी।
8. सवारी डिब्बे की एक चाबी।
9. एक घड़ी।
10. एक चालू समय सारणी (उपनगरीय खंडों के लिए)।
11. बिजलीकृत खंडों पर बिजली की गाड़ियों के कार्य संचालन के लिए एक नियम पुस्तक।
12. ट्रेन मैनेजर आदि विवरण से संबंधित एक ब्यौरेवार पुस्तक।
13. ट्रेन मैनेजर की एक मीमो पुस्तक।
14. स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाण-पत्र।

(II) ईएमयू गाड़ियों पर कार्य करने वाले लोको पायलटों को निम्नलिखित वस्तुएं निजी उपकरण के रूप में ड्यूटी करते समय हर समय अपने साथ रखनी होगी—

क्र.सं.	विवरण	नग
1.	हैड बुक तथा मोटरमैन के लिए ट्रबल शूटिंग डायरेक्टरी	1
2.	चालू समय सारणी की एक प्रति तथा अनुसूची	1 प्रत्येक
3.	मोटरमैन की मैमो पुस्तक	1
4.	खराबियों की रिपोर्ट करने के लिए मीमो पुस्तक	1
5.	रिवर्सिंग हैंडिल	2
6.	मोटरमैन की नियंत्रण चाबियाँ	3
7.	ब्रेक कन्ट्रोल की चाबी	1
8.	सवारी डिब्बा चाबी	1
9.	मोटर कोच दरवाजे के लिए संशोधित चाबी	1
10.	डिंडियों सहित लाल और हरी हाथ सिगनल झांडियाँ	2
11.	लाल और हरे एडाप्टर सहित दो सेल की टार्च और फालतु बल्ब	1
12.	दस पटाखों वाला बॉक्स	1
13.	इल्यूमिनेटिंग सिगनल फ्यूजी	1
14.	स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाण-पत्र	1
15.	बिजलीकृत खंडों पर बिजली की गाड़ियों के संचालन से संबंधित नियम पुस्तक	1
16.	घड़ी	1
17.	झाड़न (डस्टर)	1

परिशिष्ट – 'च'

डीजल मल्टीपल यूनिट (डी.एम.यू.) गाड़ियों के संचालन के लिए नियम

डी.एस.आर.1—

(i) इन नियमों के अतिरिक्त सभी सामान्य और सहायक नियम जो भाप, डीजल और बिजली की गाड़ियों के संचालन और परिचालन को नियंत्रित करते हैं, डी.एम.यू. के संचालन और परिचालन पर भी लागू होंगे। जहाँ इन नियमों का अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।

(ii) स्टेशन मास्टर, निरीक्षकों और डी.एम.यू. में कार्यरत कर्मचारियों को इन नियमों की पूरी जानकारी होनी चाहिए।

डी.एस.आर.—2 परिभाषाएँ—

(i) मोटर चालक—का अर्थ है एकल या बहुविद् यूनिट गाड़ी का विधिवत प्रमाणित लोको पायलट।

(ii) ट्रेन मैनेजरस इमरजेंसी ब्रेक वाल्व— का अर्थ है ऐसा वाल्व जो कम्प्रेसड एयर ब्रेकों से सज्जित डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ी के ड्राइविंग कम्पार्टमेंट में फिट किया जाता है, इसके माध्यम से ट्रेन मैनेजर आपात् स्थिति में गाड़ी के ब्रेक लगा सकता है।

(iii) जम्प्स— का अर्थ है ऐसी मल्टीपल कोर फ्लैक्सिबल केबलें जो डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ियों के सभी डिब्बों के बीच में जोड़ी जाती हैं, जिसके द्वारा प्रयोग में आ रहे किसी चालक कक्ष से बिजली उपस्कर का नियंत्रण प्रभावित होता है।

(iv) ट्रेलर कोच— से तात्पर्य है कि कपलिंग के लिए सज्जित यात्री ले जाने वाला डिब्बा जो मोटर कोच से संचलित और उसमें कर्षण मोटरें नहीं हैं।

डी.एस.आर.3—

(i) डी.एम.यू. गाड़ी के संचालन के लिये केवल एक ही मोटरमैन की आवश्यकता है। निम्नलिखित अपवादों की अनुमति है।

(क) सा.नि.—4.15(i)(क) डी.एम.यू. गाड़ियों में आगे की ओर सफेद रोशनी दिखाने वाली और गाड़ी के पीछे की ओर लाल रोशनी दिखाने वाली साइड लाइट की व्यवस्था नहीं है।

(ख) सा.नि.4.14(i) डी.एम.यू. गाड़ी में केवल हेड लाइट और टेल लाइटों की व्यवस्था है, किसी मार्कर लाइट की व्यवस्था नहीं है।

(ग) सा.नि.6.03(3)(क)(iv) डी.एम.यू. गाड़ी के संचालन के लिए केवल एक मोटरमैन की व्यवस्था है और उसे केवल अपनी गाड़ी में खराब उपकरण की मरम्मत या किसी दुर्घटना के मामले में सुरक्षा की दृष्टि के अतिरिक्त अपनी सीट नहीं छोड़नी चाहिए। दोहरी लाइन या बहु लाइन सेक्शन पर यदि समीपवर्ती लाइन पर विपरीत दिशा में कोई रुकावट या खराबी है तो मोटरमैन स्वयं सामान्य नियम—6.03 के अनुसार गाड़ी का सामने से बचाव करेगा। मोटरमैन अपनी कैब छोड़ने से पहले सुनिश्चित करेगा कि उसने कैब में ताला लगा दिया है और इगनिशन स्विच को ऑफ स्थिति में करने के साथ वाहनों को लो गियर में कर दिया है और हाथ ब्रेकों को स्कू डाउन तथा तालित कर दिया है।

डी.एस.आर.4— परम्परागत स्टाक (3048) के विरुद्ध डी.एम.यू. स्टॉक की चौड़ाई 3245 एम.एम है।

डी.एस.आर.5— डी.एम.यू. कार शेड के भीतर कार्य— यदि डी.एम.यू. कार शेड में कार्य किया जाना है तो यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि आवश्यक संरक्षात्मक सावधानियों जैसे लाल झंडी/फिक्सलाईट, स्कॉच ब्लॉक को ताला लगा कर लाइन पर संचालन रोकने की एहतियात बरत ली गई है।

डी.एस.आर.6— आग—

(i) डी.एम.यू. के स्टाक में आग की घटना होने पर मोटरमैन को तुरन्त सर्किट ब्रेकर के स्विच और इंजन को बंद कर देगा। गाड़ी तुरन्त रोक दी जायेगी।

(ii) ट्रेन मैनेजर आग बुझाने के लिए लोको पायलट की हर संभव सहायता करेगा।

(iii) जब डी.एम.यू. रेक कार शेंड से बाहर जाए तब डी.एम.यू. के हर मोटर कोच में अग्निशामक उपकरण की व्यवस्था होनी चाहिए। शेंड का सीडब्ल्यूएस इंचार्ज अग्निशामकों का निरीक्षण करेगा और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वे ठीक प्रकार से कार्य कर रहे हैं।

डी.एस.आर.7— डी.एम.यू. के प्रत्येक कर्मचारी को— (क) दुर्घटना (ख) गाड़ी की खराबी (ग) ऐसी कोई असामान्य घटना जिससे गाड़ी के संचालन पर प्रभाव पड़ रहा हो, के घटित होने पर तुरन्त सेक्शन नियंत्रक को शीघ्रातिशीघ्र दूरभाष पर सूचना देनी चाहिए।

डी.एस.आर.8— जनरेटर, इंजन और रेडीएटर कम्पार्टमेंटों में केवल प्राधिकृत व्यक्ति एक विशेष चाबी के साथ जा सकते हैं जो इस उद्देश्य के लिए उपलब्ध करायी गयी है मोटरमैन और अन्य अधिकारी जिन्हें ऐसी चाबियाँ जारी की जाती हैं को अनाधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपकरणों से छेड़छाड़ को रोकने के लिए इसे अपनी व्यक्तिगत देखरेख में रखना चाहिए।

डी.एस.आर.9— डी.एम.यू. गाड़ियों में उपकरण के संचालन के लिए रेल प्रशासन द्वारा जारी किये गये स्पेनर या चाबी के सिवाय अन्य स्पेनर या चाबी का उपयोग नहीं किया जाना चाहिये।

डी.एस.आर.10— डी.एम.यू. गाड़ी के मोटरमैन या ट्रेन मैनेजर के डिब्बे में किसी भी अनाधिकृत व्यक्ति को यात्रा करने की अनुमति नहीं है जब तक कि उसके पास ट्रेन मैनेजर के या मोटरमैन के केबिन में यात्रा करने के लिए पास नहीं है, यात्रा कर रहे प्राधिकृत व्यक्ति (यदि मोटरमैन के साथ यात्रा कर रहे हैं) मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर के अतिरिक्त 2 से अधिक नहीं होनी चाहिए।

डी.एस.आर.11— डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ी में (क) एक हैड लाइट (ख) एक फ्लैशर लाइट (ग) कोड लाइटों का एक सेट (घ) एक लाल टेल लाइट होनी चाहिए।

डी.एस.आर.12— डी.एम.यू. की हैड लाइटों के लिए जिम्मेदारी— रात्रि में सही हैड लाइट रखने तथा यह सुनिश्चित करने के लिए कि टेल लाइट सामने नहीं दिख रही है इसके लिए मोटरमैन जिम्मेदार है। ट्रेन मैनेजर यह देखने के लिए जिम्मेदार है कि टेल लाइट/टेल बोर्ड, जैसी भी स्थिति हो वे सही लगे हैं। विद्युतीय लाल लाइट के फेल होने की स्थिति में ट्रेन मैनेजर इस उद्देश्य के लिये उपलब्ध ब्रेकेट में हैड सिग्नल लैम्प लगायेगा।

डी.एस.आर.13— डी.एम.यू. के बिजली और पंखों के सर्किट— ट्रेन मैनेजर को डिब्बों में प्रकाश नियमित करना चाहिये और जब आवश्यकता न हो तो वह पंखों के स्विच बन्द कर दें। बिजली में कुछ खराबी आने पर ट्रेन मैनेजर खराबी दूर करने के लिए बिजली कर्मचारियों की व्यवस्था के लिए मोटरमैन और पास के स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करेगा।

डी.एस.आर.14—

(i) डी.एम.यू. गाड़ी को चालू लाइन पर लाने से पहले डी.एम.यू. शेंड या स्थायी लाइन पर जहाँ उसकी जाँच या अनुरक्षण किया जाता है, मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर संयुक्त रूप से गाड़ी के ब्रेकों की जाँच करके सुनिश्चित करेंगे कि ब्रेक सामान्य रूप से कार्यरत है और ब्रेक पाइप पूरी गाड़ी में लग रहा है, ब्रेक जाँच शुरू करने से पहले यह देखने के लिए कि कोई डी.एम.यू. गाड़ी पर कार्यरत नहीं है, हार्न बजाया जाये और सावधानी बरती जाये।

(ii) जहाँ तक संभव हो, यह संयुक्त जाँच शेंड या स्थायी लाइन से डी.एम.यू. गाड़ी के चलने से पहले की जानी चाहिए। तथापि, यदि विशेष रूप से अधिकृत होने पर ब्रेक जाँच पहला फेरा प्रारम्भ होने से पहले प्लेटफार्म पर की जानी चाहिए।

(iii) सेवा के लिए प्रस्तुत होने से पहले ब्रेकों का परीक्षण और समायोजन ध्यानपूर्वक किया जाना चाहिए। मोटरमैन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि जम्पर्स और होज पाइप के संयोजन के बाद उसकी डमी रिसेप्टकल में ठीक ढग से सुरक्षित है। उसे सर्विस में लिए जाने से पहले मल्टीपल यूनिट का परीक्षण ध्यानपूर्वक करना चाहिए और यदि कोई खराबी या कमी नजर आए

तो उसे तुरन्त पर्यवेक्षक के नोटिस में लाए और उसे देखना चाहिए कि खराबी कार्ड अपनी स्थिति में है और सभी प्रविष्टियाँ साफ हैं यदि नहीं तो इसे चालू करने के लिए इन्हें ठीक किया जाये और इस आशय के आद्याक्षर इस पर किए जायें।

(iv) दूसरे मोटरमैन से चार्ज लेते समय यह उसकी ड्यूटी होगी कि वह पता लगाए कि कहीं कोई खराबी तो नहीं है और चार्ज देने वाले मोटरमैन को गाड़ी के कार्य को प्रभावित करने वाली संभावित किसी भी कमी या खराबी के बारे में जानकारी देनी चाहिए।

(v) उपर्युक्त प्रक्रिया सदैव अत्यधिक सावधानीपूर्वक की जानी चाहिए स्टेब्लिंग के बाद और दो यूनिटों को जोड़े जाने के बाद जब यूनिट को सेवा के लिए प्रस्तुत किया जाए, तो गाड़ी कर्मिंदल द्वारा यूनिटों को जोड़ने एवं अलग करने में स्टेशन कर्मचारियों की सहायता करनी चाहिए।

डी.एस.आर.15— डैडमैन के नॉब सेपटी डिवाइस का संचलन:—

(i) डी.एम.यू. में दो डैडमैन नॉब उपलब्ध कराए गए हैं, एक थ्रोटल हैंडल पर और दूसरा लोको पायलट के डेस्क के बाएँ घुटने के पास। डैडमैन नॉब को गाड़ी चालन के समय और गाड़ी को ठहराव पर रोकने दोनों में डीप्रेस्ड रखना होता है। स्टेशनों पर गाड़ी रोकने या गाड़ी संचालन के दौरान डैडमैन नॉब को छोड़ने के लिए लोको पायलट की दायी हथेली को खाली रखने के उद्देश्य से, घुटना चालित मशरूमयुक्त स्विच, आपातकालीन ब्रेकों को लगाए बिना, साइड वार्ड प्रेस किया जाये। डैडमैन नॉब को छोड़ने से पहले यह सुनिश्चित किया जाए कि घुटना चालित स्विच मोटरमैन द्वारा दबाया जाता है।

(ii) डैडमैन का हैंडल खराब होने या कार्य न करने की स्थिति में मोटरमैन को तुरन्त अपनी गाड़ी रोक देनी चाहिए, ट्रेन मैनेजर को बुलाया जाये तथा उसे ड्राइविंग कैब में यात्रा के लिए कहा जाये तथा खण्ड नियंत्रक को सूचित किया जाये जो गाड़ी को तुरन्त सेवा से हटा लेगा यदि खराबी ठीक नहीं होती है।

डी.एस.आर.16— टर्मिनल स्टेशनों पर, कैब को बदलना:— टर्मिनल स्टेशनों पर, यात्रा की दिशा विपरीत होगी। गाड़ी पर परिचालन कर्मचारियों को अब लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के रूप में अपना दायित्व संभालना होगा। पिछली यात्रा के दौरान का आगे का कैब अब पिछला कैब होगा। (ट्रेन मैनेजर के साथ) और चालन की दिशा के लिए पहले का पिछला कैब अब आगे का कैब बनेगा। लोको पायलटों के कैब को बदलने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए।

पहले के आगे के कैब में:—

(क) डैडमैन नॉब को रिलीज करें। इसके परिणामस्वरूप आपातकालीन ब्रेकों का संचालन (ऑपरेशन) होगा।

(ख) रिवर्सिंग लीवर को शून्य स्थिति में लाया जाए।

(ग) लोको पायलट के लॉक/नॉब ऑपरेटेड स्विच को बंद कर दिया जाए।

(घ) ट्रेन मैनेजर के लॉक/नॉब ऑपरेटेड स्विच को चालू करें।

पहले वाले पिछले कैब में:—

(क) ट्रेन मैनेजर के लॉक/नॉब को दुबारा ऑफ स्थिति में लाया जाए।

(ख) लोको पायलट के लॉक/नॉब स्विच को चालू किया जाए।

(ग) रिवर्सिंग लीवर को आगे की स्थिति की ओर लाया जाए।

नोट:— यह ट्रेन मैनेजर और मोटरमैन का कार्य है कि वे गाड़ी के संबंधित सिरों पर गंतव्य संकेतकों को बदले।

डी.एस.आर.17— डी.एम.यू. गाड़ी की स्टेब्लिंग:— जब एक डी.एम.यू. गाड़ी, कार शेड या स्थाई लाइन पर खड़ी होती है, तो गाड़ी बंद करने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जानी चाहिए:—

(क) कर्षण परिवर्तन के लिए एक्साइटेशन को एक्साइटेशन बंद करने वाले स्विच द्वारा बंद किया जाये। आठवें खांचे तक गाड़ी का परिचालन हैंडल को चलाया जाए जिससे डीजल इंजन की गति 1800 आर.पी.एम. तक बढ़ेगी इंजन को इस गति पर लगभग 2 मिनट तक रखे। यह डीजल इंजन को ठंडा करने में सहायक होगा।

(ख) डेस्क पर डीजल इंजन पुश बटनों को चालू करके डीजल इंजनों का स्विच ऑफ किया जाए।

(ग) विपरीत क्रम में घुमाकर जीरो स्थिति में लायें और मास्टर नियंत्रक में लगे स्लोट से लीवर को निकाल दें।

(घ) कुन्जी/नॉब चालित लोको पायलट स्विच को वापस कर दें और लोको पायलट के लॉक स्विच से चाबी निकाल दें।

(ङ) ट्रेन मैनेजर के लॉक स्विच से ट्रेन मैनेजर कुन्जी निकाल लें/नॉब का स्विच बंद कर दें।

(च) बिजली और वैन्टीलेशन सर्किटों को बन्द कर दें।

(छ) पार्किंग ब्रेक लगाए।

(ज) स्विच फ्यूज यूनिट बंद कर दें।

ट्रेन मैनेजर द्वारा संचालन:-

(क) कुन्जी/नॉब चालित ट्रेन मैनेजर स्विच को बंद कर दें और ट्रेन मैनेजर लॉक स्विच से चाबी निकाल लें।

(ख) लोको पायलट के लॉक/नॉब स्विच से लोको पायलट की कुन्जी निकाल लें।

(ग) मास्टर नियंत्रक से रिवर्सिंग लीवर निकाल लें।

(घ) जब रोक खड़ा हो मोटरमैन को निरपवाद रूप से अगले कैब में उपस्थित होना चाहिए। डी.एम.यू. के साइडिंग में वापस जाने के समय पिछले कैब में मोटरमैन का होना सख्त मना है।

(ङ) डी.एम.यू. गाड़ी के स्टेबल होने या पर्यवेक्षक को सौंपने के बाद मोटरमैन ड्यूटी समाप्त करने से पहले कारशेड या स्टेब्लिंग लाइन के पर्यवेक्षक/इंचार्ज को बता दें कि पिछले ट्रिप के दौरान हुई कोई कठिनाई या असामान्यता को देखा है, उस पर तुरंत ध्यान देने की आवश्यकता है।

(च) टर्मिनल स्टेशन पर खड़ी होने के लिए गाड़ी के आगमन पर ट्रेन मैनेजर बिजली और पंखें बंद कर दें। कोई भी मल्टीपल यूनिट या कोच सीटी की आवाज देने और शेड के बाहर गाड़ी खड़ी करने के बाद ही, 10 कि.मी.प्र. घं. से अधिक की गति से शेड में प्रवेश न करें।

(छ) तेल और पानी का स्तर:- मोटरमैन कारशेड से जाने से पहले पूरे तेल और पानी की जाँच कर लें। कारशेड से आने से पहले किसी प्रकार की कमी पाए जाने पर उसे ठीक करा लेना चाहिए।

डी.एस.आर.18-

(i) प्रत्येक मोटरमैन एवं ट्रेन मैनेजर को ड्यूटी के समय अनुसूची 'क' में निर्धारित समस्त उपकरणों से युक्त होना चाहिए।

(ii) ट्रेन मैनेजर एवं मोटरमैन को गाड़ी चलने से पूर्व यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि सामने एवं पीछे के कैब में आपातकालीन टेलीफोन सेट उपलब्ध हैं।

डी.एस.आर.19- युग्मक (कप्लिंग) इकाई:- यूनिट आपस में कप्लिंग करते समय स्टेशन स्टॉफ/कार शेड स्टॉफ यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि जम्पर जोड़ ठीक से लगाये गये हैं। उपलब्ध रिसेप्टेकिल्स में जम्पर लगाते समय यह ध्यान रखा जाए कि वे सम्पर्कों को न छुए अथवा इन्हें रेलों, बैलास्ट अथवा डिब्बे के धातु कर्म के सम्पर्क में न आने दें। सभी स्थितियों में यह कार्य (प्रचालन) मोटरमैन के निरीक्षण में किया जाये, जो सर्वप्रथम यह सुनिश्चित करेगा कि समस्त मोटर-जनरेटर सैट बन्द कर दिए गए हैं। ट्रेन मैनेजर यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि इकाईयों के युग्मन अथवा गैर युग्मन से पूर्व समस्त बिजली एवं पंखे और मुख्य लाइन स्विच बंद कर दिए गए हैं।

डी.एस.आर.-20 डी.एम.यू. की संरचना:- जब तक इसके विपरीत विशेष निर्देश जारी नहीं किए जाते, डी.एम.यू. की रचना में परिवर्तन नहीं होना चाहिए। डी.एम.यू. का प्रयोग साधारण रेल डिब्बों को खींचने के लिए न किया जाए।

डी.एस.आर.21- एकल एवं बहु इकाई की शंटिंग:- शंटिंग करते समय सामान्य नियम 5.14 में दिये गये नियमों का अनुपालन अवश्य करना चाहिए।

डी.एस.आर.22- ब्रेक का उपयोग:-

(i) सामान्यतः ब्रेक का प्रयोग आपातकालीन स्थिति को छोड़कर मुख्य नियंत्रक हथ्थे (थ्रोटल) को बन्द (ऑफ) दशा में घुमाने के पश्चात् ही करना चाहिए।

(ii) आपातकालीन ब्रेक:- यदि पटरी पर आगे कोई बाधा दिखाई देती है और गाड़ी को सामान्य ब्रेक द्वारा नहीं रोक जा सकता हो, तो मोटरमैन को अपना हाथ मुख्य नियंत्रक हथ्थे से हटा लेना चाहिए, तब पॉवर बंद हो जायेगी तथा ब्रेक स्वतः लग जायेंगे। ऐसा तभी किया जाये जबकि ब्रेक का आपातकालीन प्रयोग आवश्यक हो। ब्रेक नियंत्रक हथ्थे को तब पूर्ण रूप से 'ऑन' स्थिति में घुमा देना चाहिए तथा मुख्य नियंत्रक को बंद (ऑफ) कर देना चाहिए।

डी.एस.आर.23- डी.एम.यू. का चालन, जब चालक आगे के कैब से परिचालन न कर रहा हो:-

(i) सामान्य नियम 4.21 में दिए गए नियम डी.एम.यू. गाड़ियों पर भी लागू किये जाए। गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

सामान्य नियम 4.21. विद्युत/डीएमयू गाड़ी चलाना:-

(1) इन नियमों में अन्यथा निर्धारण के सिवाय, विद्युत एवं ईएमयू/डीएमयू गाड़ी के मामले में जब गाड़ी गतिमान है अथवा जब गाड़ी किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर खड़ी है तब लोको पायलट/मोटरमैन सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा।

(2) (क) यदि एक अथवा बहु-यूनिट वाली गाड़ी के सबसे अगले चालन कक्ष के चालन यंत्र खराब हो जाते हैं तो, गाड़ी निकटतम सेवा योग्य चालन कक्ष से सतर्कतापूर्वक चलाई जायेगी, ऐसी स्थिति में ट्रेन मैनेजर सबसे अगले चालन कक्ष में यात्रा करेगा और लोको पायलट को आवश्यक संकेत देता रहेगा, ट्रेन मैनेजर आवश्यकतानुसार हार्न या सीटी भी बजाता रहेगा और आपातस्थिति 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 द्वारा चलाई जायेगी किन्तु यह तब जब वह चलाने के लिए यथाविधि योग्यता प्राप्त है। लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा और गाड़ी के सही संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

(ii) मोटरमैन को चलने का कोड सिगनल देने से पूर्व ट्रेन मैनेजर को यह व्यक्तिगत रूप से तसल्ली करना चाहिए कि गाड़ी को चलाने के लिए उसे सही सिगनल दिया है तथा सेक्शन बाधा रहित है। ट्रेन मैनेजर को बाहर पैनी दृष्टि रखनी चाहिए तथा मोटरमैन को सिगनल अवश्य दिखाना चाहिए। इस प्रकार के सिगनलों का न होना खतरे का संकेत होगा तथा मोटरमैन को तुरन्त गाड़ी रोक देनी चाहिए। उसे बाहर पैनी दृष्टि रखनी चाहिए और जब आवश्यक हो तो गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहना चाहिये। वह मार्ग में दिखने वाले सभी सिगनलों पर नजर रखने के लिए उत्तरदायी होगा। सभी सतर्कता आदेश, चेतावनी नोटिस, खराब सिगनल से सम्बंधी सूचनाएं और प्राधिकार, बगैर लाईन क्लीयर के प्रस्थान आदेश आदि सबसे पहले लोको पायलट को सौंपे जायेंगे व इनकी पावती पर लोको पायलट पहले अपने प्रतिहस्ताक्षर करेगा उसके बाद यह अनुदेश ट्रेन मैनेजर के पास अगले कक्ष में भेजे जायेंगे। इंचार्ज होने की हैसियत से ट्रेन मैनेजर यह सभी कागजात अपने पास रखेगा और यह देखने की जिम्मेदारी उसकी होगी कि इन आदेशों का अनुपालन किया जा रहा है। चालन के अंत में यह सभी कागजात मोटरमैन को सौंप दिए जाएं और उसके हस्ताक्षर ले लिए जायें।

डी.एस.आर.24- ट्रेन मैनेजर और मोटरमैन/डीएमयू गाड़ी के लोको पायलट के बीच प्रयोग होने वाले घंटी कूट सिगनल-

क्रम सं.	घंटी संकेत कूट	इंडीकेशन	पावती
1.	0	गाड़ी को रोकना	0
2.	00	गाड़ी को चलाना	00
3.	00 विराम 00	ऑटोमेटिक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना	00 विराम 00
4.	0000 विराम 00	लोको पायलट को सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार मिल चुका है	0000 विराम 00 बाद में गाड़ी को चलाने का कूट
5.	000	मोटरमैन (लोको पायलट) को ट्रेन मैनेजर की जरूरत	000
6.	0000	पीछे से गाड़ी का बचाव करें	0000
7.	0 विराम 0	गति प्रतिबन्ध का क्षेत्र पूरा हो चुका, निर्धारित गति पर चलें	0 विराम 0
8.	000 विराम 000	ट्रेन मैनेजर की चेतावनी जब मोटरमैन निर्धारित गति से अधिक चल रहा हो	000 विराम 000
9.	00 विराम 00 विराम 00	मोटरमैन को ब्रेक लगाने के लिए ट्रेन मैनेजर की सहायता की जरूरत है।	00 विराम 00 विराम 00

डीएस.आर.25— अशक्त गाड़ी:— डीएमयू गाड़ी के फेल होने पर अन्य डीजल/वाष्प इंजन का प्रयोग अशक्त गाड़ी को चलाने में किया जा सकता है, परन्तु ऐसा तब ही होना चाहिए जब मोटरमैन द्वारा यह प्रमाणित हो जाए कि गाड़ी को चलाना सुरक्षित है, इसके अलावा अन्य किसी भी परिस्थिति में डीजल/वाष्प/इंजन गाड़ी को चलाने के लिए डी.एम.यू. गाड़ी की सहायता नहीं ली जायेगी। क्योंकि डी.एम.यू. रेल में कम्प्रेसर एअर ब्रेकें लगी हुई हैं इसलिए गाड़ी को केवल इंजन ब्रेकों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा। जब अशक्त गाड़ी खींची जा रही हो तो उसकी गति सतर्क गति होनी चाहिए।

डी.एस.आर.26— डी एम यू गाड़ी में अलार्म बेल तथा इंटर कम्यूनिकेशन चैन उपकरण का संचालन:— जब आपात स्थिति में, किसी यात्री द्वारा इंटर कम्यूनिकेशन चैन खींची जाये, तो सम्बन्धित सवारी डिब्बे में एक लाल तश्तरी बाहर निकल आती है तथा प्रत्येक चालन कक्ष में स्थित अलार्म बेल के बिजली सर्किट को पूरा करते हुए विद्युत सम्पर्क कायम हो जाता है और मोटरमैन को तत्काल गाड़ी रोकने की चेतावनी देते हुए अलार्म बेल सभी कक्षों में लगातार बजती रहेगी। अलार्म बेल को सुनकर वर्तमान नियमों के अनुसार मोटरमैन को आपात ब्रेक लगाकर गाड़ी रोक देनी चाहिए। जंजीर खींचने का कारण पता लगाने

के बाद ट्रेन मैनेजर को चाहिए कि वह कक्ष में लगे खम्भे की सहायता से संबंधित सवारी डिब्बे में तश्तरी को फिर से सैट कर दें।

अनुसूची 'क'

(I) डी एम यू गाड़ियों पर कार्य करने वाले ट्रेन मैनेजरों के लिए निर्धारित उपकरणों में निम्नलिखित वस्तुयें शामिल हैं जो ड्यूटी करते समय उन्हें अपने साथ रखनी चाहिए—

1. एक हाथ सिगनल लैम्प (तीन रंग वाली 4 ड्राई सेल टॉर्च)
2. झांडियों का एक सैट (एक हरी और दो लाल)
3. एल्यूमिनियम टेलिस्कोपिक पाइप की दो फ्लैग स्टिक्स।
4. एक प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स।
5. एक बॉक्स जिसमें दस पटाखे हों।
6. एक फ्यूजी।
7. एक सीटी।
8. सवारी डिब्बे की एक चाबी।
9. एक घड़ी।
10. एक संचालन समय सारणी
11. एक नियम पुस्तक।
12. ट्रेन मैनेजर की एक मीमो पुस्तक।
13. स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाण-पत्र।

(II) डीएमयू गाड़ियों पर कार्य करने वाले लोको पायलटों को निम्नलिखित वस्तुएं निजी उपकरण के रूप में ड्यूटी करते समय हर समय अपने साथ रखनी होंगी—

1. नोट बुक/ट्रबल शूटिंग डायरी	1
2. संचालन समय सारणी	1
3. सवारी डिब्बा चाबी	1
4. हाथ सिगनल झांडियों (डंडियों सहित लाल और हरी)	2 प्रत्येक
5. हाथ सिगनल लैम्प (तीन रंग वाली टॉर्च)	1
6. एक बॉक्स जिसमें दस पटाखे हों	1
7. फ्यूजी सिगनल	1
8. स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाण-पत्र	
9. नियम पुस्तक	1
10. झाड़न (डस्टर)	1
11. घड़ी	1

परिशिष्ट 'छ'

पुश पुल गाड़ियों के संचालन नियम

पी.पी.आर.1— (i) इन नियमों के अतिरिक्त सभी सामान्य और सहायक नियम जो भाप डीजल व विद्युत गाड़ियों के संचालन एवं परिचालन को नियोजित करते हैं पुश पुल गाड़ियों के संचालन पर भी लागू होंगे बशर्ते कि इन नियमों में इनकी अन्यथा व्यवस्था न हो।

(ii) स्टेशन मास्टर, निरीक्षक और पुश पुल गाड़ियों का संचालन कराने वाले कर्मचारियों को इन नियमों का पूरा ज्ञान होना चाहिए।

पी.पी.आर.2— पुश पुल गाड़ी का अर्थ है कि एक गाड़ी जिसके बीच में डीजल इंजन लगा हो और दोनों ओर डिब्बे लगे हों जिनके दोनों सिरों पर चालक केबिन (लोको पायलट कैब) तथा दोनों तरफ एक विद्युत कंट्रोल लगा हो।

पी.पी.आर.3— परिभाषा:—

(i) मोटरमैन: का अर्थ है कि पुश पुल गाड़ी का विधिवत प्रमाण पत्र धारी चालक।

(ii) ट्रेन मैनेजर इमर्जेंसी ब्रेक वाल्व: का अर्थ है पुश पुल गाड़ी के चालन डिब्बे कम्पार्टमेंट में लगा कम्प्रेस्ड एयर ब्रेक युक्त एक ऐसा वाल्व जिसके द्वारा आपात स्थिति में ट्रेन मैनेजर गाड़ी का ब्रेक लगा सके।

(iii) जम्पर्स: का अर्थ है पुश गाड़ी के सभी डिब्बों से होकर जाने वाले तारों का एक लचीला गुच्छा जिसके द्वारा किसी भी चालक डिब्बे को पूरी गाड़ी के विद्युत उपस्कर नियोजित किए जाते हैं।

(iv) ट्रेलर कोच: का अर्थ है दो चालक यानों में से एक जो गाड़ी के पिछले हिस्से में लगा होता है जिसमें गाड़ी का प्रभारी ट्रेन मैनेजर होता है।

पी.पी.आर.4— एक पुश पुल गाड़ी को चलाने के लिए एक ही मोटरमैन आवश्यक होता है। निम्नलिखित अपवादों की अनुमति है।

(क) सामान्य नियम 4.15(1)(क) पुश पुल गाड़ी में आगे की ओर सफेद और पीछे की ओर लाल रोशनी दिखाने वाली साइड लाइट उपलब्ध नहीं होती है।

(ख) सहायक नियम 6.03(3)(क)(iv) एक पुश पुल गाड़ी को गाड़ी चलाने के लिए एक ही मोटरमैन लगाया गया है उसे सिवाय अपनी गाड़ी की किसी खराबी को ठीक करने या बचाव कार्य करने की स्थिति के अलावा कभी भी अपना स्थान नहीं छोड़ना चाहिए। किसी दोहरे या मल्टीपल लाइन सेक्शन पर निकटवर्ती लाइन यदि अवरुद्ध या बाधित हो तो सामान्य नियम 6.03 के अनुसार मोटरमैन स्वयं सामने का बचाव कार्य करेगा।

पी.पी.आर.5—पुश पुल कार शैड के अन्दर काम:— यदि पुश पुल गाड़ी का कार शैड के भीतर काम होना है तो सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि संरक्षा के पूर्ण उपाय कर लिए गये हैं जैसे कि लाल झंडी/फिक्सड लाइट एवं स्कॉच ब्लॉक को ताला लगा कर उस लाइन के लिए संचालन बन्द कर दिया गया है।

पी.पी.आर.6—आग:—

(i) किसी पुश पुल गाड़ी स्टॉक में आग लग जाने पर मोटरमैन तुरन्त सर्किट ब्रेकर का स्विच 'ऑफ' कर देगा और इंजन शट डाउन कर देगा। गाड़ी तुरन्त रोक दी जायेगी।

(ii) ट्रेन मैनेजर चालक/मोटरमैन को आग बुझाने में हर संभव सहायता करेगा।

(iii) कार शैड से रैक को बाहर लाते समय ही पुश पुल गाड़ी के प्रत्येक चालकयान में एक अनुमोदित प्रकार (किस्म) का अग्निशमन यंत्र अवश्य उपलब्ध कराया जाना चाहिए। शैड का प्रभारी वरि सेक्शन इंजीनियर (कै. व वै.) अग्निशमन यंत्रों की जाँच करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि ये अच्छी चालू हालत में हैं।

पी.पी.आर.7— पुश पुल गाड़ी का प्रत्येक कर्मचारी किसी (क) दुर्घटना (ख) गाड़ी के अशक्त होने (ग) या संचालन पर असर डालने वाली किसी असामान्य स्थिति की तुरन्त सूचना खंड नियंत्रक (सेक्शन कंट्रोलर) को फोन द्वारा देगा।

पी.पी.आर.8—कोई भी अनाधिकृत व्यक्ति मोटरमैन या ट्रेन मैनेजर कम्पार्टमेन्ट के पास के बिना मोटरमैन या ट्रेन मैनेजर के कम्पार्टमेन्ट या पुश पुल गाड़ी के डीजल (लोको) इंजन में यात्रा नहीं कर सकता। मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर (यदि मोटरमैन के साथ ट्रेन मैनेजर चल रहा है तो) के अलावा मोटरमैन के कोबिन में किसी भी समय 2 से अधिक अधिकृत व्यक्ति नहीं होने चाहिए।

पी.पी.आर.9— पुश पुल गाड़ी में (क) एक हैड लाइट (ख) एक फ्लैशर लाइट (ग) एक रेड टेल लाइट (घ) दो मार्कर लाइट (ङ) और एक कोड लाइट होनी चाहिए।

पी.पी.आर.10— पुश पुल गाड़ियों की हैड लाइट की जिम्मेदारी:— रात में सही हैड लाइट लगाने के लिए और टेल लाइट आगे प्रदर्शित नहीं हो यह सुनिश्चित करने के लिए मोटरमैन जिम्मेदार होगा, टेल लाइट/टेल बोर्ड जो भी लगा हो को सही लगाने के लिए ट्रेन मैनेजर जिम्मेदार होगा। विद्युत लाल बत्ती खराब होने की स्थिति में ट्रेन मैनेजर इस उद्देश्य के लिए लगाये गए ब्रेकेट में अपना हैन्ड सिग्नल लैम्प लगाएगा।

पी.पी.आर.11— पुश पुल गाड़ियों में रोशनी और पंखों के सर्किट:— डिब्बों की रोशनी को नियंत्रित करने के लिए और जहाँ आवश्यक हो पंखा बन्द करने का काम ट्रेन मैनेजर का है। यदि बिजली में कहीं भी कोई खराबी हो तो ट्रेन मैनेजर, मोटरमैन और अगले स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा जो कंट्रोल (नियंत्रक) को सूचित कर वहाँ से खराबी दूर करने के लिए बिजली मिस्त्री की व्यवस्था करेगा।

पी.पी.आर.12— (i) पुश पुल गाड़ी को शेड या स्टेबलिंग लाइन से निरीक्षण या रख-रखाव के बाद चालू लाइन पर लाने से पहले उसके ब्रेक की जाँच मोटरमैन व ट्रेन मैनेजर द्वारा सम्मिलित रूप से ही की जाएगी। वे यह भी सुनिश्चित करेंगे कि ब्रेक्स सामान्य रूप से कार्य कर रहे हैं और पूरी गाड़ी में ब्रेक पाइप लगातार लगे हैं। हार्न बजाकर यह देख लेंगे और सावधानी बरतेंगे कि ब्रेक परीक्षण (ब्रेक टेस्ट) के समय पुश पुल गाड़ी पर कोई कर्मचारी कार्य नहीं कर रहा है।

(ii) जहाँ तक संभव हो यह सम्मिलित निरीक्षण पुश पुल गाड़ी के शेड में स्टेबलिंग लाइन छोड़ने से पहले कर लेनी चाहिए। फिर भी विशेष अधिकारों द्वारा ब्रेकों की जाँच प्लेटफार्म पर पहला फेरा शुरू होने से पहले की जा सकती है।

(iii) सर्विस में लेने से पूर्व ब्रेकों का परीक्षण व समायोजन भली प्रकार कर लेना चाहिये। मोटरमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि कपलिंग के बाक्स, जम्पर्स और हौज पाइप्स अपने डमी रिसैप्टेक्लस में ठीक से सुरक्षित हैं। सेवा में लाने से पूर्व उसी रैक का सावधानी पूर्वक परीक्षण कर लेना चाहिए किसी प्रकार की खराबी या कमी के बारे में तुरन्त पर्यवेक्षक (सुपरवाइजर) को सूचित किया जाना चाहिए मोटरमैन यह देखे कि डिफैक्ट कार्ड/रिपेयर बुक अपने स्थान पर है और डिफैक्ट कार्ड में दर्ज सभी खराबियों दूर की जा चुकी हैं और इस आशय पर अनुरक्षण पर्यवेक्षक द्वारा हस्ताक्षर किये हों।

(iv) दूसरे मोटरमैन से कार्य भार लेते समय ये सुनिश्चित करना उसकी ड्यूटी है कि गाड़ी में कोई खराबी नहीं है, और गाड़ी सौंपने वाला मोटरमैन गाड़ी संचालन पर असर करने वाली खराबी से उसे अवश्य अवगत करा दें।

(v) स्टेबलिंग या फिर दो इकाइयों को जोड़ने के बाद भी उपरोक्त प्रक्रिया को हमेशा सावधानीपूर्वक दोहराना चाहिए। इकाइयों के कपलिंग और अनकपलिंग में चालक दल (क्रू) स्टेशन कर्मचारियों की सहायता करेगा।

पी.पी.आर.13— वी.सी.डी. (विजिलेंस कंट्रोल डिवाइस) का संचालन:—

(i) पुश पुल गाड़ी के मोटर कोबिल में वी.सी.डी. लगाए गये हैं। मोटरमैन को इस बात की पुष्टि करने हेतु कि वह पूर्ण रूप से सतर्क है सामान्यतः हर साठ सेकेंड के बाद में एक बार वी.सी.डी. के बटन को हल्के से दबाना चाहिए।

(ii) अगर मोटरमैन साठ सेकेन्ड में निम्नलिखित कार्य में से कोई भी क्रिया नहीं करेगा तो वी.सी.डी. संचालित होकर इंजन को रोक देगा तथा ब्रेक पाइप प्रेशर को वातावरण में छोड़ते हुए गाड़ी की ब्रेक लगा देगा।

(क) वी.सी.डी. पुश बटन दबाना

(ख) हार्न पुश बटन को दबाना

(ग) थ्रोटल स्थिति को बदलना

(घ) ब्रेक लगाना।

अगर मोटरमैन ने ऊपरी उल्लिखित क्रियाओं में से कोई भी क्रिया 60 सेकेन्ड में नहीं करता तो मोटर केबिन में 17 सेकेन्ड के लिए एक लाइट चमकेगी। अगर फिर भी मोटरमैन उल्लिखित चार क्रियाओं में से कोई क्रिया नहीं करता है तो मोटरमैन को सतर्क करने के लिए अगले 17 सेकेन्ड तक एक घंटी बजेगी। फिर भी अगर उपरोक्त क्रिया कोई मोटरमैन द्वारा नहीं की जाती है तो वी.सी.डी. 'पैनल्टी' स्थिति में आ जायेगा और गाड़ी को ब्रेक लगायेगा।

(iii) पैनल्टी उपयोग के बाद वी.सी.डी. को पूर्व स्थिति में लाने के लिए मोटरमैन को चाहिए कि:-

(क) थ्रोटल को निष्क्रिय स्थिति में लाये

(ख) वी.सी.डी. के रेस्ट बटन दबाये

पी.पी.आर.14- (i) प्रत्येक मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर ड्यूटी के समय अनुसूची (क) में निर्धारित सभी उपस्कर अपने पास रखेंगे।

(ii) गाड़ी चलाने से पूर्व ट्रेन मैनेजर और मोटरमैन गाड़ी के आगे और पीछे एक एक इमरजेंसी टेलीफोन सेट की व्यवस्था सुनिश्चित करेंगे।

पी.पी.आर.-15-इकाईयों को जोड़ते समय जम्पर कनेक्शन (जोड़) ठीक से लगे हैं, इसकी जिम्मेदारी स्टेशन कर्मचारी/कार शेड कर्मचारी की होगी। रिसेप्टेक्ल्स में जम्पर लगाते समय कान्टैक्ट्स को न छूये और रेल पटरियों या डिब्बे धातु के सम्पर्क में न आने देने के लिए सावधानी बरतनी चाहिए। सभी मामलों में यह कार्रवाई मोटरमैन के पर्यवेक्षण में की जायेगी जो सर्वप्रथम यह सुनिश्चित करेगा कि सभी मोटर जनरेटर सैट बंद हैं। ट्रेन मैनेजर यह सुनिश्चित करेगा कि इकाईयों के कपलिंग और अनकपलिंग (अलग करने) से पहले सभी रोशनी और पंखे के स्विच और मुख्य लाइट स्विच बंद (ऑफ) हैं।

पी.पी.आर.16- पुश पुल गाड़ियों की फार्मेशन-जब तक कोई प्रतिकूल के लिये विशेष अनुदेश आदेश जारी न किया जाये तब तक पी.पी. गाड़ी की फार्मेशन बदली नहीं जायेगी। पुश पुल गाड़ियों का उपयोग सामान्य गाड़ियों के डिब्बों को खींचने में नहीं किया जायेगा।

पी.पी.आर.17- पुश पुल गाड़ियों की शंटिंग- जब शंटिंग किया जाना हो तो सामान्य नियम 5.14 में दिए गये नियमों का अनुपालन किया जाना चाहिए।

पी.पी.आर.18- पुश पुल गाड़ियों का संचालन जब चालक आगे के केबिन से संचालन नहीं कर रहा हो।

सामान्य नियम 4.21 में दिये गए नियम पी.पी. गाड़ियों पर भी लागू होंगे गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो।

सामान्य नियम 4.21 पुश पुल गाड़ियों का संचालन:

(1) पुश पुल गाड़ी में चालक/मोटर मैन आगे के चालक डिब्बे में रहेगा (जब गाड़ी चल रही हो या चालू लाइन पर खड़ी हो) सिवाय इन नियमों में उल्लेखित हो।

(2) (क) किसी पुश पुल गाड़ी के आगे वाले चालक डिब्बे में लगा लोको पायलट एपरेट्स (लोको पायलट उपस्कर) खराब होने की स्थिति में गाड़ी को सावधानीपूर्वक पिछले ड्राइविंग डिब्बे से चलाया जायेगा और इस स्थिति में ट्रेन मैनेजर आगे वाले चालक डिब्बे में यात्रा करेगा और पीछे चालक को यथावश्यक संकेत देता रहेगा ट्रेन मैनेजर जहाँ आवश्यक हो हार्न या सीटी भी बजाएगा और आपात

स्थिति में ब्रेक भी लगाएगा और गाड़ी को सिगनलों, स्टेशनों और बाधाओं पर गाड़ी रोकने के लिए भी जिम्मेदार होगा।

(ख) मोटरमैन को स्टार्टिंग सिगनल देने से पूर्व ट्रेन मैनेजर को यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि गाड़ी को चलाने के लिए सही सिगनल दिये गये हैं तथा सेक्शन साफ है। ट्रेन मैनेजर द्वारा अच्छी तरह से देखने के बाद ही मोटरमैन का सिगनल देना चाहिए सिगनल नहीं होने की स्थिति में खतरा समझकर मोटरमैन को तुरन्त गाड़ी रोक देनी चाहिए। उसे चौकन्ना रहना चाहिए और जब भी आवश्यक हो गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहना चाहिये। वह रास्ते में सभी सिगनलों को पालन करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सतर्कता आदेश, चेतावनी नोटिस, एडवाइज और खतरा सिगनल से संबंधित प्राधिकार बिना लाइन क्लीयर अथवा लाइन क्लीयर सहित बढ़ने के प्राधिकार आदि पहले चालक को दिये जायेंगे और प्रति हस्ताक्षर के बाद फिर ट्रेन मैनेजर के पास लीडिंग कम्पार्टमेंट में भेज दिया जायेगा। ट्रेन मैनेजर इन दस्तावेजों को अपने पास रखेगा कि आदेशों का अनुपालन किया जा रहा है। ड्यूटी के अन्त में इन दस्तावेजों को मोटरमैन को सौंपकर उसके हस्ताक्षर लिए जाए।

पी.पी.आर.19— ट्रेन मैनेजर और मोटरमैन/गाड़ी के लोको पायलट के बीच प्रयोग होने वाले घंटी कूट सिगनल—

क्रम सं.	घंटी संकेत कूट	इंडीकेशन	पावती
1.	0	गाड़ी को रोकना	0
2.	00	गाड़ी को चलाना	00
3.	00 विराम 00	ऑटोमेटिक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना	00 विराम 00
4.	0000 विराम 00	लोको पायलट को सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार मिल चुका है	0000 विराम 00 बाद में गाड़ी को चलाने का कूट
5.	000	मोटरमैन (लोको पायलट) को ट्रेन मैनेजर की जरूरत	000
6.	0000	पीछे से गाड़ी का बचाव करें	0000
7.	0 विराम 0	गति प्रतिबन्ध का क्षेत्र पूरा हो चुका, निर्धारित गति पर चलें	0 विराम 0
8.	000 विराम 000	ट्रेन मैनेजर की चेतावनी जब मोटरमैन निर्धारित गति से अधिक चल रहा हो	000 विराम 000
9.	00 विराम 00 विराम 00	मोटरमैन को ब्रेक लगाने के लिए ट्रेन मैनेजर की सहायता की जरूरत है।	00 विराम 00 विराम 00

पी.पी.आर.20— असमर्थ (डिसेबल्ड) गाड़ी— किसी पुश पुल गाड़ी के फेल होने की स्थिति में असमर्थ गाड़ी की सहायता के लिए एक अन्य डीजल इंजन की सहायता ली जानी चाहिए। मोटरमैन द्वारा यह प्रमाणित कर देने के बाद कि यह चलने के लिए सुरक्षित है, और किसी भी परिस्थिति में पुश पुल गाड़ी का प्रयोग डीजल/स्टीम गाड़ी की सहायता के लिए नहीं किया जायेगा। यद्यपि पुश पुल गाड़ी रोक कम्प्रेस्ड एयर ब्रेक से लेस रहता है गाड़ी का इंजन ब्रेक द्वारा ही नियंत्रित की जायेगी। असमर्थ गाड़ी को चलाने की गति नियंत्रित होनी चाहिए।

पी.पी.आर.21— पुश पुल गाड़ी में अलार्म बेल तथा इंटर कम्यूनिकेशन चेन उपकरण का संचालन:— जब आपात स्थिति में, किसी यात्री द्वारा इंटर कम्यूनिकेशन चेन हल्का खींचा जाये, तो सम्बन्धित सवारी डिब्बे में एक लाल तश्तरी बाहर निकल आती है तथा प्रत्येक चालन कक्ष में स्थित अलार्म बेल के बिजली सर्किट को पूरा करते हुए विद्युत सम्पर्क कायम हो जाता है और मोटरमैन को तत्काल गाड़ी रोकने की चेतावनी देते हुए अलार्म बेल दोनों कोबिनो में लगातार बजती रहेगी। अलार्म बेल को सुनकर वर्तमान नियमों के अनुसार मोटरमैन को आपात ब्रेक लगाकर गाड़ी रोक देनी चाहिए। जंजीर खींचने का कारण पता लगाने के बाद ट्रेन मैनेजर को चाहिए कि संबंधित सवारी डिब्बे में तश्तरी को फिर से सैट कर दें।

अनुसूची 'क'

पुश-पुल गाड़ियों पर कार्य करने वाले ट्रेन मैनेजरों के लिए निर्धारित उपकरणों में निम्नलिखित वस्तुएं शामिल हैं जो ड्यूटी करते समय उन्हें अपने साथ रखनी चाहिए—

1. एक हाथ सिगनल लैम्प या तिरंगा टॉर्च 4 ड्राई सेल वाली
2. झंडियों का एक सैट (एक हरा और दो लाल)
3. एल्यूमिनियम टेलिस्कोपिक पाइप की दो फ्लैग स्टिक्स।
4. एक प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स।
5. एक बॉक्स जिसमें दस पटाखे हों।
6. एक फ्यूजी।
7. एक टेल बोर्ड
8. एक सीटी।
9. सवारी डिब्बे की एक चाबी।
10. एक ए.सी.पी. रिसैटिंग चाबी
11. एक घड़ी।
12. एक संचालन समय सारणी
13. एक नियम पुस्तक।
14. ट्रेन मैनेजर की एक मीमो पुस्तक।
15. स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाण-पत्र।

पुश-पुल गाड़ियों पर कार्य करने वाले लोको पायलटों को निम्नलिखित वस्तुएं निजी उपकरण के रूप में ड्यूटी करते समय हर समय अपने साथ रखनी होंगी—

1. नोट बुक/ट्रबल शूटिंग डायरी	1
2. संचालन समय सारणी	1
3. सवारी डिब्बा चाबी	1
4. हाथ सिगनल झंडियाँ (डंडियों सहित लाल और हरी)	2 प्रत्येक
5. हाथ सिगनल लैम्प (तिरंगा टॉर्च)	1
6. एक बॉक्स जिसमें दस पटाखे हों	1
7. फ्यूजी सिगनल	1
8. स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाण-पत्र	
9. नियम पुस्तक	1
10. झाड़न (डस्टर)	1
11. घड़ी	1
12. ए.सी.पी. रिसैटिंग चाबी	1

परिशिष्ट 'ज'

मानव सहित (चौकीदार वाले) समपार फाटकों के संचालन संबंधी अनुदेश

समपार गेट:

ये अनुदेश सामान्य तथा सहायक नियमों में दिये गए अन्य उपबंधों के साथ पढ़े जाए। इन अनुदेशों को संशोधित करते समय रेलें यह सुनिश्चित करें कि स्थानीय परिस्थितियों तथा आवश्यकताओं के अनुसार सभी संरक्षा संबंधी आवश्यकताओं को ध्यान में रखा जाता है।

निम्नलिखित साधारण अनुदेश सभी प्रकार के मानव सहित (चौकीदार वाले) समपार गेटों के लिए हैं। विभिन्न प्रकार के समपार गेटों के संचालन के लिए अनुबंध के रूप में विशिष्ट अनुदेश संलग्न हैं:-

1. सामान्य:

1.1 उपस्कर:

मर्दे	मात्रा/संख्या
(1) तीन रंग की हैंड सिगनल बत्ती	3(चौहरी लाइन अथवा दो इकहरी लाइन पर 5)
(2) हैंड सिगनल हरी झंडी	1 छड़ी पर लगी हुई
(3) हैंड सिगनल लाल झंडी	3(चौहरी लाइन अथवा दो इकहरी लाइन पर 6 तथा हेक्सापल सेक्शन छड़ी पर लगी हुई 7)
(4) लाल बैनर प्लेग	3(चौहरी लाइन अथवा दो इकहरी लाइन पर 5)
(5) लाल बैनर प्लेग दिखाने के लिए खंभे	2(चौहरी/दो इकहरी लाइन पर 4 तथा हेक्सापल सेक्शन 5)
(6) तालों सहित अतिरिक्त जंजीरें	2 स्टॉप मार्क के साथ
(7) पटाखे	टिन के डिब्बे में 10
(8) फ्यूजी	1(बहु लाइन, दोहरी लाइन, समानांतर लाइनों वाले उप नगरीय सेक्शन, स्वचालित सिगनल व्यवस्था तथा घाट सेक्शनों पर 3)
(9) गेट बत्तियां	2
(10) टॉमी बार (सब्ल)	1
(11) मॉर्टर पैन	1
(12) कुदाल/फावडा	1
(13) थापी (रैमर)	1(डामर वाली सड़क पर इस की व्यवस्था न की जाए)
(14) गेंती	1(डामर वाली सड़क पर इस की व्यवस्था न की जाए)
(15) झंडियों के लिए टिन बॉक्स	1
(16) तेल के लिए कनस्तर	1
(17) पानी के लिए बर्तन/बाल्टी	1
(18) मस्टर रौल के लिए कनस्तर	1
(19) जो गेट मैन चश्मा पहनते हैं, उनके लिए चश्मों का अतिरिक्त सेट	1
(20) गेट पर रुकावट होने की दशा में समपार गेट रेखा चित्र की सुरक्षा को निर्धारित करने वाला बोर्ड	1

(21)	टोकरी	1
(22)	सीटी	1
(23)	दीवार घड़ी	1

1.2 गेट लॉज पर रखे जाने वाले रिकॉर्ड (अभिलेख): गेट लॉज में निम्नलिखित रिकॉर्ड भी रखे जाए:-

- (1) हिंदी/अंग्रेजी में गेट संचालन अनुदेश
- (2) स्थानीय देशी भाषा में गेट संचालन अनुदेश
- (3) औजारों तथा पुस्तकों की सूची
- (4) ड्यूटी रोस्टर
- (5) गेटमैन के रूप में कार्य करने का प्रमाण पत्र
- (6) गेटमैन का जीवन वृत्त जिसमें दृष्टि जाँच, आरंभिक/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम, संरक्षा कैंप आदि की तारीख दी गई हो
- (7) दुर्घटना रजिस्टर
- (8) समपार गेट पर सड़क यातायात की पिछली गणना रिकॉर्ड (अभिलेख)
- (9) जन शिकायत पुस्तिका
- (10) निरीक्षण पुस्तिका
- (11) अन्तर्पाशित इंजीनियरिंग गेट के मामले में सिगनल एवं दूर संचार रजिस्टर,

1.3 प्रचालन का तरीका: गेट खोलने तथा बंद करने संबंधी प्रचालन के विस्तृत तरीके संबंधित स्टेशन संचालन नियमों तथा स्थानीय प्रचालन संबंधी आवश्यकताओं को समाविष्ट करते हुए गेट संचालन अनुदेशों में दिए जाने चाहिए। यदि समपार गेट को सड़क-यातायात के लिए खोलना अपेक्षित हो तो गेटमैन, पहुँच वाले सड़क-यातायात से दूरी वाला गेट, पहले और आने वाले सड़क-यातायात के निकटवर्ती गेट को बाद में खोलेगा।

1.4 गेटमैन की ड्यूटियाँ:

(1) सजगता:- गेटमैन को सतर्क रहना चाहिए और यदि किसी खतरे की आशंका हो तो तत्काल कार्रवाई करने के लिए तैयार रहना चाहिए। गेट की चाबियाँ उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेंगी।

(2) गाड़ियों के गुजरने के दौरान, उसकी स्थिति:- गाड़ियों के गुजरने के दौरान, गेटमैन नीचे दिये गए तरीके से खड़ा होगा:

- (i) गेटमैन आने वाली गाड़ी की ओर मुँह करके, अपनी गेट लॉज के सामने सावधानीपूर्वक खड़ा रहेगा।
- (ii) दिन के समय गेटमैन लाल तथा हरी झंडियाँ क्रमशः अपने दांये तथा बांये हाथों में अलग-अलग झंडियों में समेटे हुए पकड़ेगा।
- (iii) रात्रि के दौरान, रेल पथ की ओर मुँह करके, जलती हुई सफेद बत्ती वाला सिगनल लैम्प पकड़ेगा।
- (iv) वह सीटी को रस्सी से अपनी गर्दन में लटकाए रखेगा।

3. गेटमैन की नेमी (रूटीन) ड्यूटियाँ:-

(i) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि जब कभी भी नॉन इण्टरलॉक्ड गेट को सड़क यातायात के लिए खुला रखा जाता है, तथा अन्य गेटों पर आपातकाल में या ट्रेक पर रूकावट होती है तब लाल बैनर पलेग रेल पथ के आर-पार रखी जाती है।

(ii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि गेट बलियाँ और सभी गेट सिगनलों की बलियाँ सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जलाए हुए रखी जाती हैं।

(iii) गेटमैन ड्यूटी रोस्टर के अनुसार कड़ाई से अपनी ड्यूटी निष्पादित करेगा और तब तक वह गेट छोड़ कर नहीं जायेगा, जब तक एवजी नहीं आ जाता और उसका कार्यभार (चार्ज) ग्रहण नहीं कर लेता। जब कभी, आपातकाल में गेट छोड़ना अनिवार्य हो जाए तो वह गेट छोड़ने से पहले सड़क यातायात को रोकने के लिए गेट को बंद करेगा और ताला लगाएगा।

(iv) यदि विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत, जब अन्यथा निर्धारित किया गया हो, को छोड़कर गेटमैन गुजरने वाली सभी गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथावश्यक कार्यवाई करने के लिए तैयार रहेगा।

(v) गेटमैन सभी गुजरने वाली गाड़ियों पर निगरानी रखेगा और असामान्य घटना जैसे गरम धुरा, लटकी हुई जंजीर, लटकी हुई बैटरी, कोई भी वाहन/माल डिब्बे/गाड़ी/बैटरी बॉक्स में आग लगी हो, शिफटेड भार, गिरने वाली सामग्री जैसे ब्रेक ब्लॉक्स, ब्रेक बीम्स, संरक्षा ब्रेकिट, निर्वात सिलेण्डर अथवा कोई अन्य परिस्थिति जिससे गाड़ियों के सुरक्षित चालन को खतरा हो, पर विशेष ध्यान रखेगा।

(vi) गेटमैन किसी भी ऐसे संकेत को दोहराने के लिए तैयार रहेगा जो ट्रेन मैनेजर, लोको पायलट को वॉकी-टॉकी अथवा किसी अन्य तरीके से देता हो।

(vii) यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट क्षतिग्रस्त हो जाए अथवा खराब हो जाए तो गेटमैन सड़क यातायात की सुरक्षा के लिए गेट को स्पेयर जंजीर, जिसमें डिस्क लगी हो, को कस कर बांधेगा और ताला लगाएगा।

(viii) गेटमैन अपने गेट में अथवा इससे संबंधित किसी उपकरण में कोई खराबी होने पर यथासंभव शीघ्र निकटवर्ती स्टेशन मास्टर, गैंगमैट अथवा वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) को इसके बारे में सूचित करेगा।

(ix) गेट सिगनल खराब हो जाने की दशा में गेटमैन यदि आवश्यक हो तो सिगनल अथवा तार को वियोजित करके भी सिगनल को 'ऑन' स्थिति में रखेगा।

(x) उस गेट पर जिसका सिगनल खराब हो गया हो, गेटमैन गाड़ी को देखते ही लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट बंद कर देगा और इस पर ताला लगा देगा तथा हाथ से सिगनल देगा या खराब सिगनल से गुजरने के लिए गाड़ी को पायलट करेगा। ऐसे मामले में, वह लोको पायलट को अगले स्टेशन पर खराबी की सूचना देने के लिए कहेगा।

(xi) गेटमैन समपार पर ड्यूटी के दौरान बैज और निर्धारित वर्दी पहनेगा।

(xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के दौरान उसके पास योग्यता प्रमाण पत्र है।

(xiii) गेटमैन, गेट संचालन अनुदेशों के अनुसार कार्य करेगा और इन अनुदेशों की भली-भांति जानकारी रखेगा।

(xiv) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि गेट पर सफाई किये गए उपकरण सही हालत में हैं और तत्काल उपयोग के लिए तैयार हैं।

(xv) गेटमैन यह देखेगा कि पहिये की कोर (फ्लैज) के लिए चैनल साफ रखा जाता है।

(xvi) कच्ची सड़क के मामले में गेटमैन सड़क की सतह पर भली-भांति पानी से छिड़काव करेगा और सड़क की कुटाई करेगा।

(xvii) गेटमैन यह देखने के लिए सतर्क रहेगा कि गेट बंद होने के कारण सड़क उपयोगकर्ताओं को कम से कम असुविधा हो।

(xviii) विद्युतीकृत सेक्शन पर गेटमैन यह निगरानी रखेगा कि गेट से गुजरने वाले सड़क वाहन/पशु, समपार गेट के दोनों तरफ लगाये गये ऊँचाई लोडिंग मापी से पर्याप्त ऊँचाई के अंतर से निकल जाते हैं।

(xix) जहाँ तक हो सके गेटमैन, व्यक्तियों अथवा पशुओं के अनाधिकृत आने-जाने को रोकेंगा।

4. गाड़ी में कोई असामान्य घटना होने पर कार्रवाई:-

यदि गेटमैन गुजरने वाली गाड़ी में कोई असामान्य घटना देखता है तो वह निम्नलिखित कार्यवाही करेगा:-

(i) वह गुजरने वाली गाड़ी के लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर को दिन के समय लाल झंडी तथा रात्रि के दौरान लाल बत्ती दिखाकर चेतावनी देने के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा।

(ii) साथ ही वह लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, इशारे करके, ब्रेकवान पर पत्थर फेंक कर अथवा किन्हीं अन्य साधनों द्वारा लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(iii) यदि लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर इसे समझने में विफल रहते हैं तो गेटमैन, यदि गेट पर टेलीफोन की व्यवस्था है, तो वह प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करके उपयुक्त कार्यवाही करने के लिए तत्काल स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को सूचित करेगा।

(iv) गाड़ी विभाजित हो जाने की स्थिति में, वह लोको पायलट को रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल नहीं दिखायेगा, लेकिन गाड़ी विभाजन के लिये निर्धारित संकेत दिखायेगा।

(v) वह लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, इशारे करके और हाथों को उर्ध्वाकार रूप में खड़ा करके तुरंत उन्हें अलग करके तथा बार-बार जहाँ तक संभव हो ऊपर तथा नीचे करते हुए अप तथा डाउन गति में एक साथ लाते हुए अलग करते हुए लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(vi) यदि गाड़ी नहीं रुकती है तो गेटमैन, यदि गेट पर टेलीफोन की व्यवस्था है तो वह प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करके उपयुक्त कार्यवाही करने के लिए स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को तत्काल सूचित करेगा।

5. आपातकाल में समपार पर की जाने वाली कार्रवाई:-

(i) समपार पर रूकावट होने की दशा में गेटमैन गेट के सिगनल, यदि हो, को 'ऑन' स्थिति में रखेगा।

(ii) तत्पश्चात् यदि वह रूकावट हटाने में असमर्थ रहता है तो, यदि गेट पर टेलीफोन की व्यवस्था है तो, गेटमैन प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान कर खराबियों/रूकावटों के बारे में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को सूचित करेगा।

(iii) यदि दो अथवा तीन प्रयासों के पश्चात् भी स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन से कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता है तो वह पहले गेट की सुरक्षा करेगा और फिर फोन पर सूचित करेगा।

गेटमैन निम्नानुसार लाईन को सुरक्षित करेगा:-

(क) दोहरी लाइन सेक्शन पर:

(i) यदि दोनों लाइनें अवरुद्ध हैं तो गेटमैन 5 मीटर की दूरी पर दिन के समय लाल बैनर फलैंग और रात्रि के दौरान लाल बत्ती इस प्रयोजन के लिए मुहैया कराए

गए खंभों पर लगायेगा। वह पहले उस लाइन पर सुरक्षा करेगा जिस पर पहले गाड़ी आने की संभावना है।

(ii) इसी प्रकार, वह रुकावट स्थल से 5 मीटर दूरी पर अन्य लाइन पर दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात्रि के दौरान लाल बत्ती लगाएगा।

(iii) गेटमैन तब पटाखे, पलीते (फ्यूजी) तथा दिन के समय लाल झंडी और रात्रि के दौरान लाल हैंड सिगनल बत्ती लेकर गेट की सुरक्षा के लिए आगे बढ़ेगा।

(iv) गेटमैन उस लाइन पर जिस पर गाड़ी आने की संभावना हो, दिन के समय लाल झंडी और रात्रि के दौरान लाल हैंड सिगनल बत्ती दिखाता हुआ बड़ी लाइन पर 600 मीटर की दूरी पर तथा मीटर लाइन/छोटी लाइन पर 400 मीटर दूरी तक आगे बढ़ेगा और लाइन पर एक पटाखा रखेगा/तत्पश्चात् वह समपार गेट से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर तथा मीटर लाइन/छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी तक आगे बढ़ेगा और रेलपथ पर 10-10 मीटर की दूरी पर 3 पटाखे रखेगा, इस प्रकार लाइन को सुरक्षित करके वह वापसी में मध्यवर्ती पटाखे को उठाते हुए समपार गेट पर पहुँचेगा।

(v) तत्पश्चात् वह लाल हैंड सिगनल दिखाते हुए दूसरी लाइन की ओर बढ़ेगा, उपर्युक्त पैरा (iv) में उल्लिखित उसी प्रकार पटाखे रखेगा और वापसी में मध्यवर्ती पटाखे उठाते हुए अवरोध स्थल पर वापस आयेगा।

(vi) गेट पर वापस आकर वह अवरोध हटाने का प्रयास करेगा और आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को चेतावनी देगा।

(vii) उन मीटर लाइन स्टेशनों पर जहाँ गाड़ियाँ 75 कि.मी.प्र.घं. से अधिक गति से चलती हैं, प्रशासन के विशेष अनुदेशों के तहत विनिर्दिष्ट फासले पर पटाखे रखे जायेंगे।

(viii) यदि गेटमैन को उस समय जब वह सुरक्षा के लिए जा रहा है, ऐसा लगता है कि गाड़ी आ रही है और वह पटाखे रखने के निर्धारित स्थान से पहले ही है तो जहाँ तक वह पहुँच सकता है, उतनी ही दूरी पर लाइन पर पटाखे रख देगा।

(ix) तत्पश्चात् वह लोको पायलट को चेतावनी देने के लिए फ्यूजी जलाएगा और लगाएगा और दिन के समय लाल झंडी और रात्रि के दौरान लाल हैंड सिगनल बत्ती बार-बार हिलाते हुए आने वाली गाड़ी को रोकेगा।

(ख) इकहरी लाइन सेक्शन पर:

(i) गेटमैन 5 मीटर की दूरी पर दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात्रि के दौरान लाल बत्ती इस प्रयोजन के लिए मुहया कराए गए खंभों पर लगाएगा। वह पहले उस दिशा में सुरक्षा करेगा जिसमें पहले गाड़ी आने की संभावना है।

(ii) इसी प्रकार वह अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर अन्य दिशा में दिन के समय लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि के दौरान लाल बत्ती लगायेगा।

(iii) गेटमैन तब पटाखे, पलीते (फ्यूजी) तथा दिन के समय लाल झंडी और रात्रि के समय लाल हैंड सिगनल बत्ती लेकर गेट की सुरक्षा के लिए आगे बढ़ेगा।

(iv) गेटमैन उस दिशा में जिधर से गाड़ी आने की संभावना हो, दिन के समय लाल झंडी और रात्रि के दौरान लाल हैंड सिगनल बत्ती दिखाता हुआ बड़ी लाइन पर 600 मीटर की दूरी पर तथा मीटर लाइन/छोटी लाइन पर 400 मीटर दूरी तक आगे बढ़ेगा और लाइन पर एक पटाखा रखेगा। तत्पश्चात् वह समपार गेट से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर तथा मीटर लाइन/छोटी लाइन पर 800 मीटर की

दूरी तक आगे बढ़ेगा और रेलपथ पर 10-10 मीटर की दूरी पर 3 पटाखे रखेगा, इस प्रकार लाइन को सुरक्षित करके वह वापसी में रास्ते से मध्यवर्ती पटाखे को उठाते हुए समपार गेट पर पहुँचेगा।

(v) तत्पश्चात् वह लाल हैंड सिगनल दिखाते हुए दूसरी दिशा में बढ़ेगा, उपर्युक्त पैरा (iv) में उल्लिखित उसी प्रकार पटाखे रखेगा और वापसी में मध्यवर्ती पटाखे उठाते हुए अवरोध स्थल पर वापस आयेगा।

(vi) गेट पर वापस आकर वह अवरोध हटाने का प्रयास करेगा और आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को चेतावनी देगा।

(vii) उन मीटर लाइन स्टेशनों पर जहाँ गाड़ियाँ 75 कि.मी.प्र.घं. से अधिक गति से चलती हैं, प्रशासन के विशेष अनुदेशों के तहत विनिर्दिष्ट फासले पर पटाखे रखे जायेंगे।

(viii) यदि गेटमैन को उस समय जब वह सुरक्षा के लिए जा रहा है, उसे ऐसा लगता है कि गाड़ी आ रही है और वह पटाखे रखने के निर्धारित स्थान से पहले ही है तो जहाँ तक वह पहुँच सकता है, उतनी ही दूरी पर लाइन पर पटाखे रख देगा।

(ix) तत्पश्चात् वह लोको पायलट को चेतावनी देने के लिए फ्यूजी जलाएगा और लगाएगा और दिन के समय लाल झंडी और रात्रि के दौरान लाल हैंड सिगनल बत्ती बार-बार हिलाते हुए आने वाली गाड़ी को रोकेंगा।

(ग) गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्यवाई:

(i) रात्रि के समय दो हैंड सिगनल बत्तियाँ जलायेगा और लाल बत्ती दिखाकर तथा उपर्युक्त उप पैरा (क) तथा (ख) में यथा उल्लिखित लाइनों की सुरक्षा करेगा।

(ii) यदि किसी सड़क वाहन से गेट टूट जाता है जिससे रेलपथ अवरुद्ध हो जाता है, या यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या गेट के किसी अन्य हिस्से से रेलपथ अवरुद्ध हो जाता है, या गेट पर कोई अन्य रुकावट है तो गेटमैन तत्काल कार्यवाही करेगा।

(iii) वह सड़क वाहन के ब्यौरे, वाहन नंबर, ड्राइवर तथा मालिक का नाम नोट करेगा और समपार गेट पर हुए अवरोधों के संबंध में संदेशवाहक के माध्यम से अथवा उपलब्ध अन्य साधनों से ये ब्यौरे समीपवर्ती स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन अथवा वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) को भेजेगा।

1.5 इंजीनियरिंग मदें:

समपारों पर वांछित दृश्यता, संबंधी आवश्यकताओं, समपारों की पहुँच मार्गों पर गति-अवरोधकों की व्यवस्था तथा समपारों पर यातायात की गणना का ढंग/समायावधि आदि अतिरिक्त अनुदेशों में दर्ज किये जायेंगे।

1.6 विभिन्न प्रकार के समपारों के लिए विशेष अनुदेश:

विभिन्न प्रकार के मानव सहित (चौकीदार वाले) समपारों के लिए अनुदेश निम्नानुसार अनुबंध में दिए गए हैं:—

(i)	अनुबंध-I	इंजीनियरिंग समपार गेट, गेट सिगनलों से अंतर्पाशित, जिसमें टेलीफोन की सुविधा हो, सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए खुला हो।
(ii)	अनुबंध-II	यातायात समपार गेट, स्टेशन के स्टॉप सिगनलों से अंतर्पाशित, जिनमें टेलीफोन की सुविधा हो, सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए खुला हो।
(iii)	अनुबंध-III	यातायात समपार गेट, स्टेशन के स्टॉप सिगनलों से अंतर्पाशित न हो, जिनमें टेलीफोन की सुविधा हो, सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए बंद हो।
(iv)	अनुबंध-IV	इंजीनियरिंग समपार गेट, गैर अंतर्पाशित, जिनमें टेलीफोन की सुविधा हो, सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए खुला हो।
(v)	अनुबंध-V	इंजीनियरिंग समपार गेट, गैर अंतर्पाशित, जिनमें टेलीफोन की सुविधा हो, सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए बंद हो।
(vi)	अनुबंध-VI	इंजीनियरिंग समपार गेट, गैर अंतर्पाशित, जिनमें टेलीफोन की सुविधा न हो, सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए बंद हो।

अनुबंध- I

इंजीनियरिंग समपार गेट, गेट सिगनलों के साथ अंतर्पाशित, जिसमें टेलीफोन की सुविधा हो, सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए खुला हो, के लिए संचालन अनुदेश

(मानव सहित सभी प्रकार के समपार गेटों के लिए साधारण अनुदेश एक समान हैं)

1. प्रचालन की प्रक्रिया:

गेट खोलने तथा बंद करने संबंधी प्रचालन की विस्तृत प्रक्रिया, स्थानीय प्रचालन संबंधी आवश्यकताओं को समाविष्ट करते हुए संबंधित स्टेशन संचालन नियमों तथा गेट संचालन अनुदेशों में दिये जायेंगे। यदि समपार गेट को सड़क यातायात की निकासी के लिए खोलना अपेक्षित हो तो गेटमैन पहले सड़क यातायात से दूरी वाला गेट और तत्पश्चात सड़क यातायात के लिए निकटवर्ती गेट को खोलेगा।

2. गेटमैन को सूचना:

(i) गाड़ी रवाना होने के तत्काल बाद, स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन टेलीफोन के माध्यम से गेटमैन को गाड़ी का नंबर, गाड़ी का प्रकार, दिशा तथा गेट पर से गाड़ी गुजरने के समय के बारे में सूचित करेगा।

(ii) टेलीफोन के गाड़ी के पहुँच स्टेशन से जुड़े होने पर, प्रेषक स्टेशन से गाड़ी के सेक्शन में प्रवेश को सूचना मिलने पर, स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन यह सूचना गेटमैन को देगा।

(iii) यदि सेक्शन के किसी भी सिरे से गाड़ी का वास्तविक समय 10 मिनट से कम हैं, तो स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन लाइन क्लीयर प्राप्त करने/प्रदान करने से पहले गेटमैन को यह सूचना देगा।

(iv) यह सुनिश्चित करना गेटमैन की ड्यूटी होगी कि गेट समय पर बंद कर दिया जाता है ताकि गाड़ी को विलम्ब न हो अथवा सड़क यातायात को अधिक देर न रुकना पड़े।

3. टेलीफोन व्यवस्था में खराबी:

जब टेलीफोन व्यवस्था खराब हो जाती है अथवा 2 या 3 प्रयासों के बावजूद भी गेटमैन से कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता है तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए :-

(i) यदि प्रेषण सिरे के स्टेशन से जुड़े गेट पर लगा टेलीफोन खराब हो जाता है तो स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को सूचित करेगा कि वह गेट के समीप पहुँचने पर लगातार सीटी बजाए और सावधानीपूर्वक आगे बढ़े।

(iii) यदि गेट सिगनल 'ऑन' है तो उसे गेट सिगनल से पहले ही रुक जाना चाहिए और सामान्य नियम 3.73 में निर्धारित कार्यविधि का पालन करना चाहिए।

(iv) आने वाली गाड़ी के मामले में, स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करके प्रेषण सिरे के स्टेशन मास्टर को यह सूचित करेगा कि गेट पर टेलीफोन खराब हो गया है।

(v) प्रेषण सिरे का स्टेशन मास्टर तब अपने सिरे से ब्लॉक स्टेशन में गाड़ी खाना करने से पूर्व लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(vi) स्टेशन मास्टर/गैंगमैन/पट्रोलमैन/पहली गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से गेटमैन को भी यह सूचित करेगा कि टेलीफोन खराब हो गया है।

(vii) स्टेशन मास्टर टेलीफोन के रखरखाव के लिए उत्तरदायी सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को भी इसे यथाशीघ्र ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(viii) सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन ठीक करने तथा इसे दोबारा जोड़ने/इसके लिए फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य क्रियाकलाप शुरू किये जायेंगे।

4. लिफ्टिंग बैरियर या लीफगेट की खराबी:

(i) लिफ्टिंग बैरियर या लीफगेट के खराब हो जाने के कारण यदि गेट बंद नहीं किया जा सकता तो गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करके ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तत्काल सूचित करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर या लीफगेट रेलपथ पर बाधा उत्पन्न नहीं करते हैं।

(ii) वह तत्काल पहले उस सिरे पर जहाँ से गाड़ी आ रही है, तथा बाद में दूसरे सिरे पर दिन के समय लाल बैनर फलैंग/झंडी और रात्रि के दौरान लाल बत्ती खंभे पर लगायेगा।

(iii) गेटमैन संरक्षा जंजीरों से तथा ताले लगाकर सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करेगा।

(iv) सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करके, गेटमैन आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को दिन के समय हरी हैंड सिगनल झंडी तथा रात्रि में हरी बत्ती दिखाएगा।

(v) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर खाना होने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(vi) वह ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी खाना करने से पहले लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करने से पहले प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत प्रेषण सिरे के स्टेशन मास्टर को भी सूचित करेगा।

(vii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट के रखरखाव के लिए उत्तरदायी मेंटिनेंस स्टाफ को भी इसे यथाशीघ्र ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(viii) मेंटिनेंस स्टाफ द्वारा लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट ठीक करने तथा इसे दोबारा जोड़ने/इसके लिए फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य गतिविधियाँ बहाल की जायेंगी।

5. गेट बंद होने की अवस्था में गेट की चाबी का उस समय खराब हो जाना जब गेट खोलने के लिए लगाई गई चाबी निकल न रही हो:

(i) यदि गेट की चाबी घिरनी (विंच), गेट सिगनल लीवर अथवा चाबी ट्रांसमीटर से न निकले तो गेटमैन प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान के अंतर्गत तत्काल ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/कैबिनमैन को सूचित करेगा।

(ii) यदि गेट लॉज/कैबिन पर एमरजेंसी चाबी उपलब्ध है गेटमैन/स्विचमैन/कैबिनमैन/लीवरमैन इसे सीलबंद बॉक्स में से सील तोड़कर निकाल लेगा तथा सड़क यातायात के लिए गेट खोलेगा।

(iii) एमरजेंसी चाबी बॉक्स की सील तोड़ने की तारीख और समय को रिकॉर्ड किया जाएगा और उस पर कारण बताते हुए हस्ताक्षर किए जायेंगे।

(iv) तत्पश्चात गेट को गैर-अंतर्पाशित गेट माना जाएगा और वहाँ गैर-अंतर्पाशित गेटों के लिए निर्धारित कार्यवाही के अनुसार गाड़ियों के प्रवेश/प्रस्थान की प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

(v) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(vi) यह प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करके प्रेषण सिरे पर स्टेशन मास्टर को उस ओर से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी की रवानगी से पहले लोको पायलट को भी इसी प्रकार का सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करने के लिए सूचित करेगा।

(vii) स्टेशन मास्टर चाबी ट्रांसमीटर के रख-रखाव के लिए उत्तरदायी सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को इसकी शीघ्र मरम्मत करने के लिए कहेगा।

(viii) सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा चाबी ट्रांसमीटर की मरम्मत करने तथा इसे दोबारा जोड़ने/इसके लिए फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन शुरू किया जाएगा।

(ix) इसकी मरम्मत के बाद, इमरजेंसी चाबी इमरजेंसी चाबी बॉक्स में रख दी जाएगी और सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षक द्वारा इसे पुनः सील कर दिया जाएगा।

6. गेट के खुली अवस्था में होने पर गेट की चाबी खराब हो जाने पर:

(i) यदि गेट की चाबी घिरनी (विंच), गेट सिगनल लीवर अथवा चाबी ट्रांसमीटर से न निकले तो गेटमैन प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत तत्काल ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/कैबिनमैन को सूचित करेगा।

(ii) तत्पश्चात गेट को गैर अंतर्पाशित गेट माना जाएगा और वहाँ गैर अंतर्पाशित गेटों के लिए निर्धारित कार्यवाही के अनुसार गाड़ियों के प्रवेश/प्रस्थान की प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

(iii) गेटमैन जंजीरें तथा हाथ ताले लगाकर गेट को सड़क यातायात के लिए बंद करेगा और हाथ से सिगनल देकर गाड़ियों को गुजारेगा।

(iv) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(v) वह प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत प्रेषण सिरे पर स्टेशन मास्टर को उसकी ओर से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी की रवानगी से पहले लोको पायलट को भी इसी प्रकार का सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करने के लिए सूचित करेगा।

(vi) स्टेशन मास्टर चाबी ट्रांसमीटर के रख-रखाव के लिए उत्तदायी सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को इसको शीघ्र मरम्मत करने के लिए सूचित करेगा।

(vii) सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा चाबी ट्रांसमीटर की मरम्मत करने तथा इसे दोबारा जोड़ने/इसके लिए फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य कार्य शुरू किया जाएगा।

(viii) इसकी मरम्मत के बाद, इमरजेंसी चाबी इमरजेंसी चाबी बॉक्स में रख दी जाएगी और सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षक द्वारा इसे पुनः सील कर दिया जाएगा।

7. खराब गेट सिगनल:

(i) गेटमैन निम्नलिखित परिस्थितियों में गेट सिगनल को खराब मानेंगा और उसे नीचे नहीं करेगा :—

(क) यदि गेट बंद किए बिना गेट सिगनल 'ऑफ' हो जाता है, अथवा

(ख) जब गेट खुला हो और विंच से चाबी निकाल ली जाए, अथवा

(ग) जब गेट खुला हो और लीफगेट से चाबी निकल जाए।

(ii) यदि गेट अथवा गेट सिगनल अथवा वॉर्नर/डिस्टेंट सिगनल 'ऑफ' अवस्था में खराब हो जाए तो गेटमैन यदि आवश्यक हो तो सिगनल तार काटकर भी इसे 'ऑन' अवस्था में रखने के लिए हर संभव प्रयास करेगा।

(iii) गेटमैन ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत खराब गेट सिगनलों के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

(iv) तत्पश्चात गेट को गैर अंतर्पाशित गेट माना जाएगा और वहाँ गैर-अंतर्पाशित गेटों के लिए निर्धारित कार्यवाही के अनुसार गाड़ियों के प्रवेश/प्रस्थान की प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

(v) वह गेट बंद करने के पश्चात गाड़ी को गुजारने के लिए दिन के समय हरी झंडी तथा रात्रि के समय हरी बत्ती दिखाएगा।

(vi) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(vii) वह प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान करके प्रेषण स्थल पर स्टेशन मास्टर को इस ओर से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी की रवानगी से पहले लोको पायलट को भी इसी प्रकार का सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करने के लिए कहेगा।

(viii) स्टेशन मास्टर गेट सिगनल के रख-रखाव के लिए उत्तदायी सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को इसको शीघ्र मरम्मत करने के लिए कहेगा।

(ix) सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा खराब गेट सिगनल की मरम्मत करने तथा इसे दोबारा जोड़ने/इसके लिए फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन शुरू किया जाएगा।

8. गेट पर अवरोध:

(i) यदि किसी सड़क वाहन द्वारा गेट तोड़ दिया जाता है जिससे कि रेलपथ पर रूकावट उत्पन्न हो जाती है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट अथवा गेट का कोई भी भाग रेलपथ पर बाधक बन जाता है अथवा गेट पर किसी अन्य प्रकार का अवरोध हो जाता है तो गेटमैन गेट सिगनल को तत्काल 'ऑन' स्थिति में कर देगा।

(ii) वह गेट के दोनों ओर इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध कराए गए खंभों पर दिन के समय लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि के समय लाल बत्ती लगाएगा।

(iii) इसके तत्काल बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत गेट पर रुकावटों/अवरोधों के संबंध में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को सूचित करेगा।

(iv) यदि दो अथवा तीन प्रयासों के बाद स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन से कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता तो सर्वप्रथम वह गेट की सुरक्षा करेगा और तब फोन पर सूचित करेगा।

(v) फिर गेटमैन पटाखे, फ्यूजी तथा दिन के समय लाल बैनर झंडी तथा रात्रि के समय लाल सिगनल बत्ती लेकर आने वाली गाड़ी की दिशा में दौड़ेगा और मद संख्या 1.4(5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटी से संबंधित सामान्य अनुदेशों में विनिर्दिष्ट गेट को सुरक्षित करेगा।

(vi) तत्पश्चात् वह दूसरी दिशा से भी गेट को सुरक्षित करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के ब्यौरे, ड्राइवर तथा मालिक का नाम नोट करेगा और ब्यौरे स्टेशन मास्टर को भेजेगा जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक गेटमैन द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट से रेल पथ पर कोई रुकावट नहीं है।

(viii) स्टेशन मास्टर प्रेषण सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर के आदान प्रदान के अन्तर्गत अपनी ओर से तब तक ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी न भेजने के लिए कहेगा जब तक रेलपथ से सभी अवरोध नहीं हटा लिए जाते।

(ix) रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा दिए जाने के बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान के अंतर्गत तदनुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(x) तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा, और यदि गेट टूटा हुआ है परन्तु वहाँ किसी प्रकार की रुकावट नहीं है तो गेटमैन द्वारा हरा सिगनल दिखाए जाने पर गेट सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करेगा।

(xi) गेटमैन सड़क यातयात के लिए संरक्षा जंजीरों से गेट को बांधेगा तथा हाथ ताले लगायेगा और यदि गेट पर कोई रुकावट नहीं है तो तत्पश्चात् हरा सिगनल दिखाएगा।

(xii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी मेंटिनेंस स्टाफ को यथाशीघ्र इसे ठीक करने के लिए कहेगा।

(xiii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की मरम्मत कर दिए जाने और रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी कर दिए जाने के बाद ही सामान्य संचालन शुरू किए जाएंगे।

9. समपार गेट के निकट रेलपथ पर रुकावट:

यदि पेड़ गिर जाने, सड़क वाहन द्वारा बाधा उत्पन्न होने अथवा गाड़ी के पटरी से उतर जाने के कारण पटरी टूट जाती है अथवा रेलपथ पर रुकावट आ जाती है जो गेटमैन को दिखाई दे जाती है तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त मद सं. 8 के अंतर्गत दी गई क्रियाविधि अपनाएगा, यदि रुकावट समपार गेट को अवरुद्ध कर देती है तो गेटमैन जब तक रेलपथ से रुकावट हटा नहीं दी जाती तब तक सड़क यातायात के लिए गेट को बंद रखेगा।

अनुबंध-II

यातायात समपार गेट, स्टेशन के स्टॉप सिगनलों से अंतर्पाशित, जिनमें टेलीफोन की सुविधा हो, सामान्य स्थिति 'सड़क यातायात के लिए खुला' हो, के लिए संचालन अनुदेश

(मानव सहित सभी प्रकार के समपार गेटों के लिए सामान्य अनुदेश एक समान हैं)

1. प्रचालन की प्रक्रिया:

गेट खोलने तथा बंद करने संबंधी प्रचालन की विस्तृत प्रक्रिया, स्थानीय प्रचालन संबंधी आवश्यकताओं को समाविष्ट करते हुए संबंधित स्टेशन संचालन नियमों तथा गेट संचालन अनुदेशों में दिये जायेंगे। यदि समपार गेट को सड़क यातायात की निकासी के लिए खोलना अपेक्षित हो तो गेटमैन पहले सड़क यातायात से दूरी वाला गेट और तत्पश्चात सड़क यातायात के निकटवर्ती गेट को खोलेगा।

2. गेटमैन को सूचना:

(i) आगमन/प्रस्थान सिगनलों को ऑफ करने से पूर्व स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन गाड़ी संख्या, विवरण और गाड़ी की दिशा का ब्यौरा गेटमैन को सूचित करेगा।

(ii) गेटमैन, गेट को बंद करेगा और चाबी स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को स्थानांतरित करेगा।

(iii) उसके बाद आगमन/प्रस्थान सिगनलों को 'ऑफ' किया जाएगा।

(iv) यह सुनिश्चित करने के लिए की सड़क यातायात को लंबे समय तक रोका नहीं जाता है, स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन गेट बंद करने के लिए गेटमैन को सूचित करने से पहले यह अवश्य सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी प्रस्थान के लिए पूर्णतया तैयार है।

(v) यदि केबिन से ही गेट को संचालित किया जाता है तो स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन यह सुनिश्चित करेगा कि प्रस्थान/आगमन सिगनलों को 'ऑफ' करने से पूर्व सड़क यातायात के लिए गेट बंद कर दिया जाता है।

(vi) जब किसी गाड़ी को स्टेशन यार्ड से और यार्ड के लिए पायलेट किया जाता है अथवा कोई शंटिंग संचालन करना हो तो गाड़ी की पायलेटिंग के लिए अथवा गेट के आर-पार शंटिंग करने के लिए तैनात कर्मचारी यह सुनिश्चित करने के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा कि गेट के आर-पार किसी भी संचालन की अनुमति देने से पहले गेट सड़क यातायात के लिए बंद कर दिया जाता है।

3. टेलीफोन व्यवस्था में खराबी:

जब टेलीफोन व्यवस्था खराब हो जाती है अथवा 2 या 3 प्रयासों के बावजूद गेटमैन से कोई जवाब नहीं मिलता हो, तो निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जानी चाहिए:

(i) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पोर्टर के माध्यम से गेटमैन को गाड़ी संख्या, विवरण तथा दिशा के संबंध में संपूर्ण ब्यौरे लिखित रूप में भेजेगा।

(ii) इस प्रकार की सूचना प्राप्त होने पर गेटमैन गेट बंद करेगा और चाबी स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को संप्रेषित (ट्रॉसमिट) करेगा जिससे वह आगमन प्रस्थान सिगनलों को 'ऑफ' कर सकेगा।

(iii) जब गाड़ी सेवा की बारम्बारता बहुत अधिक होने के कारण पर्याप्त समय उपलब्ध नहीं होता है तो स्टेशन मास्टर 'ऑन' स्थिति पर सिगनल पार करने के लिए गाड़ी के लोको पायलट को लिखित प्राधिकार जारी करेगा।

(iv) इसके अतिरिक्त, स्टेशन मास्टर लगातार सीटी बजाने तथा गेट पर सावधानीपूर्वक पहुँचने की सलाह देते हुए एक सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) भी जारी करेगा।

(v) गेटमैन द्वारा हाथ से सिगनल दिए जाने की स्थिति में गाड़ी के लोको पायलट को सावधानीपूर्वक गेट से गुजरने के अनुदेश दिए जाने चाहिए। यदि हाथ के सिगनल दिखाई नहीं पड़ते हैं तो लोको पायलट को गेट से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार होना चाहिए तथा यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि सामान्य नियम 3.73(2) (ख) के अनुसरण में गेट बंद किया गया है।

(vi) आने वाली गाड़ी के मामले में, स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत सूचित करेगा कि गेट पर लगा टेलीफोन खराब है।

(vii) तब गाड़ी भेजने वाले सिरे का स्टेशन मास्टर अपने सिरे से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(viii) वह टेलीफोन का रखरखाव करने के लिए जिम्मेदार सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को भी यथाशीघ्र दोष सुधार करने के लिए सूचित करेगा।

(ix) एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन का दोष सुधार करने और इसका रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य गतिविधियाँ बहाल की जाएगी।

4. लिफ्टिंग बैरियर या लीफगेट की खराबी:

(i) लिफ्टिंग बैरियर या लीफगेट के खराब हो जाने के कारण यदि गेट बंद नहीं किया जा सकता तो गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करके ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तत्काल सूचित करेगा और वह सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर या लीफगेट रेलपथ पर बाधा उत्पन्न नहीं करते हैं।

(ii) वह तत्काल पहले उस सिरे पर जहाँ से गाड़ी आ रही है, तथा बाद में दूसरे सिरे पर दिन के समय लाल बैनर पलैंग तथा रात्रि के दौरान लाल बत्ती खंभे पर लगाएगा।

(iii) गेटमैन संरक्षा जंजीरों से तथा ताले लगा कर सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करेगा।

(iv) सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करके, गेटमैन आनेवाली गाड़ी के लोको पायलट को दिन के समय हरी हैंड सिगनल झंडी तथा रात्रि में हरी बत्ती दिखाएगा।

(v) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर रवाना होने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(vi) वह प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत प्रेषण सिरे के स्टेशन मास्टर को उस ओर से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी रवानगी से पहले लोको पायलट को भी इसी प्रकार का सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करने के लिए सूचित करेगा।

(vii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी अनुरक्षक कर्मचारियों को भी इसे यथाशीघ्र ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(viii) बैरियर/लीफगेट के अनुरक्षक कर्मचारियों द्वारा गेट ठीक करने तथा इसे दोबारा जोड़ने/इसके लिए फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन बहाल किया जायेगा।

नोट :- (क) कोबिन से संचालित किये जाने वाले लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेटों के खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर, स्टेशन पोर्टर को भेजकर जंजीरों से बाधकर तथा ताले लगाकर गेट को सड़क यातायात को रोककर सुरक्षित रखने की कार्यवाही करेगा।

(ख) रवाना होने वाली तथा पहुँचने वाली दोनों गाड़ियों के लोको पायलटों को नियमानुसार 'ऑन' स्थिति पर सिगनल से गुजरने का प्राधिकार भी जारी किया जाएगा।

5. गेट बंद होने की अवस्था में गेट की चाबी का उस समय खराब हो जाना जब गेट खोलने के लिए लगाई गई चाबी निकल न रही हो:

- (i) यदि गेट की चाबी घिरनी (विंच), गेट सिगनल लीवर अथवा चाबी ट्रांसमीटर से न निकले तो गेटमैन प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान के अंतर्गत तत्काल ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को टेलीफोन पर सूचित करेगा।
- (ii) यदि गेट लॉज/केबिन पर एमरजेंसी चाबी उपलब्ध है तो गेटमैन/स्विचमैन/केबिनमैन/लीवरमैन इसे सील बंद बॉक्स में से सील तोड़कर निकाल लेगा तथा सड़क यातायात के लिए गेट खोलेगा।
- (iii) एमरजेंसी चाबी बॉक्स की सील तोड़ने की तारीख और समय को रिकार्ड किया जाएगा और उस पर कारण बताते हुए हस्ताक्षर किए जाएंगे।
- (iv) तत्पश्चात गेट को गैर अंतर्पाशित गेट माना जाएगा और यहाँ गैर अंतर्पाशित गेटों के लिए निर्धारित कार्यवाही के अनुसार गाड़ियों के प्रवेश/प्रस्थान की प्रक्रिया अपनाई जाएगी।
- (v) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।
- (vi) वह प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करके प्रेषण स्थल पर स्टेशन मास्टर को उस ओर से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी की रवानगी से पहले लोको पायलट को भी इसी प्रकार का सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करने के लिए कहेगा।
- (vii) स्टेशन मास्टर घिरनी/लीफगेट/चाबी ट्रांसमीटर के रख-रखाव के लिए उत्तरदायी सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को इसकी शीघ्र मरम्मत करने के लिए कहेगा।
- (viii) सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा घिरनी/लीफगेट/चाबी ट्रांसमीटर की मरम्मत करने तथा इसे दोबारा जोड़ने/इसके लिए फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य कार्य शुरू किए जाएंगे।
- (ix) इसकी मरम्मत के बाद, एमरजेंसी चाबी एमरजेंसी चाबी बॉक्स में रख दी जाएगी और सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षक द्वारा इसे पुनः सील कर दिया जाएगा।

6. गेट के खुली अवस्था में होने पर गेट की चाबी खराब हो जाना:

- (i) यदि गेट की चाबी घिरनी (विंच), गेट लीफ अथवा चाबी ट्रांसमीटर से न निकले तो गेटमैन प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत तत्काल ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर सूचित करेगा।
- (ii) तत्पश्चात गेट को गैर अंतर्पाशित गेट माना जाएगा और वहाँ गैर अंतर्पाशित गेटों के लिए निर्धारित कार्यवाही के अनुसार गाड़ियों के प्रवेश/प्रस्थान की प्रक्रिया अपनाई जाएगी।
- (iii) गेटमैन जंजीरें बांधकर तथा ताले लगाकर गेट को सड़क यातायात से सुरक्षित करेगा और हाथ सिगनल देकर गाड़ियों को गुजारेगा।
- (iv) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।
- (v) वह प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करके प्रेषण स्थल पर स्टेशन मास्टर को उस ओर से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी की रवानगी से पहले लोको पायलट को भी इसी प्रकार का सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करने के लिए कहेगा।
- (vi) स्टेशन मास्टर घिरनी/लीफ गेट/चाबी ट्रांसमीटर के रख-रखाव के लिए उत्तरदायी सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को इसको शीघ्र मरम्मत करने के लिए कहेगा।

(vii) सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा घिरनी/लीफ गेट/चाबी ट्रांसमीटर की मरम्मत करने तथा इसे दोबारा जोड़ने/इसके लिए फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य कार्य शुरू किया जाएगा।

(viii) इसकी मरम्मत के बाद, एमरजेंसी चाबी एमरजेंसी चाबी बॉक्स में रख दी जाएगी और सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षक द्वारा इसे पुनः सील कर दिया जाएगा।

7. गेट पर अवरोध:

(i) यदि किसी सड़क वाहन द्वारा गेट टूट गया है जिससे लाइन अवरुद्ध हो जाती है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट अथवा गेट का कोई भी भाग जो लाइन को अवरुद्ध कर रहा है अथवा यदि गेट पर अन्य बाधा उत्पन्न हो गई है तो गेटमैन तत्काल इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर तैनात खंभों पर दिन के समय लाल बैनर झंडी और रात के समय लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके तत्काल बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत गेट में हुई खराबी/अवरोध के संबंध में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को सूचित करेगा।

(iii) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को, गाड़ी के लिए आगमन/प्रस्थान सिगनलों को यदि 'ऑफ' किया गया है तो उसे वापस 'ऑन' स्थिति में रखने के लिए सूचित किया जाएगा।

(iv) यदि दो अथवा तीन प्रयासों के बाद स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन से कोई उत्तर नहीं मिलता है तो सर्वप्रथम वह गेट की सुरक्षा करेगा और तब फोन पर सूचित करेगा।

(v) तत्पश्चात् गेटमैन पटाखे, फ्यूजी तथा दिन के समय लाल झंडी तथा रात्रि के समय लाल सिगनल बत्ती लेकर आने वाली गाड़ी की दिशा में दौड़ेगा और मद संख्या 1.4(5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटी से संबंधित सामान्य अनुदेशों में विनिर्दिष्ट गेट को सुरक्षित करेगा।

(vi) तत्पश्चात् वह दूसरी दिशा से भी गेट को सुरक्षित करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के ब्यौरे, ड्राइवर तथा मालिक का नाम नोट करेगा और ब्यौरे स्टेशन मास्टर को भेजेगा जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक गेटमैन द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट से रेलपथ पर कोई रुकावट नहीं है।

(viii) स्टेशन मास्टर प्रेषण स्थल के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबरों के आदान प्रदान के अन्तर्गत अपनी ओर से तब तक ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी न भेजने के लिए कहेगा जब तक रेलपथ से सभी अवरोध नहीं हटा लिए जाते।

(ix) रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा दिए जाने के बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान के अंतर्गत तदनुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(x) तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा, और यदि गेट टूटा हुआ है परन्तु वहाँ किसी प्रकार की रुकावट नहीं है तो गेटमैन द्वारा हरा सिगनल दिखाए जाने पर आगमन/प्रस्थान सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पर करेगा।

(xi) गेटमैन सड़क यातायात के लिए संरक्षा जंजीरें तथा हाथ ताले लगाकर गेट को बांधेगा और यदि गेट पर कोई रुकावट नहीं है तो तत्पश्चात् हरा हैंड सिगनल दिखाएगा।

(xii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों को यथाशीघ्र इसे ठीक करने के लिए कहेगा।

(xiii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की मरम्मत कर दिए जाने और इसे दोबारा जोड़ने के लिए रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी कर दिए जाने के बाद ही सामान्य कार्य शुरु किए जाएंगे।

8. समपार गेट के निकट रेलपथ पर रुकावट:

यदि पेड गिर जाने, सड़क वाहन द्वारा बाधा उत्पन्न होने अथवा गाड़ी के पटरी से उतर जाने के कारण पटरी टूट जाती है अथवा रेलपथ पर रुकावट हो जाती है जो गेटमैन को दिखाई दे जाती है तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त मद सं. 7 के अंतर्गत दी गई क्रियाविधि अपनाएगा। यदि रुकावट समपार गेट को अवरुद्ध कर देती है तो गेटमैन जब तक रेलपथ से रुकावट हटा नहीं दी जाती तब तक सड़क यातायात के लिए गेट को बंद रखेगा।

अनुबंध-III

यातायात समपार गेट, गैर अन्तर्पाशित, जिनमें टेलीफोन की सुविधा हो, सामान्य स्थिति 'सड़क यातायात के लिए बंद' हो, के लिए संचालन अनुदेश

(मानव सहित सभी प्रकार के समपार गेटों के लिए साधारण अनुदेश एक समान हैं)

1. प्रचालन की प्रक्रिया:

गेट खोलने तथा बंद करने संबंधी प्रचालन की विस्तृत प्रक्रिया, स्थानीय प्रचालन संबंधी आवश्यकताओं को समाविष्ट करते हुए संबंधित स्टेशन संचालन नियमों तथा गेट संचालन अनुदेशों में दी जायेगी। यदि समपार गेट को सड़क यातायात की निकासी के लिए खोलना अपेक्षित हो तो गेटमैन पहले सड़क यातायात से दूरी वाला गेट और तत्पश्चात सड़क यातायात के निकटवर्ती गेट को खोलेगा।

2. प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान:

(i) गेटमैन, गेट खोलने के लिए, स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन से अनुमति अवश्य प्राप्त करेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन सुनिश्चित करेगा कि इस स्टेशन सेक्शन में किसी गाड़ी का संचालन नहीं है। तत्पश्चात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन सड़क यातायात की निकासी के लिए गेटमैन को गेट खोलने की अनुमति देते हुए उसे अपना प्राइवेट नंबर देगा।

(iii) स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन, गाड़ी सिग्नल रजिस्टर/केबिन ऑपरेशन रजिस्टर, प्राइवेट नंबर बुक तथा लॉग बुक में लाल स्याही से उपयुक्त प्रविष्टियाँ करेगा।

(iv) सड़क यातायात के गुजर जाने के बाद, गेटमैन गेट बंद कर देगा और प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को इस बात की पुष्टि करेगा।

(v) गेट एक बार बंद कर दिए जाने के बाद गेटमैन द्वारा (गाड़ी/गाड़ियों के गुजर जाने या गाड़ियों के संचालन के प्लानिंग में बदलाव आने पर इत्यादि) स्टेशन मास्टर की अनुमति से खोला जायेगा, क्योंकि गेटमैन को सड़क यातायात साफ करने के अनुसार गेट को खोलने की जरूरत का पता होता है। फिर भी यह केवल कंट्रोलिंग स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर प्राप्त होने के बाद ही किया जायेगा जो यह सुनिश्चित करेगा कि समपार की ओर कोई गाड़ी संचालन तो नहीं है।

(vi) जब किसी गाड़ी को स्टेशन यार्ड से और यार्ड के लिए पायलेट किया जाता है अथवा कोई शंटिंग संचालन करना हो तो गाड़ी की पायलेटिंग के लिए अथवा गेट के आर-पार शंटिंग करने के लिए तैनात कर्मचारी यह सुनिश्चित करने के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा कि गेट के आर-पार किसी भी संचालन की अनुमति देने से पहले गेट सड़क यातायात के लिए बंद किया जाता है।

3. टेलीफोन संचार व्यवस्था में खराबी:

जब टेलीफोन संचार व्यवस्था टूट जाती है अथवा 2 या 3 प्रयासों के बावजूद भी गेटमैन से कोई जवाब नहीं मिलता है तो निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जानी चाहिए:

- (i) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पोर्टर के माध्यम से गेटमैन को गाड़ी संख्या, विवरण तथा दिशा के संबंध में संपूर्ण ब्यौरे लिखित रूप में भेजेगा।
- (ii) इस प्रकार की सूचना मिलने पर गेटमैन गेट को बंद करने के बाद प्राइवेट नंबर देकर इसकी पावती देगा।
- (iii) गेट बंद कर दिए जाने के बारे में पुष्टि प्राप्त होने के बाद आगमन/प्रस्थान सिगनलों को 'ऑफ' किया जाए।
- (iv) जब गाड़ी सेवा की बारम्बारता अधिक होने के कारण पर्याप्त समय उपलब्ध नहीं होता है तो स्टेशन मास्टर 'ऑन' स्थिति पर सिगनल पार करने के लिए गाड़ी के लोको पायलट को लिखित प्राधिकार जारी करेगा।
- (v) इसके साथ ही, स्टेशन मास्टर लगातार सीटी बजाने तथा गेट पर सावधानीपूर्वक पहुँचने की सलाह देते हुए लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) भी जारी करेगा।
- (vi) गेटमैन द्वारा हाथ से सिगनल दिए जाने की स्थिति में गाड़ी लोको पायलट को सावधानीपूर्वक गेट से गुजरने के अनुदेश दिए जाने चाहिए। यदि हाथ के सिगनल दिखाई नहीं पड़ते हैं तो लोको पायलट को गेट से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार होना चाहिए तथा यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि सामान्य नियम 3.73(2)(ख) के अनुसरण में गेट बंद किया गया है।
- (vii) आने वाली गाड़ी के मामले में, स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत सूचित करेगा कि गेट पर लगा टेलीफोन खराब हैं।
- (viii) तब गाड़ी भेजने वाले सिरे का स्टेशन मास्टर अपने सिरे से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (ix) वह टेलीफोन का रखरखाव करने के लिए जिम्मेदार सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को भी यथाशीघ्र खराबी ठीक करने के लिए भी सूचित करेगा।
- (x) एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन का दोष सुधार करने और इस का रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य गतिविधियाँ बहाल की जाएंगी।

4. लिफ्टिंग बैरियर या लीफगेट की खराबी:

- (i) लिफ्टिंग बैरियर या लीफ गेट के खराब हो जाने के कारण यदि गेट बंद नहीं किया जा सकता तो गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करके ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तत्काल सूचित करेगा और वह सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर या लीफ गेट रेलपथ पर बाधा उत्पन्न नहीं करते हैं।
- (ii) वह तत्काल पहले उस सिरे पर जहाँ से गाड़ी आ रही है, तथा बाद में दूसरे सिरे पर खम्भे पर दिन के समय लाल बैनर फलैग तथा रात्रि के दौरान लाल बत्ती लगाएगा।
- (iii) गेटमैन संरक्षा जंजीरों से तथा हाथ ताले लगा कर सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करेगा।
- (iv) सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करके, गेटमैन आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को दिन के समय हरी हैंड सिगनल झंडी तथा रात्रि में हरी बत्ती दिखाएगा।
- (v) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर रवाना होने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।
- (vi) वह प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत प्रेषण स्थल पर स्टेशन मास्टर को इस ओर से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी रवानगी से पहले लोको पायलट को भी इसी प्रकार का सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करने के लिए कहेगा।

(vii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी अनुरक्षक कर्मचारियों को भी इसे यथाशीघ्र मरम्मत करने के लिए सूचित करेगा।

(viii) बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षक कर्मचारियों द्वारा गेट ठीक करने और इसके लिए रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी करने के बाद ही परिचालन संबंधी सामान्य गतिविधियाँ बहाल की जाएगी।

नोट: (क) केबिन से संचालित किये जाने वाले लिफ्टिंग बैरियरों/लीफ गेटों के खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर, स्टेशन पोर्टर को भेजकर जंजीरें तथा ताले लगाकर गेट को बांधकर सड़क यातायात से सुरक्षित रखने की कार्यवाही करेगा।

(ख) रवाना होने वाली तथा पहुँचने वाली दोनों गाड़ियों के लोको पायलटों को नियमानुसार 'ऑन' स्थिति पर सिगनल से गुजरने का प्राधिकार भी जारी किया जाएगा।

5. गेट पर अवरोध:

(i) यदि किसी सड़क वाहन द्वारा गेट टूट गया है जिससे लाइन अवरुद्ध हो गई है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट अथवा गेट का कोई अन्य भाग लाइन को अवरुद्ध कर रहा है अथवा यदि गेट पर कोई अन्य बाधा उत्पन्न हो गई है तो गेटमैन तत्काल इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर तैनात खंभों पर दिन के समय लाल बैनर झंडी और रात के समय लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके तत्काल बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत गेट में हुई खराबी/अवरोध के संबंध में ड्यूटी पर तैनात स्टेशनमास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को सूचित करेगा।

(iii) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को, गाड़ी के लिए आगमन/प्रस्थान सिगनलों को यदि ऑफ किया गया है तो उसे वापस 'ऑन' स्थिति में रखने के लिए सूचित किया जाएगा।

(iv) यदि दो अथवा तीन प्रयासों के बाद स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन से कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता है तो सर्वप्रथम वह गेट की रक्षा करेगा और तब फोन पर सूचित करेगा।

(v) तत्पश्चात गेटमैन पटाखे, फ्यूजी तथा दिन के समय लाल झंडी तथा रात्रि के समय लाल हैंड सिगनल बत्ती ले कर आने वाली गाड़ी की दिशा में दौड़ेगा और मद संख्या 1.4(5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटी से संबंधित सामान्य अनुदेशों में विनिर्दिष्ट गेट को सुरक्षित करेगा।

(vi) तत्पश्चात वह दूसरी दिशा से भी गेट को सुरक्षित करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के ब्यौरे, ड्राइवर तथा मालिक का नाम नोट करेगा और ब्यौरे स्टेशन मास्टर को भेजेगा जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक गेटमैन द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट से रेलपथ पर कोई रुकावट नहीं है।

(viii) स्टेशन मास्टर प्रेषणस्थल के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबरों के आदान प्रदान के अन्तर्गत उनकी ओर से तब तक ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी न भेजने के लिए कहेगा जब तक रेलपथ से सभी अवरोध नहीं हटा लिए जाते।

(ix) रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा दिए जाने के बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत तदनुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(x) तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा, और यदि गेट टूटा हुआ है परन्तु वहाँ किसी प्रकार की रुकावट नहीं है तो गेटमैन द्वारा हरा सिगनल दिखाए जाने पर आगमन/प्रस्थान सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करेगा।

(xi) गेटमैन सड़क यातायात के लिए संरक्षा जंजीरें तथा ताले लगाकर गेट को कस कर बांधेगा और यदि गेट पर कोई रुकावट नहीं है तो तत्पश्चात् हरा हैंड सिगनल दिखाएगा।

(xii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों को यथाशीघ्र इसे ठीक करने के लिए कहेगा।

(xiii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की मरम्मत कर दिए जाने और इसे रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी कर दिए जाने के बाद ही सामान्य कार्य शुरू किए जाएंगे।

6. समपार गेट के निकट रेलपथ पर रुकावट:

यदि पेड गिर जाने, सड़क वाहन द्वारा बाधा उत्पन्न होने अथवा गाड़ी के पटरी से उतर जाने के कारण पटरी टूट जाती है अथवा रेलपथ पर रुकावट हो जाती है जो गेटमैन को दिखाई दे जाती है तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त मद सं. 5 के अंतर्गत दी गई क्रियाविधि अपनाएगा, यदि रुकावट से समपार गेट को अवरुद्ध है तो गेटमैन जब तक रेलपथ से रुकावट हटा नहीं दी जाती तब तक सड़क यातायात के लिए गेट को बंद रखेगा।

अनुबंध-IV

इंजीनियरिंग समपार गेट, गैर अंतर्पाशित जिनमें टेलीफोन की सुविधा हो, सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए खुला हो, के लिए संचालन अनुदेश

(मानव सहित सभी प्रकार के समपार गेटों के लिए सामान्य अनुदेश एक समान हैं)

1. प्रचालन की प्रक्रिया:

गेट खोलने तथा बंद करने संबंधी प्रचालन की विस्तृत प्रक्रिया, स्थानीय प्रचालन संबंधी आवश्यकताओं को समाविष्ट करते हुए संबंधित स्टेशन संचालन नियमों तथा गेट संचालन अनुदेशों में दी जायेगी। यदि समपार गेट को सड़क यातायात की निकासी के लिए खोलना अपेक्षित हो तो गेटमैन पहले सड़क यातायात से दूरी वाला गेट और तत्पश्चात सड़क यातायात के निकटवर्ती गेट को खोलेगा।

2. प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान:

(क) जब गेट गाड़ी के प्रस्थान सिरे पर स्टेशन से जुड़ा हो:

- (i) गाड़ी के प्रस्थान सिरे का स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत समपार पर गाड़ी संख्या विवरण दिशा तथा गेट से गुजरने का संभावित समय गेट मैन को सूचित करेगा।
- (ii) ऐसी सूचना प्रस्थान सिगनलों को 'ऑफ' करने अथवा लोको पायलट को प्रस्थान अधिकार देने से पहले दी जायेगी।
- (iii) सूचना प्राप्त होने पर गेटमैन समय रहते गेट बंद कर देगा और प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत इसकी पुष्टि करेगा।
- (iv) स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन, गेटमैन का प्राइवेट नंबर प्राप्त करने के बाद प्रस्थान सिगनलों को झुकायेगा।
- (v) इकहरी लाइन पर सड़क यातायात के लिए खुले सामान्य स्थिति वाले गैर अन्तर्पाशित समपार गेटों पर, गेटमैन पूरी गाड़ी गेट पर से गुजर जाने के बाद टेलबोर्ड/टेललैम्प को देखकर समपार गेट को खोलने के लिए अधिकृत होगा।
- (vi) दोहरी लाइन पर सड़क यातायात के लिए खुले सामान्य स्थिति वाले गैर अन्तर्पाशित समपार गेटों पर, गेटमैन पूरी गाड़ी गेट पर से गुजर जाने के बाद टेलबोर्ड/टेललैम्प को देखकर समपार गेट को खोलने के लिए केवल तभी अधिकृत होगा जबकि स्टेशन मास्टर ने निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत गेटमैन को उसी दिशा से या दूसरी दिशा से किसी अन्य ट्रेन के लिए फाटक बंद रखने की सूचना नहीं दी हो।

(रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2000/सेफटी(एएण्डआर)/19/39 पीटी दिनांक 15.12.2009)

(ख) जब गेट आगमन सिरे के स्टेशन से जुड़ा हुआ हो:

- (i) गाड़ी के प्रस्थान सिरे का स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत गाड़ी संख्या, विवरण, दिशा तथा गेट से गाड़ी के गुजरने का संभावित समय सूचित करेगा।
- (ii) ऐसी सूचना लाइन क्लियर होने की सूचना से पहले दी जाएगी।
- (iii) आगमन सिरे का स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन, प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत आगे गेटमैन को यही सूचना देगा।

- (iv) गेटमैन गेट बंद कर देगा तत्पश्चात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को अपने प्राइवेट नंबर देगा।
- (v) उसके बाद ही आगमन सिरे का स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को लाइन क्लीयर देगा।
- (vi) इकहरी लाइन पर सड़क यातायात के लिए खुले सामान्य स्थिति वाले गैर अन्तर्पाशित समपार गेटों पर, गेटमैन पूरी गाड़ी गेट पर से गुजर जाने के बाद टेलबोर्ड/टेललैम्प को देखकर समपार गेट को खोलने के लिए अधिकृत होगा।
- (vii) दोहरी लाइन पर सड़क यातायात के लिए खुले सामान्य स्थिति वाले गैर अन्तर्पाशित समपार गेटों पर, गेटमैन पूरी गाड़ी गेट पर से गुजर जाने के बाद टेलबोर्ड/टेललैम्प को देखकर समपार गेट को खोलने के लिए केवल तभी अधिकृत होगा जबकि स्टेशन मास्टर ने निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत गेटमैन को उसी दिशा से या दूसरी दिशा से किसी अन्य ट्रेन के लिए फाटक बंद रखने की सूचना नहीं दी हो।

(रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2000/सेफ्टी(एएण्डआर)/19/39 पीटी दिनांक 15.12.2009)

3. टेलीफोन संचार व्यवस्था में खराबी:

जब टेलीफोन संचार व्यवस्था टूट जाए अथवा 2 या 3 प्रयासों के बावजूद भी गेटमैन से कोई जवाब नहीं मिलता है तो निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जानी चाहिए:

- (i) प्रस्थान सिरे का स्टेशन मास्टर अपने सिरे से ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी को भेजने से पहले लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।
- (ii) सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) लोको पायलट को लगातार सीटी बजाने तथा सावधानीपूर्वक गेट तक पहुँचने के लिए दिए जाने चाहिए।
- (iii) गेटमैन द्वारा हाथ से सिगनल दिए जाने पर लोको पायलट को गेट से सावधानीपूर्वक गुजरने की हिदायत दी जानी चाहिए। यदि हाथ का सिगनल दिखाई नहीं देता है तो लोको पायलट को गेट से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार होना चाहिए और अपने सहायक लोको पायलट को गेट की हालत देखने के लिए तैनात करना चाहिए। यदि गेट बंद है तो सहायक लोको पायलट 'सब ठीक है' का सिगनल देगा और यदि गेट बंद नहीं है तो सहायक लोको पायलट गेट अवश्य बंद करेगा और उसके बाद 'सब ठीक है' का सिगनल देगा। सहायक लोको पायलट की अनुपस्थिति में लोको पायलट, सहायक ट्रेन मैनेजर/ट्रेन मैनेजर की सहायता ले सकता है और सहायक लोको पायलट, जो सड़क यातायात के लिए, गेट को पुनः खोलेगा, को लेने के लिए गेट पार करने के बाद गाड़ी रोकेंगा।
- (iv) आने वाली गाड़ी की स्थिति में स्टेशन मास्टर, प्रस्थान वाले स्टेशन मास्टर को, प्राइवेट नंबर के आदान प्रदान के अंतर्गत सूचित करेगा कि गेट पर टेलीफोन खराब है।
- (v) तब गाड़ी प्रस्थान सिरे का स्टेशन मास्टर, उसके सिरे से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रस्थान होने से पहले, लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (vi) स्टेशन मास्टर, गैंगमैन/पट्रोलमैन अथवा पहली गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से गेटमैन को भी सूचित करेगा कि टेलीफोन खराब हो गया है।
- (vii) वह टेलीफोन का रखरखाव करने के लिए जिम्मेदार सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को भी यथाशीघ्र दोष सुधार करने की सलाह देगा।
- (viii) एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन का दोष सुधार करने और इस का रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य गतिविधियाँ बहाल की जाएंगी।

4. लिफ्टिंग बैरियर या लीफ गेट की खराबी:

- (i) लिफ्टिंग बैरियर या लीफगेट के खराब हो जाने के कारण यदि गेट बंद नहीं किया जा सकता तो गेटमैन प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को तत्काल सूचित करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर या लीफगेट रेलपथ पर बाधा उत्पन्न नहीं करते हैं।

- (ii) वह तत्काल पहले उस सिरे पर जहाँ से गाड़ी आ रही है, तथा बाद में दूसरे सिरे पर खंभों पर दिन के समय लाल बैनर फिलैंग तथा रात्रि के दौरान लाल बत्ती लगाएगा।
- (iii) गेटमैन संरक्षा जंजीरों से तथा ताले लगा कर सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करेगा।
- (iv) सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करने के बाद, गेटमैन आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को दिन के समय हरी हैंड सिगनल झंडी तथा रात्रि में हरी बत्ती दिखाएगा।
- (v) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर खाना होने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।
- (vi) वह प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत गाड़ी खाना होने वाले सिरे के स्टेशन मास्टर को भी सलाह देगा कि वह अपने सिरे से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी खाना होने से पहले गाड़ी लोको पायलट को समान सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करे।
- (vii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी अनुरक्षक कर्मचारियों को भी इसे यथाशीघ्र ठीक करने के लिए सूचित करेगा।
- (viii) बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षक कर्मचारियों द्वारा गेट ठीक करने तथा इस रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी करने के बाद ही संचालन संबंधी सामान्य गतिविधियाँ बहाल की जाएगी।

5. गेट पर अवरोध:

- (i) यदि किसी सड़क वाहन द्वारा गेट टूट गया है जिससे लाइन अवरुद्ध हो जाती है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट अथवा गेट का कोई अन्य भाग लाइन को अवरुद्ध कर रहा है अथवा यदि गेट पर अन्य बाधा उत्पन्न हो गई है तो गेटमैन तत्काल दिन के समय लाल बैनर फिलैंग और रात के समय लाल बत्ती इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर तैनात खंभों पर लगायेगा।
- (ii) इसके तत्काल बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत गेट में हुई खराबी/अवरोध के संबंध में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को सूचित करेगा।
- (iii) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को, गाड़ी के लिए आगमन/प्रस्थान सिगनलों को यदि 'ऑफ' किया गया है तो उसे वापस 'ऑन' स्थिति में रखने के लिए सूचित किया जाएगा।
- (iv) यदि दो अथवा तीन प्रयासों के बाद स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन से कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता है तो सर्वप्रथम वह गेट की रक्षा करेगा और तब फोन पर सूचित करेगा।
- (v) फिर गेटमैन पटाखे, प्यूजी तथा दिन के समय लाल झंडी तथा रात्रि के समय लाल हैंड सिगनल बत्ती ले कर आने वाली गाड़ी की दिशा में दौड़ेगा और मद संख्या 1.4(5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटी से संबंधित सामान्य अनुदेशों में विनिर्दिष्ट किये गये गेट को सुरक्षित करेगा।
- (vi) तत्पश्चात वह दूसरी दिशा से भी गेट को सुरक्षित करेगा।
- (vii) वह सड़क वाहन के ब्यौरे, ड्राइवर तथा मालिक का नाम नोट करेगा और ब्यौरे स्टेशन मास्टर को भेजेगा जो तब तक गाड़ी खाना नहीं करेगा जब तक गेटमैन द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट से रेलपथ पर कोई रुकावट नहीं है।
- (viii) स्टेशन मास्टर प्रेषणस्थल के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबरों के आदान प्रदान के अंतर्गत उनकी ओर से तब तक ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी न भेजने के लिए कहेगा जब तक रेलपथ से सभी अवरोध नहीं हटा लिए जाते।
- (ix) रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा दिए जाने के बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान के अंतर्गत तदनुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(x) तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा, और यदि गेट टूटा हुआ है परन्तु वहाँ किसी प्रकार की रुकावट नहीं है तो गेटमैन द्वारा हरा सिगनल दिखाए जाने पर गेट को पार करेगा।

(xi) गेटमैन सड़क यातायात के लिए संरक्षा जंजीरें तथा तालों से गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर कोई रुकावट नहीं है तो तत्पश्चात् हरा हैंड सिगनल दिखाएगा।

(xii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों को यथाशीघ्र इसे ठीक करने के लिए कहेगा।

(xiii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की मरम्मत कर दिए जाने और इसे रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी कर दिए जाने के बाद ही सामान्य कार्य शुरू किए जाएंगे।

6. समपार गेट के निकट रेलपथ पर रुकावट:

यदि पेड गिर जाने, सड़क वाहन द्वारा बाधा उत्पन्न होने अथवा गाड़ी के पटरी से उतर जाने के कारण पटरी टूट जाती हैं अथवा रेलपथ पर रुकावट हो जाती है जो गेटमैन को दिखाई दे जाती है तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त मद सं. 5 के अंतर्गत दी गई क्रियाविधि अपनाएगा, यदि रुकावट से समपार गेट अवरुद्ध है तो गेटमैन जब तक रेलपथ से रुकावट हटा नहीं दी जाती तब तक सड़क यातायात के लिए गेट को बंद रखेगा।

अनुबंध-१

इंजीनियरिंग समपार गेट, गैर अंतर्पाशित, जिनमें टेलीफोन की सुविधा हो, सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए बंद हो, के लिए गेट संचालन अनुदेश

(मानव सहित सभी प्रकार के समपार गेटों के लिए साधारण अनुदेश एक समान हैं)

1. प्रचालन की प्रक्रिया:

गेट खोलने तथा बंद करने संबंधी प्रचालन की विस्तृत प्रक्रिया, स्थानीय प्रचालन संबंधी आवश्यकताओं को समाविष्ट करते हुए संबंधित स्टेशन संचालन नियमों तथा गेट संचालन अनुदेशों में दी जायेगी। यदि समपार गेट को सड़क यातायात की निकासी के लिए खोलना अपेक्षित हो तो गेटमैन पहले सड़क यातायात से दूरी वाला गेट और तत्पश्चात् सड़क यातायात के निकटवर्ती गेट को खोलेगा।

2. प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान:

(i) गेटमैन, गेट खोलने के लिए स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन से अनुमति अवश्य प्राप्त करेगा।

(ii) सड़क यातायात के लिए बन्द सामान्य स्थिति वाले समपार फाटकों पर यदि सड़क यातायात को गुजरने के लिए फाटक खोलने की आवश्यकता है, तो गेटमैन स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान करेगा और सुनिश्चित करेगा कि उसके फाटक से पूरी गाड़ी गुजर चुकी है। इसके पश्चात् स्टेशन मास्टर गेटमैन को गेट खोलने की अनुमति दे सकता है। ऐसी स्थिति में स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन में कोई अन्य गाड़ी को भेजने या लाइन क्लियर देने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द है और प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान के माध्यम से गेटमैन का आश्वासन ले लिया गया है।

(iii) स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन द्वारा गाड़ी सिगनल रजिस्टर/केबिन ऑपरेशन रजिस्टर, प्राइवेट नंबर बुक तथा लॉग बुक में लाल स्याही से उपयुक्त प्रविष्टियाँ करेगा।

(iv) सड़क यातायात के गुजर जाने के बाद, गेटमैन गेट बंद कर देगा और प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को इस बात की पुष्टि करेगा।

(v) ब्लॉक सेक्शन में दोबारा किसी गाड़ी को प्रवेश की अनुमति देने से पहले, स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन यह अवश्य सुनिश्चित करेगा कि गेटमैन द्वारा गेट बंद कर दिए जाने के प्रमाण के रूप में उससे प्राइवेट नंबर प्राप्त कर लिया गया है।

(vi) सड़क यातायात के लिए गेट एक बार बंद किये जाने के बाद फिर किसी भी हालत में तब तक नहीं खोला जायेगा जब तक कि प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान के अन्तर्गत स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन के द्वारा ऐसा प्राधिकृत नहीं कर दिया जाता है।

3. टेलीफोन संचार व्यवस्था में खराबी:

जब टेलीफोन संचार व्यवस्था टूट जाती है अथवा 2 या 3 प्रयासों के बावजूद गेटमैन से कोई जवाब नहीं मिलता है तो निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जानी चाहिए:

(i) प्रस्थान सिरे का स्टेशन मास्टर प्रस्थान होने वाली गाड़ी लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(ii) सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) लोको पायलट को लगातार सीटी बजाने तथा सावधानीपूर्वक गेट तक पहुँचने के लिए दिए जाने चाहिए।

(iii) गेटमैन द्वारा हाथ सिग्नल दिखाए जाने पर लोको पायलट को गेट से सावधानीपूर्वक गुजरने की हिदायत दी जानी चाहिए। यदि हाथ सिग्नल दिखाई नहीं देता है तो लोको पायलट को गेट से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहना चाहिए और अपने सहायक लोको पायलट को गेट की हालत देखने के लिए तैनात करना चाहिए। यदि गेट बंद है तो सहायक लोको पायलट 'सब ठीक है' का सिग्नल देगा और यदि गेट बंद नहीं है तो सहायक लोको पायलट गेट अवश्य बंद करेगा और उसके बाद 'सब ठीक है' का सिग्नल देगा। सहायक लोको पायलट की अनुपस्थिति में लोको पायलट, सहायक ट्रेन मैनेजर/ट्रेन मैनेजर की सहायता ले सकता है।

(iv) आने वाली गाड़ी की स्थिति में, स्टेशन मास्टर, प्रस्थान वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत सूचित करेगा कि गेट पर टेलीफोन खराब हैं।

(v) तब गाड़ी प्रस्थान सिरे का स्टेशन मास्टर, ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का उसके सिरे से प्रस्थान होने से पहले लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(vi) स्टेशन मास्टर, गैंगमैन/पेट्रोलमैन अथवा पहली गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से गेटमैन को भी सूचित करेगा कि टेलीफोन खराब हो गया है।

(vii) वह टेलीफोन का रखरखाव करने के लिए जिम्मेदार सिग्नल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को भी यथाशीघ्र दोष सुधार करने के लिए सूचित करेगा।

(viii) एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन का दोष सुधार करने और इस का रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य गतिविधियाँ बहाल की जाएंगी।

4. लिफ्टिंग बैरियर या लीफ गेट की खराबी:

(i) लिफ्टिंग बैरियर या लीफ गेट के खराब हो जाने के कारण यदि गेट बंद नहीं किया जा सकता तो गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान के अंतर्गत ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को तत्काल सूचित करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर या लीफ गेट रेलपथ पर बाधा उत्पन्न नहीं करते हैं।

(ii) वह तत्काल पहले उस सिरे पर जहाँ से गाड़ी आ रही है, तथा बाद में दूसरे सिरे के खम्भे पर दिन के समय लाल बैनर पलैंग तथा रात्रि के दौरान लाल बत्ती लगाएगा।

(iii) गेटमैन संरक्षा जंजीरों से तथा तालों द्वारा सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करेगा।

(iv) सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करके, गेटमैन आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को दिन के समय हरा हैंड सिगनल झंडी तथा रात्रि में हरी बत्ती दिखाएगा।

(v) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर रवाना होने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(vi) वह प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत गाड़ी रवाना होने वाले सिरे के स्टेशन मास्टर को भी सलाह देगा कि वह अपने सिरे से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी रवाना होने से पूर्व लोको पायलट को समान सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(vii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी अनुरक्षक कर्मचारियों को भी इसे यथा शीघ्र ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(viii) बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षक कर्मचारियों द्वारा गेट ठीक करने तथा इसे रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी करने के बाद ही सामान्य गतिविधियाँ बहाल की जाएंगी।

5. गेट पर रुकावट:

(i) यदि किसी सड़क वाहन से गेट टूट गया है जिससे लाइन अवरुद्ध हो गई है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट अथवा गेट का कोई अन्य भाग लाइन को अवरुद्ध कर रहा है अथवा यदि गेट पर कोई अन्य बाधा उत्पन्न हो गई है तो गेटमैन तत्काल इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर तैनात खंभों पर दिन के समय लाल बैनर झंडी और रात के समय लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके तत्काल बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत गेट में हुई खराबी/अवरोध के संबंध में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को सूचित करेगा।

(iii) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को, गाड़ी के लिए आगमन/प्रस्थान सिगनलों को यदि 'ऑफ' किया गया है तो उसे वापस 'ऑन' स्थिति में रखने के लिए सूचित करेगा।

(iv) यदि दो अथवा तीन प्रयासों के बाद स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन से कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता है तो सर्वप्रथम वह गेट की रक्षा करेगा और तब फोन पर सूचित करेगा।

(v) फिर गेटमैन पटाखे, पयूजी तथा दिन के समय लाल झंडी तथा रात्रि के समय लाल हैंड सिगनल बत्ती ले कर आने वाली गाड़ी की दिशा में दौड़ेगा और मद संख्या 1.4(5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटी से संबंधित सामान्य अनुदेशों में विनिर्दिष्ट गेट को सुरक्षित करेगा।

(vi) तत्पश्चात वह दूसरी दिशा के भी गेट को सुरक्षित करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के ब्यौरे, ड्राइवर तथा मालिक का नाम नोट करेगा और ये ब्यौरे स्टेशन मास्टर को भेजेगा जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक गेटमैन द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट से रेलपथ पर कोई रुकावट नहीं है।

(viii) स्टेशन मास्टर प्रेषण स्थल के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर के आदान प्रदान के अन्तर्गत उनकी ओर से तब तक ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी न भेजने के लिए कहेगा जब तक रेलपथ से सभी अवरोध नहीं हटा लिए जाते।

(ix) रेलपथ से सभी अवरोध हटा दिए जाने के बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान के अंतर्गत तदनुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(x) तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा, और यदि गेट टूटा हुआ है परन्तु वहाँ किसी प्रकार की रुकावट नहीं है तो गेटमैन द्वारा हरा सिगनल दिखाए जाने पर गेट को पार करने के निर्देश देगा।

(xi) गेटमैन संरक्षा सड़क यातायात के लिए जंजीरों तथा तालों से गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर कोई रुकावट नहीं है तो तत्पश्चात् हरा हैंड सिगनल दिखाएगा।

(xii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों को यथाशीघ्र इसे ठीक करने के लिए कहेगा।

(xiii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की मरम्मत कर दिए जाने और इसे रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी कर दिए जाने के बाद ही सामान्य कार्य शुरू किए जाएंगे।

6. समपार गेट के निकट रेलपथ पर रुकावट:

यदि पेड गिर जाने, सड़क वाहन द्वारा बाधा उत्पन्न होने अथवा गाड़ी के पटरी से उतर जाने के कारण पटरी टूट जाती हैं अथवा रेलपथ पर रुकावट हो जाती है जो गेटमैन को दिखाई दे जाती है तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त मद सं. 5 के अंतर्गत दी गई क्रियाविधि अपनाएगा। यदि रुकावट से समपार गेट अवरुद्ध है तो गेटमैन, जब तक रेलपथ से रुकावट हटा नहीं दी जाती, तब तक सड़क यातायात के लिए गेट को बंद रखेगा।

अनुबंध-VI

इंजीनियरिंग समपार गेट, गैर अंतर्पाशित, जिनमें टेलीफोन की सुविधा न हो, सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए बंद हो, के लिए गेट संचालन अनुदेश

(मानव सहित सभी प्रकार के समपार गेटों के लिए साधारण अनुदेश एक समान हैं)

1. प्रचालन की प्रक्रिया:

गेट खोलने तथा बंद करने संबंधी प्रचालन की विस्तृत प्रक्रिया, स्थानीय प्रचालन संबंधी आवश्यकताओं को समाविष्ट करते हुए संबंधित स्टेशन संचालन नियमों तथा गेट संचालन अनुदेशों में दी जायेगी। यदि समपार गेट को सड़क यातायात की निकासी के लिए खोलना अपेक्षित हो तो गेटमैन पहले सड़क यातायात से दूरी वाला गेट और तत्पश्चात् सड़क यातायात के निकटवर्ती गेट को खोलेगा।

(i) जब भी गेटमैन को गेट से किसी सड़क वाहन को पार करना है तब उसे पहले यह अवश्य सुनिश्चित कर लेना होगा कि दोनों दिशाओं पर न तो उसे कोई गाड़ी दिखाई दे रही है और न ही किसी आने वाली गाड़ी की आवाज सुनाई पड़ रही है।

(ii) तब वह इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर स्थापित खंभों पर दिन के समय लाल बैनर फलैग लगाएगा और रात के समय लाल बत्ती जलाएगा।

(iii) उसके बाद वह सड़क यातायात को पार होने के लिए गेट खोलेगा और तत्पश्चात् तुरंत इसे दोबारा बंद कर देगा।

(iv) उसके बाद वह दिन के समय लाल बैनर फलैग को हटाएगा और रात के समय लाल बत्ती हटाएगा।

(v) गेट खुला होने की स्थिति में जब यह देखेगा अथवा गेट की ओर आने वाली गाड़ी की आवाज सुनेगा तो वह आने वाली गाड़ी की दिशा में फ्यूजी तथा दिन के समय लाल झंडी तथा रात के समय लाल हाथ सिगनल बत्ती लेकर दौड़ेगा।

(vi) यदि गाड़ी बहुत ही नजदीक है तो वह जहाँ तक पहुँच सके एक दूरी पर पटाखे रखता चला जाएगा।

(vii) तत्पश्चात् वह लोको पायलट को सचेत करने के लिए फ्यूजी जलाकर लगाएगा और दिन के समय लाल झंडी तथा रात के समय लाल हाथ सिगनल बत्ती बार-बार हिला कर आने वाली गाड़ी को रोकेगा।

(viii) यदि पर्याप्त समय है तो गेट गेटमैन की ड्यूटी के सामान्य अनुदेशों की मद सं. 1.4(5) के अंतर्गत विनिर्दिष्ट किये गये अनुसार अपने गेट को सुरक्षित करेगा।

2. लिफ्टिंग बैरियर अथवा गेट लीफ की खराबी:

(क) गेट जब खुली अवस्था में हो तब खराब हो जाना:

(i) गेटमैन पहले यह सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट रेलपथ में अवरोध पैदा नहीं करते हैं।

(ii) गेटमैन जंजीरें तथा तालों द्वारा सड़क यातायात से गेट को सुरक्षित करेगा।

(iii) वह इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर स्थापित खंभों पर दिन के समय लाल बैनर फ्लैग लगाएगा और रात के समय लाल बत्ती लगाएगा।

(iv) गेट को सुरक्षित करने से पहले यदि वह किसी गाड़ी को गेट पर पहुँचते देखता है तो वह गाड़ी की ओर पटाखे, फ्यूजी तथा दिन के समय लाल झंडी और रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती लेकर भागेगा।

(v) वह जहाँ तक पहुँच सकता हो, जाकर उस दूरी पर लाइन पर पटाखे रखेगा।

(vi) तत्पश्चात वह लोको पायलट को सावधान करने के लिए फ्यूजी जलाकर लगाएगा और दिन के समय लाल झंडी और रात के समय लाल हाथ सिगनल बत्ती बार-बार हिला कर आने वाली गाड़ी को रोकेगा।

(vii) वह गैंगमैट/पेट्रोलमैन/कीमैन अथवा गुजरने वाली गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से संबंधित वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ)/स्टेशन मास्टर को आवश्यक कार्रवाई करने के लिए सूचना भेजेगा।

(viii) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करेगा।

(ix) वह प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत प्रेषण स्थल पर स्टेशन मास्टर को उसकी ओर से भी इसी ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी की रवानगी से पहले लोको पायलट को इसी प्रकार का सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर) जारी करने के लिए सूचित करेगा।

(x) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी अनुरक्षक कर्मचारियों को भी यथाशीघ्र ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(xi) लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षक कर्मचारियों द्वारा इसे ठीक करने तथा रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी करने के बाद ही साधारण गतिविधियाँ बहाल की जाएंगी।

(ख) गेट बंद होने की स्थिति में गेट का खराब होना:

वह गैंगमैट/पेट्रोलमैन/कीमैन अथवा गुजरने वाली गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से संबंधित वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ)/स्टेशन मास्टर को आवश्यक कार्रवाई करने के लिए सूचना भेजेगा।

3. गेट पर रुकावट:

(i) यदि किसी सड़क वाहन से गेट टूटा हो जिससे लाइन अवरुद्ध हो गई है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट अथवा गेट का कोई अन्य भाग लाइन को अवरुद्ध करता है अथवा गेट पर कोई अन्य बाधा उत्पन्न हो गई है तो गेटमैन तत्काल इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर स्थापित खंभों पर दिन के समय लाल बैनर फ्लैग/झंडी और रात के समय लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) फिर गेटमैन पटाखे, फ्यूजी तथा दिन के समय लाल झंडी तथा रात्रि के समय लाल हैंड सिगनल बत्ती ले कर आने वाली गाड़ी की दिशा में दौड़ेगा और मद संख्या 1.4(5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटी से संबंधित सामान्य अनुदेशों में विनिर्दिष्ट गेट को सुरक्षित करेगा।

(iii) तत्पश्चात् वह दूसरी दिशा में भी गेट को सुरक्षित करेगा।

(iv) वह सड़क वाहन के विवरण, ड्राइवर तथा मालिक का नाम नोट करेगा और किसी गैंगमैन/पेट्रोलमैन/कीमैन अथवा किसी अन्य रेलकर्मचारी अथवा गुजरने वाली गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से ये सूचना नजदीक के स्टेशन मास्टर तथा वरि. सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) को भेजेगा।

(v) सूचना दिये जाने के बाद, स्टेशन मास्टर तब तक किसी गाड़ी को जाने नहीं देगा जब तक इस बात की पुष्टि नहीं हो जाती कि अवरोध हटा दिया गया है और गेट, गाड़ियों के गुजरने के लिए सुरक्षित है।

(vi) वह प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को तब तक इस ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी को न भेजने की सूचना देगा जब तक रेल लाइन को सभी अवरोधों से क्लीयर नहीं कर लिया जाता है।

(vii) रेलपथ से सभी अवरोधों से हटाने के बाद, गेटमैन तदनुसार स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर आदान-प्रदान के अंतर्गत सूचित करेगा।

(viii) तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश (कॉन्शन ऑर्डर) जारी करेगा, और यदि गेट टूटा हुआ है परन्तु वहाँ किसी प्रकार की रुकावट नहीं है तो गेटमैन द्वारा हरा हाथ सिगनल दिखाए जाने पर गेट को पार करेगा।

(ix) गेटमैन सड़क यातायात के लिए संरक्षा जंजीरों तथा तालों द्वारा गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर कोई रुकावट नहीं है तो तत्पश्चात् हरा हाथ सिगनल दिखाएगा।

(x) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों को यथाशीघ्र इसे मरम्मत करने के लिए कहेगा।

(xi) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की मरम्मत कर दिए जाने और इसे रीकनेक्शन/फिट मीमो जारी कर दिए जाने के बाद ही सामान्य कार्य शुरू किए जाएंगे।

4. समपार गेट के निकट रेलपथ पर रुकावट:

यदि पेड गिर जाने, सड़क वाहन द्वारा बाधा उत्पन्न होने अथवा गाड़ी के पटरी से उतर जाने के कारण पटरी टूट जाती है अथवा रेलपथ पर रुकावट हो जाती है जो गेटमैन को दिखाई दे जाती है तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त मद सं. 3 के अंतर्गत दी गई क्रियाविधि अपनाएगा। यदि रुकावट समपार गेट को अवरुद्ध कर देती है तो गेटमैन जब तक रेलपथ से रुकावट हटा नहीं दी जाती तब तक सड़क यातायात के लिए गेट को बंद रखेगा।

संशोधन पत्र रजिस्टर

संशोधन पर्ची		संशोधन पर्ची प्राप्त होने की तारीख	संशोधन किया गया			पुस्तक के प्रभारी के आद्याक्षर
संख्या	दिनांक		नियम संख्या	पृष्ठ संख्या	आदेश का विषय	