

अध्याय –III

सिगनल

क— साधारण उपबंध

3.01 सिगनलों का साधारण उपयोग:—

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

स. नि. 3.01 (i): “सिगनल के संकेत” का अभिप्राय सम्बन्धित दिशा (अप या डाउन) से आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को दिखलाई देने वाले स्थावर सिगनल के रूप (रोशनी का रंग या हत्था की स्थिति) से है।

(ii) ‘सिगनल का निर्देश’ सिगनल के संकेत से जो सूचना या अर्थ प्रकट होता है, उसे सिगनल का निर्देश कहते हैं।

(iii) ‘सिगनल के पीछे’—सिगनल जिस दिशा की ओर सूचित करता है, उस सिगनल तक की लाइन के किसी भी भाग की स्थिति सिगनल के पीछे का भाग कहलाती है। जब गाड़ी का लोको पायलट सिगनल के निकट आ रहा हो तो वह जब तक उसे पास न कर जाय तब तक वह ‘सिगनल के पीछे’ माना जाता है। लाइन का यह भाग सिगनल से सुरक्षित नहीं रहता है।

(iv) ‘सिगनल के आगे’— जिस दिशा की ओर सिगनल सूचित करता है उस दिशा से देखे जाने पर सिगनल के आगे के भाग में लाइन पर पड़ने वाली कोई भी स्थिति सिगनल के आगे कही जाती है। जब लोको पायलट सिगनल को पास कर जाता है तो उसे सिगनल के आगे कहते हैं। लाइन का यह भाग सिगनल से सुरक्षित रहता है।

3.02 सिगनलों के प्रकार :—

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

- (क) स्थावर सिगनल
- (ख) हैंड सिगनल
- (ग) पटाखा सिगनल
- (घ) चेतावनी सिगनल

स. नि. 3.02 (i): स्थावर सिगनल जब अपने सर्वाधिक प्रतिबन्धित रूप को प्रदर्शित करता है तो उसकी स्थिति ‘आन’ कही जाती है और जब किसी दूसरे निर्धारित रूप को प्रदर्शित करता है तो उसकी स्थिति ‘ऑफ’ कही जाती है।

3.03 रात्रि सिगनलों का दिन में प्रयोग:—

इन नियमों में रात्रि में उपयोग के लिए निर्धारित सिगनलों का प्रयोग सुरंगों में और 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 कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया है तब तक उन्हें सम्बन्धित लाइन के ठीक बाईं ओर या ऊपर लगाया जायेगा।
- (2) सेमाफोर सिगनलों की भुजाएं इस प्रकार लगाई जायेंगी कि वे आने वाली गाड़ी के लोको पायलट की ओर से देखने पर, खम्भे के बाईं ओर हों।
- (3) (क) खण्ड (ख) और (ग) में जैसा उपबन्धित है उसके सिवाय, सिगनल भुजाओं के, उससे नियंत्रित गाड़ियों के सम्मुख पड़ने वाले भाग में उसी रंग का पेंट किया जायेगा जिस रंग का, उस सिगनल की “आन” अवस्था में, प्रकाश रहता है और उस पर सफेद धारी भी रहेगी और उसके पृष्ठ भाग पर सफेद पेंट और काली धारी रहेगी। ये धारियाँ भुजा के अन्तिम सिरे के समानान्तर होंगी।

CHAPTER III SIGNALS

A. General Provisions

3.01. General use of signals:-

The signals prescribed in these rules shall be used for controlling the movement of trains in all cases in which exceptions are not allowed by approved special instructions.

S.R. 3.01 (i): 'Aspect of a Signal' means the appearance (position of arm or colour of light) of a fixed signal as seen by the Loco Pilot of a train approaching it from the direction (up or down) to which it refers.

- (ii) 'Indication of a signal' means the information or meaning conveyed by the aspect of a signal.
- (iii) 'In rear of a signal' means any position on that portion of line leading upto the signal, in the direction to which the signals refers to the line. The Loco Pilot of a train in approaching the signal is said to be 'in rear of signal' so long as he has not passed the signal. This portion of line is not protected by the signal
- (iv) 'In advance of a signal' means any position on that portion of line beyond the signal, as viewed from the direction in which the signal refers to the line. The Loco Pilot of an approaching train is said to be 'in advance of signal' after passing the signal. This portion of line is protected by the signal.

3.02. Kinds of signals:-

The signals to be used for controlling the movement of trains shall be :-

- (a) Fixed signals.
- (b) Hand signals.
- (c) Detonating signals, and
- (d) Warning signals.

SR.3.02(i): A fixed signal is said to be at 'ON' when it displays its most restrictive aspect and to be 'OFF' when it displays any prescribed aspect other than its most restrictive aspect.

3.03. Use of night signals by day:-

The signals prescribed in these rules for use by night shall also be used by day in tunnels and in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility.

3.04. Placing of signals and signal arms; painting of signal arms:-

- (1) Fixed signals shall be clearly visible to the Loco Pilots of trains approaching them and shall be placed immediately to the left of or above the line to which they refer unless otherwise authorised by special instructions.
- (2) In the case of semaphore signals, signal arms shall be placed on left hand side of the post as seen by the Loco Pilot of any approaching train to which they refer.
- (3) (a) Except as provided in clauses (b) and (c), signal arms shall be painted the same color as the light exhibited in the 'on' position with a white bar on the side facing trains to which they refer and white with a black bar on the other side. Such bars shall be parallel with the end of the arms.

- (ख) यदि भुजा का रंग पीला है, तो गाड़ियों के सम्मुख पड़ने वाले उसके भाग में सफेद धारी के स्थान पर काली धारी होंगी।
- (ग) बुलावा (कॉलिंग आन) सिगनल की भुजाओं के गाड़ी के सम्मुख पड़ने वाले भाग पर सफेद पेंट और लाल धारी तथा पृष्ठ भाग पर सफेद पेंट और काली धारी होगी।

ख- स्थावर 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 माप क्रम के अनुसार नहीं बने हैं, सेमाफोर सिगनल का दिन का संकेत भुजा की स्थिति के द्वारा और रात्रि का संकेत, संबंधित सिगनल के दाहिने ओर बत्ती या बत्तियों द्वारा दिखाया गया है।

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

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

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

- (b) In the case of a yellow arm, a black bar shall take the place of the white bar on the side facing trains.
- (c) Calling-on arms shall be painted white with a red bar on the side facing trains to which they refer, and white with a black bar on the other side.

B. Description Of Fixed Signals

3.05. Use of fixed signals -

- (1) Except under approved special instructions, all railways shall be equipped with fixed signals as prescribed in these rules.
- (2) The aspects of a semaphore signal, shall be displayed by the position of the arm by day and by a light or lights by night.

Note:- In the illustrations given in this Chapter, which are not drawn to scale, the day aspect of the semaphore signal is shown by the position of the arm and the night aspect is shown by the light or lights to the right of the signal concerned.

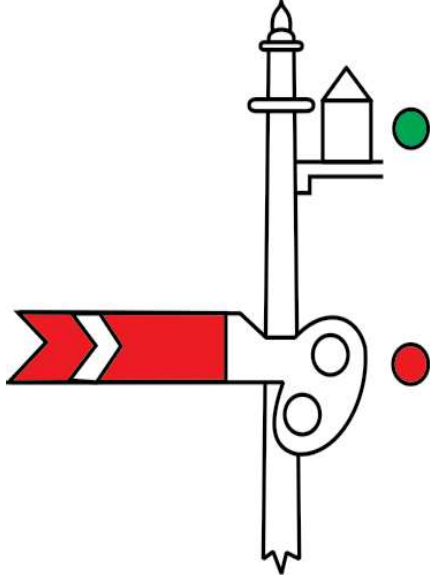
- (3) The aspects of a color light and position light signal both by day and by night shall be the same and shall be displayed by fixed light or lights.
- (4) The arm of a semaphore signal shall work in -
 - (a) the lower quadrant in two-aspect signalling, and
 - (b) the upper quadrant in manually operated multiple-aspect signalling.
- (5) The “off” position of a semaphore signal shall be displayed by day by the inclined position of the arm from 45 to 60 below the horizontal in case of two-aspect lower quadrant signals and 45 or 90 above the horizontal in case of multiple-aspect upper quadrant signals.

3.06. Description of Warner signals and their indications :-

- (1) A semaphore Warner signal has a fish-tailed arm.
- (2) A Warner signal is intended to warn a Loco Pilot -
 - (a) of the condition of the block section ahead or
 - (b) that he is approaching a Stop signal.
- (3) A Warner signal may be placed either-
 - (a) on a post by itself with a fixed green light 1.5 to 2 metres above it by night, or
 - (b) on the same post below the first Stop signal or the last Stop signal.
- (4) When placed in accordance with clause (b) of sub-rule (3), the variable light of the Stop signals shall take the place of the fixed green light of the Warner signal and the mechanical arrangement shall be such that the Warner signal cannot be taken ‘off’ while the Stop signal above it is ‘on’.

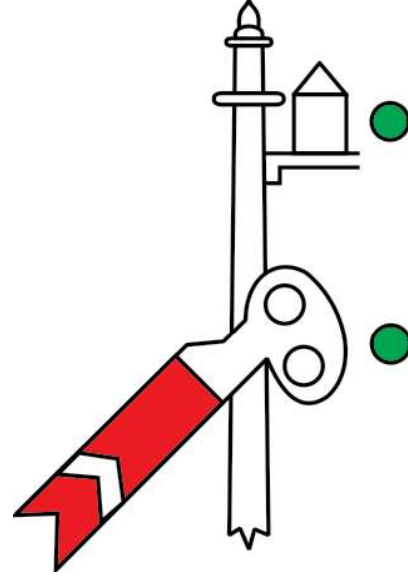
- (5) सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-
 (क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल एक खम्भे पर अकेला:-

“आन” स्थिति



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

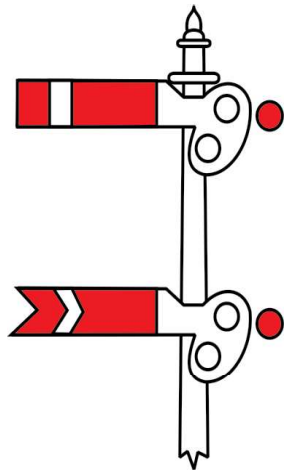
“ऑफ” स्थिति



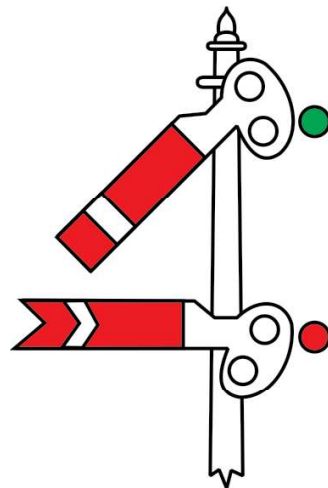
आगे बढ़ो
 आगे बढ़ो

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

‘आन’ स्थिति



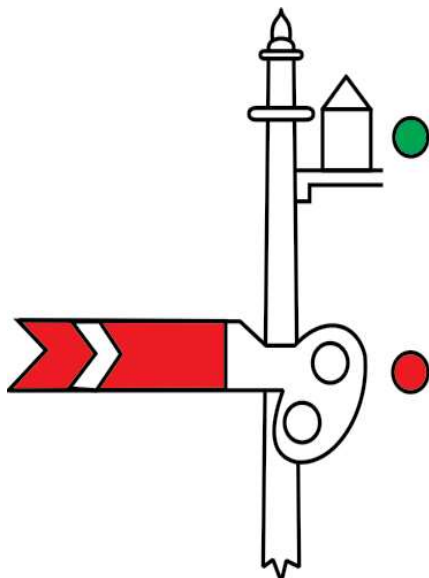
संकेत : रुको
 निर्देश: एकदम रुक जाओ



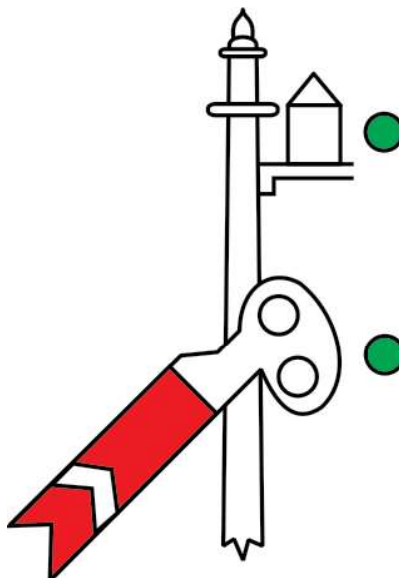
सतर्कता से आगे बढ़ो
 सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक
 (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

- (5) The aspects and indications of a semaphore Warner signal are shown below:-
 (a) Semaphore Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory-on a post by itself:-

'ON' position



'OFF' position

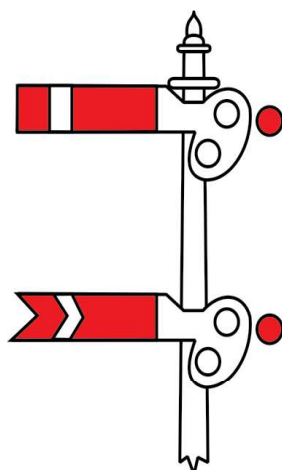


ASPECT : Proceed with caution
 Indication : Proceed with caution
 and be prepared to stop
 at the next Stop signal

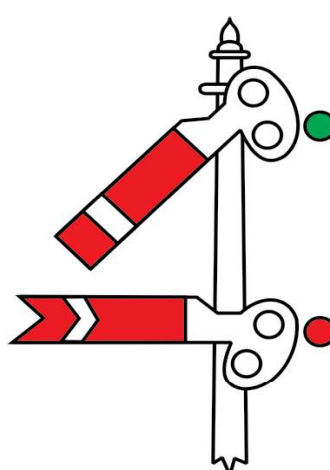
Proceed
 Proceed

- (b) Semaphore Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory-below a Stop signal

'On' position



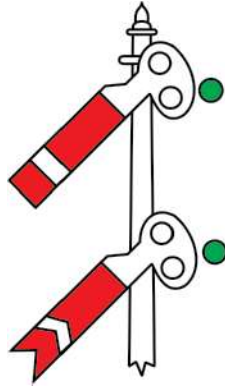
ASPECT: Stop
 Indication: Stop dead



Proceed with caution
 Proceed with caution and be prepared
 To stop at the next stop signal

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

“आफ” स्थिति



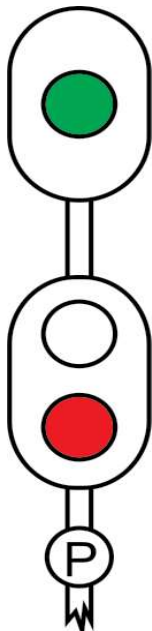
संकेत : आगे बढ़ो
निर्देश : आगे बढ़ो

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

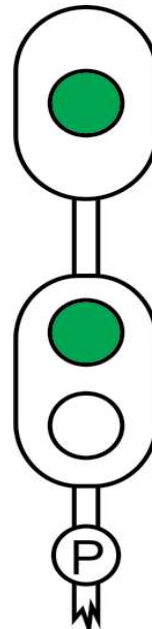
(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला चेतावनी (वार्नर) सिगनल एक खम्भे पर अकेला

‘आन’ स्थिति

“ऑफ” स्थिति



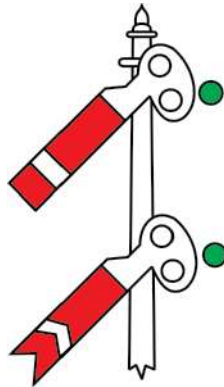
संकेत : सतर्कता से आगे बढ़ो
निर्देश : सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।



आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

- (c) Semaphore Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory-below a Stop signal

‘OFF’ position

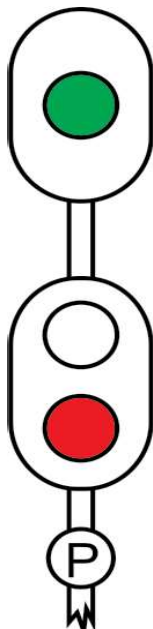


ASPECT:	Proceed
Indication:	Proceed

- (6) The aspects and indications of a colour light Warner signal are shown below:-

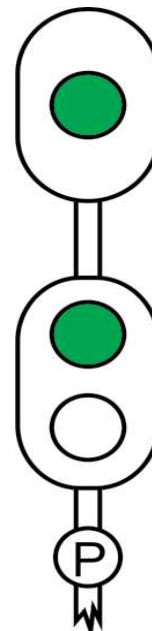
- (a) Colour light Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory on a post by itself

‘ON’ position



ASPECT : Proceed with caution
 Indication: Proceed with caution and be
 Prepared to stop at the next Stop signal

‘OFF’ position

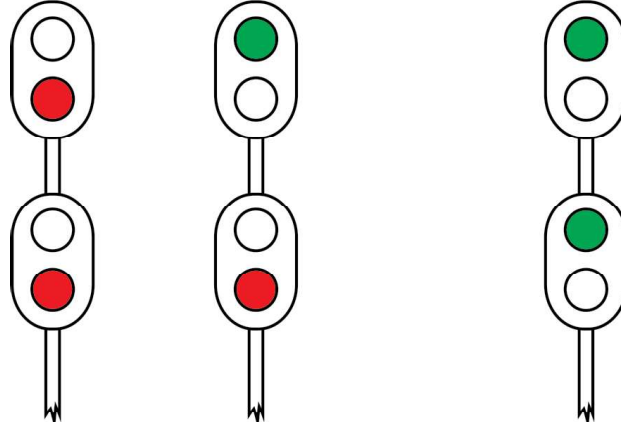


Proceed
 Proceed

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

“आन” स्थिति

“ऑफ” स्थिति



संकेत : रूको

निर्देश: एकदम रूक जाओ

सतर्कता से आगे बढ़ो

सतर्कता से आगे बढ़ो
और अगले रोक (स्टॉप)
सिगनल पर रूकने 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 लिये एक स्थावर हरी बत्ती लगी है उस रोक (स्टॉप) सिगनल के पहले पर्याप्त दूरी पर स्थापित किया जायेगा।

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

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

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

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

(b) Colour Light Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory-below a Stop signal

'ON' position



'OFF' position



ASPECT:

Stop

Proceed with caution

Proceed

Indication:

Stop dead

Proceed with caution
and be prepared to stop
at the next stop signal.

Proceed

- (7) A Warner signal with a fixed green light above it by night, on a post by itself, shall be located at an adequate distance in rear of the Stop signal, the aspect of which it pre-warns:

Provided that when such a Warner signal applies to a gate Stop signal, it shall not display the 'Proceed' aspect unless there is adequate distance between the gate stop signal and the first Stop signal of the station ahead. The adequate distance in such a case shall never be less than 1200 meters.

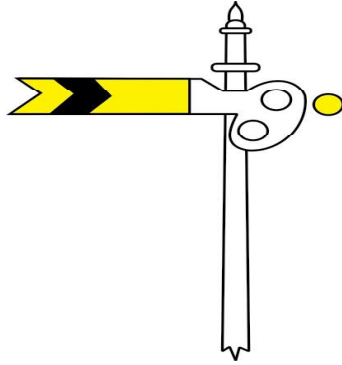
- (8) Where special circumstances justify the use of an unworked Warner, it shall be secured in the 'on' position and not be coupled or duplicated for directing purposes.

3.07. Description of Distant signals and their indications -

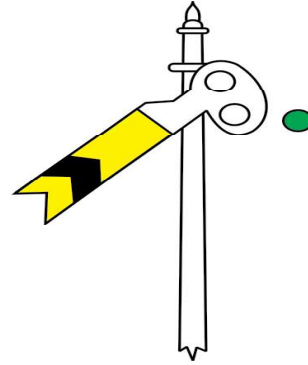
- (1) A semaphore Distant signal has a fish-tailed arm.
- (2) The aspects and indications of a semaphore Distant signal working in the lower quadrant are shown below :-

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल

“आन” स्थिति



“ऑफ” स्थिति



संकेत : सतर्क

निर्देश : आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप)

सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

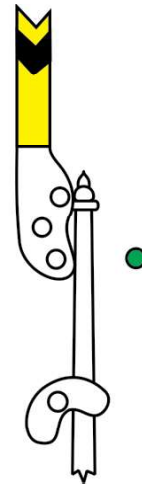
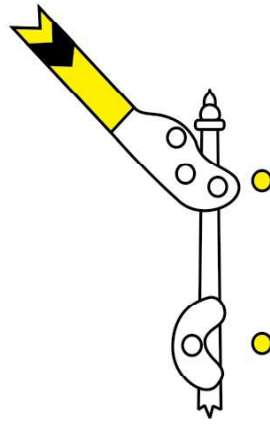
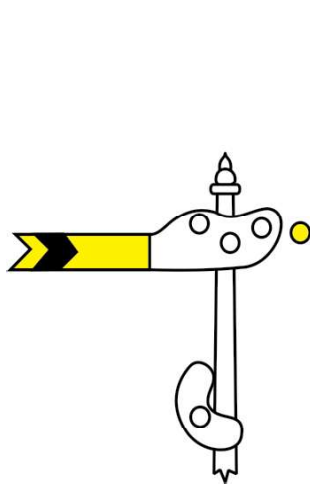
नोट:— यह सिगनल केवल संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल पद्धति में ही लगाया जायेगा।

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

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

“आन” स्थिति

“ऑफ” स्थिति



संकेत:

सतर्क

सावधान

आगे बढ़ो

निर्देश:

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

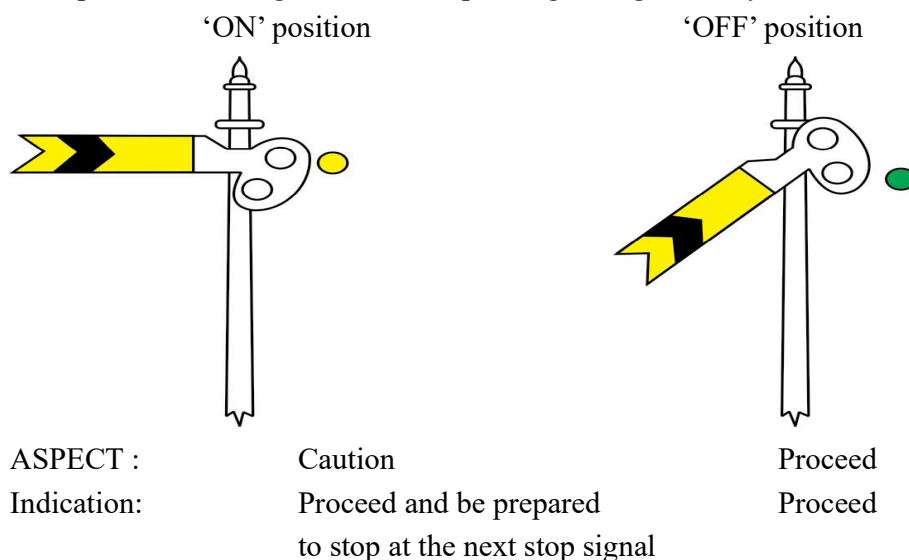
आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए। गाड़ी को या तो मुख्य (मेन) लाइन पर लिया जाएगा और स्टार्टर सिगनल पर रुकना है; या इसे लूप लाइन पर स्टार्टर सिगनल पर रुकना है या लूप लाइन के रास्ते रन थू गुजरना है।”

आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लॉक सेक्शन क्लीयर है, गाड़ी को मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते 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 थू गुजरना है।”

आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लॉक सेक्शन क्लीयर है, गाड़ी को मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते 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 थू गुजरना है।”

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

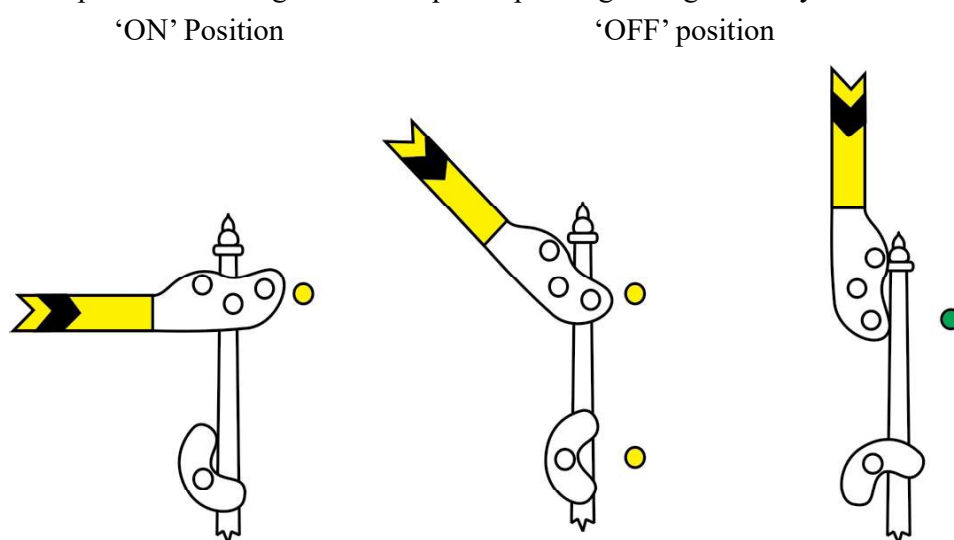
Semaphore Distant signal in Two-Aspect Signalling Territory



Note - This signal shall be provided only in Modified Lower Quadrant signalling.

- (3) The aspect and indications of a semaphore Distant signal working in the upper quadrant are shown below :-

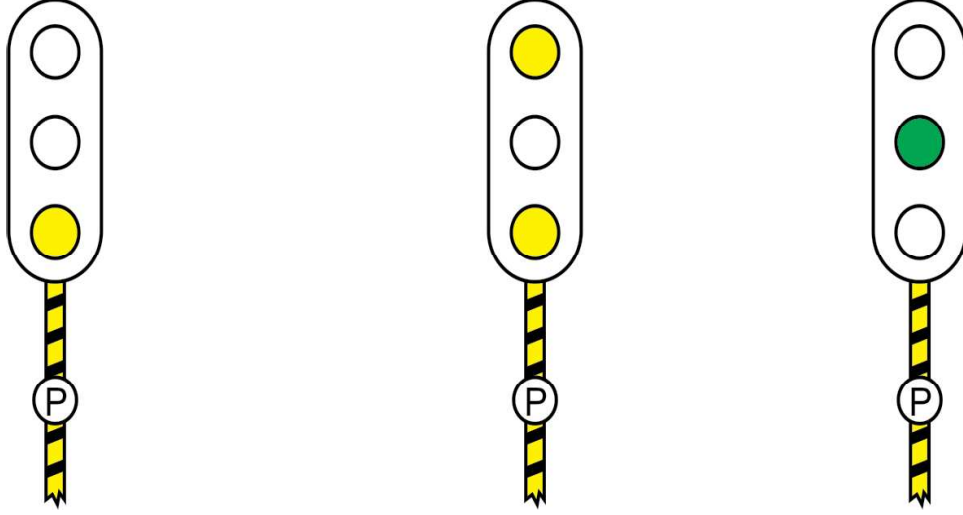
Semaphore Distant signal in Multiple-Aspect Signalling Territory



ASPECT:	Caution	Attention	Proceed
Indication:	Proceed and be prepared to stop at the next stop signal	Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be prescribed by Special Instructions. Train is being received either on Main Line and is required to stop at the Starter Signal; or on a loop line required to stop at the Starter Signal or to pass run through via Loop Line”;	Proceed, Block Section ahead is clear, Train is to pass run through the station via Main Line.”

Note - The distance between the two yellow lights shall be 1.5 meters when this signal displays 'Attention' aspect at night.

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



संकेत : सतर्क

सावधान

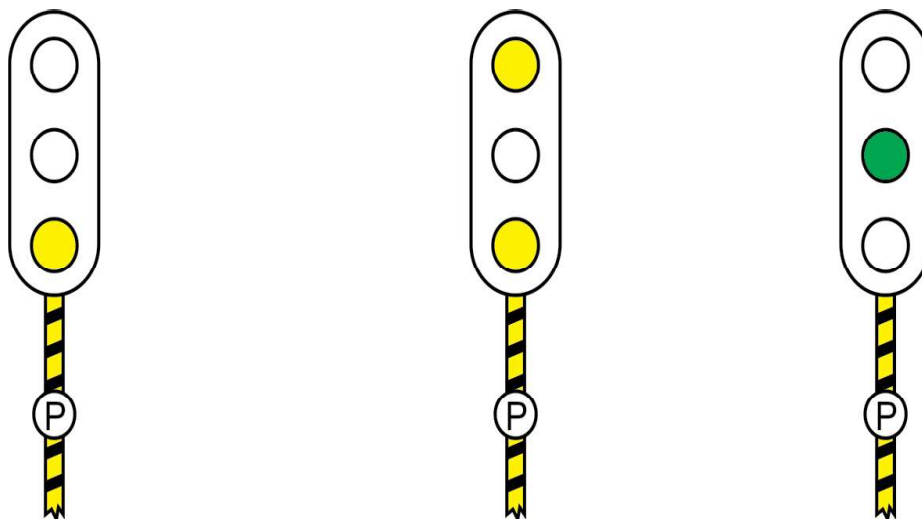
आगे बढ़ो

निर्देश: आगे बढ़ो और अगले आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल पर प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार सेक्शन क्लीयर है, गाड़ी को रुकने के लिए तैयार रहो। रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते जाए। गाड़ी को या तो मुख्य (मेन) लाइन स्टेशन से रन थ्रू गुजरना पर लिया जाएगा और स्टार्टर सिगनल पर है।”

रुकना है; या इसे लूप लाइन पर स्टार्टर सिगनल पर रुकना है या लूप लाइन के रास्ते 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 पर्याप्त दूरी पर लगाया जाएगा और वह दूर (डिस्टेंट) सिगनल कहलाएगा और दूसरा सिगनल अन्तर दूर (इनर डिस्टेंट) सिगनल कहलाएगा। दूर (डिस्टेंट) सिगनल केवल ‘सावधान’ अथवा ‘आगे बढ़ो’ संकेत दे सकने योग्य होगा।
- (7) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, रंगीन बत्ती दूरस्थ (डिस्टेंट) सिगनल पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल के साथ अथवा मध्यवर्ती ब्लाक 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 अन्तिम रोक सिगनल अथवा (ii) मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल अथवा (iii) समपार की रक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ संयुक्त कर लगाए जाने की अवस्था में ऐसी व्यवस्था की जायेगी 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 क्लीयर’ न ले लिया जाये और उपरोक्त (iii) के मामले में, जब तक गाड़ियों के गुजरने के लिए समपार फाटक को बंद कर ताला न लगा दिया जाये।

- (4) The aspects and indication of a colour light Distance signal are shown below :-
 Colour light Distant signal in Multiple Aspect Signalling Territory
 'ON' position 'OFF' position



ASPECT: Caution

Attention

Proceed

Indication: Proceed and be prepared to stop at the next stop signal
 Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be prescribed by Special Instructions. Train is being received either on Main Line and is required to stop at the Starter Signal or to pass run through via Loop Line";
 Proceed, Block Section a head is clear, Train is to pass run through the station via Main Line."

- (5) A Distant signal shall be located at an adequate distance in rear of the Stop signal, the aspect of which it pre-warns.
- (6) Where necessary more than one Distant signal may be provided. In such a case, the outermost signal, to be located at an adequate distance from the first Stop signal, shall be called the Distant signal and the other called the Inner Distant signal, with the Distant signal capable of displaying 'Attention' or 'Proceed' aspect only.
- (7) Under approved special instructions, a colour light Distant signal may be combined with the last Stop signal of a station in rear or with an Intermediate Block signal or with a Stop signal protecting a level crossing. When a colour light Distant signal is combined, (i) with the last Stop signal of the station in rear or (ii) with an Intermediate Block signal or (iii) with a Stop signal protecting a level-crossing, arrangements shall be such that the signal shall not display a less restrictive aspect than the 'Stop' aspect till Line Clear has been obtained from the station ahead as in case of (i) and (ii) above and until the level-crossing gates have been closed and locked for the passage of trains in case of (iii) above.

स0नि0 3.07(7)(i) .

(क) गेट सह डिस्टेंट सिगनल:-

- (i) जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हो-लाल
- (ii) जब समपार फाटक बन्द हो तथा गाड़ी को होम सिगनल पर रुकना हो- पीला
- (iii) जब सड़क बन्द हो तथा गाड़ी को मेन लाइन के स्टार्टर या लूप लाइन के स्टार्टर पर रुकना हो अथवा लूप लाइन से रन थू जाना हो - दो पीला
- (iv) जब समपार फाटक बन्द हो तथा गाड़ी को मेन लाइन से रन थू पास होना हो -हरा

(ख) इन्टरमीडियट ब्लॉक सिगनल (आई.बी.) सह-डिस्टेंट सिगनल -

- (i) जब अगला ब्लॉक खण्ड साफ न हो - लाल
- (ii) जब गाड़ी को अगले स्टेशन के होम सिगनल पर रुकना हो - पीला
- (iii) जब गाड़ी को मेन लाइन अथवा लूप लाइन के स्टार्टर सिगनल पर रुकना हो या लूप लाइन से रन थू पास होना हो - दो पीला
- (iv) जब अगला ब्लॉक खण्ड साफ हो तथा गाड़ी को मेन लाइन से रन थू पास होना हो - हरा

(ग) अन्तिम रोक सिगनल सह-गेट डिस्टेंट सिगनल-

- (i) जब अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर न प्राप्त किया गया हो - लाल
- (ii) जब लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो तथा समपार फाटक सड़क यातायात हेतु खुला हो - पीला।
- (iii) जब लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो तथा गेट सड़क यातायात हेतु बन्द हो - हरा।

(घ) अन्तिम रोक सिगनल सह-इन्टरमीडियट ब्लॉक सिगनल (आई.बी.) का डिस्टेंट सिगनल -

- (i) जब ब्लॉक खण्ड इन्टरमीडियट ब्लॉक सिगनल (आई.बी.एस.) से पर्याप्त दूरी आगे तक साफ न हो - लाल
- (ii) जब ब्लॉक खण्ड इन्टरमीडियट ब्लॉक सिगनल (आई.बी.एस.) से पर्याप्त दूरी आगे से साफ हो तथा गाड़ी को इन्टरमीडियट ब्लॉक सिगनल पर रुकना हो - पीला
- (iii) जब गाड़ी को इन्टरमीडियट ब्लॉक सिगनल से रन थू पास होना हो - हरा

स0नि03.07 (ii). अकेले डिस्टेंट सिगनल की स्थिति में सिगनल संकेत क्रम निम्नानुसार है:

क्र.सं.	दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत	निकट (होम) सिगनल के संकेत	मेन लाइन प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल के संकेत	लूप लाइन प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल के संकेत	निम्न के अनुसार इंगित है	गति
1.	हरा (आगे बढ़ो)	हरा	हरा	-	गाड़ी मेन लाइन से बिना रुके जायेगी।	-
2.	दो पीला (सावधान)	पीला	लाल	-	गाड़ी मेन लाइन पर रुकेगी।	-
3.	दो पीला (सावधान)	पीला रूट इंडिकेटर के साथ।	-	लाल अथवा पीला	गाड़ी लूप लाइन पर रुकेगी अथवा गाड़ी लूप लाइन से बिना रुके जायेगी।	डिस्टेंट सिगनल के खम्भे पर लगे स्पीड बोर्ड पर इंगित गति के अनुसार लोको पायलट टर्न आउट पर नेगोशिएट करने हेतु अपनी गाड़ी की गति को नियंत्रित करेगा।
4.	पीला (सतर्क)	लाल	-	-	गाड़ी होम सिगनल पर रुकेगी	-

- (i) डिस्टेंट सिगनल के संकेत एवं निर्देश में परिवर्तन केवल पूर्ण ब्लॉक पद्धति में इकहरी डिस्टेंट सिगनल परिक्षेत्र में लागू होंगे।
- (ii) दोहरे डिस्टेंट सिगनल परिक्षेत्र में डिस्टेंट एवं इनर डिस्टेंट सिगनल के संकेत एवं निर्देश अपरिवर्तित रहेंगे।
- (iii) इकहरी अथवा दोहरे डिस्टेंट सिगनल परिक्षेत्र में गेट रोक सिगनल से पूर्व प्रदत्त डिस्टेंट सिगनल अथवा इन्टरमीडियट ब्लॉक सिगनल के संकेतों एवं निर्देशों में कोई परिवर्तन नहीं होगा।

SR 3.07(7) (i) :

- (a) Gate cum Distant Signal-
 - (i) When the LC gate is open to road traffic- Red.
 - (ii) When the LC gate is closed and the train is required to stop at the Home Signal- Yellow.
 - (iii) When the LC gate is closed and the train is required to stop at Main line Starter or Loop line Starter or is required to pass through via Loop line- Double Yellow.
 - (iv) When the LC gate is closed and the train is required to pass run through via Main line-Green.
- (b) Intermediate Block Signal (IB) cum Distant Signal-
 - (i) When the block section ahead is not clear-Red
 - (ii) When the train is required to stop at the Home Signal of station ahead-Yellow
 - (iii) When the train is required to stop at the main line loop line starter or is required to pass through via loop line –Double Yellow.
 - (iv) When the block section ahead is clear, train is to pass run through the Station via Main line-Green
- (c) Last Stop Signal cum Distant Signal of LC gate-
 - (i) When the line clear has not been obtained from the station in advance – Red
 - (ii) When the line clear has been obtained and the LC gate is open to road traffic-Yellow
 - (iii) When the line clear has been obtained and the LC gate is closed to road traffic-Green
- (d) Last Stop Signal cum Distant Signal of Intermediate Block Signal(IB)-
 - (i) When the block section is not clear for an adequate distance beyond Intermediate Block Signal(IB).– Red
 - (ii) When the block section is clear for an adequate distance beyond Intermediate Block Signal(IB) and the train is required to stop at Intermediate Block Signal-Yellow
 - (iii) When the train is required to pass run through Intermediate Block signal(IB) - Green.

S.R. 3.07(7) (ii): The aspect sequence chart in case of Single Distant Territory is given below:

S.No.	Aspect of Distant Signal	Aspect of Home Signal	Aspect of Main Line Starter Signal	Aspect of Loop Line Starter Signal	Signify as below	Speed
1.	Green (Proceed)	Green	Green	-	For run through trains via main line.	-
2.	Double Yellow (Attention)	Yellow	Red	-	For trains being received on main line.	-
3.	Double Yellow (Attention)	Yellow with route indicator	-	Red or Yellow	For trains being received on loop line or passing through loop line.	Loco Pilot will control his train to negotiate the turn out at a speed indicated on Speed Board provided on the post of the Distant Signal.
4.	Yellow (Caution)	Red	-	-	For trains being stopped at Home Signal.	-

- (i) The changes in aspect and indication of Distant Signal shall be applicable for Single Distant territories in Absolute Block System only.
- (ii) The aspect and indications of Distant and inner Distant signals in Double Distant territories shall remain unchanged.
- (iii) There will be no change in aspect and indication of Distant Signals provided before the Gate Stop Signal and IB signals in both single as well as Double Distant territories.

नोट— सामान्य नियम 3.07 (डिस्टेन्ट सिगनल के वर्णन एवं उनके निर्देश) सम्बन्धी संशोधन एक खण्ड विशेष पर डिस्टेन्ट सिगनलों के सर्किटरी में परिवर्तन पर निर्भर करेगा तथा उस तिथि से प्रभावी होगा जिस तिथि से यह परिवर्तन अधिसूचित किया गया हो। क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान तथा अन्य प्रशिक्षण केन्द्र प्रशिक्षण देते समय उक्त परिवर्तन पर विशेष जोर देंगे तथा सख्ती से यह निर्देश देगे कि उक्त परिवर्तन खण्ड विशेष के सर्किटरी में परिवर्तन तथा तत्सम्बन्धी अधिसूचना जारी हो जाने के बाद ही लागू होंगे। खण्ड पर कार्य करने वाले लोको पायलट, सहायक लोको पायलट एवं गार्ड को परिवर्तन के सम्बन्ध में अवगत कराया जायेगा तथा लॉबीज के माध्यम से उक्त परिवर्तन के सम्बन्ध में उनका हस्ताक्षर प्राप्त किया जायेगा एवं इसकी मानिट्रिंग लोको निरीक्षकों/यातायात निरीक्षकों द्वारा की जायेगी।

स0नि0 3.07(iii): जहाँ बहुसंकेती सिगनलिंग खण्डों में दो डिस्टेन्ट सिगनलों (डिस्टेन्ट और इनर डिस्टेन्ट) का प्रावधान किया गया है, डिस्टेन्ट सिगनल प्रथम रोक सिगनल से सामान्यतः 2 किलोमीटर की दूरी पर चेतावनी बोर्ड को प्रतिस्थापित करते हुए लगाये जाते हैं।

इन सिगनलों के संकेत एवं निर्देश निम्नानुसार होंगे :

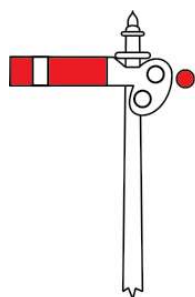
क्र.सं.	डिस्टेन्ट सिगनल	इनर डिस्टेन्ट सिगनल	होम सिगनल	मेन लाइन स्टार्टर	लूप लाइन स्टार्टर	एडवान्सड स्टार्टर	लोको पायलट को निर्देश
1.	दो पीला	पीला	लाल	—	—	—	होम सिगनल पर गाड़ी रोकने के लिए
2.	हरा	दो पीला	पीला	लाल	—	—	मेन लाइन स्टार्टर पर गाड़ी रोकने के लिए
3.	हरा	हरा	हरा	हरा	—	हरा	मेन लाइन से गाड़ी थू जाने के लिए
4.	दो पीला	दो पीला	रुट इन्डिकेटर के साथ पीला	—	लाल	—	लूप लाइन स्टार्टर पर गाड़ी रोकने के लिए
5.	दो पीला	दो पीला	रुट इन्डिकेटर के साथ पीला	—	पीला	हरा	लूप लाइन से थू जाने के लिए

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

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

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल

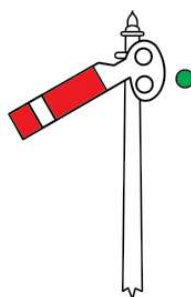
'आन' स्थिति



संकेत : रुको

निर्देश : एकदम रुक जाओ

'ऑफ' स्थिति



आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

Note:- These amendments to GR 3.07(Descriptions of Distant signals and their indications) will be subject to change in circuitry of Distant signals on a particular section and will come in force from the date this change is notified. ZRTI and other training Centre while imparting training should emphasize on the change and strictly warn that the change shall be effective only after change of circuitry on the section is completed and notified.

The Loco Pilots/Asstt. Loco Pilots and Guards working the section should be advised about the changes and through lobbies, their signatures obtained for the same and monitored by LIs/TIs.

S.R. 3.07(iii): Where two Distant signals (Distant and Inner Distant) have been provided in multiple aspect signaling sections, the Distant signal is generally placed at a distance of 2 kms. from the First Stop Signal eliminating warning board.

The indications of the aspects of these signals are as under:-

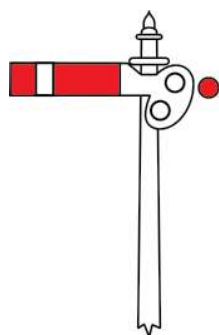
S.No.	Distant signal	Inner Distant Signal	Home Signal	Main Line starter	Loop line starter	Advanced starter	Indication to Loco Pilot
1.	Double Yellow	Yellow	Red	-	-	-	Stop dead at Home
2.	Green	Double Yellow	Yellow	Red	-	-	Stop dead at Main line Starter
3.	Green	Green	Green	Green	-	Green	To run through via Main Line
4.	Double Yellow	Double Yellow	Yellow with route indicator	-	Red	-	Stop dead at loop line starter
5.	Double Yellow	Double Yellow	Yellow with route indicator	-	Yellow	Green	To run through via loop line

3.08. Description of Stop signals and their indications :-

- (1) A semaphore Stop signal has a square ended arm.
- (2) The aspects and indication of a semaphore Stop signal working in the lower quadrant are shown below:-

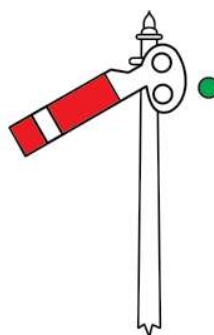
Semaphore Stop signal in Two-Aspect Signalling Territory

‘ON’ Position



ASPECT: Stop
Indication: Stop dead

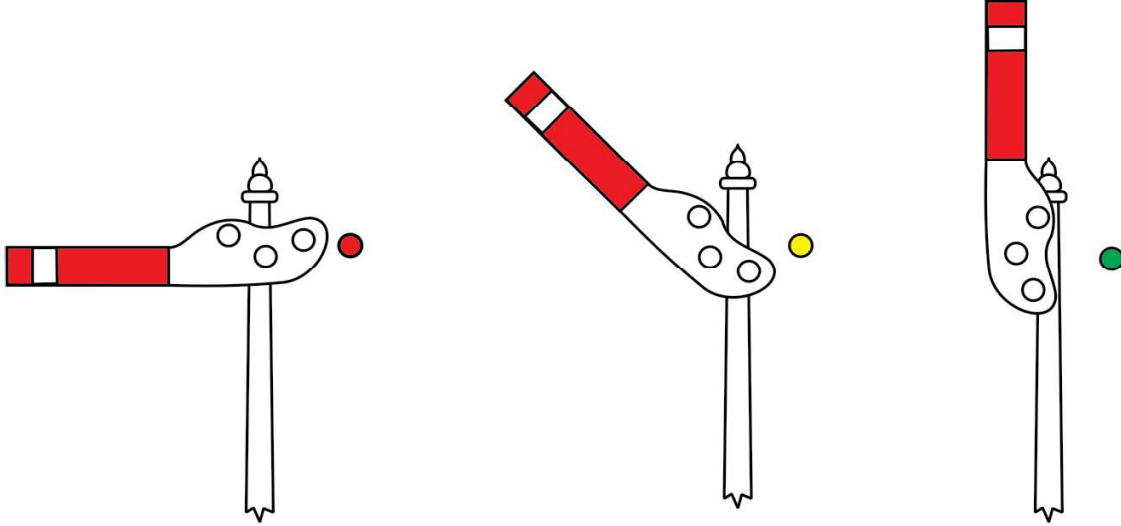
‘OFF’ Position



Proceed
Proceed

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

बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल
'आन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति

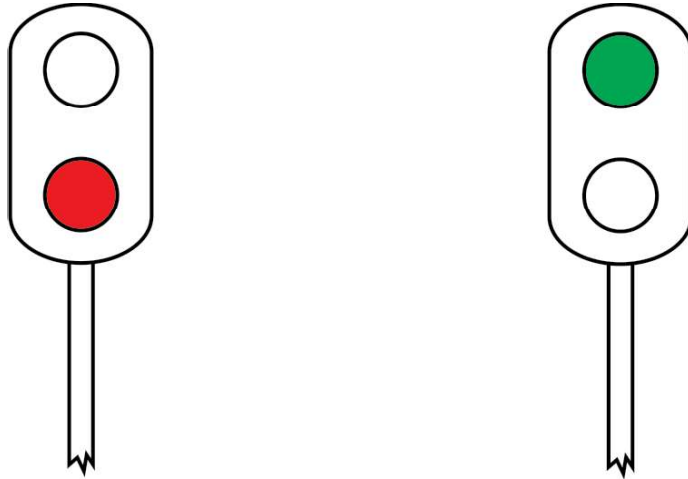


संकेत : रुको
निर्देश : एकदम रुक जाओ

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 दिखाए गए हैं –
(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती रोक (स्टॉप) सिगनल
'आन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



संकेत : रुको
निर्देश : एकदम रुक जाओ

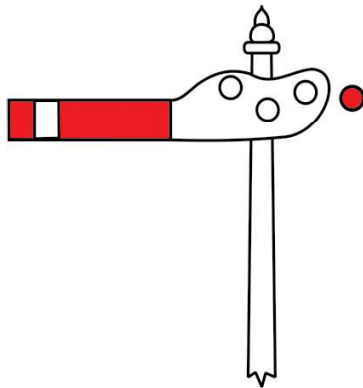
आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

- (3) The aspects and indications of a semaphore Stop signal working in the upper quadrant are shown below :-

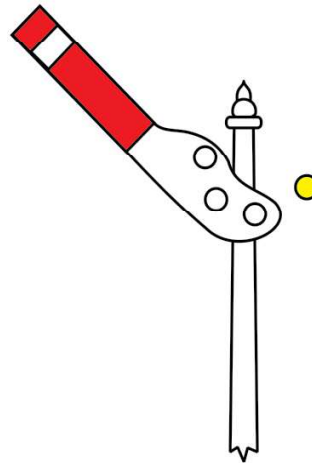
Semaphore Stop signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

‘ON’ Position

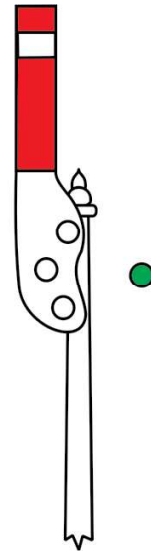
‘OFF’ Position



ASPECT: Stop
Indication: Stop dead



Caution
Proceed and be
prepared to stop
at the next stop signal



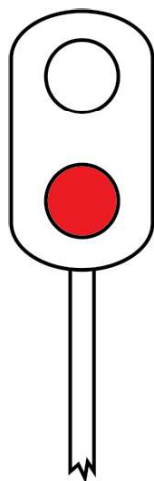
Proceed
Proceed

- (4) The aspect and indications of a colour light Stop signal are shown below:-

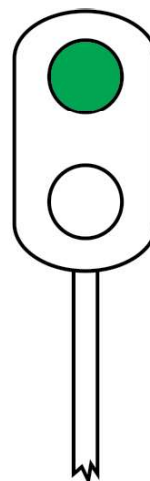
(a) Colour light Stop signal in Two-Aspect Signalling Territory

‘ON’ position

‘OFF’ position

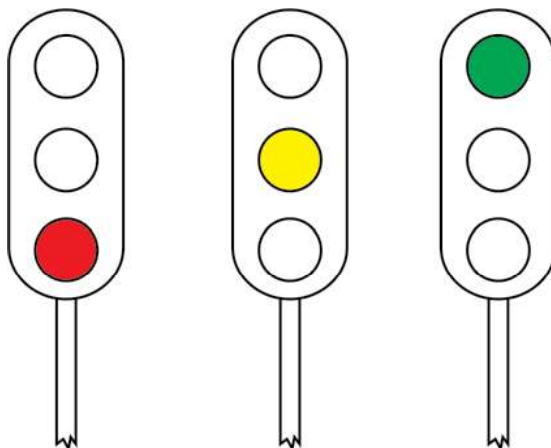


ASPECT: Stop
Indication: Stop dead



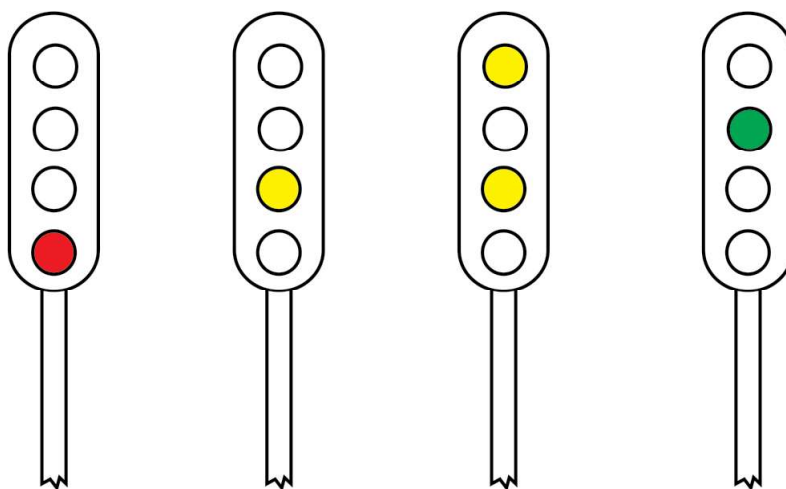
Proceed
Proceed

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



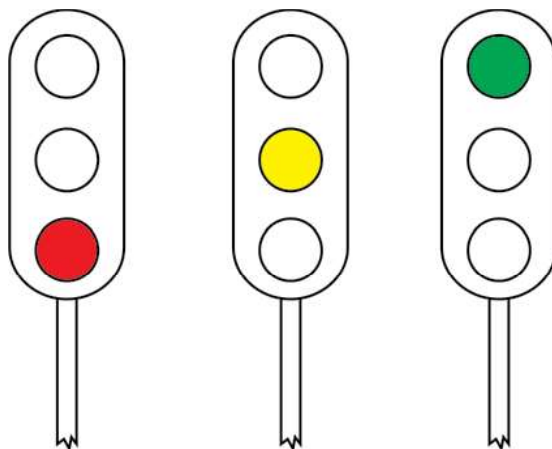
संकेत :	रुको	सतर्क	आगे बढ़ो
निर्देश :	एकदम रुक जाओ	आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।	आगे बढ़ो

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



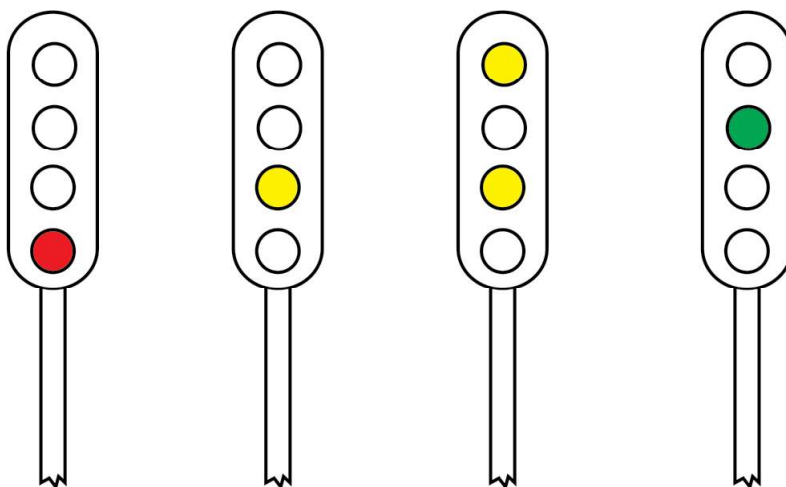
संकेत :	रुको	सतर्क	सावधान	आगे बढ़ो
निर्देश :	एकदम रुक जाओ	आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।	आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।	आगे बढ़ो

(b) Colour light Stop signal in Multiple Three-Aspect Signalling Territory
 'ON' position 'OFF' position



ASPECT:	Stop	Caution	Proceed
Indication:	Stop dead	Proceed and be prepared to stop at the next Stop signal	Proceed

(c) Colour light Stop signal in Multiple Four-Aspect Signalling Territory
 'ON' position 'OFF' position



ASPECT:	Stop	Caution	Attention	Proceed
Indication:	Stop dead	Proceed and be prepared to stop at the next stop signal	Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be prescribed by special instructions	Proceed

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

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

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

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

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 (आटोमेटिक) ब्लॉक क्षेत्रों में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार :-

- (1) स्वचालित (आटोमेटिक) ब्लॉक क्षेत्र में रोक सिगनल रंगीन बत्ती वाले सिगनल होंगे और वे निम्नलिखित प्रकार के हो सकते हैं, अर्थात्

3.09. Kinds of fixed Stop signals for approaching trains -

- (1) The Stop signals which control the movement of trains approaching a station are of three kinds namely-Outer, Home and Routing signals.
- (2) The Outer signal, where provided, is the first Stop signal of a station and is located at an adequate distance outside the point upto which the line may be obstructed after Line Clear has been granted to or obtained by the station in rear.
- (3) The Home signal is the first Stop signal of a station at which an Outer signal is not provided and the second Stop signal of a station at which an Outer signal is provided. It shall be located outside all connections on the line to which it refers.
- (4) The Routing signal is a signal used to indicate to Loco Pilot which of two or more diverging routes is set for him, when the Home signal is, in consequence of its position, inconvenient for this purpose.

3.10. Kinds of fixed Stop signals for departing trains -

- (1) The Stop signals which control the movement of trains leaving a station are of two kinds, namely- Starter and Advanced Starter.
- (2) When a train leaving a station is guided by one Starting signal, it is the last Stop signal of the station and is called the Starter.
- (3) When a train having a station is guided by more than one starter signal, the outermost starting signal, the last stop signal of the station and is called the Advanced Starter.
- (4) The Starter, where only one such signal is provided, or the Advanced Starter, shall be fixed at the limit beyond which no train may pass, unless the Loco Pilot is given the authority to proceed required under the system of working, and shall be placed outside all connections on the line to which it refers except where otherwise allowed by approved special instruction. Shunting operations beyond this limit shall be carried out only in accordance with special instruction.
- (5) When an Advanced Starter is provided, the Starter referring to any line shall be placed so as to protect the first facing points or fouling mark of the connections to another running line.

3.11. Intermediate Block Stop signal -

Intermediate Block Stop signal is the Home signal provided at an Intermediate Block Post.

3.12. Kinds of fixed Stop signals in Automatic Block territories –

- (1) Stop signals in Automatic Block territory shall be colour light signals and may be of the following kinds-

- (क) स्वचल रोक सिगनल जो हस्तचालन पर निर्भर नहीं होता है, बल्कि गाड़ी के स्वचालित ब्लॉक सिगनल व्यवस्था के सेक्शन में प्रवेश करने उसमें होकर जाने और उससे बाहर निकलने पर, स्वतः नियंत्रित होता रहता है।
- (ख) अर्धस्वचल रोक सिगनल जिसका प्रचालन आवश्यकतानुसार स्वचल रोक सिगनल अथवा हस्तचालित रोक सिगनल के रूप में हो सकता है;
- (i) जब अर्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, स्वचल रोक(स्टॉप) सिगनल की भांति काम करता है तो वह आगे वाले स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों की स्थिति के अनुसार स्वतः 'आन' 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 'आन' 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 बुझ जाता है तो सिगनल हस्तचालित रोक सिगनल के रूप में काम करता हुआ समझा जाएगा और;
- (ख क) विशेष अनुदेशों के अधीन मध्य खंड में किसी एक स्वचल रोक सिगनल को परिवर्तित कर के एक आपोषित 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 आपोषित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करता है और यह स्वतः 'आफ' स्थिति में आ जाता है अथवा आवश्यक होने पर इसे हाथ द्वारा 'आफ' किया जा सकता है; और
- (ग) हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल जो हाथ से प्रचालित होता है, स्वचल या अर्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति कार्य नहीं कर सकता।
- (2) रंगीन बत्ती वाले स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में सिगनल तीन संकेतों अथवा चार संकेतों वाले होंगे।

3.13 बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल :-

- (1) बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल एक सहायक सिगनल होता है जिसका 'आन' स्थिति में कोई स्वतंत्र संकेत नहीं होता है और उसकी -
- (क) एक छोटी वर्गाकार सिरे वाली सेमाफोर भुजा होगी, या
- (ख) 'सी' चिन्ह (मार्कर) लगी हुई एक छोटी रंगीन बत्ती होगी।
- (2) यदि बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल लगाया जाता है तो वह आने वाली गाड़ी का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाया जायेगा। अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल अंतिम रोक सिगनल के सिवाय किसी भी अन्य रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।
- (3) बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल, जब 'ऑफ' स्थिति में होता है तो गाड़ी के लोको पायलट को यह सूचित करता है कि वह चाहे उसके ऊपर वाला रोक सिगनल 'आन' स्थिति में ही है, गाड़ी को रोकने के बाद सतर्कता से उसे आगे बढ़ाए और साथ ही यह संकेत भी देता है कि उसे किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए।
- (4) बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल 'आन' स्थिति में कोई रोशनी नहीं दिखायेगा।

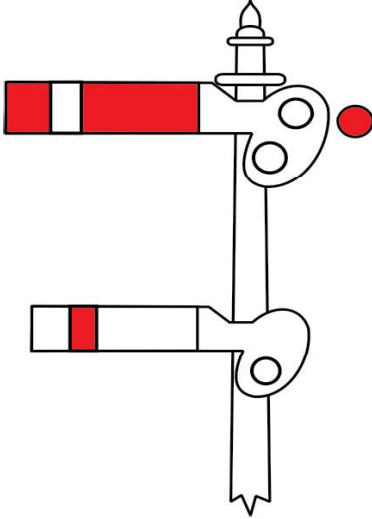
- (a) an automatic Stop signal which is not dependent upon manual operation but is controlled automatically by the passage of a train into, through and out of the automatic block signalling section;
- (b) A Semi-Automatic Stop signal which is capable of being operated either as an Automatic Stop signal or as a manual Stop signal, as required;
 - (i) When a Semi-Automatic Stop signal works as an Automatic Stop signal, it assumes 'on' and 'off' aspects automatically according to the condition of the automatic block signalling sections ahead;
 - (ii) When a Semi-Automatic Stop signal works as a Manual Stop signal, it assumes 'on' aspect automatically on the occupation of the automatic block signalling section ahead, but assumes 'off' aspect when operated manually, provided the relevant automatic block signalling sections ahead are clear;
 - (iii) When a Semi-Automatic Stop signal works as an Automatic Stop signal, the 'A' marker provided under the signal is illuminated. When the 'A' marker is extinguished, the signal shall be deemed to work as a Manual Stop signal;
- (b a) A Modified Semi-Automatic Stop Signal by converting one of the Automatic Stop Signal in mid-section under special instructions; when the "A" marker is illuminated the signal works as Automatic Stop Signal, when the "A" marker is extinguished it works as modified Semi-Automatic stop signal and assumes "off" aspect automatically or is taken "off" manually as required; and."
- (c) A Manual Stop signal operated manually and which cannot work as an Automatic or a Semi-Automatic Stop signal.
- (2) Colour light signals in Automatic Block territory shall be three-aspect or four-aspect.

3.13 Calling-on signals:-

- (1) A calling-on signal is a subsidiary signal which has no independent aspect in the 'on' position and shall be -
 - (a) a short square ended semaphore arm, or
 - (b) a miniature colour light provided with a 'C' marker
- (2) A Calling-on signal, where provided, shall be fixed below a Stop signal governing the approach of a train. Under approved special instructions, a Calling-on signal may be provided below any other Stop signal except the last Stop signal.
- (3) A calling on signal, when taken 'off' calls on the Loco Pilot of a train to draw ahead with caution, after the train has been brought to a stop even though the Stop signal above it is at 'on' and indicates to the Loco Pilot that he should be prepared to stop short of any obstruction.
- (4) A Calling-on signal shall show no light in the 'on' position.

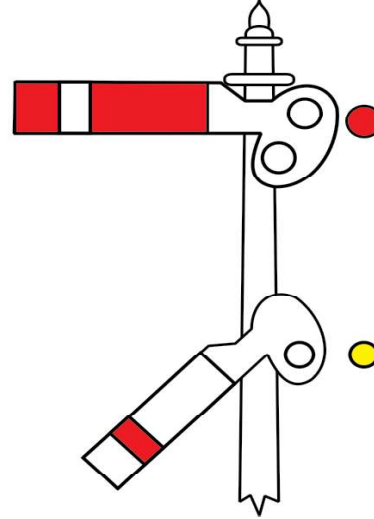
- (5) सेमाफोर बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल के संकेत और निर्देशों नीचे दिखाये गये हैं—
 (क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल

‘आन’ स्थिति



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

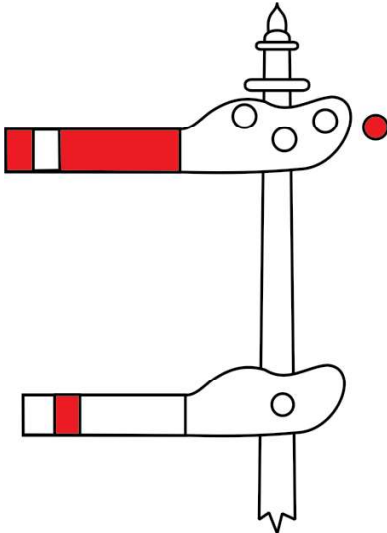
‘ऑफ’ स्थिति



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

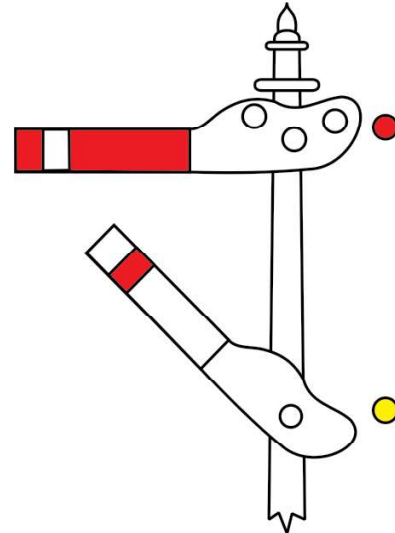
- (ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल:

‘आन’ स्थिति



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

‘ऑफ’ स्थिति

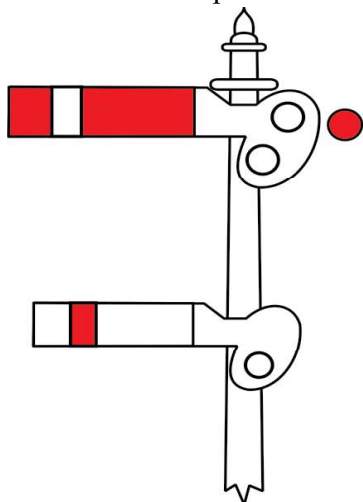


संकेत : धीरे-धीरे आगे बढ़ो
 निर्देश : रूको और तब सतर्कता से गाड़ी
 बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से
 पहले रूकने के लिए तैयार रहो।

(5) The aspects and indications of a semaphore Calling-on signal are shown below:-

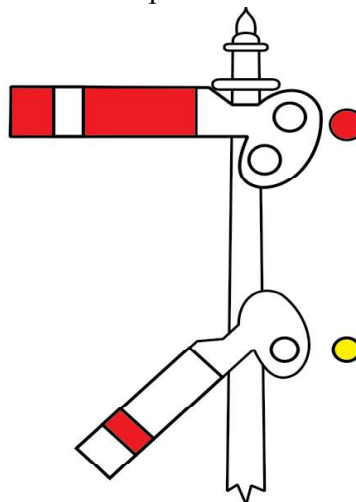
(a) Miniature Semaphore Arm type Calling-on signal in Two-Aspect Signalling Territory

'ON' position



Loco Pilot shall obey
the aspect of the
Stop signal

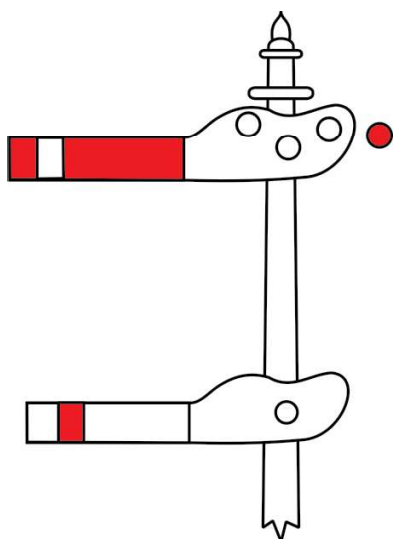
'OFF' position



Aspect:	Proceed slow
Indication:	Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction

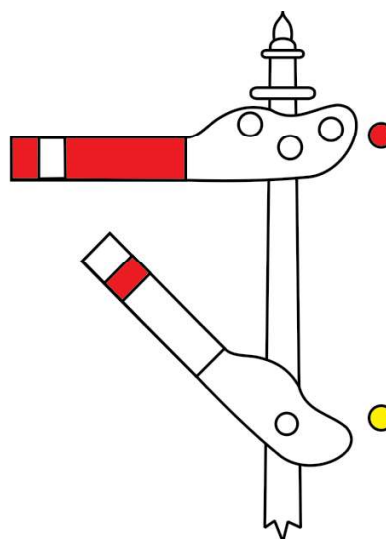
(b) Miniature Semaphore Arm type Calling-on signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

'On' position



Stop
Loco Pilot shall obey
the aspect of the
Stop signal

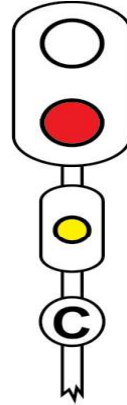
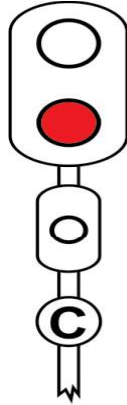
'Off' position



Aspect :	Proceed slow
Indication:	Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction.

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

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

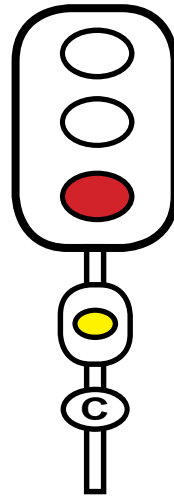
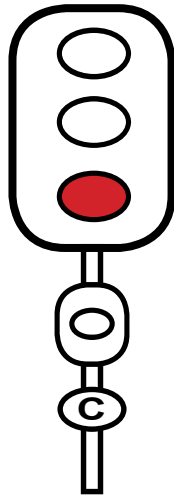


लोको पायलट रोक (स्टॉप)
सिगनल के संकेत का पालन करेगा।

संकेत: धीरे-धीरे आगे बढ़ो

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

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



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

संकेत : धीरे-धीरे आगे बढ़ो

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

3.14 शंट सिगनल :

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

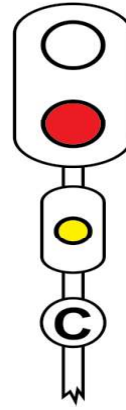
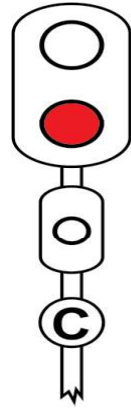
- (i) एक सफेद चकरी होती है जिस पर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक लाल धारी रहती है, या
- (ii) एक स्थिति बत्ती सिगनल होता है।

- (6) The aspects and indications of a colour light type Calling-on signal are shown below :-

- (a) Colour light type Calling-on signal in Two-Aspect Signalling Territory

‘ON’ position

‘OFF’ position



Loco Pilot shall obey the aspect of the Stop signal

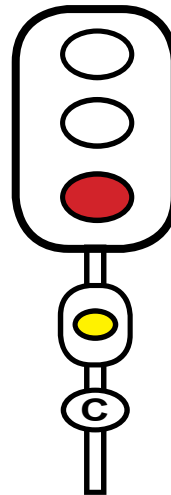
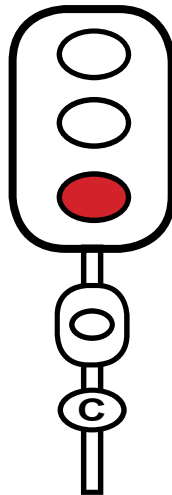
Aspect: Proceed slow

Indication: Stop and then draw ahead
with caution and be prepared
to stop short of any obstruction

- (b) Colour light type Calling-on signal in Multiple Aspect Signalling Territory

‘ON’ position

‘OFF’ position



Loco Pilot shall obey the aspect of the Stop signal

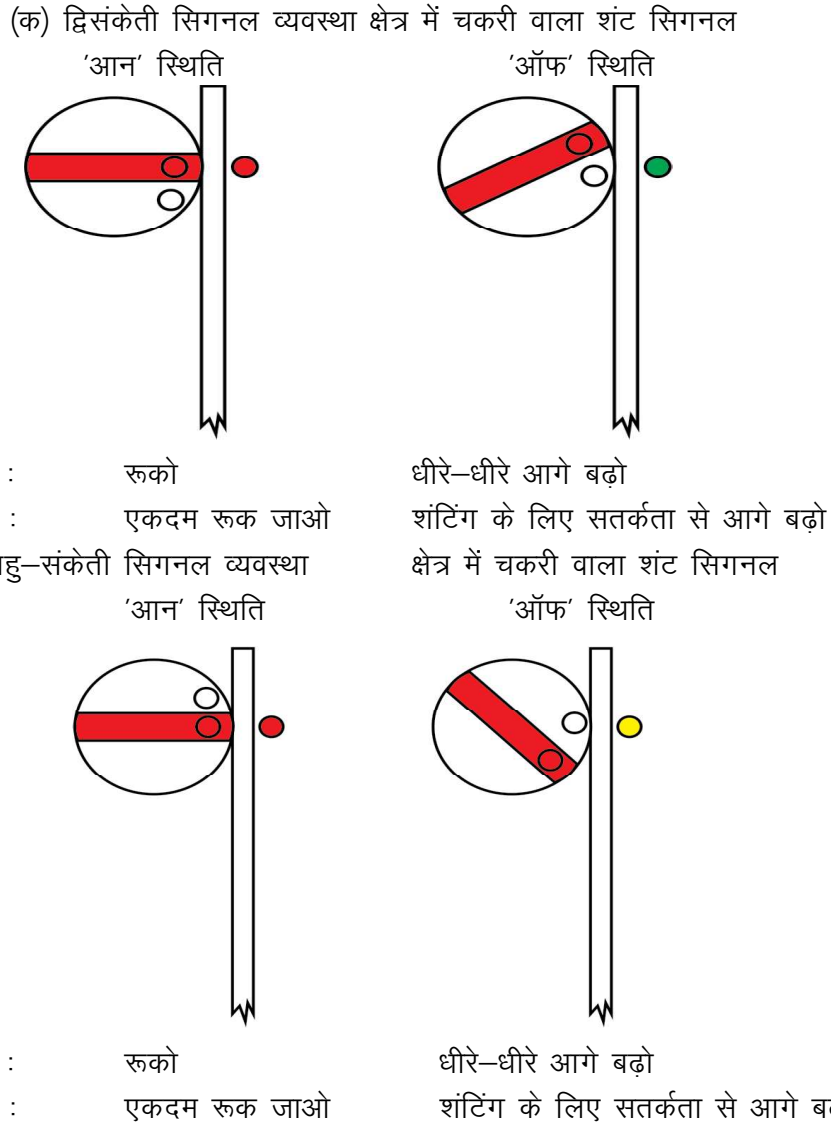
Aspect: Proceed slow

Indication: Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction.

3.14. Shunt signals -

- (1) (a) A shunt signal is a subsidiary signal and shall be either:
 - (i) a white disc with red bar across it, or
 - (ii) a position light signal

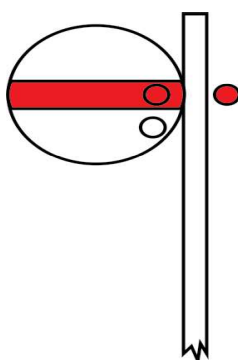
- (ख) विशेष अनुदशों के अधीन शंट सिगनल एक छोटी सेमाफोर भुजा के रूप में हो सकता है।
- (2) शंट सिगनल शंटिंग संचलन का नियंत्रण करते हैं।
 - (3) शंट सिगनल एक खम्भे पर अकेला अथवा स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल को छोड़कर किसी अन्य रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।
 - (4) एक ही खम्भे पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाए जा सकते हैं और इस प्रकार लगे होने पर सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बायीं लाइन के लिए होगा और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल 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 सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने की आज्ञा देता है, चाहे उसके ऊपर का रोक सिगनल, यदि कोई है 'आन' ही है।
 - (6) यदि शंट सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा है तो 'आन' स्थिति में उसमें कोई रोशनी नहीं दिखाएगा।
 - (7) यदि शंट सिगनल नहीं लगे हैं तो, शंटिंग के लिए हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जा सकता है।
 - (8) चकरी वाले शंट सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-



- (b) Under special instructions, a Shunt signal may be a miniature semaphore arm.
- (2) Shunt signals control shunting movements.
 - (3) A Shunt signal may be placed on a post by itself or below a Stop signal other than the first Stop signal of a station.
 - (4) More than one Shunt signal may be placed on the same post and when so placed the topmost Shunt signal shall apply to the extreme left hand line and the second Shunt signal from the top shall apply to the next line from the left and so on.
 - (5) When a Shunt signal is taken 'off', it authorises the Loco Pilot to draw ahead with caution for shunting purposes although Stop signal, if any, above it is at 'on'.
 - (6) When a Shunt signal is placed below a Stop signal, it shall show no light in the 'on' position.
 - (7) In case shunt signals are not provided, hand signals may be used for shunting.
 - (8) The aspects and indications of a disc type Shunt signal are shown below :-

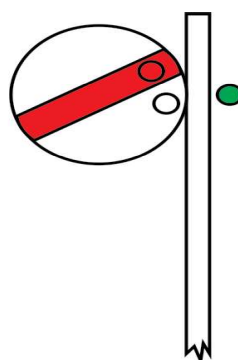
(a) Disc type Shunt signal in Two-Aspect Shunting Territory

'ON' position



ASPECT: Stop
Indication: Stop dead

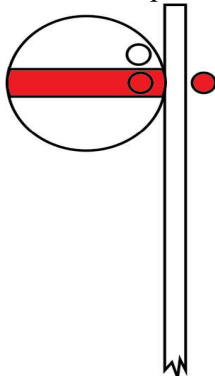
'OFF' position



Proceed slow
Proceed with caution for shunting

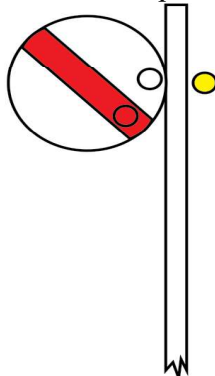
(b) Disc type Shunt signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

'ON' position



ASPECT: Stop
Indication: Stop dead

'OFF' position



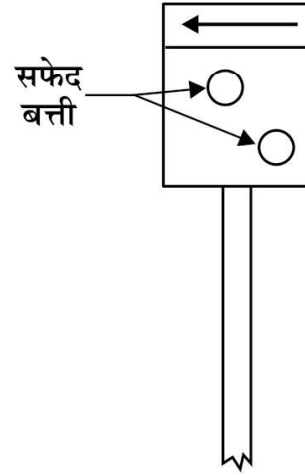
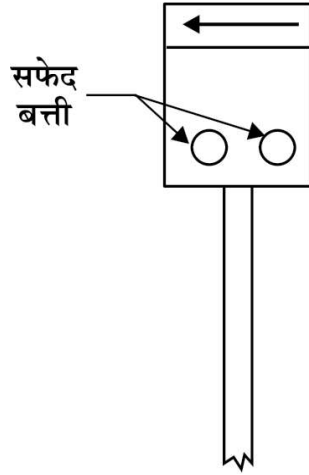
Proceed slow
Proceed with caution for shunting

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

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

'आन' स्थिति

'ऑफ' स्थिति



संकेत : रूको

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश : एकदम रूक जाओ

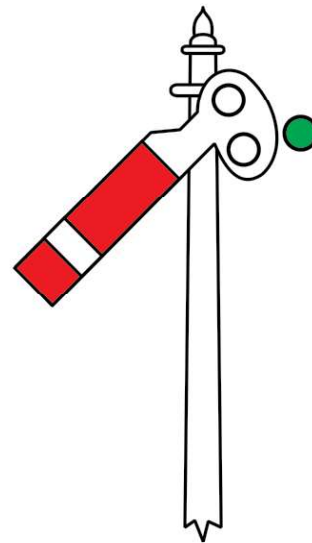
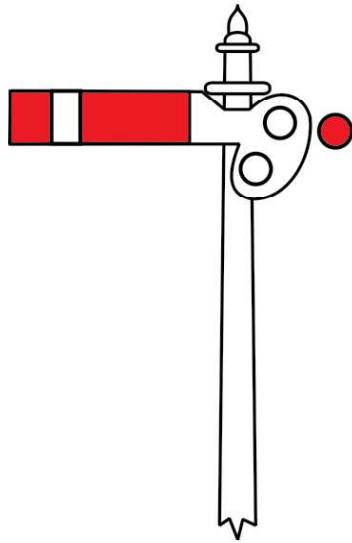
शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

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

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

'आन' स्थिति

'ऑफ' स्थिति



संकेत : रूको

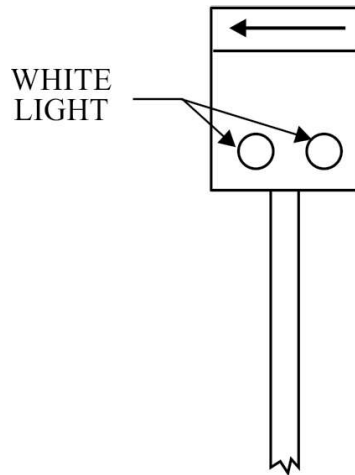
धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश : एकदम रूक जाओ

शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

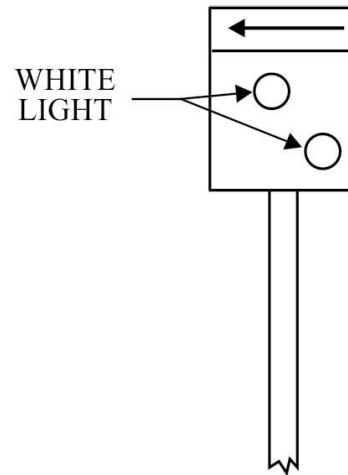
(9) The aspects and indications of a position light type Shunt signal are shown below :-

- (a) Position light type Shunt signal in Two-Aspect or Multiple-Aspect Signalling Territory
 'ON' position 'OFF' position



ASPECT: Stop

Indication: Stop dead

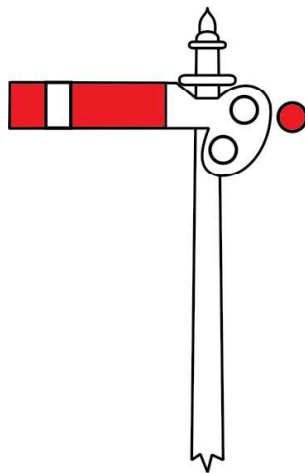


ASPECT: Proceed slow

Indication: Proceed with caution for shunting

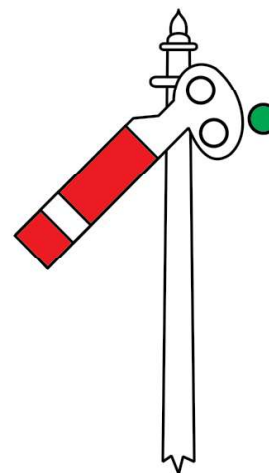
(10) The aspects and indications of a semaphore arm type Shunt signal are shown below :-

- (a) Miniature Semaphore Arm type Shunt signal in Two-Aspect Signalling Territory
 'ON' Position 'OFF' Position



ASPECT: Stop

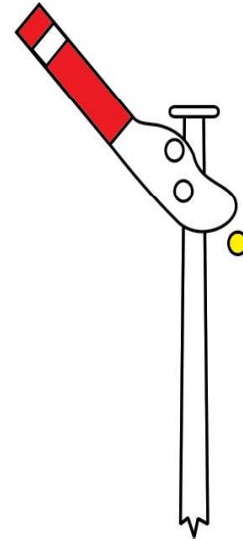
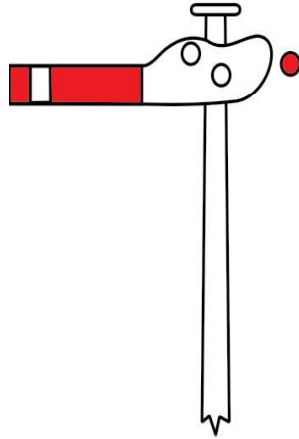
Indication: Stop dead



ASPECT: Proceed slow

Indication: Proceed with caution for shunting

(ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिगनल
'आन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



संकेत :

रूको

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश :

एकदम रूक जाओ

शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

स0नि0 3.14 (i): शंटिंग परमिटेड इंडीकेटर्स सिगनल नहीं किन्तु उपकरण हैं जो रोक सिगनल के संयोजन में कार्य करते हैं और अन्तर्पाशित भाग से पृथक करने के बाद यार्ड के गैर अन्तर्पाशित भाग के दोनों ओर शंटिंग संचालन के लिये लगाये जाते हैं।

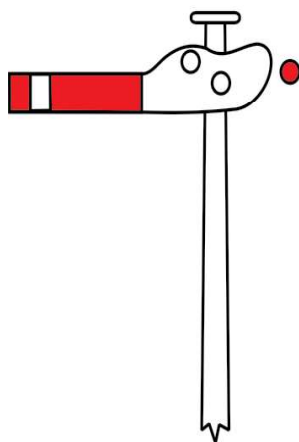
3.15 सहकारी (को-एक्टिंग) सिगनल:-

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

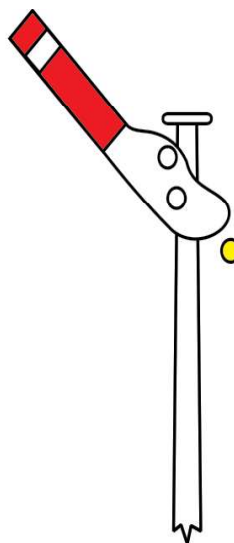
3.16 पुनरावर्ती (रिपीटिंग) सिगनल:

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

- (b) Miniature Semaphore Arm type Shunt signal in Multiple-Aspect Signalling Territory
'ON' Position



'OFF' Position



ASPECT: Stop

Proceed slow

Indication: Stop dead

Proceed with caution for shunting

S.R.3.14(1) - Shunting permitted indicators are not signals but applications, which work in conjunction with stop signals and are provided for shunting movement in either direction in the non-interlocked portion of a yard after being isolated from the interlocked portion.

3.15. Co-acting signals -

- (1) Co-acting signals are duplicate signals fixed below ordinary signals and are provided where, in consequence of the height of the signal post, or of there being an over-bridge or the obstacle, the main arm or light is not in view of the Loco Pilot during the whole time that he is approaching it.
- (2) Co-acting signals shall be fitted at such height that either the main arm or light, or the Co-acting arm or light, is always visible.

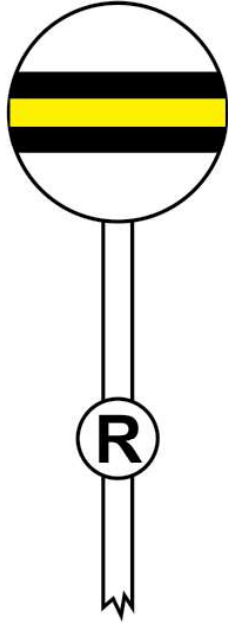
3.16. Repeating signals -

- (1) A signal placed in the rear of a fixed signal for the purpose of repeating to the Loco Pilot of an approaching train the aspects of the fixed signal in advance is called a Repeating signal.
- (2) A Repeating signal shall be provided with an 'R' marker and shall be of -
 - (a) banner type, or
 - (b) a square ended semaphore arm or
 - (c) a colour light signal.

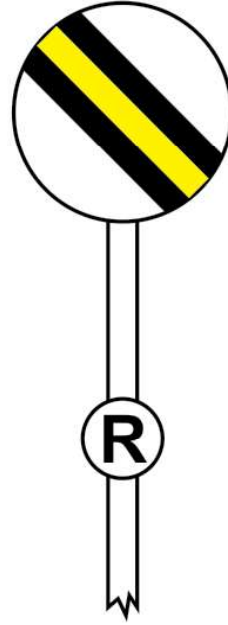
- (3) पताका (बैनर) के प्रकार के पुनरावर्ती (रिपीटिंग) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-

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

‘आन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : सिगनल ‘आन’

सिगनल ‘ऑफ’

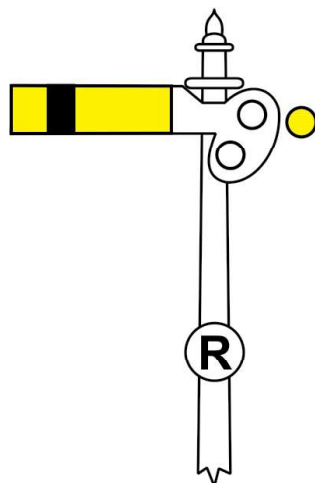
निर्देश : दोहराया गया सिगनल ‘आन’ है

दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

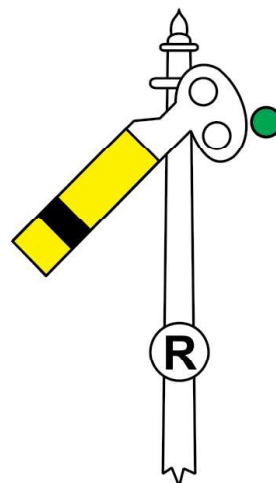
- (4) सेमाफोर भुजा के पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश संकेत नीचे दिखाए गए हैं :-

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

‘आन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : सिगनल ‘आन’

सिगनल ‘ऑफ’

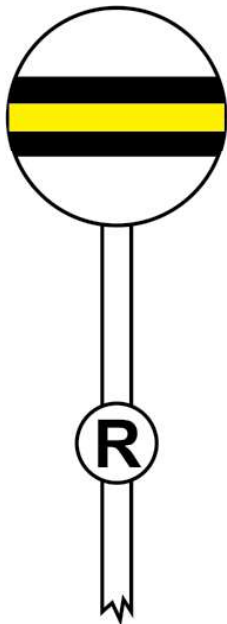
निर्देश : दोहराया गया सिगनल ‘आन’ है।

दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

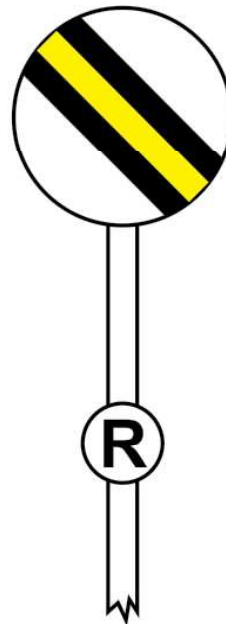
(3) The aspects and indications of a banner type Repeating signal are shown below:-

Banner type Repeating signal in Two-Aspect Signalling Territory.

‘ON’ position



‘OFF’ position



Aspect: Signal ‘On

Signal ‘Off’

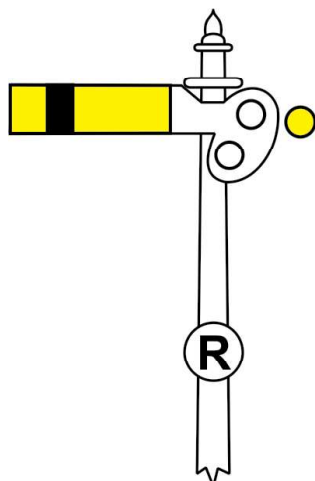
Indication: Signal which it repeats is at ‘on’

Signal which it repeats is ‘off’

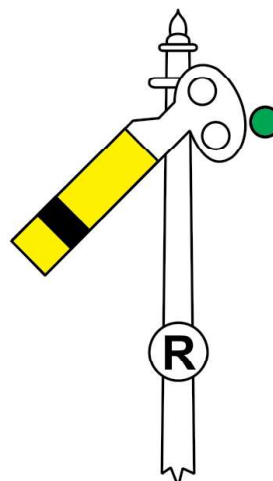
(4) The aspects and indications of a semaphore arm type Repeating signal are shown below:-

Semaphore Arm type Repeating signal in Two-Aspect Signalling Territory

‘ON position



‘OFF’ position’



Aspect: Signal ‘On’

Signal ‘Off’

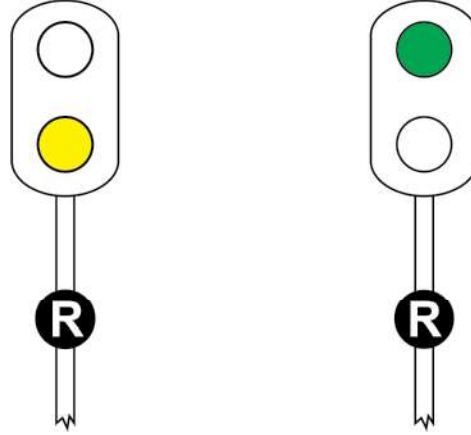
Indication: Signal which it repeats is at ‘on’

Signal which it repeats is ‘off’

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

‘आन’ स्थिति

‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : सिगनल ‘आन’

सिगनल ‘ऑफ’

निर्देश : दोहराया गया सिगनल ‘आना’ है। दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

स. नि. 3.16 (1) :

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

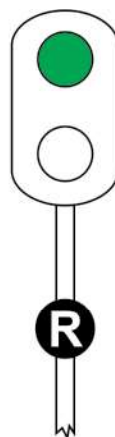
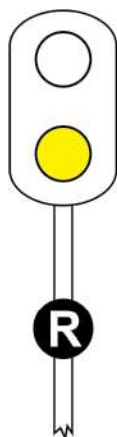
3.17 सिगनलों के पहचान चिन्ह तथा निशान:

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

- (5) The aspects and indications of a colour light type Repeating signal are shown below:- Colour light type Repeating Signal

‘ON’ Position

‘OFF’ Position



ASPECT: Signal ‘On’
Indication: Signal which it repeats is at ‘on’

Signal ‘Off’
Signal which it repeats is ‘off’

S.R. 3.16 (1):

- (i) Banner Repeater is only a repeating signal and not a ‘Stop’ signal. The Banner Repeater Arm shall be rectangular in shape, its top and bottom portion edges being painted black and the central portion painted with fluorescent yellow paint or covered with yellow reflecting strips
- (ii) The horizontal position of the arm of the Banner Repeater indicates that the Stop signal to which it refers is at ‘ON’. The inclined position of the arm to an angle of 45° below the horizontal in case of a Lower Quadrant Signal indicates that the Stop signal is ‘OFF’. In the case of an Upper Quadrant signal the inclined position of the arm to an angle of 45° raised above the horizontal indicates either ‘OFF’ or the ‘Caution position of the relevant Stop signal.
- (iii) In the event of the Banner Repeater being in the ‘ON’ position the Driver of a train will proceed with Caution upto the place from where the signal to which it refers is clearly visible and thereafter act as per indication given by that signal
- (iv) During night the Banner Repeater shall be illuminated by a white light from the rear. The night indications shall be the same as the day indications, i.e., the same arm of the Banner Repeater shall be used both by day and by night.
- (v) When the arm of the Banner Repeater is at any position other than the horizontal or 45° aspect, the Banner Repeater shall be deemed to be defective and all the officials as in the case of defective Stop signal, shall be informed and the failure recorded in the Signal Failure Register. The Banner Repeater in such cases be deemed to be at ‘ON’ exhibiting its most restrictive aspect. It would be the duty of the Driver to report to the Station Master of such failure to take immediate action
- (vi) If the Banner Repeater is found defective in the ‘OFF’ position, action shall be taken as per G&S Rules 3.68
- (2) Starter Indicator may be provided at convenient location to repeat the aspect of the Starter signal as an aid to the Guard to enable him to know the aspect of the Starter signal. The Starter indicator shall exhibit no light when the Starter signal is at ‘ON’ and yellow light when it is ‘OFF’.

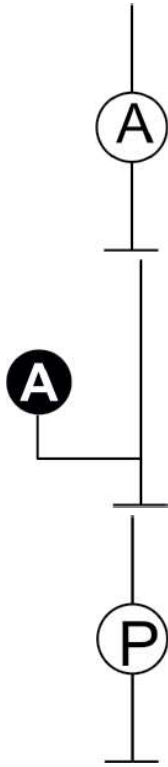
3.17. Distinguishing markers and signs for signals:-

- (1) Where necessary signals shall be distinguished by prescribed markers. Such markers shall be fixed on the signal posts below the signal as under :-

आकृति

कहाँ लगे

विवरण



स्वचलन (आटो मैटिक) रोक
स्टॉप सिगनल पर

सफेद गोल चकरी पर काला
'A' अक्षर

अर्धस्वचलन (सेमी-आटो
मैटिक) रोक (स्टॉप)
सिगनल पर

स्वचलन (आटोमैटिक) रोक (स्टॉप)
सिगनल की भांति काम करते समय
पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'A'
अक्षर प्रज्वलित रहेगा और
हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल
की भांति का काम करते समय 'A'
अक्षर बुझा रहेगा।

एक खम्बे पर अकेला
रंगीन बत्ती वाला दूरस्थ
(डिस्टेंट) सिगनल या
चेतावनी (वार्नर सिगनल)

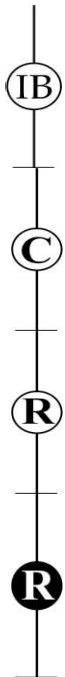
सफेद गोल चकरी
(डिस्क) पर काला 'P' अक्षर

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

आकृति

कहाँ लगे

विवरण



मुख्यवर्ती ब्लॉक रोक
(स्टॉप) सिगनल

सफेद गोल चकरी पर काला
'IB' अक्षर

बुलावा (कालिंग-आन)
सिगनल पर

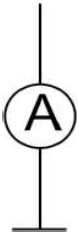
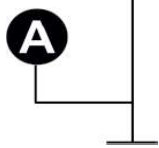
सफेद गोल चकरी पर
काला 'C' अक्षर

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

सफेद गोल चकरी पर
काला 'R' अक्षर

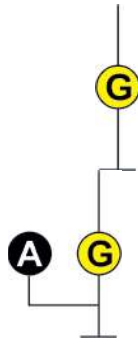
रंगीन बत्ती सिगनल व्यवस्था
क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल
(रिपीटिंग सिगनल) पर

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

Appearance	Provided on	Description
	Automatic Stop signal	Letter 'A' in black on white circular disc
	Semi – automatic Colour light Distant or Warner signal on a post by itself	White illuminated letter 'A' against black background when working as an automatic stop signal and letter 'A' extin- guished when working as a manual stop signal stop signal
	Colour light Distant or Warner signal on a post by itself	Letter 'P' in black on white circular disc

Note- Where a colour light Distant signal is combined with a last stop signal as provided for under sub-rule (7) of Rule 3.07, the marker shall be dispensed with.

Appearance	Provided on	Description
	Intermediate Block stop signal	Letter "IB" in Black on white circular disc
	Calling on signal	Letter "C" in Black on white circular disc
	Repeating signal in semaphore signaling territory	Letter "R" in Black on white circular disc
	Repeating signal in Colour light signaling territory	White illuminated letter "R" against Black background



फाटक रोक (स्टाफ)
सिगनल पर

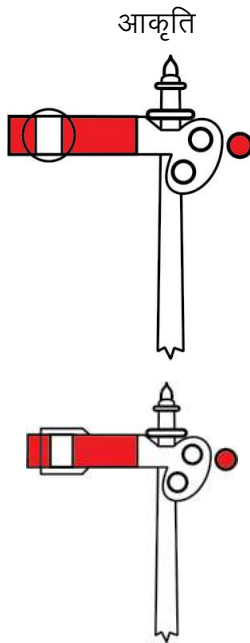
पीली गोल चकरी पर
काला 'G' अक्षर

स्वचालित (आटोमैटिक)
ब्लॉक क्षेत्र में फाटक रोक
(स्टॉप) सिगनल पर

पीली गोल चकरी पर काला 'G'
अक्षर और काली पृष्ठभूमि में सफेद
रोशनी 'A' अक्षर प्रज्ज्वलित
रहेगा।

टिप्पणी :- जब फाटक सड़क यातायात के लिये बन्द है और उस पर ताला बन्द है, तभी अक्षर 'ए' प्रज्ज्वलित होगा।

(2) यदि आवश्यक हो तो सिगनल भुजाओं पर, पहचान के लिये नीचे लिखे अनुसार, निर्धारित चिन्ह लगाये जायेंगे :-



आकृति

कहाँ लगे

विवरण

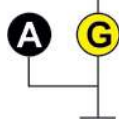
केवल मालगाड़ियों की परिचालित
लाइन के लिये आगतन (रोक) सेमाफोर भुजा पर एक काला रिंग
स्टाफ सिगनल पर

डाक प्लेटफार्म के आगमन रोक सेमाफोर भुजा पर काला अक्षर
(स्टाफ) सिगनल पर 'D'

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

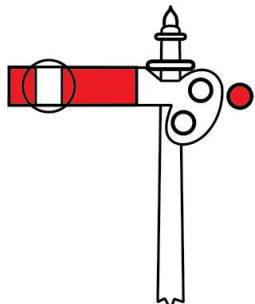
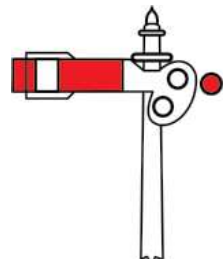
स0नि0 3.17 (1): जब कोई फाटक रोक (स्टाफ) सिगनल अर्ध स्वचल रोक (स्टाफ) सिगनल हो और समपार के अलावा कांटों की हिफाजत करता हो तो, उस पर काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का प्रज्ज्वलित अक्षर 'ए' तथा सफेद रोशनी के प्रज्ज्वलित अक्षर 'ए जी' लगाये जायेंगे। इस प्रकार के सिगनल का संकेत निम्न प्रकार होगा :

- (क) अक्षर 'ए' केवल तभी प्रकाशित किया जायेगा जब फाटक सड़क यातायात के लिये बन्द करके उस पर ताला लगा दिया गया हो तथा कांटों को ठीक प्रकार से बैठा कर उन पर ताले लगा दिये गये हों।
- (ख) अक्षर 'ए जी' केवल तभी प्रकाशित किया जायेगा जब फाटक या तो सड़क यातायात के लिये खुला हो या बन्द न हो पाया हो किन्तु कांटों को मार्ग के लिये ठीक प्रकार से बैठा कर उन पर ताले लगा दिये गये हों।
- (ग) यदि कांटों को मार्ग के लिये ठीक प्रकार से बैठा कर उन पर ताले नहीं लगाये गये हों अथवा कांटे खराब हों तो कोई भी मार्कर प्रकाशित नहीं किया जायेगा।

	Gate stop signal	Letter "G" in Black on yellow circular disc
	Gate stop signal in Automatic Block territory	Letter "G" in Black on yellow circular disc and white illuminated letter "A" against black background

Note :- Letter 'A' shall be lit only when the gates are closed and locked against road traffic.

- (2) Where necessary, signal arms shall be distinguished by prescribed signs as under:-

Appearance	Provided on	Description
	Approach Stop signal for goods running lines only	One black ring on semaphore arm
	Approach Stop signal for Dock platform	Letter 'D' in black on semaphore arm

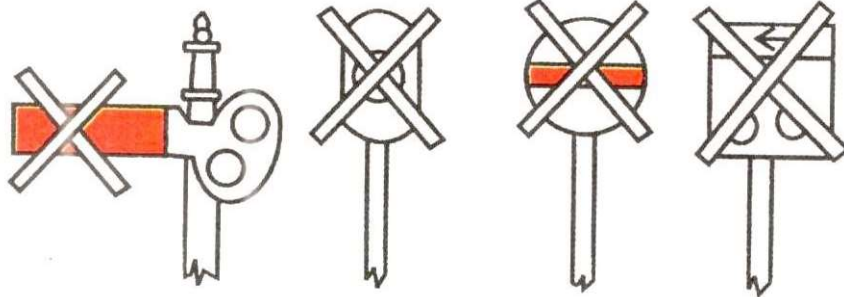
- (3) Other distinguishing markers or signs may be used with the approval of the Railway Board.

S.R. 3.17 (1) When a Gate Stop Signal is a Semi-Stop signal and protects points in addition to level crossing, it shall be provided with illuminated letter 'A' and white illuminated letter 'AG' against black background. The indication of such signal shall be as under :-

- Letter 'A' shall be lit only when the gates are closed and locked against road traffic and points are correctly set and locked for the route.
- Letter 'AG' shall be lit only when the gates are either open to road traffic or have failed but the points are correctly set and locked for the route.
- Neither marker shall be lit when the points are not correctly set and locked for the route or have failed.

3.18 प्रयोग में न आने वाले सिगनल:-

- (1) यदि किसी स्थावर सिगनल का प्रयोग नहीं हो रहा है तो उनकी पहचान के लिए उसपर दो क्रॉस पट्टियाँ बना दी जायेंगी और प्रत्येक पट्टी कम से कम 1 मीटर लम्बी और 10 सेमी 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 'आन' 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 गयी है तो जहाँ दो या अधिक लाइनें भिन्न दिशाओं में जाती हैं वहाँ सिगनल ब्रैकेट खम्भे पर लगाए जायेंगे अथवा अलग सिगनलों के स्थान पर अनुमोदित किस्म के मार्ग संकेतक (रूट इंडिकेटर) की व्यवस्था की जायेगी।

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

स. नि. 3.19 (i) : मार्ग संकेतकों (रूट इंडिकेटर) को रोक सिगनल के समान माना जाय।

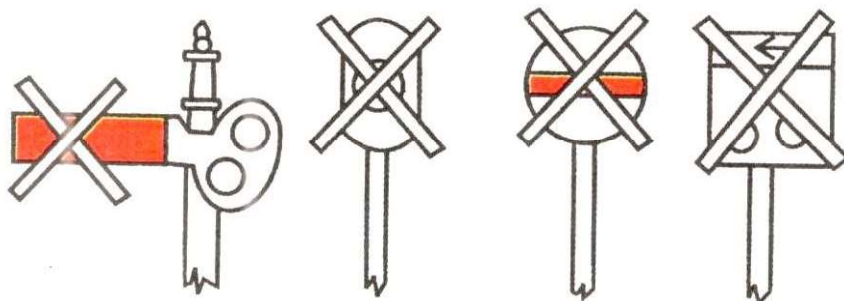
- (ii) मार्ग संकेतक (रूट इंडिकेटर) को 'आन' समझा जाना चाहिए यदि कोई मार्ग (रूट) नहीं बताता जबकि उसका सम्बन्धित सिगनल 'ऑफ' हो। यदि रूट इंडिकेटर 'आन' हो तब उससे सम्बन्धित सिगनल को भी 'आन' ही समझा जायेगा यद्यपि वास्तव में वह 'ऑफ' है।
- (iii) यदि किसी ट्रेन के लोको पायलट को स्टेशन से प्रस्थान करते हुए प्रस्थान सिगनल से लगा मार्ग संकेतक गलत मार्ग बताता दिखाई दे तो उसे प्रस्थान सिगनल को भी 'आन' ही समझना चाहिए।

3.20 अभिसारी (कनवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना:- यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो दो या अधिक लाइनों के मिलने वाले स्थानों पर सिगनल अलग खम्भों पर लगाये जायेंगे। यदि सिगनलों की संख्या अधिक है तो वहाँ सिगनल ब्रैकेट वाले खम्भे या सिगनल पुल या गेन्टरी पर लगाए जा सकते हैं।**3.21 ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्टरी पर सिगनल लगाना:-** यदि सिगनल किसी ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्टरी पर लगाये जाते हैं तो उन्हें :-

- (क) इस प्रकार समूहबद्ध किया जाएगा कि हर एक परिचालित लाइन से सम्बन्धित सिगनल आसानी से पहचाना जा सके और ये सिगनल सम्बन्धित परिचालित लाइनों के यथा संभव ऊपर लगाए जाएंगे।
- (ख) इस प्रकार लगाया जाएगा कि मैन लाइन का सिगनल अन्य परिचालित लाइन अथवा लाइनों से सम्बन्धित सिगनल से अधिक उँचा 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 सम्बन्धित होंगे।

3.18. Signals out of use:-

- (1) When a fixed signal is not in use, it shall be distinguished by two crossed bars, each bar being not less than 1 metre long and 10 centimeters wide, as illustrated below:-



- (2) A semaphore or disc signal when not in use shall be kept fixed in the 'on' position.
- (3) Signals not in use shall not be lit.

3.19. Placing of stop signals at diverging junctions:-

Unless otherwise permitted by approved special instructions, where two or more lines diverge, the signals shall be fixed on a bracket post or an approved type of route indicator shall be provided instead of separate signals.

Provided that for speeds upto 75 kilometres per hour with manually operated multiple aspect signals, only a single arm Home signal may be provided instead of separate signals on a bracket post or a Route indicator. The facing points must be provided with point indicators.

S.R. 3.19 (i) Route indicators are to be treated as a stop signals.

- (ii) A route indicators must be deemed to be 'ON' if it does not show any route when the relevant signal is 'OFF'. If the route indicator is 'ON', the relevant signal must also be deemed to be 'ON' even though it is actually 'OFF'.
- (iii) If the Loco Pilot of a train leaving a station finds a route indicator on a starting signal displaying an incorrect route, he must deem the starting signal to be 'ON'.

3.20 Placing of Stop signals at converging junctions:- Unless otherwise permitted by approved special instructions, where two or more lines converge, signals shall be placed on separate posts. Where the number of signals shall be placed on separate posts. Where the number of signals is considerable, these may be provided on a bracket post or a signal bridge or gantry.

3.21 Signals on bracket post or signal bridge or gantry:- Where signals are placed on a bracket post or a signal bridge or a gantry, these shall be :-

- (a) so grouped that the respective signals are easily distinguishable for each running line and are placed as nearly as possible over the running lines to which they refer.
- (b) so placed that the signal referring to the main line is higher than the signal or signals referring to the other running line or lines, and
- (c) so arranged that the extreme left hand signal refer to the extreme left hand line and the second signal from the left refers to the next line from

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

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

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

- स0 नि0 3.23 (i) यदि सेमाफोर सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पुनरावर्तक (रिपीटर) की भुजा या रंगीन बत्ती वाले सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सूक्ष्म बत्ती (मिनियेचर लाइट) खराब हो जाय तो परिचालन कर्मचारियों को सिगनल खराब मानना चाहिये यदि सम्बन्धित सिगनल द्वारा प्रदर्शित संकेत को जानने का कोई अन्य साधन न हो। बत्ती या इसके सुनाई देने वाले संकेत के खराब होने पर सिगनल को खराब समझने की आवश्यकता नहीं।
- (ii) फिर भी जिन स्टेशनों पर स्टेशन मास्टर/केबिनमैन, सिगनल प्रचालन स्थान से उचित दूरी से सिगनल की सामान्य स्थिति की जाँच कर सकता हो तो सम्बन्धित सिगनल खराब नहीं माना जायेगा यद्यपि पुनरावर्तक (रिपीटर) खराब हो।

3.24 पीछे की बत्तियाँ:—

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

ग— सिगनलों के उपस्कर**3.25 स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी:—** इस उप-अध्याय में निर्धारित स्थावर सिगनल नीचे लिखे स्टेशनों को छोड़कर हर स्टेशन पर लगाये जायेंगे:—

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

3.22. Placing of more than one signal on the same post -

- (1) Not more than one signal referring to trains moving in the same direction, whether on the same line or on separate lines, shall be placed on the same post except -
 - (a) as prescribed in these rules for Calling-on Shunt, Co-acting and Warner signals, or
 - (b) under approved special instructions.
- (2) Where under approved special instructions more than one signal is placed on the same post the topmost signal shall apply to the extreme left hand diverging line and the second signal from the top shall apply to the next line from the left and so on.

Provided that in exceptional cases where two home signals are placed on the same post, under approved special instructions, the top signal shall apply to the main line and the lower signal shall apply to the other lines.

3.23. Electric repeater:- The arm and light of any fixed signal which cannot be seen from the place from which the signal is worked shall be repeated to such place by means of an efficient electric repeater.

- S.R. 3.23 (i) If the arm of the Repeater in the Semaphore Signalling Territory, and miniature light in the colour light signalling Territory become defective, operating Staff should consider the Signal as defective if there is no, other means to know the aspect being displayed by the signal. If the light or its audible indication become defective, the signal need not be considered as defective.
- (ii) However, at station where the Station Master/Cabinman is able to check the normal aspect of the signal from a suitable distance from the place of its operation the relative signal shall not be treated as defective even though its repeater is defective.

3.24. Back-lights -

- (1) Every semaphore or disc signal, the light of which cannot be seen from the place from the signal is worked, shall be provided with a back-light to indicate whether the signal light is burning or not.
- (2) Back-lights of signals shall show a small white light when 'on', and no light at all in any other position.
- (3) Any fixed light used in conjunction with a semaphore signal shall show a back-light.
- (4) Back-lights may not be provided when alternative arrangements are made at the place from which the signal is worked to indicate whether signal lights are burning or not.

C. Equipment of Signals**3.25. Obligation to provide fixed signals at stations:-** Fixed signals prescribed in this sub-chapter shall be provided at every station, except:-

- (a) at stations between which trains are worked on the One Train Only system, and
- (b) at stations which are exempted from the provision of signals under approved special instructions.

3.26 Commissioning of fixed signals:-

Fixed signals shall not be brought into use until they have been passed by the Commissioner of Railway Safety as being sufficient to secure the safe working of trains.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ख) 'बी' क्लास स्टेशनों पर

इकहरी लाइन पर एक बाहरी (आउटर) एक निकट (होम) सिगनल

दोहरी (डबल) लाइन पर एक बाहरी एवं निकट और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल इकहरी (सिंगिल) और दोहरी 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 सिगनल लगाया जायेगा और

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

3.30 साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना:— नियम 3.27, 3.28, 3.29, और 3.32 में सिगनल के निर्धारित न्यूनतम उपस्कर के अतिरिक्त प्रत्येक स्टेशन पर गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए आवश्यक अन्य स्थावर सिगनल भी लगाए जायेंगे।**3.31 डी क्लास स्टेशनों पर सिगनल:—** डी क्लास स्टेशन पर गाड़ी को इस प्रकार रोका जा सकता है जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किया जाय।**3.32 अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाना:—**

- (1) यदि पूर्ण ब्लॉक पद्धति में, इकहरी लाइन के किसी बी क्लास स्टेशन पर बाह्यतम सम्मुख 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 एक अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल उस बाह्यतम सम्मुख 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 सिगनल के बीच की दूरी किसी भी दशा में द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में 400 मीटर तथा बहुसंकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल

3.27. Minimum equipment of fixed signals at stations provided with manually operated multiple-aspect signalling:- The minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows -

- (a) At class 'B' stations ... a Distant, a Home and a Starter, and
- (b) at class 'C' stations ... A Distant and a Home.

3.28. Minimum equipment of fixed signals at station provided with modified lower quadrant signalling:- Modified lower quadrant signalling may be introduced only where it is Expressly sanctioned by a special order of the Railway Board. The minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows :-

- (b) at class 'B; stations ... A Distant, a Home, a Warner below the Main Home, and a Starter, and
- (b) at class 'C' station ... A Distant and a Home.

3.29. Minimum equipment of fixed signals at other stations provided with two-aspect signalling:- The minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows.-

- (a) at class 'A' stations ... A Warner, a Home and a Starter,
- (b) at class 'B' stations-
 - on a single line ... an Outer and a home.
 - on a double line ... An Outer, a Home and a Starter, and both on a single and a double line, a Warner shall be provided in accordance with Rule 3.06, if trains run through at a speed exceeding 50 kilometer an hour without stopping, and
- (c) at class 'C' stations ... a Warner and a Home.

3.30 Additional fixed signals at stations generally. - In addition to the minimum equipment of signals prescribed in Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32 such other fixed signals shall be provided at every station as may be necessary for the safe working of trains.

3.31. Signals at class 'D' stations:- At a class 'D' station, a train may be stopped in such manner as may be authorized by special instructions.

3.32. Provision of an advanced Starter, Shunting Limit Board or Block Section Limit Board:-

- (1) On a single line class 'B' station worked on the Absolute Block System, if the obstructing of the line outside the Home signal or the outermost facing points in the direction of an approaching train is permitted under special instructions under Rule 8.09, a Shunting Limit Board on an Advanced Starter shall be placed at such shunting distance from the Home signal or the outermost facing points as local conditions may require provided the distance between the Shunting Limit Board (bearing the words 'Shunting Limit' on the side which faces the station, and fitted with a lamp showing a white light in both directions to mark its position by night) or the Advanced starter and the opposing first Stop signal is never less than 400 metres in the two-aspect signalling territory and 180 metres in the multiple-aspect or modified lower quadrant signalling territory.

क्षेत्र में 180 मीटर से कम नहीं होगी। यह बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांसड स्टार्टर) सिगनल उस स्थान का द्योतक है जहाँ तक शंटिंग करने की अनुमति दी जा सकती है।

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

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

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

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

3.34 समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर स्थावर सिगनल :—

- (1) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा छूट नहीं दे दी गई है, तब तक समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर लाइन के आर-पार बंद होने वाले प्रत्येक ऐसे फाटक पर पर्याप्त दूरी पर स्थावर सिगनल लगाये जायेंगे, स्टेशन सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इन्टरलाक्ड) फाटकों को छोड़कर। फाटक सड़क यातायात के लिए खुले होने पर, ये सिगनल अप और डाउन दोनों दिशाओं में, रूकने के संकेत देंगे।
- (2) यदि विशेष अनुदेशों के अधीन कोई निरोध नहीं लगाया गया है तो, फाटक के रोक (स्टॉप) सिगनल पर 'जी' चिन्ह (मार्कर) लगाया जायेगा।

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

स. नि. 3.35.(i): कुछ स्टेशन के बाहरी साइडिंग पर जो रनिंग लाइन से निकलती हैं दिये गये रोक सिगनल सामान्यतः 'ऑफ' स्थिति में रहते हैं।

घ— सिगनलों तथा कांटों का प्रचालन

3.36 साधारणतया स्थावर सिगनल:—

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

The location of such board or Advanced Starter shall mark the limit upto which shunting may be permitted.

- (2) On a double line class 'B' station worked on Absolute Block System equipped with multiple-aspect or modified lower quadrant signalling and where there are no points or the outermost point at the approaching end are trailing. A Block Section Limit Board (bearing the words 'Block Section Limit' on the side which faces the station and fitted with a lamp showing white light in both directions to mark its position by night) shall be provided. It shall be placed at a distance of not less than 180 metres in advance of the Home signal and shall protect the fouling mark of the outermost trailing points, if any. The location of such board shall mark the limit of the block section at such stations.

3.33. Exceptions to Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32 – Notwithstanding anything contained in Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32 -

- (a) if the station has only one connection off the main line, the station shall be worked in accordance with approved special instructions;
- (b) on any section where traffic is light and speed is slow, one stop signal only in each direction may be provided at each station; such signal to be located at an adequate distance outside the outermost facing points of the station and trains worked in accordance with approved special instructions; and
- (c) on any Railway having very light traffic, all signals may be dispensed with and trains worked under approved special instructions;

Provided that at stations with manually operated multiple aspect signals, where the speed of trains through a station does not exceed 50 kilometres per hour, a Distant signal and a Home signal only may be provided in each direction under approved special instructions.

3.34. Fixed signals at level crossing -

- (1) Unless exempted under approved special instructions, every level crossing gate which closes across the line at a level crossing shall, except when interlocked with station signals, be provided with signals fixed at an adequate distance from the level crossing showing Stop aspects in both Up and Down directions when the gates are open for the passage of road traffic.
- (2) Except where otherwise prohibited under special instructions, a 'G' marker shall be provided on a gate Stop signal.

3.35. Protection and working of points of outlying sidings - Where there are points in the main line at a place which is not a block station, provision for the protection of such points, by signals or otherwise, and for working them, shall be made in order to secure the safe working of trains, as laid down under approved special instructions.

S.R. 3.35 (i): Stop signals provided at certain outlying sidings taking off the running line are normally in the 'OFF' position.

D. Working of Signals and Points

3.36. Fixed signals generally: -

- (1) Every fixed signal shall be so constructed that in case of failure of any part of its connections, it shall remain at, or return to its most restrictive aspect.

- (2) किसी गाड़ी को पास करने के लिए 'ऑफ' किये गये सिगनल को, निम्नलिखित स्थितियों को छोड़कर, तब तक 'आन' नहीं किया जायेगा जब तक कि उस सिगनल द्वारा नियंत्रित पूरी गाड़ी पास नहीं हो जाती, अर्थात् :-
- (क) आपातकाल में दुर्घटना को टालना, अथवा
- (ख) जहाँ स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर को गाड़ी के प्रस्थान करने अर्थात् गाड़ी के स्टेशन पर रुकने के पश्चात् आगे चलाने के लिए "आफ" किया जाता है तो उसे दूसरी गाड़ी को अग्रगामिता या क्रॉस कराने के प्रायोजन के लिए पुनः आन करना अपेक्षित है, परन्तु उसे पुनः आन निम्नलिखित सावधानियाँ बरतने के पश्चात् ही किया जाएगा:-
- (i) संबंधित स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर "आन" स्थिति में किए जाएंगे और उसके पश्चात् उस गाड़ी जिसके लिए सिगनल "आफ" किए गए थे, के लोको पायलट को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट संचार के सुरक्षित साधन या जहाँ संचार के सुरक्षित साधन उपलब्ध नहीं हैं वहाँ इस आशय के लिखित मेमों के माध्यम से सूचित किया जाएगा कि उक्त सिगनल "आन" कर दिए गए हैं तथा लोको पायलट स्टार्ट नहीं करेगा।
- (ii) जब तक कि उपखंड (i) में विनिर्दिष्ट संचार के सुरक्षित साधन या लिखित मेमो के माध्यम से लोको पायलट को सूचित नहीं कर दिया जाता और उसकी पावती प्राप्त नहीं हो जाती, तब तक दुर्घटना को टालने के सिवाय निर्धारित रूट को बदला नहीं जाएगा; अथवा,
- (ख) जहाँ सिगनल को स्वचल रूप में 'आन' स्थिति में वापस ले आने की व्यवस्था है, वहाँ सामान्य स्थिति में तब तक वापस नहीं किया जायेगा जब तक कि पूरी गाड़ी सिगनल से पास नहीं हो जाती।
- (3) स्टेशन सीमा के अन्दर स्टेशन मास्टर की, और स्टेशन सीमा के बाहर उस सिगनल के प्रचालन के लिए स्वतंत्र रूप से उस समय प्रभारी व्यक्ति की अनुमति के बिना कोई भी स्थावर सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जायेगा।
- स. नि. 3.36 (i): किसी गाड़ी को पास करने के लिए एक बार ऑफ किए गए सिगनल को सामान्य परिस्थितियों में 'आन' स्थिति में वापस नहीं किया जाएगा। साधारण नियम 3.36 (2) में उद्धृत आपातकाल की स्थिति तभी समझी जाएगी जब किसी दुर्घटना का निवारण करना है।
- (ii) यदि किसी आपातकाल में आगमन सिगनल बिना उस गाड़ी के आगमन के पूर्व ही 'आन' स्थिति में करना पड़े तो सिवाय दुर्घटना निवारण की दशाओं के, काटों को तब तक नहीं बदला जाएगा जब तक कि वह गाड़ी खड़ी न हो गयी हो।
- (क) एकहरी लाइन प्रखण्ड पर, जहाँ मूर्त प्राधिकार लोको पायलट को दिया जा चुका हो, उसे वापस ले लेना चाहिये।

3.37 सिगनलों के स्वाभाविक संकेत -

- (1) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया है तब तक स्वचल सिगनलों को छोड़कर स्थावर सिगनल अपनी सामान्य स्थिति में सदा सर्वाधिक प्रतिबंधित संकेत देंगे।
- (2) स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल का सामान्य संकेत 'आगे बढ़ो' 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 -

- (2) A signal which has been taken 'off' for the passage of a train shall not be placed 'on' until the whole of the train which it controls has passed it, except-
- (a) in case of emergency to avert an accident, or
 - (aa) where Starter and Advanced Starter taken 'off' for departing trains that is trains starting from station after coming to stop are required to be put back for the purpose of movement of another train for precedence or crossing shall be put back only after taking following precautions:-
 - (i) relevant Starter and Advanced Starter may be replaced to 'on' position and thereafter the Loco pilot of the train for which the signals had been taken 'off' shall be advised by on-duty Station Master through a secured means of communication, specified under special instructions or where secured means of communication are not available, through a written memo to the effect that the said signals have been replaced to 'on' and that the Loco Pilot shall not start;
 - (ii) till the Loco Pilot has been advised through secured means of communication referred to in clause (i) or through a written memo and his acknowledgment received, the route shall not be altered except to avert an accident; or
 - (b) where arrangement is provided to restore, the signal to 'on' automatically, the control operating the signal shall not be restored to its normal position till the whole of the train has passed it.
- (3) No fixed signal within station limits shall be taken 'off' without the permission of the Station Master, and in the case of a signal outside the station limits without the permission of such person as may for the time being be in independent charge of the working of such signal.

S.R. 3.36 (i) Signals once taken 'OFF' for the passage of a train must not be replaced to 'ON' in the ordinary course. The emergency referred to in GR 3.36(2) shall be deemed to exist when an accident is to be averted.

- (ii) If in an emergency, a reception signal has to be placed in 'ON' position before the arrival of the train to which it refers, no points, shall be altered until the train has come to a stand, except to prevent an accident.
 - (a) On single line section, where a tangible authority has been delivered to the Loco Pilot, the same should be withdrawn from him.

3.37. Normal aspect of signals. -

- (1) Unless otherwise authorised under approved special instructions, fixed signals, except, except automatic signals, shall always show their most restrictive aspect in their normal position.
- (2) The normal aspect of an Automatic Stop signal is 'Proceed'. Where, however, the signal ahead is manually operated, the aspect normally displayed may be 'Caution' or 'Attention'.

3.38. Points affecting movement of trains –

- (1) The Station Master shall not give permission to take signals 'off' for a train until-

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

स. नि. 3.38 (i): कोई भी स्थावर सिगनल गाड़ी के बिना विलम्ब के पास होने की आवश्यकता से पूर्व नहीं 'आफ' किया जाना चाहिए। गाड़ी के संभावित आगमन से 10 मिनट से अधिक पहले तो सिगनल किसी भी स्थिति में 'आफ' नहीं किया जाना चाहिए।

नोट— हाथ से तार खींचकर या निर्धारित कार्यविधि के अतिरिक्त अन्य किसी ढंग से सिगनल को किसी भी परिस्थिति में 'आफ' नहीं करना चाहिए।

- (ii) जब तक स्टेशन संचालन नियम में इसके प्रतिकूल निश्चित रूप से निर्दिष्ट न किया गया हो तब तक पहले निकट (होम) सिगनल और उसके तुरन्त पश्चात ही बाहरी (आउटर) सिगनल आफ किया जाना चाहिए परन्तु इससे लोको पायलट को भी निकट (होम) सिगनल को देखकर तदनुसार कार्यवाही करने व निर्दिष्ट होने को अपनी जिम्मेदारी से छूट नहीं है। क्योंकि ऐसा भी संभव है कि बाहरी (आउटर) सिगनल 'आफ' कर दिया गया हो और निकट (होम) सिगनल खतरे की स्थिति में ही हो।

- (iii) निकट (होम) सिगनल परिचालित (रनिंग) लाइन के लिए आफ किया जाना परिचालित लाइन से अलग होने वाली साइडिंग के लिए खतरा समझा जायेगा ऐसे साइडिंग से कोई इंजन गाड़ी या वाहन तब तक बाहर नहीं आयेगा जब तक कि निकट (होम) सिगनल 'आन' स्थिति में वापस न कर दिया गया हो। यदि साइडिंग के लिए विशेष रूप से सेमाफोर सिगनल न लगाया गया हो तो किसी इंजन वाहन या गाड़ी को साइडिंग से बाहर निकलने के लिए हैंड सिगनल दिया जाना चाहिए।

नोट— साधारण व सहायक नियम 3.82 देखें।

- (iv) गाड़ी ज्योंही बाहरी (आउटर) सिगनल को पार कर जाती है त्योंही उसे 'आन' स्थिति में वापस कर देना चाहिए और इसी प्रकार निकट (होम) सिगनल को भी ज्योंही गाड़ी पार करे, 'आन' स्थिति में वापस कर देना चाहिए।

3.39 सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगाना— जब सम्मुख (फेसिंग) कांटे अंतर्पाशित (इण्टरलाक्ड) या चाभी से ताला बंद 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।

स. नि. 3.39 (i): जब किसी स्टेशन पर अर्न्तपाशन, की लॉकिंग या माडीफाइड की लॉकिंग से काम करने की पद्धति विफल हो जाती है तो स्टेशन का कार्य चालन स्टेशन संचालन नियम में दिये गये विशेष अनुदेशों के अनुसार होना चाहिए।

- (ii) विशेष अनुदेश स्टेशन संचालन नियमावली में उल्लिखित होने चाहिए।

3.40 होम सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें —

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

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

- (a) all facing points over which the train will pass are correctly set and locked,
 - (b) all trailing points over which the train will pass are correctly set, and
 - (c) the line over which the train is to pass is clear and free from obstructions.
- (2) When a running line is blocked by a stabled load, wagon, vehicle or by a train which is to cross or give precedence to another train or immediately after arrival of the train at the Station, the points in rear on Double line section and at either end on single line sections should be immediately set against the blocked line except when shunting or any other movement is required to be done immediately in that direction on that line.

S.R. 3.38 (i) A fixed signal must not be taken 'OFF' for a train earlier than necessary for the train to pass without detention at the signal, in any case signals shall not be taken 'OFF' for a train more than 10 minutes before the train is due.

Note – In no circumstances must a signal be taken 'off' by pulling the wires by hand, or in any way other than the prescribed method.

- (ii) Unless where otherwise specifically prescribed in the Station Working Rules, the Home signal must be taken 'OFF' first and the outer signal taken 'OFF' immediately thereafter. This does not, however absolve the Loco Pilot of his responsibility for observing and being guided by the Home signal, as it may be possible that the outer is lowered though the Home is at danger.
- (iii) The taking 'OFF' of the Home signal for a running line will be considered as a danger signal to a siding taking off the running line. No engine, train or vehicle must come out of such a siding, unless the Home signal has been put back to 'ON'. The signal for an engine, train or vehicle to proceed from a siding must be given by hand unless there is a fixed signal specially for the siding.

Note- See G&S. Rule 3.82

- (iv) The outer signal must be put back to 'ON' as soon as the train has passed it, and the Home signal likewise must be put back to 'ON' as soon as the train has passed it.

3.39. Locking of facing points- Facing points, when neither interlocked nor key locked, shall be locked for the passage of a train either by a clamp, or by a through bolt, with a padlock. It is not sufficient to lock the lever working the points.

S.R. 3.39 (i) When at a station the interlocking, key locking or modified key locking fails the station must be worked in accordance with special instructions as laid down in the Station Working Rules.

- (ii) The Special instructions must be incorporated in the station working Rules.

3.40. Conditions for taking 'off' Home Signal -

- (1) When a train is approaching a Home Signal otherwise than at a terminal station, the signal shall not be taken 'off' until the train has first been brought to a stand outside it, unless –
 - (a) on a double line, the line is clear for an adequate distance beyond the starter; or

- (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, उन्मुख (ट्रेलिंग) कांटों से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है, या गाड़ी के रुकने के नियत स्थान से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।
- (2) यदि गाड़ी को पहले निकट (होम) सिगनल के बाहर रोक लिया जाता है तो सिगनल को तभी 'ऑफ' किया जा सकता है जब:-
- (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक लाइन साफ है अथवा
- (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटों तक या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी के चलने के लिए नियत स्थान तक लाइन साफ है।
- (3) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय उपनियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी किसी भी दशा में :-
- (क) द्विसंकेती लोअर क्वार्ट्रेंट या द्विसंकेती रंगीन बत्ती वाले सिगनलों के स्टेशनों पर 180 मीटर से कम नहीं होगी, अथवा
- (ख) बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वार्ट्रेंट सिगनल के स्टेशनों पर 120 मीटर से कम नहीं होगी।
- (4) यदि जिस लाइन पर गाड़ी जाने वाली हो उसके लिए अनुमोदित डिजाइन का सैण्ड हम्प है या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन डिरेलिंग स्विच की व्यवस्था है तो वे उपनियम (3) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी के अनुसार एवजी माने जायेंगे।
- स. नि. 3.40 (1) सैण्ड हम्प या स्नैग डेड एण्ड अवरोध निषिद्ध- सैण्ड हम्प या स्नैग डेड एण्ड का अवरोध किसी भी समय चाहे गाड़ी आने वाली हो या नहीं, निषिद्ध है। यदि किसी दुर्घटना या अन्य अनिवार्य कारणवश इसमें अवरोध हो जाय तो साधारण तथा सहायक नियम 5.09 के अनुसार गाड़ियाँ ली जायेंगी।
- (2) दोहरी (डबल) लाइन स्टेशनों पर आगे के ब्लॉक सेक्शन के अवरुद्ध होने पर गाड़ियों के संचालन पर नियंत्रण- यदि दोहरी लाइन स्टेशन पर अंतिम रोक सिगनल के आगे ब्लॉक सेक्शन में अवरोध हो और किसी गाड़ी को उस सिगनल तक ले जाना हो तो चालन की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक गाड़ी पहले निकट (होम) सिगनल या अंतिम रोक सिगनल के पीछे के सिगनल पर रोक नहीं दी जाती है।

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

- (1) यदि गाड़ी अंतिम स्टेशन के अलावा किसी दूसरे स्टेशन के बाहरी (आउटर) सिगनल की ओर आ रही है तो गाड़ी सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जायेगा, जब तक कि वह लाइन जिस पर स्टेशन के अंदर गाड़ी लेनी है, नीचे लिखे अनुसार साफ नहीं हैं -
- (क) दोहरी (डबल) लाइन पर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक तथा
- (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर प्रथम सम्मुख (फेसिंग) 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 (फेसिंग) कांटों तक या जिस स्टेशन पर सम्मुख (फेसिंग) कांटें नहीं हैं, वहां निकट (होम) सिगनल तक लाइन साफ नहीं है।
- स. नि. 3.41(i) साधारण नियम 3.33 (ख) के अनुसार जिन स्टेशनों पर केवल एक बाहरी (आउटर) सिगनल ही है सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्त वही है जो निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करने के लिए साधारण नियम 3.40 में दी गयी है।

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

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

- (b) on a single line, the line is clear for an adequate distance beyond the trailing points, or for an adequate distance beyond the place at which the train is required to come to a stand.
- (2) Where a train has first been brought to a stand outside the Home signal, the signal may be taken 'off' if:-
 - (a) on a double line, the line is clear upto the Starter, or
 - (b) on a single line, the line is clear upto the trailing point or under approved special instructions upto the place at which the train is required to come to a stand.
- (3) Except under approved special instructions, the adequate distance referred to in sub-rule (i) shall never be less than-
 - (a) 180 metres at station equipped with two-aspect lower quadrant or two-aspect colour light signals; or
 - (b) 120 metres in the case of stations provided with multiple-aspect signals or modified lower quadrant signals.
- (4) Where a sand hump of approved design, or under approved special instruction a derailing switch, has been provided for the line on which a train is to be received, they shall be deemed to efficient substitutes for the adequate distance referred to in sub-rule (3).

S.R. 3.40 (1): Obstruction of sand-hump or snag dead-end prohibited – It is forbidden to obstruct sand-hump or snag dead-end at any time whether train is expected or not. If due to an accident or other unavoidable cause it should become obstructed, train shall be received in accordance with G&SR 5.09.

- (2) Controlling movement of trains at Double line stations when Block section ahead is obstructed:- If the Block section beyond the last Stop signal of a station on the Double line is obstructed and it is required to draw a train up to that Signal, the movement shall not be permitted until the train has first been brought to a stand at the Home Signal or the signal immediately in rear of the last Stop Signal.

3.41. Conditions for taking 'off' Outer signal:-

- (1) When a train is approaching the Outer signal otherwise than at a terminal station, the signal shall not be taken 'off' until the train has first been brought to a stand outside the signal, unless the line on which the train is to be received in the station is clear-
 - (a) in the case of a double line, up to the Starter signal, and
 - (b) in the case of a single line, for an adequate distance beyond the first facing points.
- (2) Where the train has first been brought to a stand outside the Outer signal, the signal shall not be taken 'off' unless the line is clear upto the first facing points, or upto the Home signal at a station where there are no facing points.

S.R. 3.41 (i) At stations where only outer signal is provided in accordance with GR 3.33 (b), the conditions for taking it 'OFF' are same as for taking 'OFF' the Home signal as laid down under G.R. 3.40.

3.42 Conditions for taking 'off' last Stop signal or Intermediate Block Stop signal:-

- (1) On Double line, the last stop signal or Intermediate Block Stop signal shall not be taken 'off' unless Line clear has been obtained from the block station in advance.

(2) इकहरी लाइन पर –

(क) गाड़ी के लिये अंतिम स्टाप सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि ब्लाक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लीयर न प्राप्त हो जाए।

(ख) मध्यवर्ती ब्लाक सिगनलिंग के लिये –

- (i) पहले, यातायात की दिशा निर्धारित की जाएगी और फिर यातायात की निर्धारित दिशा के अनुसार ब्लाक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लीयर कराई जाए;
- (ii) यातायात की दिशा निर्धारित करने के पश्चात ही 'स्टेशन नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लाक सेक्शन' में गाड़ी संचालन की अनुमति दी जाएगी; और
- (iii) मध्यवर्ती ब्लाक स्टाप सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि ब्लाक स्टेशन से अंतिम रूप में लाइन क्लीयर न प्राप्त हो जाए और यातायात की दिशा निर्धारित नहीं की गई हो।

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

3.43 चेतावनी (वार्नर) सिगनल को ऑफ करने की शर्तें:— चेतावनी सिगनल किसी ऐसी गाड़ी के लिए 'ऑफ' नहीं जायेगा जिसका स्टेशन पर रुकना निर्धारित है या जिसे नियमित 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 क्रॉसिंग) अवरोध रहित नहीं हो जाता है/जाते हैं और ऐसे समपार (लेवल क्रॉसिंग) या क्रॉसिंगों के फाटक सड़क यातायात के लिए बंद करके उसे ताले नहीं लगा दिए जाते। जहाँ फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल स्टेशन के सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इन्टरलॉक्ड) है वहाँ उसका प्रचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

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

3.46 शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग:

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

स0नि0 3.46 (i) इकहरी (सिंगल) लाइन पर यदि शंटिंग के लिये लोको पायलट को स्टार्टर सिगनल, जिसे शंटिंग के लिये 'ऑफ' करना सम्भव नहीं, 'आन' स्थिति में पास करना हो तो लोको पायलट को लिखित प्राधिकार दिया जाना चाहिए।

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

- (2) On Single line –
- (a) the last stop signal shall not be taken ‘off’ for a train unless line clear has been obtained from the block station in advance.
 - (b) for Intermediate block signaling –
 - (i) first, the direction of traffic shall be established and then line clear shall be obtained from the block station in advance as per the established direction of traffic;
 - (ii) only after establishing the direction of traffic the train movement in the ‘Station controlled Intermediate Block section’ shall be permitted; and
 - (iii) the Intermediate Block Stop Signal shall not be taken ‘off’ unless the line clear has been obtained from the block station in advance and the direction of traffic is established.

Explanation- On Single Line Intermediate Block signaling, the line between two adjacent block stations is divided into two sub sections, the first section which shall be termed as ‘station controlled intermediate block section’ and the section between Intermediate Block signal to First Stop Signal of block section ahead shall be termed as ‘block controlled Intermediate Block Section’.

3.43 Conditions for taking ‘off’ Warner signal:- A Warner signal shall not be taken ‘off’ for a train that is booked to stop or for a train that has to be stopped out of course.

3.44 Conditions for taking ‘off’ gate Stop signal:- A gate Stop signal shall not be taken ‘off’ until the concerned level crossing or crossings is or are free from obstruction and the gates of such level crossing or crossings are closed and locked against road traffic. Where a gate Stop signal is interlocked with station signals it shall be worked in accordance with special instructions.

3.45 Conditions for taking ‘off’ Calling-on signal:- A Calling on signal shall not be taken ‘off’ until the train has been brought to a stand at the Stop signal below which the Calling on signal is provided-

3.46. Use of fixed signals for shunting: -

- (1) The Outer, Home and the last Stop signal of a station shall not be taken ‘off’ for shunting purposes.
- (2) At station where Advanced Starters are provided, starters may be taken ‘off’ for shunting purposes, except where the interlocking interferes with this practice, in which case hand signals should be used where Shunting signals are not provided.

S.R.3.46 (i) On the Single Line, if , for shunting purposes a Loco Pilot is required to pass at ‘ON’ a starter which cannot be taken ‘OFF’ during shunting, a written authority to do so must be given to him.

3.47. Taking ‘off’ signals for more than one train at a time:- When two or more trains are approaching simultaneously from any direction, the signals for one train only shall be taken ‘off’ other necessary signals being kept at ‘on’, until the train for which the signals have been taken ‘off’ has come to a stand at the station, or has cleared the station, and the signals so taken ‘off’; for the said train have been put back to ‘on’, except where under special instructions, the interlocking or the layout of the yard renders a contrary procedure safe.

स0 नि0 3.47 (1): गाड़ियों का एक साथ लेना—

- (क) इकहरी लाइन पर अन्तर्पाशित स्टेशन पर, जहाँ गाड़ियों को बिना रुके सीधे जाने की अनुमति है वहाँ दो या अधिक गाड़ियों के एक साथ आगमन के लिये सिगनल 'ऑफ' किये जा सकते हैं बशर्ते कि—
 - (i) स्टेशन यार्ड इस प्रकार बिछा है और अन्तर्पाशन की ऐसी व्यवस्था है कि प्रत्येक गाड़ी उस लाइन पर ली जाती है जो अन्य लाइन या लाइनों से पृथक्कृत हैं, या ;
 - (ii) साधारण नियम 3.40 का पालन किया गया है, तथा;
 - (iii) ऐसी कार्यविधि स्टेशन के संचालन नियमों में स्पष्ट रूप से निर्धारित की गई है।
 - (ख) इकहरी लाइन पर अन्तर्पाशित स्टेशन पर, जहाँ गाड़ियों को बिना रुके सीधे जाने की अनुमति नहीं है और लाइनें पृथक्कृत नहीं हैं वहाँ दो या अधिक गाड़ियों के एक साथ आगमन के लिये सिगनल 'ऑफ' किये जा सकते हैं बशर्ते कि—
 - (i) साधारण नियम 3.40 का पालन किया गया है, और ;
 - (ii) ऐसी कार्यविधि स्टेशन के संचालन नियमों में स्पष्ट रूप से निर्धारित की गई है।
 - (ग) दोहरी लाइन के ऐसे अन्तर्पाशित स्टेशनों पर, जहाँ एक गाड़ी के पाथ (रास्ते) को दूसरी गाड़ी काटती है, दो या दो से अधिक गाड़ियों के एक साथ आगमन के लिये सिगनल 'ऑफ' किये जा सकते हैं बशर्ते कि—
 - (i) स्टेशन यार्ड इस प्रकार बिछा है और अन्तर्पाशन की ऐसी व्यवस्था है कि प्रत्येक गाड़ी उस लाइन पर ली जाती है जो अन्य लाइन या लाइनों से पृथक्कृत हैं, या ;
 - (ii) साधारण नियम 3.40 का पालन किया गया है, और ;
 - (iii) ऐसी कार्यविधि स्टेशन के संचालन नियमों में स्पष्ट रूप से निर्धारित की गई है।
- टिप्पणी—यदि उपर्युक्त पैरा (क), (ख) और (ग) में दी हुई शर्तें पूरी न होती गाड़ी लेने के लिये सिगनल 'ऑफ' करने की अनुमति देने से पहले स्टेशन मास्टर को स्वयं तसल्ली कर लेनी चाहिये कि वे सारी गाड़ियाँ जो यार्ड में पहले ली जा चुकी हैं, वे उस लाइन को साफ छोड़ कर खड़ी हो गई हैं जिस पर कथित गाड़ी को लेने की योजना है।

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

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

3.49 सिगनल बतियों की देखभाल और उन्हें जलाना:—

- (1) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन पर स्थावर सिगनलों संकेतकों और शंटिंग लिमिट बोर्डों, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड और रोक (स्टॉप) बोर्ड जैसे बोर्डों की बतियाँ सूर्यास्त के समय जलाई जायें और सूर्योदय तक अथवा उससे पहले या बाद तक जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये न बुझाई जाये।
- (2) उपनियम (1) निम्नलिखित को लागू नहीं होगा अर्थात् :—
 - (क) प्रवेश प्रकाशित सिगनल को,
 - (ख) रंगीन बत्ती सिगनल और स्थिति बत्ती सिगनल को जो दिन—रात प्रकाशित रखे जायेंगे तथा

S.R. 3.47 (i): Simultaneous Reception of Trains :-

- (a) At interlocked station on single line where trains are permitted to run through without stopping, signals may be taken 'OFF' for two or more trains to arrive simultaneously provided:
 - (i) The station yard is so laid out and the interlocking so arranged that each train is received on a line which is isolated from the line or lines or;
 - (ii) General Rule 3.40 is complied with, and;
 - (iii) Such procedure is definitely laid down in the Station Working Rules.
- (b) At interlocked stations on the single line where no trains are permitted to run through without stopping, and the lines are not isolated, signals may be taken 'OFF' for two or more trains to be arrived simultaneously, provided –
 - (i) General Rule 3.40 is complied with, and;
 - (ii) Such procedure is definitely laid down in the Station Working Rules.
- (c) At interlocked stations on the double lines where the path of one train crosses another, signals may be taken 'OFF' for two or more trains to be arrived simultaneously, provided;
 - (i) The Station is laid out and the interlocking so arranged that each train is received on a line which is isolated from the other train or trains; or;
 - (ii) General Rule 3.40 is complied with, and;
 - (iii) Such procedure is definitely laid down in the Station Working Rules.

NOTE:- If the conditions laid down in paras (a), (b) & (c) above are not fulfilled, the Station Master must satisfy himself before allowing signals to be taken 'OFF' for reception of a train, that all trains previously admitted to the yard have come to a stand clear of the line on which it is intended to receive the train.

3.48. Stoppage of trains out of course at stations provided with two-aspect signalling:-

When a train which is booked to run through has to be stopped out of course at a station equipped with two-aspect signals, it shall not be received until -

- (a) at station provided with working Warrens but not provided with Starters, the working Warner is kept at 'on',
- (b) at stations provided with Starters but not provided with working Warrens, the relevant Starter is kept at 'on'
- (c) at stations provided with both working Warrens and Starters, both the signals are kept at 'on' and
- (d) at stations provided with neither a working Warner nor a Starter, the first Stop signal is kept at 'on' and the train brought to a stand outside it.

3.49. Care and lighting of signal lamps.-

- (1) The Station Master shall see that lamps of fixed signals, indicators and boards such as Shunting Limit Board, Block Sections Limit Board and Stop Board at his station are lighted at sunset, and are not put out until after sunrise, or at such earlier or later time as may be prescribed by special instructions.
- (2) Sub-rule (1) shall not apply to -
 - (a) approach lighted signals.
 - (b) colour light and position light signals which shall be kept lit throughout the day and night, and

- (ग) ऐसे सेक्शन को जहाँ रात में कोई गाड़ी चलने का कार्यक्रम नहीं है।
- (3) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि स्थावर सिगनल संकेतक और शंटिंग लिमिट बोर्ड, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड और रोक (स्टॉप) बोर्ड जैसे बोर्डों की बत्तियां जलाने पर तेज रोशनी देती रहें और बत्तियों के लेंसों और शीशों की भली प्रकार सफाई की जाय और पीछे की बत्तियां स्पष्ट दिखाई दें।
- (4) जब कभी रात्रि के सिगनलों का प्रयोग हो, तो स्टेशन मास्टर तब तक लाइन क्लीयर नहीं देगा जब तक कि वह या तो स्वयं या विशेष अनुदेशों के अनुसार निर्धारित रीति से आश्वस्त नहीं हो जाता कि उसके स्टेशन के स्थावर सिगनलों की आने वाली गाड़ी से सम्बन्धित बत्तियां यदि वे प्रवेश प्रकाशित नहीं हैं, जल रही हैं। यदि सिगनल की बत्तियां जलती हुई नहीं रह सकती हैं तो वह लाइन क्लीयर देने से पहले नियम 3.68 से 3.72 तक में निर्धारित कार्यविधि का अनुशरण करेगा।
- (5) सेमाफोर सिगनल या संकेतक बत्ती को जलाने से पहले, इसे जलाने के लिए प्रति नियुक्त रेल सेवक लेंसों और शीशों का निरीक्षण करेगा। यदि वह लाल गोलाकार शीशा (राउंडेल) को टूटा या चटखा हुआ अथवा गायब पाता है तो वह बत्ती नहीं जलायेगा और फौरन इसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा और स्टेशन मास्टर ऐसे सिगनल को खराब हुआ मानेगा।
- (6) सिगनलों का प्रभारी प्रत्येक रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनलों के लैम्प फोकस करने, साफ करने, काट कर बत्ती बराबर करने में अधिक से अधिक सावधानी बरती जाये।
- स. नि. 3.49 (i) किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर देने के पश्चात किसी भी सिगनल की जाँच (टेस्टिंग) नहीं की जानी चाहिए।
- (ii) अन्तर्पाशन रहित स्टेशनों पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्रतिदिन कांटा संकेतकों के प्रकाशन के पश्चात कांटों को हेरफेर करके रोशनी के संकेतकों को देखकर यह जाँच करनी चाहिए कि उनके शीशे ठीक हैं और ऐसी जाँच के परिणाम को स्टेशन डायरी में लिखना चाहिए।
- (iii) प्रबल तूफान विशेषकर बर्फीले तूफान, चक्रवात इत्यादि के पश्चात उस अवधि में जबकि सिगनल की बत्तियां जलती रहनी चाहिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सिगनलों का निरीक्षण किसी रेल सेवक से करवायेगा।

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

3.51 कांटे:—

- (1) विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत परिस्थितियों के सिवाय, सभी कांटे सामान्यतः सीधी लाइन के लिए सेट रहेंगे।
- (2) विशेष अनुदेशों में वर्णित स्थितियों के सिवाय, कांटों और सिगनल से संबंधित ड्यूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक उन कांटों और सिगनलों के प्रचालन के स्थान को छोड़ कर नहीं जायेगा।
- (3) स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति के बिना कोई भी रेल सेवक मरम्मत करने या किसी अन्य उद्देश्य से किसी भी कांटे, सिगनल या उसकी फिटिंग, सिगनल के तार या किसी अन्तर्पाशन (इन्टरलॉकड) या ब्लॉक गियर में हस्तक्षेप नहीं करेगा।
- स. नि. 3.51(i): कांटा और ट्रैप संकेतक कोई सिगनल नहीं हैं। ये उपकरण फाटकों पर फिट रहते हैं और उनके साथ परिचालित हो कर दिन या रात में कांटों की दिशा बतलाते हैं।
- (ii) जब कांटा संकेतक ट्रैप प्वाइंट्स (डिरेलिंग स्विच) पर लगाए जाते हैं तो ये ट्रैप खुला रहने पर दोनों ओर दिन के समय लाल चकरी और रात के समय लाल रोशनी दिखाते हैं, जब ट्रैप बन्द रहता है तो दोनों दिन के समय हरी चकरी और रात के समय हरी रोशनी दिखाते हैं।

- (c) the sections where no train is scheduled to run at night.
- (3) The Station Master shall ensure that the lamps of fixed signals, indicators and boards such as Shunting Limit Board, Block Section Limit Board and Stop Board, when lit, are burning brightly and that the lenses of lamps and spectacle glasses are properly cleaned and back lights clearly visible.
- (4) Whenever night signals are used the Station Master shall not grant Line Clear unless he has ensured, either personally or in the manner prescribed under special instructions, that the lamps of fixed signals at his station which are not approach lighted and which apply to the train are burning. If signal lights cannot be kept burning he shall, before giving Line Clear, initiate action in accordance with the procedure prescribed in Rules 3.68 or 3.72.
- (5) Before lighting a semaphore signal or indicator lamp, the railway servant deputed for lighting it, shall inspect the lenses and spectacle glasses. In case he finds the red roundels broken, cracked or missing, shall not light the lamp and shall report the fact immediately to the Station Master who shall treat the signal as defective.
- (6) Every railway servant in charge of signals shall see that the greatest care is taken in the focusing, cleaning and trimming of signal lamps.
- S.R. 3.49 (i) No signal is to be tested after Line Clear has been given for a train.
- (ii) At non-interlocked stations, the Station Master on duty shall check that the Point Indicator glasses are clean by operating all points after the Point Indicator lamps have been lit and observing the indication of the lights and must record in Station Diary.
- (iii) During heavy storms, hail storms and cyclone etc. the signals are required to be lit up after it has abated, Station Master should get it inspected by some Railway servant that these are still lit up.

3.50. Traps, slip sidings and catch sidings:- The Station Master shall take steps to ensure that the point of all traps, slip sidings and catch sidings, and other points are set against the line which they are intended to isolate, except when it is not necessary that they should be open for the purpose of isolation.

3.51. Points:-

- (1) All points shall normally be set for the straight except when authorized by special instructions.
- (2) The railway servant concerned with the operation of points and signals shall not, while on duty, leave the place of operation of points or signals which are under his charge except under special instructions.
- (3) No railway servant shall interfere with any points, signals, or their fittings, signal wires or any interlocking or block gear for the purpose of effecting repairs, or for any other purpose, except with the previous permission of the Station Master.

S.R. 3.51(i) : Points and Trap indicators are not signals, but are appliances fitted to and working with points to indicate by day or by night the position in which the points are set.

- (ii) When points indicators are provided at trap points (or derailing switches) they show a red disc. By day and red light by night in both directions when the trap is open and a green disc by day and a green light by night in both directions when it is dosed.

- (iii) शेष सभी चकरी कांटा संकेतक जब सीधी लाइन के लिए बने रहते हैं तब तक दोनों ओर दिन के समय सफेद चकरी तथा रात के समय सफेद रोशनी दिखाते हैं तथा जब कांटे क्रॉसओवर के लिए बने रहते हैं तो दोनों दिन के समय सफेद चकरी और रात के समय हरी रोशनी दिखाते हैं।
- (iv) किसी भी कांटे/सिगनल/अन्तर्पाशन उपकरण में छेड़-छाड़ करने के पूर्व सिगनल निरीक्षक/ई0एस0एम0/एम0एस0एम0 स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म एस0एण्ड0टी0 (टी0/351) पर विनियोजन सूचना देगा एवं उसकी पावती प्राप्त करेगा। विफलता जाँच एवं अनुरक्षण में प्रभावित एस0 एण्ड टी0 उपस्कर का विवरण, वियोजन की सम्भावित अवधि निर्धारित फार्म में अंकित किया जाएगा। नियोजन के पश्चात इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म पर दी जाएगी एवं पावती प्राप्त किया जाएगा। विनियोजन सूचना स्वीकार नहीं करने की दशा में स्टेशन मास्टर अभिलेख पन्नों पर कारण उद्धृत करेगा।

(ड) हैंड सिगनल

3.52 हैंड सिगनलों का प्रदर्शन :-

- (1) सभी हैंड सिगनल इन नियमों में निर्धारित रूप में, दिन के समय झंडी या हाथ दिखा कर और रात के समय बत्ती दिखाकर दिये जायेंगे।
- (2) सामान्यतः दिन में हैंड सिगनल के रूप में झंडी या झंडियों का प्रयोग किया जायेगा। हाथों का प्रयोग केवल आपात स्थिति में ही, जब कि झंडियां उपलब्ध नहीं हैं, किया जायेगा।
- (3) सामान्यतः रात में हैंड सिगनल लाल या हरी बत्ती दिखाकर ही दिया जायेगा। लाल बत्ती उपलब्ध न होने पर ही सफेद बत्ती को तेजी से हिलाकर उसका प्रयोग रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में किया जायेगा।

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

- (ii) लाल और हरी झण्डियों को एक ही डण्डे में नहीं लगाना चाहिये। हर प्रकार की झण्डी के लिये नियत रूप से अलग-अलग डण्डे का प्रयोग आवश्यक है।

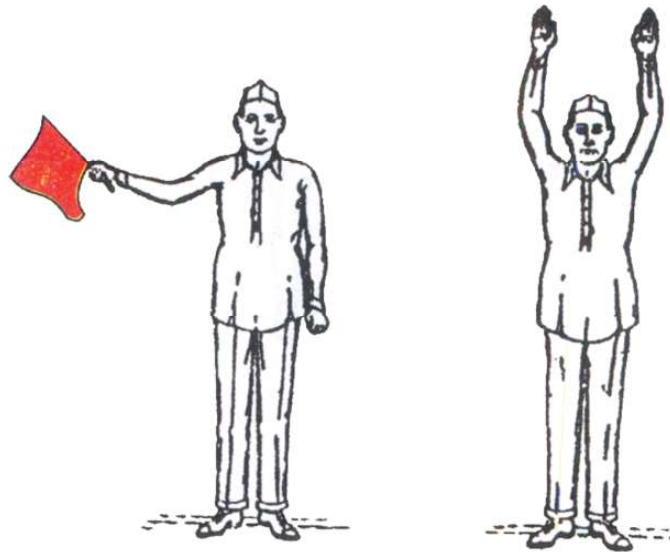
3.53 रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल :

संकेत

एकदम रुक जाओ

दिन में प्रदर्शन विधि :

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



- (iii) All other disc points indicators showing no light by day and a white light by night in both directions. When points are set for the straight and a green disc by day and a green light by night in both directions when the points are set for the cross-ever.
- (iv) Before interfering with the Signal/Interlocking gear, the Signal Inspector/MSM/ESM shall present the Station Master on duty Disconnection Notice on prescribed form S&T (T-151) and obtain his acknowledgment. The disconnection for attending failure or for maintenance purpose and expected duration of disconnection must be indicated. After reconnection of gear the reconnection notice shall be obtained. In case disconnection notice is not accepted, the Station Master shall mention on the Record foil with reasons for not allowing the same.

E. Hand Signals.

3.52. Exhibition of hand signals. -

- (1) All hand signals shall be exhibited by day by showing a flag or hand and by night by showing a light as prescribed in these rules.
- (2) During day a flag or flags shall normally be used as hand signals. Hands shall be used in emergencies only when flags are not available.
- (3) During night a hand signal shall normally be given by showing a red or green light. A white light waved violently shall be used as a Stop signal only when the red light is not available.

SR 3.52(i): Under no circumstances a white light by night is to be used in shunting operations, other than a danger signal in accordance with the provisions of GR 3.52 and 3.53.

- (ii) Green and Red flags must not be fastened on the same stick but separate sticks must invariably be used for each description of flag.

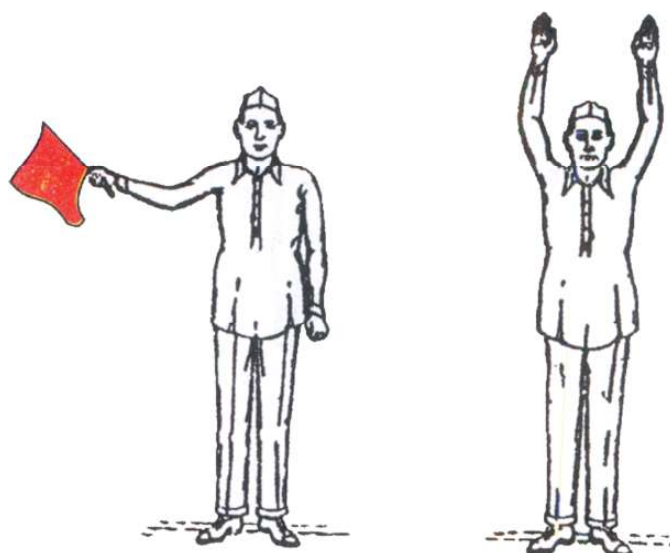
3.53. Stop hand Signal. -

Indication:

Stop dead

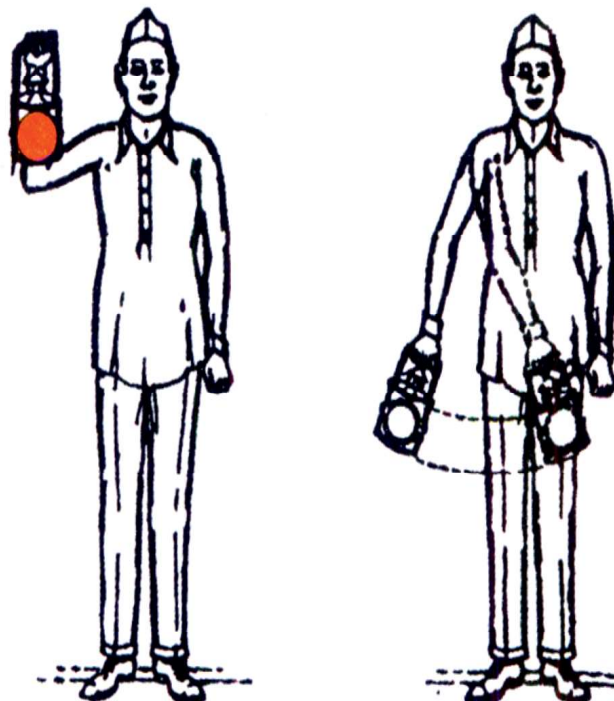
How given by day :

By showing a red flag or by raising both arms with hands above the head as illustrated below :



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



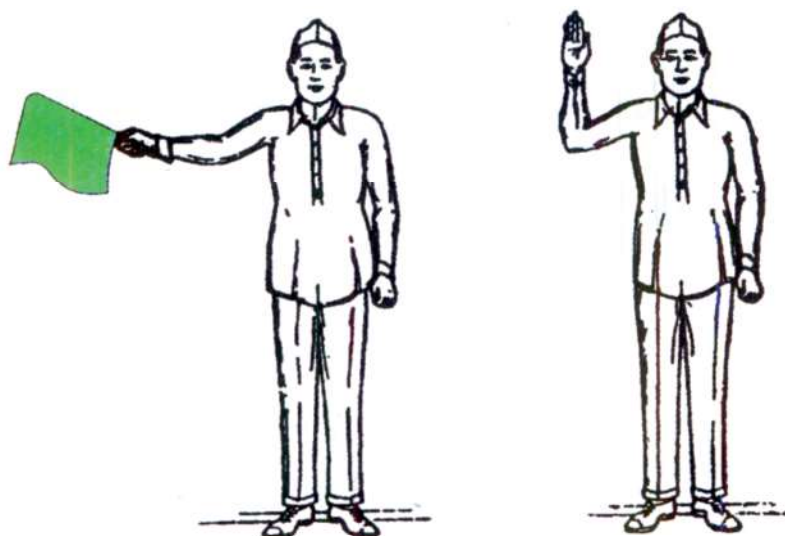
3.54 आगे बढ़ो हैंड सिगनल :

संकेत

आगे बढ़ो

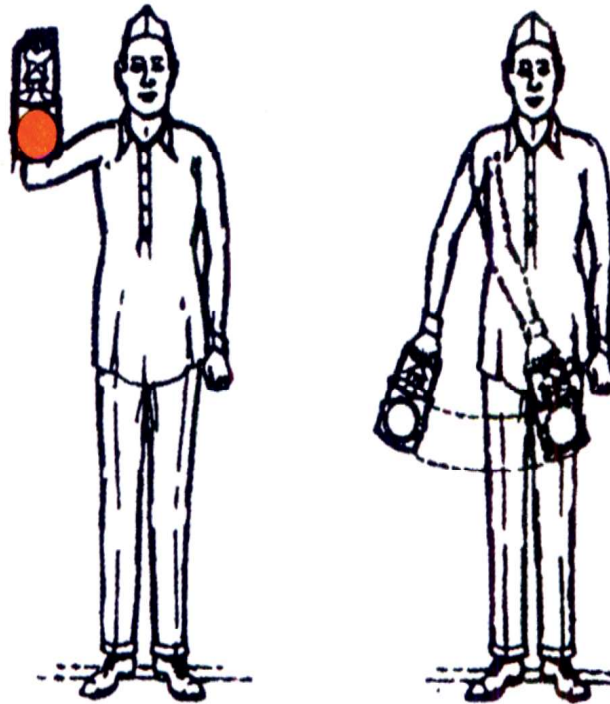
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



How given by night:

By showing a red light or by violently waving a white light or horizontally across the body of the person showing the signal as illustrated below:



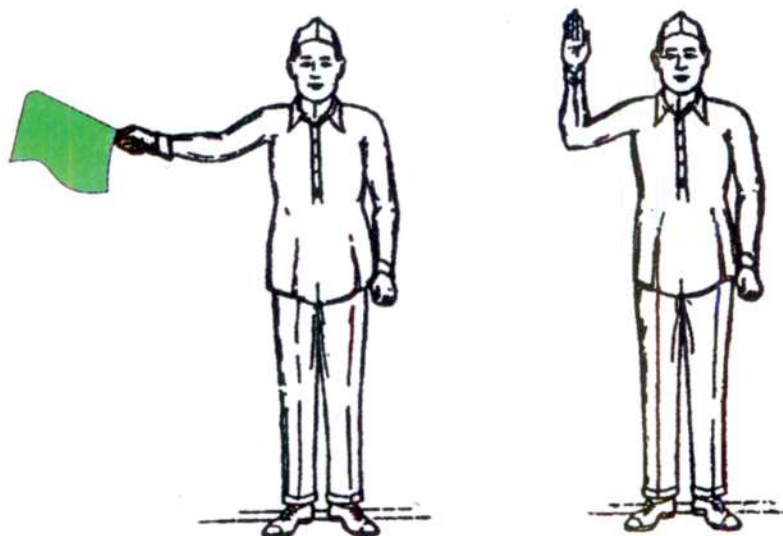
3.54. Proceed hand signal.-

Indication

Proceed

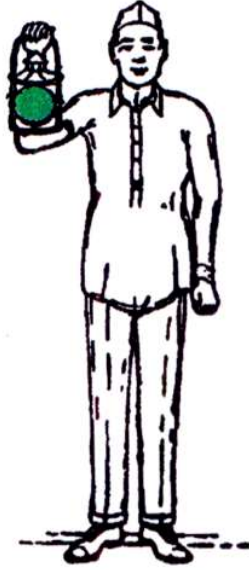
How given by day :

By holding a green flag or by holding one arm steadily as illustrated below:



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



3.55 सतर्कता से आगे बढ़ो हैंड सिग्नल:

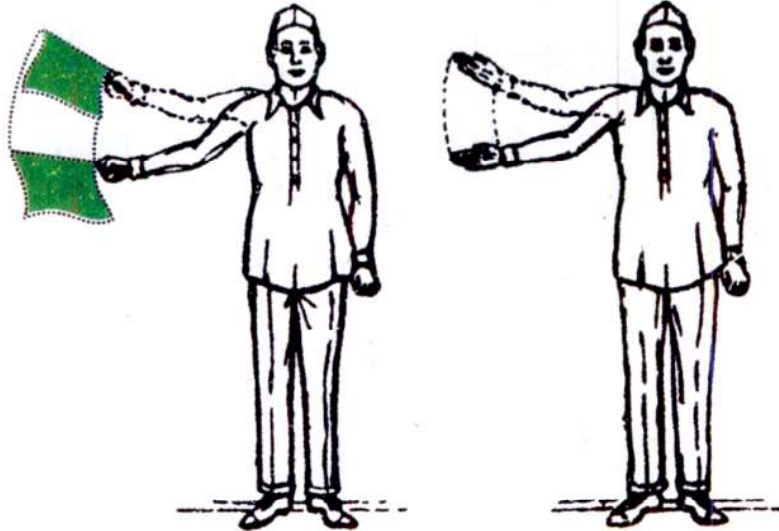
संकेत

‘धीरे-धीरे आगे बढ़ो’ और यदि सिग्नल हिलाने की गति

क्रमशः कम होती जाती है तो अपनी गति को भी कम करते जाओ।

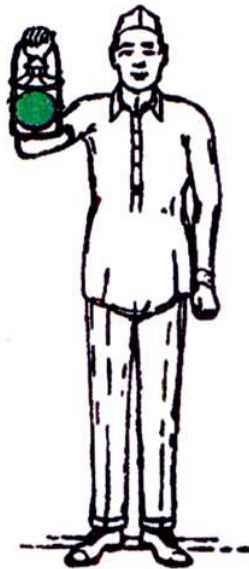
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



How given by night:

By holding a green light steadily as illustrated below :



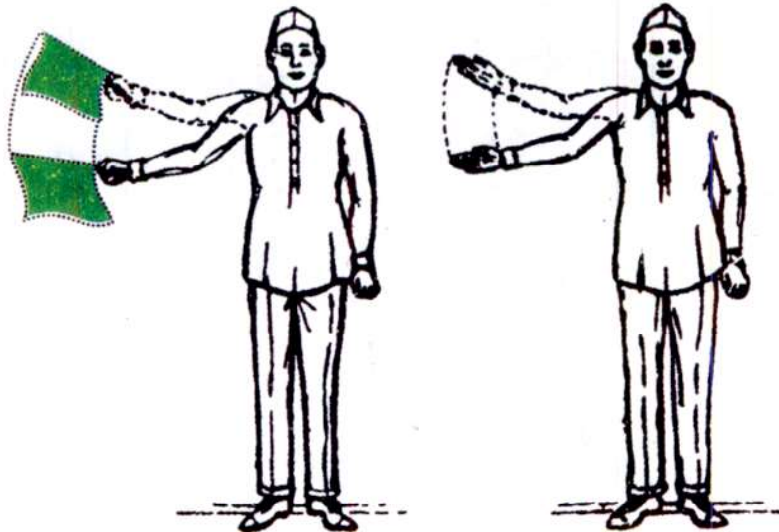
3.55. Proceed with caution hand signal: -

Indication:

Proceed slowly reducing speed
further if the signal is given at
a progressively slower rate

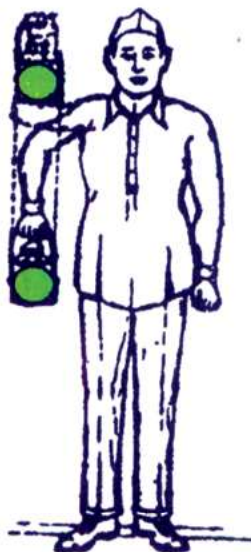
How given by day :

By waving a green flag vertically up and down or by waving one arm in a similar manner as illustrated below :



रात्रि में प्रदर्शन विधि

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



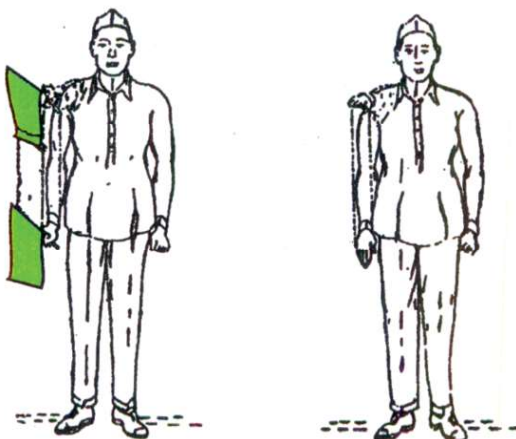
नोट: यदि गति को और भी कम करना है तो यह सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिया जाएगा और यदि गाड़ी रोकनी है तो रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा।

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

(क) संकेत सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ

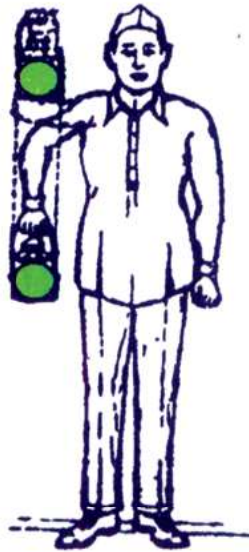
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



How given by night:

By waving a green light vertically up and down as illustrated below :-



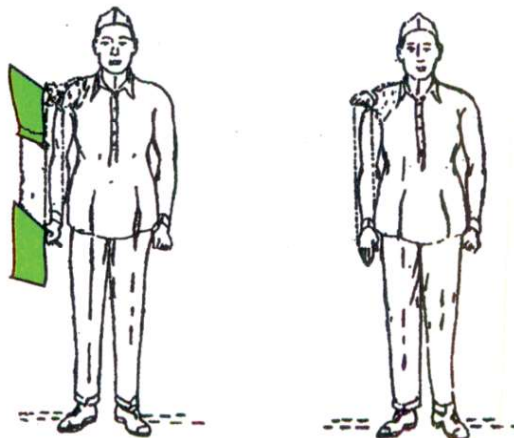
Note :-When the speed is to be reduced further, this signal shall be given at a slower and slower rate and when a stop is desired, the Stop hand signal shall be shown.

3.56. Hand signals for shunting:- The following hand signals shall be used in shunting operations in addition to the Stop hand signal:-

- (a) Indication: Move away from the person signalling

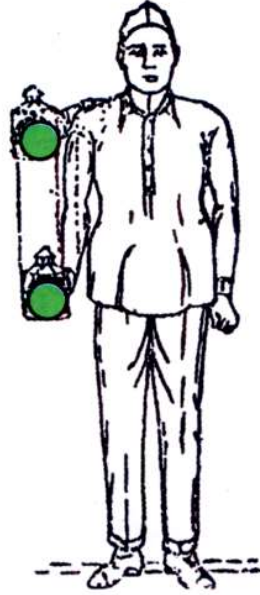
How given by day:

By a green flag or one arm moved slowly up and down as illustrated below:



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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

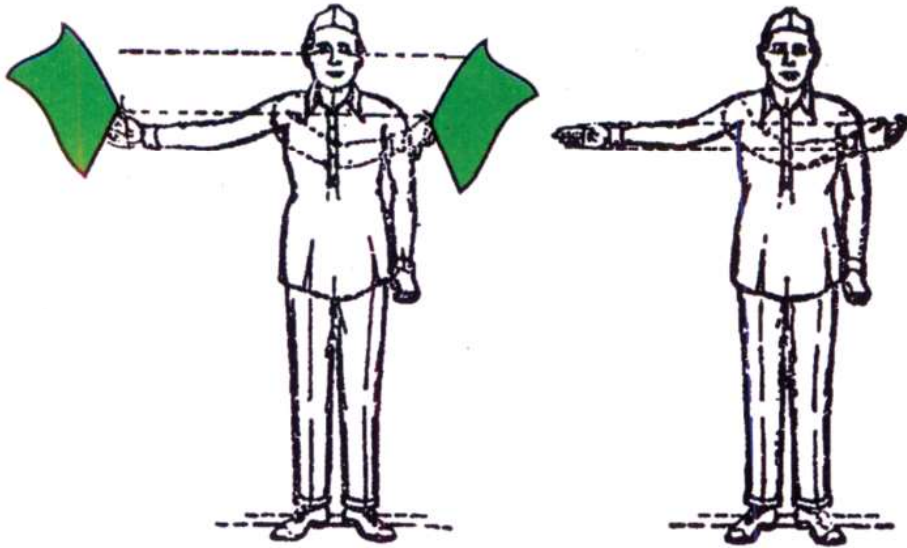


(ख) संकेत

सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो

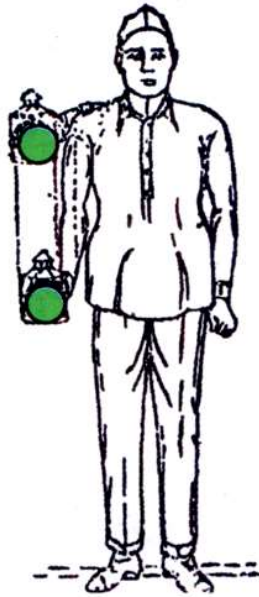
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



How given by night:

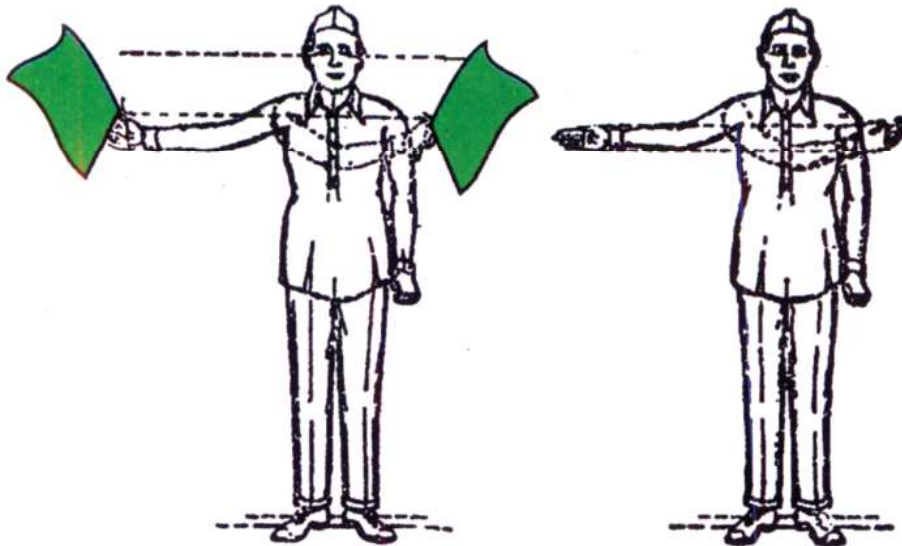
By a green light moved slowly up and down as illustrated below :-



(b) Indication: Move towards the person signalling

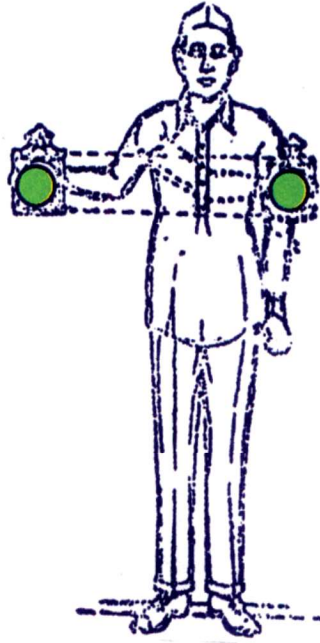
How given by day:

By a green flag or one arm moved from side to side across the body as illustrated below:-



रात्रि में प्रदर्शन विधि:

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



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

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

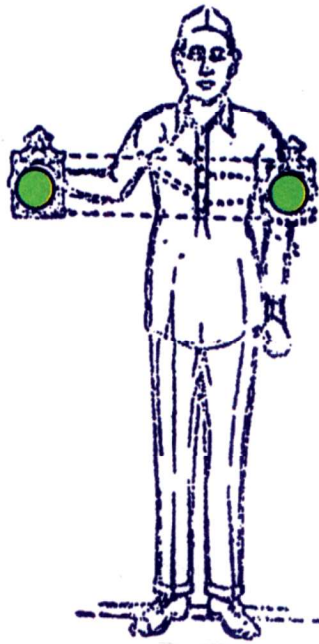
दिन में प्रदर्शन विधि:

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



How given by night:

By a green light moved from side to side across the body as illustrated below:

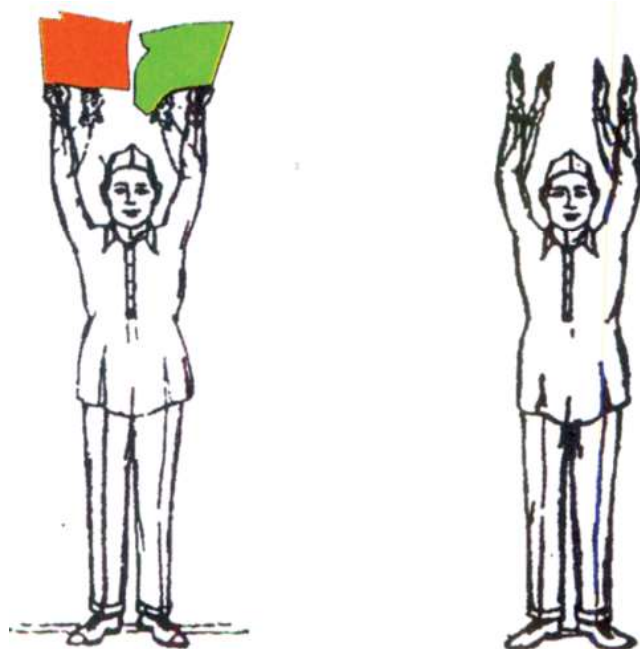


Note :- The hand signals for Move away from the person signalling and Move towards the person signalling shall be displayed slower and slower, until the stop hand signal is given if it is desired to stop.

(c) Indication: Moving slowly for Coupling

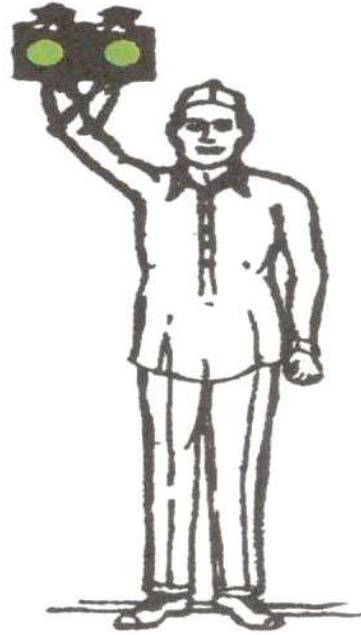
How given by day :

By a green and a red flag held above the head or both hands raised over the head and moved toward and away from each other as illustrated below :-



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



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

3.58 हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना:—

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

च— पटाखा सिगनल

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

3.60 पटाखों के प्रयोग की विधि:—

- (1) पटाखे को प्रयोग करने के लिए उसे पटरी पर इस प्रकार रखा जायेगा कि उसका लेवल

How given by night :

By a green light held above the head and moved by twisting the wrist as illustrated below :-



3.57 Banner flags:- A banner flag is a temporary fixed danger signal, consisting of a red cloth supported at each end on a post and stretched across the line to which it refers.

3.58 Knowledge and possession of hand signals: -

- (1) Every railway servant connected with the movement of trains, shunting operations maintenance of installations and works of any nature affecting safety of trains shall have -
 - (a) a correct knowledge of hand signals; and
 - (b) the requisite hand signals with him while on duty and keep them in good working order and ready for immediate use.
- (2) Every railway servant shall see that the staff under him concerned with use of hand signals are adequately supplied with all necessary equipment for hand signalling and have a correct knowledge of their use.
- (3) A red flag and a green flag by day or lamp, which is capable of showing red, green and white lights by night, shall constitute the requisite equipment for hand signalling.
- (4) Every Station Master shall see that his station is adequately supplied with all necessary equipment for hand signalling.

F. Detonating Signals

3.59 Description of detonating signals:- Detonating signals, otherwise known as detonators or fog signals, are appliances which are fixed on the rails and when an engine, a vehicle passes over them, they explode with a loud report so as to attract the attention of the Loco Pilot.

3.60 Method of using detonators:-

- (1) A detonator when required to be used shall be placed on the rail with the label

या छाप ऊपर की ओर रहे और उसकी पत्तियां रेल पटरी के शीर्ष भाग में लपेट कर उसे जमा दिया जाये।

- (2) मिश्रित गेज पर पटाखे उस पटरी पर जो दोनों गेजों में प्रयोग होती है या प्रत्येक गेज की एक-एक पटरी पर रखे जायेंगे।

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

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

स0नि0 3.61(1):

- (i) स्टेशन संचालन नियमावली में दृश्यता परीक्षा लक्ष्य (विजीबिलिटी टेस्ट आब्जेक्ट) का स्पष्ट उल्लेख होना चाहिये।
- (ii) दृश्यता परीक्षा लक्ष्य स्टेशन पर प्रदत्त सिगनलों के विशिष्ट प्रकार के सिगनल लैम्प के तदनुरूप हैण्ड सिगनल लैम्प हो सकते हैं अर्थात् मिट्टी के तेल से जलने वाले सिगनलों के लिये मिट्टी के तेल से जलने वाले हैण्ड सिगनल लैम्प अथवा एल0ई0डी0 या रंगीन बत्ती वाले सिगनलों के लिये क्रमशः विद्युत अथवा बैट्री चालित हैण्ड सिगनल लैम्प।
- (क) स्थावर सेमाफोर भुजा वाले सिगनलों तथा द्विसंकेती रंगीन बत्ती सिगनलिंग क्षेत्र हेतु दृश्यता परीक्षा लक्ष्य:- दृश्यता परीक्षा लक्ष्य, स्टार्टर सिगनल (जहाँ विद्यमान हों) की रोशनी (या दिन में स्थावर सेमाफोर सिगनल की भुजा) अथवा होम सिगनल की पीछे की रोशनी (बैंक लाइट) हो सकती है जैसा साधारण नियम 3.61(2)(ख) में वर्णित है। ऐसे मामलों में दृश्यता परीक्षा लक्ष्य साधारणतया स्टेशन मास्टर द्वारा देखे जाने के स्थान से 300-350 मी0 की दूरी पर स्थित होते हैं। कोहरे अथवा तूफानी मौसम में जब स्टेशन मास्टर को उक्त दृश्यता परीक्षा लक्ष्य नहीं दिखाई देता, तो यह निश्चित करेगा कि कोहरा पड़ रहा है।
- दृश्यता परीक्षा लक्ष्य स्टेशन के प्रत्येक छोर पर होने चाहिये (जंक्शन स्टेशनों पर दो से अधिक दृश्यता परीक्षा लक्ष्य हो सकते हैं)।
- (ख) बहुसंकेती रंगीन बत्ती सिगनलिंग क्षेत्र हेतु निर्धारित दृश्यता परीक्षा लक्ष्य:-
- (1) बहु संकेती रंगीन बत्ती सिगनल युक्त स्टेशनों पर निर्दिष्ट स्थान से 180 मी0 की दूरी पर निर्धारित दृश्यता परीक्षा लक्ष्य स्थित होगा जहाँ स्टेशन मास्टर खड़ा होगा।
- (2) जब घने कोहरे के समय निर्धारित दृश्यता परीक्षा लक्ष्य 180 मी0 अथवा उससे अधिक दूरी से नहीं दिखाई दे तो स्टेशन मास्टर सामान्य नियम 3.61(2)(क) के अनुसार अपने विवेक का इस्तेमाल नहीं करेगा तथा लोको पायलट को चेतावनी देने के लिये पटाखा लगवाने की व्यवस्था करेगा, जब तक कि इन नियमों में विशेष रूप से अन्यथा न वर्णित हो।
- (iii) जब दिये गये शर्तों के अनुसार दृश्यता परीक्षा लक्ष्य (अथवा निर्धारित दृश्यता परीक्षा लक्ष्य) स्टेशन मास्टर को न दिखाई दे तो वह निम्न के अनुसार कार्यवाही करेगा:-

or brand facing upwards and shall be fixed to the rail by bending the clasps around the head of the rail.

- (2) In the case of a mixed gauge, detonators shall be placed on the common rail or on one rail of each gauge.

3.61 Placing of detonators in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility:-

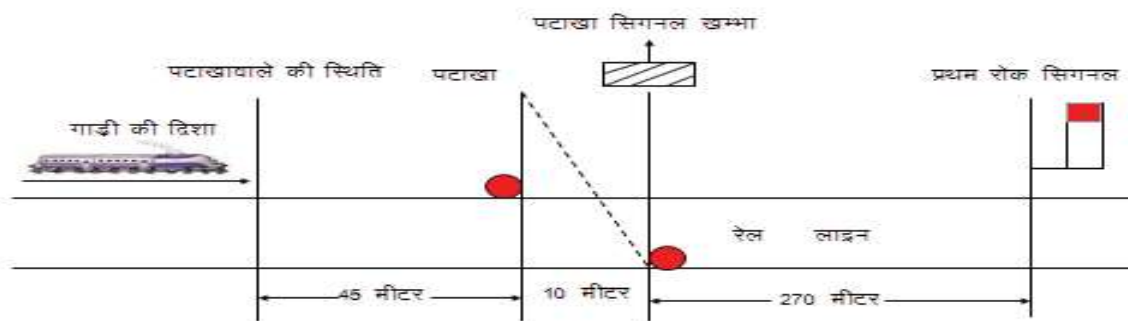
- (1) In thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, whenever it is necessary to indicate to the Loco Pilot of an approaching train the locality of a signal, two detonators shall be placed on the line by a railway servant appointed by the Station Master in this behalf about 10 metres apart, and at least 270 metres outside the signal or signals concerned.
- (2) (a) The Station Master may comply with the provisions of sub-rule (1) at his discretion; but shall always do so when visibility conditions from any cause prevent him from seeing a prescribed visibility test object from a distance of not less than 180 metres or a lesser distance if expressly sanctioned by the Railway Board.
- (b) The visibility test object may be-
- (i) a post erected for the purpose and lighted at night; or
 - (ii) the arm by day and the light or the back-light by night of a fixed semaphore signal specified by special instruction; or
 - (iii) the light of a fixed colour light signal both by day and night specified by special instructions.

S.R. 3.61 (1) :

- (i) The Visibility Test Object must be specified in the Station Working Rules.
- (ii) The V.T.O. may be a HS Lamp of a type that corresponds to the specific type of signal lamp on the signals provided at the station i.e. a K-Oil lit HS Lamp for K-oil lit signals, or an electrically lit with battery type HS Lamp for LED or Colour light signals respectively.
 - (a) VTO for SEMAPHORE Signalling and for two aspect Color Light Signalling:-

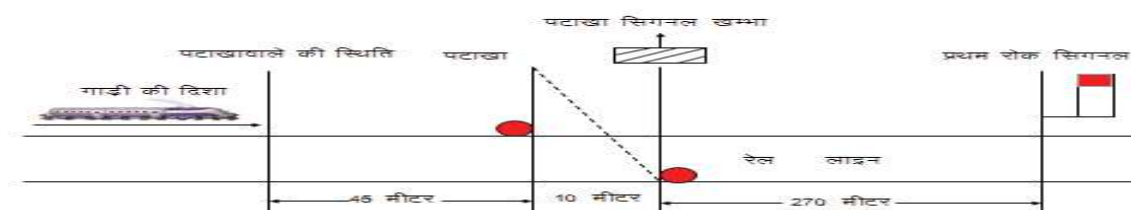
The VTO may be the light (or arm by day) of a Starter Signal (where exists) or the back light of the Home Signal etc. as defined G.R. 3.61(2) (b). In such cases, the VTO is normally located 300-350 meters at a place from where it is to be seen by the SM. During foggy or Tempestuous weather, when such a VTO is not seen by the SM, it shall determine that fog has set in. The VTO should be on each end of a station (for Junction stations there may be more than two VTOs).
 - (b) Prescribed VTO for Multiple Aspect Colour Light Signalling:-
 - (1) Station with MACLS shall have a prescribed VTO located at a distance of 180 meters from a nominated location where the SM shall stand.
 - (2) When the prescribed VTO is not visible from 180 meters or more during dense fog, the SM shall not use his discretion as per GR 3.61(2)(a) but will arrange to place the detonators to warn the Loco Pilot, unless specified otherwise in these instructions.
- (iii) When the VTO (or the prescribed VTO) provided under conditions laid down is not visible to the Station Master, he shall take action as under:-

- (क) जब कोहरे के कारण दृश्यता बाधित हो तो स्थावर सेमाफोर भुजा वाले सिगनलिंग खण्डों में सुनिश्चित करेगा कि सिगनल न केवल रात बल्कि दिन के समय भी प्रकाशित हो तथा दृश्यता परीक्षा लक्ष्य भी प्रकाशित हो।
- (ख) किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर देने के पूर्व दृश्यता परीक्षा लक्ष्य को देखेगा।
- (ग) आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को अग्रिम में प्रथम रोक सिगनल की स्थिति से अवगत कराने हेतु प्रशिक्षित व्यक्ति को पटाखा के साथ प्रथम रोक सिगनल से 270-280 मी० की दूरी पर पटाखा लगाने के लिये नियुक्त करेगा।
- (घ) इंजीनियरिंग विभाग पटाखा सिगनल लगाने के लिये प्रशिक्षित व्यक्तियों को उपलब्ध कराने का हर सम्भव प्रयत्न करेगा। कुहासा के लिये भेजे गये व्यक्ति रेलवे के स्थाई कर्मचारी होंगे न कि एवजी (सब्सीट्यूट) कर्मचारी। धुंध, कोहरे, आंधी या तूफानी मौसम में जब दृश्यता बाधित हो, रेल पथ निरीक्षक अथवा गैंग मैन प्रथम रोक सिगनल से 270 मी० पीछे रेल पर पटाखा लगाने हेतु नियमित गैंग मैनों की व्यवस्था करेंगे।
- (ङ) किसी आने वाली गाड़ी को लाइन क्लीयर देने के बाद असंपृक्त (नान आइसोलेटेड) लाइनों पर शंटिंग नहीं की जायेगी।
- (च) साधारण नियम 5.18 के प्रावधानों का दृढ़ता से अनुपालन किया जाना चाहिये तथा प्रस्थान प्राधिकार के लिये प्रतीक्षारत किसी गाड़ी को आगे बढ़ने के लिये स्टार्टर सिगनल से आगे या इन्टरमीडिएट स्टार्टर सिगनल (जहाँ दिये गये हों) से आगे एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल तक जहाँ इन क्षेत्रों में ट्रैक सर्किटिंग का प्रावधान नहीं है, लाने की अनुमति नहीं दी जायेगी।
- (iv) (क) प्रत्येक फाग सिगनलमैन को 20 या इससे कम उतने पटाखे दिये जायेंगे जितने कि विशेष निर्देशों द्वारा निर्दिष्ट हों। वह दो पटाखों को लाइन के ऊपर बीच में एक दूसरे से 10 मी० की दूरी पर, उसके लेबल या छाप को ऊपर रख कर और पत्तियों को मोड़ कर मजबूती से फंसा देगा। ये पटाखे इंजन के पहियों के बीच धमाके से फटने पर लोको पायलट को इस बात की चेतावनी देंगे कि वह स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के निकट है।
- (ख) इस प्रकार लाइन पर लगाये गये पटाखों पर से गाड़ी के चले जाने के पश्चात् पटाखा लगाने वाला व्यक्ति पुनः उसी स्थान पर दो और पटाखे लगा देगा।
- (ग) एक या अधिक पटाखों को लाइन पर लगा देने के बाद रेल कर्मचारी आने वाली गाड़ी या इंजन से पटाखों के फटने के पूर्व ही स्वयं 45 मी० की सुरक्षा परिधि के बाहर हट जायेगा। वह स्वयं चलने वाली गाड़ी/इंजन/वैगन से सुरक्षित दूरी पर रहेगा तथा आस पास यदि कोई व्यक्ति हो तो उसे भी इस सुरक्षा परिधि से बाहर रहने की चेतावनी देगा।
- (v) पटाखा सिगनल खम्भे की स्थिति, पटाखों की स्थिति तथा पटाखा लगाने वाले की स्थिति निम्न आकृति में दिखाई गई है। पटाखा सिगनल सभी स्टेशनों पर लगाये जायेंगे सिवाय उन स्टेशनों के जो स०नि० 3.61(2)(i) में वर्णित शर्तों को पूरा करते हैं।



- (vi) पटाखों को लगाने के लिए भेजा गया प्रत्येक प्रशिक्षित व्यक्ति एक प्रकाशित हाथ बत्ती लिये रहेगा। पटाखा लगाने वाला सतर्क रहेगा तथा लाइन पर किसी प्रकार की बाधा की स्थिति में वह अविलम्ब सामान्य नियम 3.53 के अनुसार गाड़ी के आने या सम्भावित आगमन की दिशा में खतरे का सिगनल दिखाएगा। इकहरी लाइन खण्ड पर स्टेशन से जाने वाली गाड़ियों के लिये पटाखा लगाने हेतु नियुक्त फाग सिगनलमैन सामान्य नियम 3.54 के अनुसार 'आगे बढ़ो' (हरा) हैंड सिगनल दिखाएगा।

- (a) Ensure that signals are lit during night as well as during day in semaphore Signalling Sections when visibility is impaired due to fog and VTO is also lit,
 - (b) Observe the VTO before granting the Line Clear to a train.
 - (c) Depute fog signalman with detonators to place detonators at 270-280 meters from the first stop signal to inform in advance the location of this signal to the Loco Pilot of the approaching train.
 - (d) Engineering Department will make all efforts to provide fog signal man. Fog Signal men must be regular employees of the Railway and not substitutes. In thick, foggy or tempestuous weather or in dust storms impairing visibility, Permanent Way Inspectors or the Gang Mate, must promptly arrange for regular gangmen to be deputed to place detonators on the rails 270 meters in rear of First Stop Signal.
 - (e) No shunting should be carried out on non-isolated lines after granting Line Clear to an approaching train.
 - (f) Provisions given as per GR 5.18 to be followed strictly and no train to be advanced beyond the Starter, or beyond Intermediate Starter Signal where these exists, up to the Advanced Starter at stations which do not have track circuiting in this zone.
- (iv)
- (a) Each Fog Signalman shall be provided with 20 detonating (fog) signals or such lesser number as may be prescribed under special instructions. The Fog Signalmen shall place two detonators on the center of the head of the Rail with the label or brand upwards; shall be securely fastened to the rail by bending the clasp round the upper flanges of the rail, about, 10 meters apart from each other, which on explosion under the wheel of an engine, will warn the Loco Pilot of his proximity to the First Stop Signal of the station.
 - (b) After the passage of each train over the detonating (fog) signals which have been so placed on the rails, the fog signalman shall immediately replace them with fresh detonators.
 - (c) When a railway servant has placed one or more detonators on the line, he must withdraw beyond the safety radius of 45 meters from the detonator or detonators before they are exploded by an approaching engine or train. He shall also keep himself at a safe distance away from moving train/engine/wagons and also warn accordingly any person in vicinity to stand beyond the safety radius.
- (v) The position of the fog signal post, the fog signals and the fog signal man are shown in the diagram below. The Fog Signal Post will be provided at all stations except those which satisfies the conditions detailed in SR 3.61(2)(i).



- (vi) Each of the trained man sent out with detonating (fog) signals, shall carry a lighted Hand Signal Lamp. The fog signalman should remain alert and in case of any obstruction on the line, he shall immediately show a danger hand signal in accordance with GR 3.53 in the direction in which a train is expected or approaching. On single line section for trains leaving a station the fog signalman deputed to place detonators shall show to the Loco Pilot a 'proceed' (green) hand signal in accordance with GR 3.54.

- (vii) प्रत्येक स्टेशन पर एक 'स्टेशन पटाखा रजिस्टर' परिशिष्ट 'क' में दिये गये प्रारूप के अनुसार रखा जायेगा, जिसमें ड्यूटी पर तैनात पटाखा सिगनल वालों के नाम, ड्यूटी का समय, पटाखों का स्टॉक, प्रत्येक पटाखा सिगनल वाले को दिये गये पटाखों की संख्या, संबंधित गाड़ी जिसके लिये उपयोग किया गया, पटाखा सिगनल वाले द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को वापस किये गये बचे हुए पटाखों की संख्या एवं प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखे फटे न हों) का विवरण रखेगा।
- (viii) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर पटाखा लगाने के लिये नियुक्त कर्मचारियों का हस्ताक्षर या अंगूठा निशान "स्टेशन पटाखा रजिस्टर" में इस बात की स्वीकृति के लिये लेगा कि वे गाड़ियों के लिये पटाखा सिगनल लगाने के नियमों की जानकारी रखते हैं। पटाखा सिगनल वालों के लिये निर्देश परिशिष्ट 'क' खण्ड(2) में दिये गये हैं।
- (2) पटाखों को लगाने की आवश्यकता:-
- (i) जहाँ पटाखे लगाये जाने आवश्यक नहीं हैं:- निम्नलिखित परिस्थितियों में लोको पायलट को 'रोक सिगनल की स्थिति' बताने के लिये पटाखा लगाने की आवश्यकता नहीं है-
- (क) उन खण्डों में जहाँ इंजनों पर विश्वसनीय 'फाग सेफ डिवाइस' का प्रावधान किया गया है ;
- (ख) जहाँ पर्याप्त पूर्व चेतावनी का प्रावधान किया गया है अर्थात् उन स्टेशनों पर जहाँ दोहरे डिस्टेंट सिगनलों का प्रावधान हो ;
- (ग) जिन स्टेशन खण्डों पर अधिकतम अनुमन्य गति 15 किमी प्र0घं0 तक है यद्यपि प्री वार्निंग सिगनल नहीं लगे हैं किन्तु वार्निंग बोर्ड उपलब्ध हैं;
- (घ) जिन खण्डों पर गति 15 किमी प्र. घं0 से अधिक एवं 50 किमी प्र. घं. से कम है तथा इन स्टेशनों पर पहला सिगनल रोक सिगनल नहीं है ;
- (ङ) स्वचालित सिगनलिंग खण्डों पर ;
- (च) गेट सिगनलों पर ;
- (छ) प्रस्थान सिगनलों पर ;
- (ज) रेल पथ/ओ0एच0ई0/सिगनल के अनुरक्षण हेतु लगाये गये अस्थाई गति अवरोधों वाले स्थल/स्थलों पर।
- (ii) जहाँ पटाखे लगाये जाने आवश्यक हैं:-
- निम्नलिखित स्टेशनों पर प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पहले पटाखे लगाये जायेंगे-
- (क) 'ए' क्लास स्टेशनों पर जहाँ वार्नर सिगनल लगे हैं- पटाखे होम सिगनल से पहले लगाये जायेंगे न कि वार्नर सिगनल से पहले;
- (ख) द्विसंकेती 'बी' क्लास के स्टेशनों पर- पटाखे आउटर सिगनल के पहले लगाये जायेंगे;
- (ग) बहुसंकेती सिगनलिंग व्यवस्था में जहाँ एक डिस्टेंट सिगनल का प्रावधान हो- पटाखे होम सिगनल से पहले लगाये जायेंगे।
- (3) कोहरे के समय लोको पायलट गाड़ी की गति के सम्बन्ध में की जाने वाली कार्यवाही:-
- लोकोमोटिव में 'फाग सेफ डिवाइस' के उपयोग के साथ लोको पायलट कोहरे के दौरान ट्रेन की गति के सम्बन्ध में निम्न कार्यवाही करेगा :
- (i) कोहरे के मौसम में जब लोको पायलट यह समझता है कि कोहरे के कारण दृश्यता बाधित है, वह अपनी गाड़ी को ऐसी गति से चलायेगा कि वह उसे किसी भी अवरोध से पूर्व रोक सके। यह गति किसी भी दशा में 75 कि0मी0 प्रतिघंटा से अधिक नहीं होगी।
- (ii) लोको पायलट, समपारो पर पहुँचते समय गेटमैन (जहाँ उपलब्ध हो) तथा सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए लगातार सीटी बजायेगा।
- (iii) पूर्ण ब्लाक पद्धति में गाड़ी की गति उपर्युक्त मद संख्या (i) में दिए गये विवरण के अनुसार 75 कि0मी0 प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।
- (iv) स्वचालित ब्लाक क्षेत्रों में गाड़ी की गति लोको पायलट के विवेकानुसार होगी जैसा कि उपर मद सं0 (i) में वर्णित है तथा निम्नलिखित से अधिक नहीं होगी-
- (क) स्वचालित रोक सिगनल को "हरा" की दशा में पार करने पर गति 75 कि0मी0 प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।
- (ख) स्वचालित रोक सिगनल को "दो पीला" की स्थिति में पार करने की दशा में गति 30 कि0मी0 प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

- (vii) A 'Station Detonator Register' in the form given in Appendix-'A' must be maintained at each station and must show the names of the fog signalman on duty, periods of duty, the stock of detonators, the number of detonators sent out with each fog signalman, the number of each train under which detonators have been exploded and the number of unused detonators and used cases(including those who have failed to explode) returned each time by fog signalmen to the Station Master on duty.
- (viii) The Station Master will obtain in the 'Station Detonator Register', the signature or thumb impression of all the men deputed and/or posted at his station as fog signalmen; as an acknowledgment that they understand the rules relating to the fog signaling of the trains. Instructions for the fog signal men are contained in Appendix-'A' Section (2).
- (2) Necessity of Placement of Detonators:-
 - (i) Where Not Necessary To Place Detonators:- It is not necessary to place detonators to indicate 'Location of a Stop Signal' to the Loco Pilot in following circumstances:-
 - (a) In sections where a reliable Fog Safe Device has been provided on Locomotives;
 - (b) Where adequate pre-warning is provided; i.e. at stations where double distant signals are provided;
 - (c) Where maximum speed allowed in the station section is up to 15 kmph even at stations where pre-warning signal is not available, but a Warning Board exists;
 - (d) Where speed of the section is less than 50 kmph (but more than 15kmph) and the first signal of a station is not a Stop Signal;
 - (e) In Automatic Signalling Territory;
 - (f) On Gate Signal;
 - (g) On Departure Signal;
 - (h) At the site(s) of Temporary Speed Restriction imposed due to maintenance of Track/OHE/Signal.
 - (ii) Where it is necessary to Place Detonators:-

The Detonators should be placed at 270 meters short of the First Stop Signal at stations detailed as under:-

 - (a) At 'A' Class stations where Warner exists - Detonators to be placed short of Home Signal and not the Warner;
 - (b) At 'B' Class stations equipped with Lower Quadrant Signals - Detonators to be placed short of Outer Signal;
 - (c) In Multiple Aspect Signalling, where single Distant Signal is provided - Detonators to be placed short of Home Signal;
- (3) Precautions by Loco Pilot regarding speed of train during fog :-

With the use of Fog Safe Devices in locomotives, the Loco Pilot shall take action in regard to speed of train during fog as under :-

 - (i) During fog when the Loco Pilot in his judgment feels that visibility is restricted due to fog, he shall run at a speed at which he can control the train so as to be prepared to stop short of any obstruction; this speed shall in any case not be more than 75 kmph.
 - (ii) Loco Pilot to whistle frequently to warn the gateman (where provided) and road users of an approaching train at level crossings.
 - (iii) In Absolute Block System the speed should not exceed 75 kmph as detailed at item (i) above.
 - (iv) In Automatic Block Territory the speed will be subject to the judgment of the Loco Pilot as mentioned in item (i) above and shall not exceed as under:-
 - (a) After passing Automatic stop signal at 'Green' the speed not to exceed 75 kmph.
 - (b) After passing an Automatic stop signal at 'Double Yellow', the speed not to exceed 30 kmph.

- (ग) स्वचालित रोक सिगनल को 'पीला' की दशा में पार करने पर लोको पायलट अपनी गति को गाड़ी को और अधिक नियन्त्रित गति से चलाएगा जिससे वह अगले रोक सिगनल पर अपनी गाड़ी रोकने को तैयार रहे।
- नोट:— (i) यदि रेल इंजनों में कोहरा संरक्षा उपकरण (फाग सेफ डिवाइस) मौजूद न हो अथवा उपकरण मार्ग में ही काम करना बन्द कर देता है तो ऊपर लिखित 75 कि.मी.प्रति घंटा की अधिकतम गति को 60 कि.मी.प्रति घंटा अथवा उससे कम किया जायेगा, जो लोको पायलट के अनुमान पर निर्भर करेगा।
- (ii) साधारण नियम 4.16(1)(ख) के प्रावधान के अनुसार कोहरे के मौसम में, दिन अथवा रात्रि में, अनुमोदित डिजाइन की एक लाल रोशनी वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो अंतिम वाहन जाँच युक्ति को प्रदर्शित करने के लिए प्लैशिंग लाल रंग का प्रकाश दर्शाएगी, का प्रावधान अंतिम वाहन पर किया जायेगा तथा प्रकाशित किया जायेगा।
- (iii) प्रत्येक स्टेशनों के प्रथम रोक सिगनल की स्थिति को दर्शाने वाला कि०मी० चार्ट प्रत्येक लोको पायलट को आसानी से वहन किये जाने वाले कार्ड के रूप में अथवा कार्यकारी समय सारणी में उपलब्ध कराया जाएगा।
- (4) कोहरे का मौसम प्रारम्भ होने से पूर्व पूर्ण कर लिये जाने वाले कार्य—
- (i) पटाखों की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित कर ली जाय।
- (ii) सिगनल साइटिंग बोर्ड (अथवा दोहरे डिस्टेन्ट सिगनल की स्थिति में डिस्टेन्ट सिगनल पर) के निकट रेलवे लाइन के आर पार चूने का निशान लगाया जाना चाहिए।
- (iii) सभी सिगनल साइटिंग बोर्ड, सी/फा बोर्ड, पटाखा सिगनल खम्भा तथा दुर्घटना प्रवृत्त समपार फाटकों को काले/पीले चमकीले पेन्ट से रंगा जाना चाहिए अथवा चमकीली पट्टी लगाई जानी चाहिए। उनकी उचित दृश्यता हेतु उन्हें रंगने का कार्य शीत/कोहरे के मौसम से पूर्व कर लिया जाना चाहिए।
- (iv) व्यस्त समपार फाटकों पर, जहाँ आवश्यकता हो, पीले/काले चमकीले निशान वाली पट्टियों का प्रावधान किया जाना चाहिए।

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 जायेगा और वहां लाइन पर पटाखा रखेगा इसके बाद वह अवरोध की जगह से 800 मीटर आगे जायेगा और वहां लाइन पर लगभग 10—10 मीटर के अन्तर से 3 पटाखे रखेगा। परन्तु बड़ी लाइन (ब्रॉड गेज) पर पहला पटाखा अवरोध से 600 मीटर की दूरी पर और तीन पटाखे 1200 मीटर की दूरी पर, जो एक दूसरे से लगभग 10 मीटर दूर होंगे, रखे जायेंगे।
- (2) यदि अवरोध दूर होने से पहले ही उक्त रेल सेवक को बुला लिया जाता है तो वह तीनों पटाखों को वहीं छोड़ देगा और लौटते समय बीच के पटाखे को उठा लेगा।

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

3.64 पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना:—

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

- (c) After passing an Automatic stop signal at 'Yellow', the Loco Pilot to run at a further restricted speed so as to be prepared to stop at the next stop signal.

Note : (i) In case fog safe device is not available in locomotives or the device fails enroute, the maximum speed of 75 kmph as indicated above shall be reduced to 60 kmph or less subject to judgment of Loco Pilot.

- (ii) As provided under GR 4.16 (1) (b) a red tail lamp of approved design displaying a flashing red light, during day or night, to indicate last vehicle check device in foggy weather should be provided and lit on the last vehicle.
- (iii) first Stop Signal location kilometer chart of every station be provided to each Loco Pilot either as an easy to carry Card or in the Working Time Table.
- (4) Works to be completed before onset of foggy weather:-
- (i) Adequate supply of Detonators to ensured.
- (ii) Lime marking across the track at Sighting Board (or at Distant Signal in case of Double Distant Signals) must be done.
- (iii) Signal Sighting Boards, Whistle Boards, W/L Boards, Fog Signal Posts and busy vulnerable level crossing gates which are accident prone should either be painted or provided with yellow/black luminous strips. The work of repainting for their proper visibility should be completed before onset of winter/foggy season.
- (iv) Lifting Barriers at busy level crossings, where necessary to be provided with Yellow/ Black luminous indication strips.

3.62. Placing of detonators in case of obstruction: -

- (1) Whenever in consequence of an obstruction of a line, it is necessary for a railway servant to stop approaching trains, he shall proceed, plainly showing his Stop hand signal, to a point 400 metres from the obstruction and place on the line one detonator and then proceed to a point 800 metres from the obstruction and place on the line three detonators, about 10 metres apart, at such place. Provided that on the broad gauge be first detonator shall be placed at 600 metres and three detonators at 1200 metres from the obstruction about 10 metres apart from each other.
- (2) If the said railway servant is recalled before the obstruction is removed, he shall leave down three detonators and, on his way back, pick up the intermediate detonator.

3.63 Replacement of detonators on the line:- Every railway servant placing detonators on the line shall see that they are, when necessary, replaced immediately after a train has passed over them.

3.64 Knowledge and possession of detonators.-

- (1) (a) All Station Masters, Guards, Loco Pilots, Gangmates, Gatemen and all other railway servants on whom this duty is laid by the Railway Administration, shall keep a stock of detonators.
- (b) The Railway Administration shall be responsible for the supply, renewal, periodical testing and safe custody of such detonators, and for ensuring that their use is properly understood.
- (2) Every railway servant concerned with the use of detonators shall have a correct knowledge of their use and keep them ready for immediate use.

- (3) प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) में काम करने वाले रेल सेवक, जो पटाखों के प्रयोग से संबंधित हैं, पटाखों का सही प्रयोग करना जानते हैं।
- स.नि. 3.64:
- (1) पटाखों का स्टॉक— (i) एक केस में रखे हुए 10 पटाखों ड्यूटी पर निम्न श्रेणी के कर्मचारियों के उपकरण के भाग होंगे:—
- प्रत्येक गार्ड,
 प्रत्येक लोको पायलट/सहायक लोको पायलट
 प्रत्येक गेटमैन,
 प्रत्येक गैंगमैन,
 प्रत्येक चाभी वाला,
 प्रत्येक पुल रक्षक,
 प्रत्येक पेट्रोलमैन,
 प्रत्येक ट्राली और प्रत्येक लारी के उपस्कर का एक भाग होंगे।
- (ii) स्टेशनों पर पटाखों के स्टॉक की संख्या तथा न्यूनतम स्टॉक की संख्या जिससे कम किसी भी हालत में न हो मण्डल रेल प्रबन्धक या मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा निर्धारित की जायेगी।
- (iii) प्रत्येक अनुभाग अभियन्ता (रेल पथ) एवं रनिंग शेड में पटाखों के स्टॉक की संख्या तथा न्यूनतम स्टॉक की संख्या, जिससे कम किसी भी हालत में न हो, मंडल रेल प्रबन्धक या मंडल इंजिनियर और मंडल यान्त्रिक इंजीनियर, मंडल विद्युत इंजीनियर एवं मंडल परिचालन प्रबन्धक द्वारा क्रमशः निर्धारित की जाएगी।
- (iv) स्टेशन मास्टर, रनिंग लोको फोरमैन एवं अनुभाग अभियन्ता (रेल पथ) इस बात के लिए जिम्मेदार होंगे कि स्टॉक में पटाखों की न्यूनतम निर्धारित संख्या से कम न होने पाए।
- (2) पटाखों की आपूर्ति (सप्लाई)—
- (i) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर स्थित गार्ड और अपने अधीन काम करने वाले गेटमैन को पटाखों की सप्लाई करेगा।
- (ii) गैंगमैन, चाभीवाले, गेटमैन (इंजीनियरिंग), पुल रक्षक, कटाव रक्षक और पेट्रोलमैन को एस.ई. (रेलपथ) पटाखे सप्लाई करेगा।
- (iii) रनिंग शेड/एस.ई.(लोको)/क्रू नियंत्रक लोको पायलटों को पटाखे सप्लाई करेंगे।
- (iv) ट्रॉली, मोपेड ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोटर ट्रॉली, लॉरी इत्यादि को उपयोग में लाने वाले व्यक्ति पटाखों का प्रबन्ध सुविधानुसार या तो सीधे मण्डल रेल प्रबन्धक हेडक्वार्टर के स्टेशन मास्टर, एस.ई. (रेलपथ) या रनिंग शेड/लोको फोरमैन से करेंगे।
- (3) पटाखों का संग्रह स्थान —
- (i) पटाखों की सावधानी से संभाल होनी चाहिए क्योंकि इसमें लापरवाही से उनके फट जाने की संभावना रहती है।
- (ii) पटाखों को विशेष रूप से सप्लाई किये हुए डिब्बों में सूखे स्थान पर रखा जाएगा और ईंट की दीवाल, नम लकड़ी, चूने की क्लोराइड या अन्य कीटाणु नाशक पदार्थों के स्पर्श से बचाकर तथा नमी, भाप या अन्य वाष्प आदि से अलग रखा जायेगा।
- (iii) प्रत्येक डिब्बे के लेबुल पर निर्माण का वर्ष और महीना दिखाया जाता है तथा यह पटाखों पर भी मुद्रांकित होता है। इनका उपयोग उन पर अंकित निर्माण-काल के क्रम में होना चाहिए और सबसे पुराने पटाखों का उपयोग सबसे पहले हो। तत्परता से निकालने की सुविधा के लिए उन्हें इसी क्रम में रखना चाहिए।
- (4) पटाखों का उपयोग —
- (i) उपयोग के लिए पटाखों की लाइन के ऊपरी भाग के बीच में उनके लेवल या छाप को ऊपर रखकर उनकी पतियों को मोड़कर रेल के ऊपरी सिरे पर फंसा कर मजबूती के साथ लगाया जायेगा।
- (ii) स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड/एस.ई.(लोको), एस.ई./रेल-पथ इस बात की तसल्ली कर लेने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उनके अधीन कर्मचारियों को दिये गये पटाखों की जाँच निर्धारित नियमों के अनुसार की जाती है और कर्मचारी यह जानते हैं कि उनका उपयोग कब और कैसे किया

- (3) Every railway servant shall see that the railway servants in his charge concerned with the use of detonators have a correct knowledge of their use.
- SR 3.64: (1) Stock of Detonators – (i) A case containing 10 detonators shall form part of the equipment of the following categories of staff when on duty :-
- Guard
 - Loco Pilot/Asstt. Loco Pilot
 - Permanent way Gangmates
 - Keyman
 - Gangman
 - Guard
 - Cutting Guard
 - Patrolman and
 - Official incharge of Push, Cycle, Moped or Motor Trolley.
- (ii) The Divisional Railway Manager or Divisional Operation Manager shall prescribe the number of detonators which must be kept in stock at stations and the minimum number below which the stock must not be allowed to fall.
- (iii) The Divisional Railway Manager or the Divisional Engineer and Divisional Mechanical Engineer shall prescribe the number of detonators which must be kept in stock at SSE/PW's office and running sheds/Lobbies respectively and also the minimum number below which the stock must not be allowed to fall.
- (iv) Station Masters, Crew Controllers and SSE/PWs are responsible for ensuring that the stock of detonators never fall below the minimum.
- (2) Supply of Detonators – (i) Station Master will supply detonator to Guards head quartered at their stations and to Gatemen working under their control.
- (ii) SSE/Permanent Way shall supply detonators to Gangmates, Keymen, Gatemen (at engineering gates), Bridge guards, Cutting Guards and Patrolmen.
- (iii) Running Shed/S.E.(Loco)/Crew Controller will supply detonators to Loco Pilots.
- (iv) The users of push trolley, cycle/moped trolley, motor trolley, lorries, etc. shall procure for the supply of detonators either direct from the Divisional Railway Manager, Divisional Operating Manager or through the Station Masters, SSE/Permanent Way or Running Shed/S.E.(Loco) of their Headquarter station, as may be convenient.
- (3) Storage of Detonators:-
- (i) Detonators must be carefully handled as they are liable to explode if roughly handled.
- (ii) Detonators shall be kept in cases specially supplied and they shall be stored in dry places and not left in contact with brick walls, damp wood, chloride of lime or other disinfectants or exposed to dampness or steam or other vapors.
- (iii) the month and year of manufacture is shown on label outside each case and is also stamped on each detonator. Detonators must be used in order of dates stamped on them, those of the oldest date being always used first. To facilitate ready withdrawal in the sequence, they should be stored also accordingly.
- (4) Use of Detonator –
- (i) For use, a detonator shall be placed on the center of the head of the rail with the label or brand of the detonator upwards and shall be securely fastened to the rail by bending the clasps attached with the detonators, round the upper flange of the rail.
- (ii) Station Masters, Running Shed/S.E.(Loco), SSE/PW are responsible for ensuring that the detonators in possession of railwaymen under them are tested as prescribed under the rules and that the staff know how and when to use them. For gatemen within station limits, the responsibility will lie with Station Masters or Transportation

जाना है। स्टेशन सीमा के अन्दर गेटमैन के पटाखों की जाँच के लिए स्टेशन मास्टर या सेक्शन के यातायात निरीक्षक उत्तरदायी होंगे। निरीक्षण अधिकारी एवं वरिष्ठ कर्मचारी तीन महीने में एक बार पटाखों का उपयोग करने वाले कर्मचारियों के पटाखे संबंधी ज्ञान की जाँच करेंगे।

(iii) प्रत्येक स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड/एस.ई.(लोको) और एस.ई.(रेल पथ) अपने पास कर्मचारियों को दिये गये पटाखों की प्राप्ति, उपयोग और जाँच का एक रजिस्टर रखेंगे।

(5) पटाखों की जाँच (टेस्टिंग) –

(i) गार्ड, लोको पायलट, कुहासा सिगनल मैन या अन्य कर्मचारियों को देने के लिए जिन स्टेशनों, इंजन शेड आदि में पटाखों का स्टॉक रखा जाता है वहाँ स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड/एस.ई.(लोको)/एस.ई./रेल पथ या ऐसे स्टॉक के इन्चार्ज अन्य रेल कर्मचारी इस बात के लिए जिम्मेदार होंगे कि दिए गए प्रत्येक डिब्बे में से कम से कम एक पटाखे की जाँच कर ली गयी है। प्रत्येक डिब्बे की कमी की पूर्ति अन्य डिब्बे के पटाखों से की जायेगी जिसमें से एक पटाखे की जाँच की जा चुकी है।

(ii) यातायात निरीक्षक, स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड/एस.ई.(लोको) और एस.ई./रेलपथ इस बात की तसल्ली करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उनके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों के पास रहने वाले पटाखों की जाँच 12 महीने में एक बार की जाती है।

(6) (i) वर्ष 2010 एवं उसके बाद निर्मित पटाखों की सामान्य आयु उनके निर्माण के वर्ष से 05 वर्ष मानी जायेगी। इनकी अवधि आगे अधिकतम 03 और वर्षों तक बढ़ायी जा सकती है बशर्ते 05 वर्षों से पुराने अधिक पुराने पटाखे प्रभावी हो। इसके लिए प्रत्येक बैच/लॉट के दो पटाखों को 05 वर्ष के अन्त में टेस्ट किया जाना चाहिए तथा जाँच का परिणाम संतोषजनक पाये जाने पर उक्त बैच के पटाखों की आयु एक और वर्ष के लिए बढ़ायी जानी चाहिए, जिसकी समाप्ति पर इसी प्रकार की वार्षिक जाँच कर उक्त विशेष बैच/लॉट के पटाखों की आयु उनके निर्माण के वर्ष से अधिकतम 08 वर्षों तक बढ़ायी जा सकती है।

नोट:—(क) प्रवर अधीनस्थ/पर्यवेक्षक स्तर के नीचे के व्यक्ति द्वारा पटाखों की जाँच नहीं की जानी चाहिए।

(ख) अवधि समाप्त होने पर जाँच में सन्तोषप्रद परिणाम नहीं प्राप्त होने पर जारी करने वाले अधिकारी के पास पटाखों को वापस भेज देना चाहिए।

(ग) जाँचकर्ता अधिकारी द्वारा जाँच कार्यवाही पूर्ण होने पर जाँच परिणाम से जारी करने वाले अधिकारी को अवगत करा देना चाहिए।

(ii) जिन पटाखों पर जंग लग गया हो या उपयोग में लाये जाने पर या जाँच करने के समय जो पटाखे धमाके के साथ नहीं फटे या जो किसी प्रकार भी असंतोषजनक पाये जाएं, उनको बदलने के लिए ईशू करने वाले अधिकारी के पास भेज देना चाहिए।

(iii) पटाखों की जाँच करते समय निर्माण तिथि के अनुसार सबसे पुराने पटाखों का उपयोग पहले करना चाहिए।

(iv) पटाखों की जाँच 8 से 11 कि० मी० प्र० घं० की गति से चलते हुए खाली माल डिब्बे के नीचे होगी। खाली माल डिब्बा को लोकोमोटिव के द्वारा चालित किया जाएगा। यातायात निरीक्षक, एस० ई० (रेल पथ), तथा रनिंग शेड/एस.ई.(लोको) से नीचे पद के अधिकारी द्वारा जाँच नहीं की जाएगी। किन्तु गार्ड मुख्यालय वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर अपने चार्ज के पटाखों तथा उनके द्वारा जारी किए गए पटाखों की जाँच करने के लिए अधिकृत है।

(v) जिस समय पटाखों की जाँच हो रही हो उस समय इंजन चालक दल के अतिरिक्त किसी भी अन्य व्यक्ति को 45 मीटर की परिधि में नहीं रहने दिया जायेगा। जिस समय इंजन पटाखों से गुजर रहा हो तो उस समय इंजन चालक दल भी कोष्ठ के एकदम अन्दर रहेंगे। जाँच प्रारम्भ करने के पहले जाँचकर्ता इस बात की तसल्ली कर लेने के लिए जिम्मेदार होगा कि जाँच समाप्त होने तक 45 मीटर की परिधि में किसी को न आने देने के लिए उचित संख्या में व्यक्ति नियुक्त कर दिये गये हैं।

(vi) उपरोक्त उप-नियम (v) में निर्धारित 45 मीटर सुरक्षा परिधि को दृष्टिगत रखते हुए कर्मचारियों को चाहिए कि पटाखों से गुजरने वाले इंजन या वाहन या माल डिब्बों के पीछे की ओर जहाँ तक सम्भव हो, अधिकतम दूरी पर खड़े हो क्योंकि ऐसा पाया गया है कि पटाखों के टुकड़े, फटने के समय पीछे की ओर नहीं जाते हैं।

Inspectors of the section. Such staff as are expected to use the detonators should be tested once in three months by the inspecting officials and Senior Subordinates in regard to the knowledge of use of detonators.

- (iii) Each Station Master, Running Shed/ S.E.(Loco) and SSE/Permanent Way will maintain a register of receipts, use and testing of detonations in respect of railway staff to whom the detonators are issued by him.
- (5) Testing of Detonators:-
 - (i) At stations, loco sheds/lobbies etc. where stocks of detonating signals are kept for issue to Guards, Loco Pilots, Fog Signalman or other railway servants, Station Masters, the Running Shed/S.E.(Loco) or other railway persons incharge of such stock must test at least one detonator from each case issued to the staff. The deficiency in each of these cases should be made up by detonator or detonators from another case from which one detonator has been tested.
 - (ii) Traffic Inspectors, Station Masters, Running Shed/S.E.(Loco) and inspectors of Permanent Way are responsible to ensure that the detonators in possession of railway servants within the section are tested once in 12 months.
- (6) (i) Normal shelf life of detonators manufactured during 2010 and thereafter shall be 5 years, reckoned from the year of its manufacture. It can, however, be extended further for a maximum of 3 more years, provided that detonators which are more than 5 years old are effective. For this purpose, two detonators of each batch/lot should be tested at the end of 5 years and if the result of these tests are satisfactory, life of the detonator of that batch should be extended by 1 more year, on expiry of which similar tests should be conducted annually to extend the life of the detonators of that particular batch /lot up to a maximum of 8 years from the year of manufacture.

Note :- (a) The testing of detonators should be conducted by a person not below the rank of a Senior Subordinate.

- (b) Date-expired detonators along with those which do not give satisfactory performance, shall promptly be returned to the issuing office for replacement.
- (c) After the test is completed, results of the test shall be communicated to the issuing officer by the official conducting the test.
- (ii) Detonators bearing any sign of rust on the surface or appearing unsatisfactory in any way or those failing to explode during tests or in actual working shall be promptly returned to the issuing officer for replacement.
- (iii) While testing **detonators** from a case, the one which is the oldest as regards the date of manufacture should be used.
- (iv) Detonators shall be tested under an empty wagon moving at 8 to 11 kilometres per hour. The empty wagon must be propped by a locomotive. Tests shall not be carried out by an official lower in rank other than a Traffic Inspector, SE/Permanent Way, Loco Inspector and Running Shed S.E.(Loco). Station Masters of Guard's headquarter stations are, however, authorised to test detonators in their charge or issued by them. Care must be taken to that the test is not conducted in a crowded locality or near a level crossing where splinters from detonators may cause injury.
- (v) Excepting the crew of the locomotive employed in the test no person shall be allowed to remain within a radius of 45 Meters of the detonator which is being tested. The engine crew shall also keep themselves well within the cab while passing over the detonator. The official in charge of the testing operation shall, before commencement of the operation, be responsible for posting sufficient men to ensure that no person encroaches upon the 45 metres radius safety until the test is completed.
- (vi) The staff shall, while observing the safety radius of 45 metres laid down in Sub Rule (v) above, place themselves as far as possible in rear of the locomotive or train or wagon passing over the detonators, as it has been found in practice that from detonators seldom fly in a direction towards the rear of the wheel which explodes them.

- (vii) जाँच किए गए पटाखों की संख्या तथा उनकी जाँच के परिणाम का रिकॉर्ड, स्टेशन पटाखा रजिस्टर में या इस कार्य के लिए जाँच स्थल पर रखे गए रजिस्टर में इन्दराज किया जायेगा।
- (viii) पटाखों की जाँच करने के बाद जाँच करने वाले अधिकारी द्वारा उसके परिणाम के बारे में उन्हें पटाखा जारी करने वाले अधिकारी को सूचित किया जाएगा।
- (7) पटाखे रखने वाले कर्मचारियों को उनका दुरुपयोग नहीं करना चाहिए।

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

- 3.65. 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 जाएगा।
- 3.66 **चेतावनी सिगनलों का प्रयोग:**— यदि किसी ब्लाक 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 सिगनलों का प्रदाय, नवीकरण और उनकी सुरक्षित अभिरक्षा के लिए तथा यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि इन सिगनलों का उपयोग उचित रूप से समझ लिया गया है।
- (ग) रेल प्रशासन, नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेश द्वारा विहित ऐसा सिगनल दोहरी या बहुलाइन, घाट, उपनगरीय या स्वचालित ब्लाक क्षेत्रों पर कार्य करने वाले गार्ड, लोको पायलट, पेट्रोलमैन, गेटमैन को प्रदान करेगा।
- (2) प्रत्येक रेल सेवक नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित सिगनलों के विशेष उपयोग से संबंधित सही ज्ञान रखेगा और वह उन्हें तुरंत प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।
- (3) प्रत्येक रेल सेवक देखेगा कि उसके प्रभार में काम करने वाले रेल सेवक जो नियम 3.65 के 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 'आन' स्थिति में नहीं है तो, तत्काल 'आन' स्थिति में करने की व्यवस्था करेगा
- (ख) सक्षम रेल सेवकों को अपेक्षित हैंड सिगनल और पटाखों के साथ खराब सिगनल के नीचे तब तक सिगनल देते रहने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसका इस बावत समाधान नहीं हो जाता कि खराब सिगनल पूर्ण रूप से चालू हालत में हो गया है।
- (ग) खराब सिगनलों से होकर गुजरने वाली गाड़ियों के 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।

- (vii) A record of the number of detectors tested, as also the results of test shall be maintained in a special Register kept for the purpose at the place of testing.
- (viii) After the test is completed, results of the tests shall be communicated to the issuing officer by the official Conducting the test.
- (7) The staff in possession of detonators must not make any improper use of them.

G. Signal to warn incoming train of danger ahead

3.65 The signals to be used to warn the incoming train of an obstruction shall be a red flashing hand signal lamp at night or a red flag during day.

3.66 Use of warning signals:- When it becomes necessary to protect an obstruction in a block section, a signal may be used, as prescribed by special instructions under rule 3.65, while the railway servant proceeds to place detonators.

3.67 Knowledge and possession of warning signals:-

- (1) (a) all concerned railway servant on whom this duty is laid by the Railway administration shall keep a stock of such signal as may be prescribed by special instructions under rule 3.65;
- (b) the Railway Administration shall be responsible for the supply, renewal and safe custody of such signals as may be prescribed by special instructions under rule 3.65 and for ensuring that their use is properly understood;
- (c) The Railway Administration shall supply every Guard, Loco Pilot, Patrolman and Gateman working on the Double or Multiple line, Ghat, suburban or Automatic Block Territories with such signal as may be prescribed by special instructions under rule 3.65.
- (2) Every railway servant concerned with the use of signals as prescribed by special instructions under rule 3.65, shall have a correct knowledge of their use and keep them ready for immediate use.
- (3) Every railway servant shall see that the railway servants in his charge concerned with the use of warning signals as prescribed by special instructions under rule 3.65, have a correct knowledge of their use.

H. Defective fixed Signals and Points

3.68. Duties of Station Master generally when a signal is defective:-

- (1) As soon as a Station Master becomes aware that any signal has become defective or has ceased to work properly, he shall -
 - (a) immediately arrange to place the signal at 'on' if it is not already in that position;
 - (b) depute competent railway servants with such hand signals and detonators as may be required to give signals at the foot of the defective signal until he is satisfied that such signal has been put into proper working order;
 - (c) take action in accordance with Rules 3.69 and 3.70 as may be required for movement of trains passing the defective signals; and
 - (d) report the occurrence to the railway servants responsible for the upkeep of the signals, and if the section is controlled, the Controller also.

- (2) यदि किसी स्टेशन मास्टर को लोको पायलट, गार्ड या किसी अन्य रेल सेवक से किसी दूसरे स्टेशन के सिगनल में खराबी होने की सूचना मिलती है तो वह इस तथ्य की सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को और यदि सेक्शन नियंत्रित सेक्शन है तो नियंत्रक को भी, तुरन्त देगा।
- (3) यदि केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) क्षेत्रों में स्थित स्टेशनों पर सिगनल खराब हो जाते हैं तो ऐसी खराबी का पता लगने पर केन्द्रीय यातायात नियंत्रक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल आपरेटर), विशेष अनुदेशों के अनुसार, कार्रवाई करेगा।

स0 नि0 3.68 :

- (1) (i) सिगनल अपने संबंधित लीवरों से ही झुकाए जायेंगे और उन्हें उस समय खराब माना जाएगा जब संबंधित लीवरों को खेचने पर उनकी अनुक्रिया नहीं होती। यदि सिगनल अपने लीवरों द्वारा नहीं झुकाए जा सकते तो इन्हें हाथ से तार खींच कर या अन्य किसी साधन से नहीं 'ऑफ' किया जाना चाहिए।
- (ii) 45° से कम कोण पर 'ऑफ' सिगनल नत (ड्रिपिंग) माना जाएगा और उसे खराब माना जाएगा।
- (iii) अन्तर्पाशित (इन्टरलाकड) या की लाकड स्टेशन पर जब सिगनल खराब हो जाय तो उससे संबंधित स्टेशन पर अन्तर्पाशन या की लाकिंग भी खराब मानी जाएगी।
- (2) (i) अन्तर्पाशित स्टेशन पर सम्मुख कांटों पर से गाड़ी के संचालन को शासित करने वाला सिगनल यदि 'ऑफ' नहीं किया जा सकता तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/केबिनमैन/कांटावाला कांटों का निरीक्षण इस दृष्टि से करेंगे कि कहीं खराबी गिट्टी या अन्य किसी अवरोध की वजह से तो नहीं है जिससे कांटों में फंसकर गैप पैदा हो गया है। यदि स्थिति ऐसी हो तो अवरोध हटा दिया जायेगा और यदि उस पर सम्बन्धित लीवरों से कांटे ठीक से बैठाये जाने व ताला बन्द होने के बाद सिगनल आफ हो जाय तो सामान्य कार्य प्रणाली चालू रखी जाय।
- (ii) जब किसी अन्तर्पाशित स्टेशन पर अन्तर्पाशन विफल या त्रुटिपूर्ण हो जाय तो सम्बन्धित सिगनल खराब माने जायेंगे।
- (iii) जब अन्तर्पाशित स्टेशन पर निकट (होम) सिगनलों में से कोई एक सिगनल या उसकी भुजा खराब हो जाए तो उस स्टेशन को अन्तर्पाशन रहित नहीं माना जाएगा अपितु शेष निकट (होम) सिगनल की भुजाओं पर, जो ठीक हालत में हैं, गाड़ियां सीधे जी जा सकती हैं।
- (3) (i) खराब सिगनल जो सामान्य नियम 3.68(1)(क) के उपबन्धों के अनुसार 'आन' स्थिति में रखे गए हैं, रात्रि में अवश्य जलाये जाने चाहिए।
- (ii) (क) जैसे ही स्टेशन मास्टर को इस बात की जानकारी हो कि गाड़ियों के संचालन को शासित करने वाला कोई सिगनल खराब हो गया है तो वह लिखित या कन्ट्रोल संदेश द्वारा खराबी की पूर्ण विवरण के साथ वरिष्ठ खण्ड अभियंता/सिगनल को सूचना देकर और इसकी एक प्रति कनिष्ठ खण्ड अभियंता/सिगनल (जहाँ नियुक्त हो) और सिगनल एवं इन्टरलॉकिंग अनुरक्षक को भी देगा। सिगनल/सिगनलों के विफलता की रिपोर्ट की एक प्रति यातायात निरीक्षक, मण्डल संकेत एवं दूर संचार इंजीनियर, मंडल परिचालन प्रबन्धक, नियंत्रक एवं अन्य निर्धारित अधिकारियों को भी दी जाएगी। वह सिगनल विफलता रजिस्टर में भी इसका इन्दराज करेगा। निर्धारित फॉर्म सिगनल विफलता मेमो पर स्टेशन मास्टर द्वारा भेजी गयी रिपोर्ट ही विफलता ठीक करने हेतु उपस्थित व्यक्ति के लिए आगे कार्य प्रारम्भ करने का प्राधिकार होगा।
- (ख) फिर भी रिपोर्ट की गई खराबी को दूर करने का कार्य प्रारम्भ करने के पहले वरिष्ठ खण्ड अभियंता/सिगनल या कनिष्ठ खण्ड अभियंता/सिगनल या विद्युत/यांत्रिक सिगनल अनुरक्षक यदि आवश्यक हो एक वियोजक ज्ञापन (डिस्कनेक्शन मेमो) निर्धारित फार्म एस० एण्ड टी० (टी 351) अवश्य देगा और स्टेशन मास्टर से इसकी स्वीकृति प्राप्त कर लेगा। वह यथावश्यक उन सभी सावधानियों को भी बरतेगा जो साधारण नियम 3.51, 15.09 तथा उसके अधीन बनाये गये सहायक नियम में दी गई है ताकि यह सुनिश्चित हो जाये कि जब रिपोर्ट की गई खराबी को दूर करने का काम किया जा रहा है उस समय प्रभावित हिस्सों पर कोई संचालन न हो।
- (ग) खराबी दूर होने पर और खराबी को दूर करने वाले व्यक्ति द्वारा इस बात के प्रमाणित करने पर स्टेशन मास्टर यदि आवश्यक समझे तो खराबी दूर करने वाले व्यक्ति द्वारा प्रदर्शन से अपने को संतुष्ट कर लेगा तत्पश्चात् स्टेशन मास्टर तथा खराबी दूर करने

- (2) When the Station Master receives information of any defect in a signal not pertaining to his station from the Loco Pilot or the Guard or any other railway servant, he shall immediately inform the Station Master concerned of the fact and keep the Controller advised, where the section is controlled.
- (3) In case of signals becoming defective at stations situated on Centralised Traffic Control territories, the Centralised Traffic Control Operator on becoming aware of such defects, shall take action in accordance with special instructions.

SR. 3.68 :

- (1)
 - (i) Signals shall only be taken 'OFF' by their proper levers and shall be treated as out of order if they do not respond to the movement of their levers. If a Signal cannot be taken 'OFF' by means of its lever, it is not to be taken 'OFF' by pulling the wire by hand or any other means.
 - (ii) Signals in the 'OFF' position to a degree less than 45° aspect shall constitute drooping signals and treated as defective.
 - (iii) When signals fail at an interlocked or key locked station the interlocking or key-locking so far as pertain to that signal shall also be treated as having failed.
- (2)
 - (i) At an interlocked station, should it be found that a signal governing the movement of a train over facing points cannot be taken "OFF", the Station Master/Cabinman/Pointsman on duty shall inspect the points to ascertain whether the defect is due to ballast or other obstruction causing the gap in the points. Should this be found to be the case, the obstruction shall be removed and if this results in the signal coming "OFF" after the points have been correctly set and locked by means of the appropriate levers, normal working may continue.
 - (ii) When interlocking fails or becomes defective at an interlocked station, the relevant signals shall be treated as defective.
 - (iii) If any one of the Home signals or signal arms at an interlocked station becomes defective, the whole station should not be treated as non-interlocked, but train may be received directly on the remaining Home Signals which are in working order.
- (3)
 - (i) All defective signals which have been kept at "ON" under the provision of GR 3.68 (1) (a) must be lighted at night.
 - (ii)
 - (a) As soon as The Station Master becomes aware that any signal at his station governing the movements of trains has become defective, he shall immediately report such defect with complete particulars either in writing or by control message to the SSE/Signal with copy to the JE/Signal (where posted and the signal and Interlocking Maintainer and if the signal is worked or controlled electrically, to the Block Inspector and Block Maintainer (where posted). A copy of the report of failure of signal /signals shall also be endorsed to the Traffic Inspector. Divisional Signal and Telecom Engineer, Divisional Operating Manager, the Control and other authorities as may be specified. He shall also make an entry in the Signal Failure Register. Only the report from the Station Master shall be treated as the authority for the person attending to the defect to undertake this work.
 - (b) Before however, the work of attending to the reported defect is undertaken, the SSE/Signal or the JE/Signal or the Electrical/Mechanical Signal Maintainer must issue a disconnection memo on prescribed form S&T (351) where necessary and obtain the acknowledgment of the Station Master and take such other precautions as may be necessary in terms of GRs 3.51, 15.09 and the Subsidiary Rules framed there under to ensure that while the reported defect is being attended to, no movement does take place over the affected portion.
 - (c) After the defect has been put right and certified by the person attending to the fault, the Station Master should satisfy himself if necessary, by a demonstration by the person attending to the fault. Thereafter, the Station Master and the

वाला व्यक्ति संयुक्त रूप से खराबी ठीक होने संबंधी संदेश जारी करेंगे।

- (4) (i) खराब हुए शंट सिगनल— यदि कोई शंट सिगनल खराब हो जाय तो स्टेशन मास्टर खराब सिगनल पर शंटिंग को नियंत्रण करने के उद्देश्य से हैंड सिगनल देने के लिए रेल सेवक को हैंड सिगनलों के साथ नियुक्त कर देगा। इसके अतिरिक्त खराब सिगनल को पार करने के लिए निम्नलिखित फार्म में ड्राईवर को लिखित प्राधिकार दिया जायेगा:

द्वारा,
स्टेशन मास्टर

..... स्टेशन

गाड़ी इंजन संख्या.....

को,

लोको पायलट,

शंटिंग इंजन संख्या.....

मेरे स्टेशन पर शंट सिगनल संख्या खराब है इसको आप अग्रिम सूचना तक हैंड सिगनल के अनुसार 'आन' स्थिति में पास कर सकते हैं।

.....हस्ताक्षर लोको पायलट

..... हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर

स्टेशन मास्टर मुहर

दिनांक.....

- (ii) जैसे ही सिगनल ठीक हो जाए या लोको पायलट 'ऑफ' ड्यूटी हो जाए — इन दोनों में जो पहले हो तो लोको पायलट से मेंमो वापस ले कर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जाएगा।

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

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

person attending to the fault shall jointly issue a rectification message.

- (4) (i) Detective shunt Signals:- If a shunt signal becomes defective, the Station Master shall post a Railway servant with hand signals at the defective signals for displaying hand signals for the purpose of controlling shunting movement. Besides, a written advice shall also be given to the Loco Pilot to pass the defective shunt signals in the following form-

From,	To,
Station Master	Loco Pilot
.....Station	Shunting Engine No.....
	Train Engine No.....

Shunt Signal No. at my station is defective and you are authorized to pass the same at 'ON' observing hand signal until further advice.

.....Signature of Loco Pilot Signature of Station Master

Station Stamp.....

Date.....

- (ii) The memo shall be taken back by Loco Pilot, cancelled and pasted on the office copy as soon as the copy is put right or the Loco Pilot goes off duty, whichever is earlier.

3.69 Duties of Station Master when an approach Stop signal is defective :-

- (1) In the event of Outer or a Home or a Routing signal becoming defective, the Station Master shall advise the station in rear and the nominated station in rear save in a case where a signal post telephone or a Calling-on signal is provided on the defective signal, in order that the Loco Pilots of approaching trains may be warned of the defective signal and issued a written authority to pass such signal on receipt of proceed hand signal at the foot of the defective signal.
- (2) The Station Master in rear as referred to in sub-rule (1) on receiving the advice of the defective signal, shall immediately acknowledge it and advise the Station Master of the Station where the signal has become defective, of the number of the first train which will be notified of the defective signal and again on receipt of the advice that the defective signal has been put into proper working order, shall advise the number of the train so notified last.
- (3) The Station Master of the station where the signal has become defective shall, before authorising a train to pass the defective signal, ensure that the conditions for taking 'OFF' that signal have been fulfilled. He shall then authorise the Loco Pilot to pass the defective signal at 'on' in one of the following manners -
 - (a) When the Loco Pilot of an approaching train has been advised of the defective signal at a station in rear- by deputing a competent railway servant in uniform under clause (b) of sub-rule (1) or Rule 3.68, to exhibit proceed hand signal at the foot of the defective signal to the approaching train. In such cases, the Station Master shall not give Line Clear to the station in rear unless the conditions for taking 'off' the signal which has become defective, have been complied with; or
 - (b) When the Loco Pilot of an approaching train has not been advised of the defective signal at a station in rear- by having a written authority authorising the Loco Pilot to pass the defective signal at 'on', delivered

प्राधिकार दिलायेगा, या

- (ग) जहाँ बुलावा सिगनल (कॉलिंग-आन) लगा है वहाँ उसे 'ऑफ' कराएगा, या
- (घ) यदि सिगनल पोस्ट टेलिफोन लगा है तो, विशेष अनुदेशों के अनुसार, टेलिफोन पर लोको पायलट को, खराब सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने के लिये प्राधिकृत करेगा।
- (4) यदि निकट (होम) सिगनल खराब हो जाता है तो बाहरी (आउटर) सिगनल को भी खराब माना जायेगा और उपनियम (1), (2) और (3) में निर्धारित कार्यविधि का अनुसरण किया जायेगा।

स0 नि0 3.69 –

- (1) (i) साधारण नियम 3.69 (3) (क) में उल्लिखित पिछले स्टेशन से तात्पर्य मेल/एक्सप्रेस और अन्य विशेष गाड़ियों के लिए पिछला रुकने वाला स्टेशन तथा नामित 'नोटिस स्टेशन' से है।
- (ii) सूचना मिलने पर पिछले रुकने वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर सभी मेल/एक्सप्रेस और विशेष गाड़ियों के लिए फार्म टी/369 (1) पर खराब सिगनल को पार करने का अग्रिम प्राधिकार देगा। शेष सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को अग्रिम प्राधिकार खराब हुए सिगनल वाले स्टेशन के ठीक पहले वाले स्टेशन पर दी जायेगी।
- (iii) जब लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर सा0 नि0 3.69 (3) (ख) के अनुसार सूचित नहीं किया गया है तब स्टेशन मास्टर निर्धारित फार्म टी/369—(3बी) पर 'आन' या खराब स्थिति में सिगनलों को पार करने का प्राधिकार जारी करेगा तथा किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा खराब/आन स्थिति में सिगनल को पार करने के लिए प्राधिकार लोको पायलट को प्रदान करने हेतु भेजेगा।
- (2) (i) अन्तर्पाशित की-लॉक स्टेशन पर जहाँ रनिंग लाइन पर कांटों की दशा बताने के लिए कांटा संकेतक दिये गये हों, यदि गाड़ी के आगमन व प्रस्थान के लिए सिगनल या अन्तर्पाशन खराब हो जाय तो साधारण एवं सहायक नियम 3.39 एवं स.नि. 5.01 (ii) में दिये गये उपबंधों का पालन होगा।
- (ii) उन स्टेशनों पर जहाँ दोनों ओर केबिन दिये गये हैं और कांटों तथा सिगनल के संचालन की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर के अतिरिक्त अन्य व्यक्ति पर है जो केबिनमैन के स्तर से नीचे नहीं, वहाँ स्टेशन मास्टर ऐसे व्यक्ति/व्यक्तियों से कांटों को ठीक प्रकार से बैठाये जाने और उनमें अपेक्षित तालाबन्द होने की स्थिति के बारे में प्राइवेट नम्बर से समर्थित करा कर आश्वासन प्राप्त कर लेगा। इस प्रकार का आश्वासन देने से पूर्व केबिनमैन या अन्य जिम्मेदार व्यक्ति स्वतः सुनिश्चित कर लेगा कि लाइन ठीक से बनी है तथा सम्मुख कांटों पर क्लैम्प लगा कर उन पर ताला लगा दिया गया है।
- (iii) पैनल, आर.आर.आई. अथवा एस.एस.आई. की व्यवस्था वाले स्टेशन पर आगमन/प्रस्थान रोक सिगनल की विफलता के दौरान निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी—
यदि रूट की सेटिंग एवं लॉकिंग पैनल से की गयी है फिर भी उस रूट का सिगनल 'ऑफ' नहीं होता है, स्टेशन मास्टर सेट किये गये रूट को रद्द कर देंगे एवं रूट को पुनः सेट करने का प्रयास करेंगे। यदि सिगनल फिर भी 'ऑफ' नहीं होता है तो वैकल्पिक रूट जिसे गाड़ी संचालन के लिए उचित माना जाय, यदि कोई हो, के लिए प्रयास किया जायेगा। यदि उस रूट के लिए सिगनल इसके बावजूद भी 'ऑफ' नहीं होता है, तब कार्यरत स्टेशन मास्टर आगमन रोक सिगनल के मामले में गाड़ी को कॉलिंग-आन सिगनल (यदि हो) को 'ऑफ' कर लेने का प्रयास करेंगे। यदि कॉलिंग-आन सिगनल उपलब्ध न हो अथवा 'ऑफ' करने पर विफल हो, तब स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाई करेंगे—

- (क) स्टेशनों जहाँ पैनल पर प्वाइंट, लॉक एवं रूट के संकेत विशेष तौर पर दिये गये हैं:—
स्टेशनों पर जहाँ पैनल पर प्वाइंट संकेत, लॉक संकेत एवं रूट संकेत विशेष तौर पर दिये गये हैं यदि आर.आर.आई/पी.आई/एस.एस.आई को संचालित करने के उपरान्त, स्टेशन मास्टर सम्बद्ध रूट के किसी रोक सिगनल (आगमन/प्रस्थान) को 'ऑफ' करने में असमर्थ है तो वह पैनल पर प्रदर्शित संकेतों से व्यक्तिगत तौर पर सुनिश्चित करेंगे कि रूट साफ है, प्वाइंट सेट है एवं प्वाइंट का संकेत अचानक जल-बुझ (फ्लैश) नहीं रहा है, प्वाइंट लॉक संकेत (आइसोलेशन प्वाइंट सहित), क्रैंक हैण्डिल 'अन्दर' संकेत सम्पूर्ण रूट के लिए एवं ओवरलैप भाग (यदि हो) जल रहे हैं एवं स्थिर हैं, समपार फाटक बन्द हों (यदि कोई हो) तथा साइडिंग की चाभी 'अन्दर' तथा लाक हो (यदि कोई हो), इस

- at the foot of the defective signal through a competent railway servant; or
- (c) by taking 'off' the calling on signal where provided; or
 - (d) by authorising the Loco Pilot to pass the defective signal at 'on' over the signal post telephone where provided, in accordance with special instructions.
- (4) When the Home signal becomes defective, the Outer shall also be deemed to be out of order and the procedure prescribed in sub-rules (1), (2) and (3) shall be followed.

SR 3.69 -

- (1)
 - (i) The station in rear as referred to GR 3.69(3) (a) shall be the last stopping station in case of Mail /Express and other special trains and nominated 'Notice Stations'.
 - (ii) The Station Master of the last stopping station on receipt of the information shall issue for every Mail/Express and other special trains the Advance Authority to Pass Defective Signal on prescribed form No T/369(1). The Loco Pilot of all other trains shall receive such Advance Authority at the station immediately in rear of the station where signals are defective.
 - (iii) The Station Master when the Loco Pilot of an approaching train has not been advised at station in rear in terms of GR 3.69 (3) (b), shall issue Authority to pass Signals in "ON" or Defective Position on prescribed form No T3B9(3) (b) and send it through a competent railway servant to deliver it to the Loco Pilot to pass the defective signal at "ON"
- (2)
 - (i) For reception and dispatch of trains when signals or interlocking become out of order, at key-locked interlocked stations where points indicators are provided to indicate the position of points on running lines, the provisions laid down in GR&SR 3.39 and SR5.01(11) shall be followed.
 - (ii) At stations where cabins at either end are provided and responsibility for operation of signals and points devolves on a person other than the Station Master on duty but not below the rank of a Cabinman, the Station Master shall obtain an assurance from the person or persons supported by private number that the relevant points have been correctly set and locked as the case may be. The Cabinman or the other person responsible in such cases shall personally ensure that the route is correctly set, facing points clamped and padlocked before such assurance is given.
 - (iii) During failure of an approach/departure stop signal at a station provided with RRI, PI or SSI arrangements; the following procedures shall be followed:-
 If setting and locking of the Route has been done through the panel yet the signal for that route does not take off, the Station Master will cancel the route that has been set and try to reset the route. If the signal still does not take off, the alternative route, if any, shall be attempted which is considered suitable for the train operation. If the signal does not take off for that route even then, the Station Master on duty in case of an approach stop signal, shall try to receive the train by taking 'off' calling-on-signal (if available). If the calling-on signal is not available or it fails to take off, then the SM shall take the following action:-
 - (a) Stations where Point, Lock and Route indications are specifically provided on the panel:-
 At stations, where point indication, lock indication and route indication are specifically provided on the panel, if after the operation on the RRI/PI/SSI, the Station Master is unable to take 'off' any stop signal (Approach/Departure) of the concerned route, he shall personally ensure from the indications displayed in the panel that the route is clear, the points are correctly set and the point indications are not flashing, the point lock indications (including isolation point), crank handle 'IN' indication for the entire route and overlap portion

प्रकार अन्य आवश्यकताओं को पूरा करते हुए सिगनल को खराब स्थिति में पार करने के प्राधिकार (डिफेक्टिव सिगनल एडवाइस) पर गाड़ी आगमन/प्रस्थान की व्यवस्था संबद्ध रूट के प्वाइंट में बिना क्लैम्प लगाये एवं तालाबन्द की जा सकती है। चालक को सा0 एवं स0नि0 3.69 और 3.70 के अनुसार फार्म टी/369(3बी) या टी/369(1) (जैसी भी स्थिति हो) जारी किया जायेगा।

संबद्ध रूट के निरस्तीकरण (कैन्सिलेशन) की कोई कार्यवाही तब तक प्रारम्भ नहीं की जायेगी जब तक कि सम्पूर्ण रूप से गाड़ी संचालन पूरा न हो गया हो। यह भी अवश्य सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि उक्त रूट (लाइन) पर किसी माध्यम से किसी अन्य संचालन की अनुमति नहीं दी गई हो।

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

क्र.सं.	दिनांक	समय	गाड़ी सं0	लाइन सं0	सिगनल बटन सं0	प्वाइंट सेट तथा लॉक संकेत प्रज्ज्वलित		पैनल स्टे.मा. के हस्ताक्षर	टिप्पणी
						नार्मल	रिवर्स		

- (ख) स्टेशनों पर जहाँ पैनल पर प्वाइंट लॉक संकेत विशेष तौर नहीं लगाये गये हैं अथवा पैनल/आर.आर.आई./एस.एस.आई. के विफलता की स्थिति में-स्टेशनों पर जहाँ पैनल पर प्वाइंट लॉक संकेत विशेष तौर से नहीं लगाये गये हैं अथवा संकेत पैनल में प्वाइंट लॉक संकेत प्रदर्शित होने में विफल हो अथवा गाड़ी संचालन के उद्देश्य से लगाये गये पैनल/आर.आर.आई./एस.एस.आई. के विफलता की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि नामित रूट साफ है, क्रैंक हैण्डिल से सभी प्वाइंटों को समुचित रूप से सेट कर एवं उस रूट के सभी प्वाइंटों, चाहे फेसिंग हो या ट्रेलिंग, को क्लैम्प लगाकर तालाबंद किया गया है। ऐसी परिस्थिति में सामान्य एवं सहायक नियम सं0 3.38, 3.39, 3.40, 3.42, और 3.69 या 3.70 के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा (जैसी स्थिति हो)।
- (3) (i) खराब सिगनल को पार करने का प्राधिकार फार्म टी-369(1) या टी-369(3बी) में दो प्रतियों में छपता है और किताब के रूप में होता है ताकि कार्बन से काम लिया जा सकें। जहाँ पर सिगनल खराब है उस स्टेशन व सिगनल का नाम फार्म में स्पष्ट रूप से लिखा जाना चाहिए और स्टेशन मास्टर का पूरा हस्ताक्षर होना चाहिए। लोको पायलट द्वारा हस्ताक्षरित प्रतिपत्रों काउन्टर फायल स्टेशन के पास अभिलेख के रूप में रहेगा।
- (ii) लोको पायलट के पास टी-369(1) या टी-369(3बी) फार्म का होना ही खराब सिगनल को पार करने का प्राधिकार नहीं है। इसके अतिरिक्त साधारण नियम 3.70(1) और (2) के अनुसार अग्रिम प्रस्थान सिगनल (एडवांस स्टार्टर) को छोड़कर शेष सभी सिगनलों के नीचे से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल लोको पायलट को अवश्य दिखाया जाना चाहिए।
- (4) (i) गाड़ी को 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल देने के लिए प्वाइन्ट्समैन को भेज देने के बाद जब तक वह गाड़ी पूरी तरह से आकर रुक न जाये, स्टेशन मास्टर किसी अन्य गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' करने के लिए या किसी अन्य गाड़ी को हैंड सिगनल पाइलट करने के लिए प्राधिकृत नहीं करेगा जिससे हैंड सिगनल पर आने के लिए प्राधिकृत पहली गाड़ी से सम्बन्धित लाइन पर अवरोध हो।
- (ii) सिगनल खराब होने की अवस्था में जब भी कोई गाड़ी स्टेशन में लेनी हो तो स्टेशन मास्टर को इस बात की विशेष रूप से सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि गाड़ी को आते समय जिन कांटों से पास होना है उनकी ओर कोई विरोधी संचालन न होने पाये।
- (5) उन स्टेशनों पर जहाँ केवल बाहरी (आउटर) सिगनल खराब हो और निकट (होम) सिगनल ठीक हालत में हो वहाँ साधारण नियम 369(3)(क) के अन्तर्गत 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल देने और साधारण नियम 369(3)(ख) के अन्तर्गत लोको पायलट को लिखित प्राधिकार देने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में देखने के बाद ही 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल दिखायेगा या खराब सिगनल को पार करने का प्राधिकार देगा।

(if any) are lit and remained steady, Level Crossing gate(s) if any is closed and siding key if any is 'IN' and locked, thereby fulfilling other requirements, reception/dispatch of trains on Defective Signal Advice may be arranged without clamping and padlocking points of the concerned route. The loco pilot shall be issued form T/369(3b) or T/369(1) in accordance with G&SR 3.69 and 3.70 (as the case may be).

No cancellation operations of the concerned route are to be initiated till the total completion of the train movement. It must also be ensured that no any other movement is allowed over the said route (line) by any means.

The Station Master shall place caps/collars on the signal and point buttons of the concerned route and note down the point lock indications lit on the panel in Train Signal Register (TSR) in red ink as well as in a separate register that shall be maintained for this purpose in the format given below-

S.No.	Date	Time	Train No.	Line No.	Signal button No.	Point set and lock indication lit		Sign. of panel SM	Remarks
						Normal	Reverse		

- (b) Stations where Point, Lock and Route indications are specifically not provided on the Panel OR in the event of failure of Panel/RRI/SSI:- At stations where Point, Lock and Route indications are specifically not provided on the panel OR if fails to appear in the indication panel OR in the event of failure of Panel/RRI/SSI provided for the purpose of train operation, the Station Master on duty shall ensure the clearance of the nominated route, proper setting of all points through Crank Handle Operation and got all the points whether facing or trailing clamped and padlocked on the route. The train in such situation shall be worked in accordance with G&SR 3.38, 3.39, 3.40, 3.42 and 3.69 or 3.70 (as the case may be).
- (3) (i) The Defective Signal Advice form No T/369(1) or T/369(3b) is printed in duplicate and bound in books to enable carbon impression to be taken. The signal and the name of the station where the signal is defective must be clearly indicated in the form and the signature of the Station Master shall be in full. The Record foil signed by the Loco Pilot will serve as the record for the Station Master.
- (ii) The possession of form T/369(1) or T/369(3b) is not in itself an authority for a Loco Pilot to pass the defective signal. In addition the Loco Pilot must also be exhibited a 'Proceed' hand signal at the foot of the defective signal with the exception of Advanced Starter as per G.R. 3.70 (1) and (2).
- (4) (i) From the moment the Pointsman has been sent out to give proceed hand signal to the train, the Station Master must not authorise the taking "OFF" signals for any other train or authorise hand signalling or piloting of any other train which would obstruct the line on which the train which has been first authorized to be received on hand signals has arrived complete and come to a stop.
- (ii) Whenever a train is to be received into a station while signals are defective, the Station Master must specially ensure that no conflicting movement is made towards the points over which the train will pass while entering the station.
- (5) At station where only Outer signal is defective and the Home Signal Is in working order, the railway servant deputed to give 'Proceed' hand signal as per GR 3.69(3) (a) and to give the written authority to Loco Pilot as per G R 3.69(3) (b), shall show 'Proceed' hand signal or deliver Defective Signal Advice only after seeing that the Home Signal is taken 'OFF'.

- (6) जब बाहरी (आउटर) सह अग्रिम प्रस्थान सिगनल खराब हो तो सहायक नियम 3.69(4) में दिये गये अनुदेशों का पालन उस स्टेशन द्वारा किया जायेगा जिसके लिए यह सिगनल बाहरी (आउटर) सिगनल के रूप में प्रयुक्त होता है। जिस स्टेशनों के लिए यह अग्रिम प्रस्थान सिगनल (एडवांस्ड स्टार्टर) के रूप में प्रयुक्त होता वहाँ पर गाड़ियों को रोक कर सहायक नियम 3.70(ii) और (iii) के उपबन्धों के अनुसार खराब सिगनल को पार करने का प्राधिकार उस सिगनल को पार करने हेतु दिया जायेगा।
- (7) जब मध्यवर्ती रोक सिगनल (इन्टरमीडियट ब्लॉक स्टाप सिगनल) खराब हो तो साधारण व सहायक नियम 3.75 में दिये गये अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

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 दे कर लोको पायलट को खराब हुआ सिगनल पास करने की अनुमति दे सकता है, यह प्राधिकार लोको पायलट को उस स्टेशन पर दिया जायेगा जहाँ खराब हुआ सिगनल स्थित है और उसके साथ ही स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार, एक सक्षम रेल सेवक प्रस्थान करने वाली गाड़ी को हैंड सिगनल दिखायेगा अथवा यदि नियम 3.13 के उपनियम (2) के अधीन बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल की व्यवस्था है तो खराब हुए सिगनल पर गाड़ी खड़ी हो जाने के बाद बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल को ऑफ करेगा।
- (2) यदि अग्रिम प्रस्थान (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 सिगनलों को पार करने की अनुमति दे सकता है। यह प्राधिकार लोको पायलट को उस स्टेशन पर दिया जायेगा जहाँ खराब हुआ सिगनल स्थित है। परन्तु असाधारण परिस्थितियों में, यदि अनुमोदित अनुदेशों के अधीन कोई अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल किन्हीं कांटों का बचाव करता है तो, हैंड सिगनलों के प्रयोग से छुटकारा नहीं हो सकेगा।
- (3) उप नियम (1) और (2) में उल्लिखित लिखित प्राधिकार देने के लिए गाड़ी को खराब हुए सिगनल वाले स्टेशन पर रोका जायेगा। लोको पायलट को खराब हुए प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल से पास करने के लिए लिखित प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि उस सिगनल को 'ऑफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती हैं।
- (4) जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन कोई बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल किसी ऐसे प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल, के नीचे लगाया गया है जो अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल नहीं है, तो उस बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि उसके ऊपर के प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती हैं।

स. नि. 3.70(i): जहाँ ब्लॉक यंत्र केबिन में लगाये गये हों, फार्म टी/369-(3बी) देने के पूर्व स्टेशन मास्टर केबिन से प्राइवेट नम्बर से समर्थित, यह सूचना प्राप्त कर लेगा कि लाइन क्लीयर अगले स्टेशन से लिया गया है।

- (ii) यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल (एडवांस्ड स्टार्टर) अगले स्टेशन का बाहरी (आउटर) सिगनल भी है तो प्रस्थान प्राधिकार उस स्टेशन मास्टर द्वारा दिया जायेगा जिस स्टेशन का यह सिगनल, अग्रिम प्रस्थान सिगनल (एडवांस्ड स्टार्टर) के रूप में प्रयुक्त होता है।
- (iii) जिस स्टेशन पर यह सिगनल अग्रिम प्रस्थान सिगनल के रूप में प्रयुक्त होता है वहाँ स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से प्राइवेट नम्बर से समर्थित इस आशय की अनुमति प्राप्त कर लेगा कि सिगनल 'ऑफ' न होने पर भी गाड़ी अगले स्टेशन की ओर भेज दी जाय।

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

- (1) (क) यदि किसी खम्भे पर अकेला लगा हुआ चेतावनी (वार्नर) सिगनल या दूर (डिस्टेंट) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'आन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो सिगनल के नीचे रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाया जायेगा। रात्रि के समय सिगनल की बत्ती या बत्तियाँ बुझा दी जायेंगी और गाड़ी को पहले खड़ा कर के, सिगनल को

- (6) When the Outer-cum-Advanced Starter signal is defective, the instructions contained in SR 3.69 (4) shall be complied with by the station to which the Outer signal relates. The station to which the Advanced Starter signal relates, shall stop the train and issue Defective Signal Advice to pass such signal as prescribed in SR 3.70 (ii) and (iii).
- (7) When Intermediate Block Stop signal is defective, instructions contained in GR and SR 3.75 shall be complied with.

3.70. Duties of Station Master when a departure Stop signal is defective. -

- (1) In the event of a Starter becoming defective, the Station Master may authorise the Loco Pilot to pass such signal by a written authority which shall be handed over to the Loco Pilot at the station where the defective signal is located in addition thereto, a competent railway servant shall show hand signals to the departing train in accordance with the instructions of the Station Master or by taking 'off' the Calling-on signal, if provided under sub-rule (2) of 3.13, after the train has been brought to a stand at the defective signal.
- (2) In the event of an Advanced Starter becoming defective, hand signals may be dispensed with and the Station Master may authorise the Loco Pilot to pass such signal by a written authority, which shall be handed over to the Loco Pilot at the station, where the defective signal is located : Provided that in exceptional circumstances where, under approved special instructions, an Advanced Starter protects any points, hand signals shall not be dispensed with.
- (3) For the purpose of handing over the written authority mentioned in sub-rules (1) and (2), the train shall be stopped at the station where the defective signal is located. The written authority to pass a defective departure Stop signal shall not be handed over to the Loco Pilot unless all the conditions for taking 'off' such signal have been fulfilled.
- (4) Where under approved special instructions a Calling on Signal has been provided below a departure Stop signal, other than the last Stop signal, the Calling on signal shall not be taken 'off' unless the conditions for taking 'off' the departure Stop signal above it have been fulfilled.

SR 3.70 (i) Where the Block Instruments are located in cabins, the Station Master, before issuing Form No. T/369 (3b) will obtain information from cabin that the line clear has been obtained from the station in advance supported by a private number from the cabin.

- (ii) If the Advanced Starter is also the Outer signal for the station in advance, the Authority to Proceed will be issued by the Station Master for whose station the signal acts as Advanced Starter.
- (iii) The Station Master for whose station the signal acts as the Advance Starter, shall obtain permission from the station in advance supported by a private number to the effect that the train may be allowed to proceed to his station even though the signal is not taken 'OFF'.

3.71. Warner or Distant signals defective in the 'off' position:-

- (1) (a) If a Warner signal on a post by itself or a Distant Signal is out of order and cannot be kept in the 'on' position, a Stop hand signal shall be shown at the foot of the signal. At night, the light or lights of the signal shall be extinguished and the train, after being first brought to a stand,

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 रूकने 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 'आन' 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 'आन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को भी 'आन' रखा जायेगा और उसे खराब माना जायेगा तथा नियम 3.75 के अनुसार कार्रवाई की जायेगी।

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

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

3.73 फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करना:-

(1) यदि लोको पायलट देखता है कि फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' है तो वह निर्धारित कोड में सीटी देकर सिगनल के पहले ही अपनी गाड़ी रोक लेगा।

(2) (क) यदि फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल पर 'G' चिह्न (मार्कर) लगा हुआ है तो लोको पायलट सिगनल पर दिन के समय एक मिनट और रात्रि के समय दो मिनट प्रतीक्षा करेगा और यदि इस अवधि में सिगनल 'ऑफ' नहीं हो जाता है तो वह अपनी गाड़ी को सतर्कता से आगे बढ़ा कर समपार (लेविल क्रासिंग) तक ले जायेगा, और

(ख) यदि फाटक वाला उपलब्ध है और वह हैंड सिगनल दिखा रहा है तो वह फाटक को सावधानी पूर्वक पार करते हुए आगे बढ़ेगा, या

(ग) यदि फाटक वाला उपलब्ध नहीं है, या उपलब्ध है किन्तु हैंड सिगनल नहीं दिखा रहा है तो वह समपार से थोड़ा पहले गाड़ी को रोक लेगा, जहाँ इसके बाद उसे फाटक पार करने के लिए यदि फाटक वाला है तो या 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 बंद हो गया है, हैंड सिगनल दिखाएगा।

(3) यदि लोको पायलट सिगनल पर रूकने के बाद वहाँ 'जी' चिह्न (मार्कर) नहीं पाता है तो वह विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यविधि के अनुसार ही आगे बढ़ेगा।

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

(1) (क) यदि किसी स्थान पर, जहाँ साधारणतया स्थावर सिगनल रहता है, कोई स्थावर सिगनल नहीं है, अथवा

(ख) यदि किसी सिगनल की बत्ती नहीं जल रही है जब उसे जलना चाहिए, अथवा

(ग) यदि रंगीन बत्ती की जगह सफेद बत्ती दिखाई देती है, अथवा

(घ) यदि सिगनल का संकेत भ्रामक है या अपूर्ण रूप से दिखाया गया है अथवा

(ङ) यदि एक से अधिक संकेत दिखाई देते हैं,

तो लोको पायलट यह मानकर चलेगा कि वह सिगनल अपना सबसे प्रतिबंधित संकेत प्रदर्शित कर रहा है: परन्तु यदि रात्रि के समय केवल आनेवाले गाड़ी के किसी लोको पायलट को सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल की बत्ती बुझी मिलती है तो वह अपनी गाड़ी

may then be hand-signalled past the signal. Advice of the defective signal shall be given to the Loco Pilots of trains at the station in rear warning them to stop at such signal.

- (b) If a Warner signal placed below a Stop signal becomes defective and cannot be kept in the 'on' position, the Stop signal above it shall be treated as defective and by night the light of the Warner signal shall be extinguished.
- (2) If the Warner or Distant signal of an Intermediate Block Post is defective and cannot be kept in the 'on' position, the Intermediate Block Stop signal shall also be kept at 'on' and treated as defective and action taken as per Rule 3.75.

3.72 Warner not to be used when Stop signal is defective - Whenever a Stop signal is defective or ceases to work properly at a station provided with Warrens, the Warner applying to the line to which the defective stop signal applies shall be kept at 'on' until the defective Stop signal is rectified.

3.73 Passing of a gate Stop signal at 'on':-

- (1) When a Loco Pilot finds a gate Stop signal at 'on', he shall sound the prescribed code of whistle and bring his train to stop in rear of the signal.
- (2)
 - (a) if the gate Stop signal is provided with a 'G' marker, the Loco Pilot shall wait at the signal for one minute by day and two minutes by night, and if the signal is not taken 'off' within this period, he may draw his train ahead cautiously up to the level crossing, and
 - (b) if the Gateman is available and is exhibiting hand signals, proceed further past the gate cautiously, or
 - (c) if the Gateman is not available, or, is available but not exhibiting hand signals, he shall stop short of the level crossing, where he shall then be hand-signalled past the gate by the Gateman, if there is one or in the absence of a Gateman, by one of the members of the engine crew of the train after ascertaining that gates are closed against road traffic."
- (3) If the Loco Pilot finds, after stopping at the signal, that there is no 'G' marker, he shall proceed further only in accordance with the procedure laid down under special instructions.

3.74 Absence of a fixed signal or a signal without a light -

- (1)
 - (a) If there is no fixed signal at a place where a fixed signal is ordinarily shown, or
 - (b) If the light of a signal is not burning when it should, or
 - (c) If a white light is shown in place of a colour light, or
 - (d) If the aspect of a signal is misleading or imperfectly shown, or
 - (e) if more than one aspect is displayed.

The Loco Pilot shall act as if the signal was showing its most restrictive aspect; Provided that during night, if in the case of a semaphore Stop signal for approaching trains only, the Loco Pilot finds the signal light extinguished,

को उस सिगनल पर रोक देगा। यदि उसे सिगनल के दिन की स्थिति साफ-साफ दिखाई देती है और उसका इस बाबत सामाधान हो जाता है कि सिगनल ऑफ स्थिति में है, तो वह सर्तकता पूर्वक प्रतिबंधित गति से उस सिगनल को पास करेगा और अपने से संबंधित सभी मध्यवर्ती रोक (स्टॉप) सिगनलों को यदि कोई है, पालन करता हुआ स्टेशन तक पहुंचेगा और उसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को आवश्यक कारवाई के लिए करेगा।

- (2) जिन स्टेशनों पर “पी” मार्कर वाले रंगीन बत्ती सिगनल लगे हैं, वहां यदि सिगनल में कोई प्रकाश नहीं है या अपूर्ण संकेत मिलता है तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को खड़ी कर देगा। किन्तु यदि उसका इस बाबत समाधान हो जाता है कि सिगनल पर ‘पी’ मार्कर लगा है तो लोको पायलट अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार होकर आगे बढ़ेगा और उस सिगनल के संकेत से मार्गदर्शन प्राप्त करेगा।

स.नि. 3.74:

- (i) जब गाड़ी का किसी स्टेशन पर आगमन या प्रस्थान एक से अधिक सिगनलों से नियंत्रित होता है तो उसमें से किसी एक सिगनल का अभाव भले ही जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उससे वह संबंधित न हो, एक अपूर्ण सिगनल होगा और उसे खतरे का सिगनल माना जाएगा।
- (ii) जब लोको पायलट किसी ऐसे सिगनल पर पहुंच रहा है जो झिलमिलाता/ऊपर नीचे हो रहा हो तो वह उस सिगनल को अत्यधिक प्रतिबंधात्मक पहलू प्रदर्शित करना मानेगा तथा अपनी गाड़ी को उसके समीप पीछे रोक देगा। यदि सिगनल किसी स्थिर दशा को प्राप्त करता है तथा 60 सेकंड तक उसी दशा में स्थिर रहता है तो वह प्रदर्शित करता हुआ उस स्थिर दशा के अनुसार कार्रवाई करेगा। यदि फिर भी सिगनल का झिलमिलाना/ऊपर नीचे होना जारी रहता है तथा 60 सेकंड तक किसी स्थिर दशा को प्राप्त नहीं करता है तो वह उस सिगनल को खराब समझेगा तथा तदनुसार अग्रिम कार्रवाई करेगा। हस्तचालित रोक सिगनल की अवस्था में यदि सिगनल एक ही साथ एक से अधिक पहलू प्रदर्शित करता है तो उसे भी खराब समझा जाएगा। इसी प्रकार एकसे अधिक पहलू एक साथ प्रदर्शित करते हुए स्वचालित सिगनल की दशा में सर्वाधिक प्रतिबंधात्मक पहलू का अनुपालन किया जाएगा।

3.75 मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को ‘आन’ स्थिति में पास करना:—

- (1) यदि लोको पायलट को कोई मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल ‘आन’ मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल के पहले रोक लेगा और यदि सिगनल के खम्भे पर टेलीफोन लगा हुआ है तो उसके द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ संपर्क स्थापित करेगा।
- (2) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल खराब है तो स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में, लोको पायलट को उस सिगनल को पास करने के लिए प्राधिकृत करेगा।
- (3) यदि टेलीफोन नहीं लगा है या खराब है तो लोको पायलट सिगनल पर 5 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद उसे ‘आन’ स्थिति में पास करेगा तथा यदि उसे सामने की लाइन भली प्रकार दिखाई पड़ रही है तो वह अधिक से अधिक 15 किलो मीटर प्रति घंटे अन्यथा अधिक से अधिक 10 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा और उस खराबी की रिपोर्ट अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को करेगा।
- (4) मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल का प्रचालन करने वाले ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, सिगनल खराब होने की सूचना पाने पर गाड़ी को भेजने से पहले, मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट से अगले ब्लॉक स्टेशन तक के पूरे सेक्शन को एक ब्लॉक सेक्शन मानेगा और लोको पायलट को, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति के अनुसार, खराब हुए मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को ‘आन’ स्थिति में, सिगनल पर बिना रुके, पास करके के लिए लिखित प्राधिकार देगा।

स0 नि0 3.75:

- (i) किसी मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को ‘आन’ स्थिति में पाने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे खड़ा करके गार्ड को एक लम्बी और लगातार सीटी बजाकर इस संबंध में सूचित करेगा और सिगनल पोस्ट पर दिये गये टेलीफोन से पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित करेगा।

he shall bring his train to a stop at such signal. If he finds that the day aspect of such signal is clearly visible and is satisfied that the signal is in the 'off' position, he shall proceed past it upto the station cautiously at a restricted speed obeying all intermediate Stop signals, if any, relating to him, and report the matter to the Station Master for necessary action.

- (2) At Station equipped with a colour light signal provided with a 'P' marker, the Loco Pilot shall bring his train to a stand if it does not show any light or shows an imperfect aspect and having satisfied himself that the signal is provided with a 'P' marker, shall proceed preparing to stop at the next Stop signal and shall be guided further by its aspect.

SR 3.74:

- (i) When the arrival of a train or its departure from any station is controlled by more than one signal, the absence of any of the signals, whether referring to the line on which the train is running or not constitutes an imperfect signal and must be regarded as 'Danger' signal.
- (ii) When a loco pilot comes across a signal which is flickering/bobbing, he should consider that signal to be showing the most restrictive aspect and bring his train to stop short of it. If the signal resumes a steady aspect and remains steady for 60 seconds, he should take further action according to the steady aspect so shown. If, however, the signal continues to flicker/bob and does not assume steady aspect for 60 seconds, he should treat this signal as defective and take further action accordingly. If the signal shows more than one aspect simultaneously, it should also be treated as defective, in case of a manual stop signal. However in case of an automatic signal showing more than one aspect, simultaneously, the most restrictive aspect should be obeyed.

3.75 Passing of Intermediate Block Stop signal at 'on' :-

- (1) When a Loco Pilot finds an Intermediate Block Stop signal at 'on', he shall stop his train in rear of the signal and contact the Station Master of the block station in rear on the telephone, if provided on the signal post.
- (2) The Station Master shall authorise the Loco Pilot to pass the Intermediate Block Stop signal if defective, as prescribed by special instructions.
- (3) If the telephone is not provided or is out of order, the Loco Pilot after waiting for 5 minutes at the signal shall pass it at 'on' and proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction, at a speed not exceeding 15 kilometres an hour if he has a good view of the line ahead, otherwise at a speed not exceeding 10 kilometres an hour and report the failure to the Station Master at the block station ahead.
- (4) The station Master of the block station working the Intermediate Block Stop signal on becoming aware that such a signal is defective shall, before despatching a train, treat the entire section up to the block station immediately ahead of the Intermediate Block Post as one block section and issue a written authority to the Loco Pilot to pass the defective Intermediate Block Stop signal at 'on', without stopping at the signal in accordance with the procedure prescribed by special instructions.

SR 3.75 :

- (i) When a loco pilot finds an Intermediate Block Stop signal at 'ON' he shall bring his train to a stop in rear of the signal, advise the Guard of the fact by sounding a long continuous whistle and contact the Station Master of the block station in rear on the telephone provided for the purpose on the signal post.

- (ii) लोको पायलट द्वारा टेलीफोन पर सम्पर्क स्थापित करने पर स्टेशन मास्टर यदि सिग्नल को खराब पाता है, जैसा कि ऊपर वर्णित है, तो वह गाड़ी के लिए अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करके लोको पायलट को मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिग्नल को आन स्थिति में पार कर अगले ब्लॉक सेक्शन में प्रविष्ट होने के लिये टेलीफोन द्वारा प्राधिकृत करेगा। वह लोको पायलट को प्राइवेट नम्बर भी बतायेगा जिस अधीन उसने अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर लिया है।
- (iii) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिग्नल पोस्ट पर दिया गया टेलीफोन खराब हो और लोको पायलट पिछले स्टेशन से सम्पर्क करने में असमर्थ हो तो वह 5 मिनट तक सिग्नल पर रुकेगा और यदि इस अवधि में सिग्नल 'ऑफ' नहीं होता है तो वह इस बात को गार्ड को एक लम्बी सीटी बजा कर, जिसे आवश्यकतानुसार दोहराया जा सकता है, बताकर और 'सब कुछ ठीक है' (आल राइट) सिग्नल का आदान-प्रदान करके मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिग्नल को आन में पास कर अगले ब्लॉक सेक्शन में सावधानी से प्रवेश करेगा। जब मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टाप) सिग्नल को पास करना हो तो गाड़ी की गति 15 किलो मीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। जब किसी कारणवश आगे की लाइन स्पष्ट नहीं दिखाई देती तो लोको पायलट अत्यन्त धीमी गति से आगे बढ़ेगा। यह गति किसी भी हालत में 10 किलो मीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।
- मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टाप) सिग्नल से अगले स्टेशन के प्रथम रोक सिग्नल तक लोको पायलट विशेष रूप से सतर्क और सावधान रहेगा और वह हमेशा किसी भी अवरोध का ध्यान रखेगा ताकि किसी भी संभावित अवरोध के पहले ही वह रुक जाने की स्थिति में सदैव रहे। अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने पर लोको पायलट सिग्नल/टेलीफोन (जैसी कि वस्तुस्थिति हो) की खराबी की सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।
- (iv) मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टाप) सिग्नल के पीछे वाले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को यदि इस सिग्नल की खराबी की जानकारी हो तो गाड़ी भेजने के पूर्व वह मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टाप) सिग्नल और अगले ब्लॉक स्टेशन के बीच के ब्लॉक सेक्शन के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त कर लेगा और लोको पायलट को मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टाप) सिग्नल को 'आन' स्थिति में बिना रुके हुए पार करने का लिखित प्राधिकार देगा। इस प्राधिकार पर यह पृष्ठांकित कर दिया जाएगा कि अगले ब्लॉक स्टेशन तक के ब्लॉक सेक्शन के लिए लाइन क्लीयर प्राइवेट नं० का आदान-प्रदान कर के प्राप्त कर लिया गया है। अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राप्त प्राइवेट नं० को प्राधिकार में लिख दिया जायेगा।
- (v) जब लोको पायलट मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टाप) सिग्नल को 'आन' की स्थिति में पार किया हो, तब अगले सिग्नल तक अगले सिग्नल तक यदि वह 'आफ' स्थिति में है तब भी सा०नि० 3.75(3), एवं सा०नि० 3.73(iii) के अनुसार सतर्कतापूर्वक जायेगा जब तक कि वह वहाँ तक न पहुँच जाए और वहाँ पहुँचने के बाद ही उस सिग्नल के संकेत के अनुसार कार्यवाही करेगा।
- (vi) (क) (i) लोको पायलट द्वारा किसी मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिग्नल को 'आन' स्थिति में पार करने पर, जिसके पोस्ट पर यह लीजेंड लगा हो 'आई.बी.एस. सिग्नल समपार फाटक का बचाव करता है, स.नि. 3.75 (i) एवं (ii) अनुपालन किया जायेगा यदि पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित हो जाता है। तथापि अगर लोको पायलट द्वारा संपर्क किए जाने पर पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को पता चलता है कि आई.बी.एस. 'खराब' है तो वह उस आई.बी.एस. सिग्नल के साथ इंटरलॉक किए गए समपार फाटक को 'नॉन-इंटरलॉक' के रूप में मानेगा और सड़क यातायात के विरुद्ध समपार फाटक को बंद करने के आश्वासन के रूप में गेटमैन से प्राइवेट नंबर प्राप्त करेगा, यदि समपार फाटक उसके अधीन है अथवा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर के माध्यम से गेटमैन का प्राइवेट नम्बर प्राप्त करेगा। लोको पायलट को आई.बी.एस. सिग्नल 'आन' स्थिति में पार करने तथा अगले ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने हेतु प्राधिकृत करने के लिये पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर गेटमैन से प्राप्त इस प्राइवेट नम्बर के साथ अगले स्टेशन को लाइन क्लियर प्राप्त करने के लिए दिया गया प्राइवेट नम्बर लोको पायलट को दोहरायेगा। लोको पायलट सामान्य गति से आगे बढ़ेगा।
- (ii) यदि पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर गेटमैन से संपर्क करने में असमर्थ होता है, तो वह तदनुसार लोको पायलट को सूचित करेगा और लोको पायलट सामान्यक नियम-3.73(2)(ख) और (ग) का पालन करेगा।
- (ख) यदि लोको पायलट आई.बी.एस. सिग्नल को 'ऑन' स्थिति में पाता है और आई.बी.एस. सिग्नल पोस्ट से लोको पायलट तथा पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर और लोको पायलट के बीच कोई सम्पर्क स्थापित नहीं हो पाता है तो लोको पायलट द्वारा स.नि. 3.75 (iii) एवं सामान्य नियम 3.73 (2) (ख) और (ग) का अनुपालन किया जायेगा।

- (ii) If the Station Master on being contacted on telephone by the Loco Pilot finds that the signal is defective, he shall after obtaining the line clear for the train from the station in advance, authorised the Loco Pilot on the telephone to pass the Intermediate Block Stop signal at 'ON' and enter the block section ahead. He shall also advise the Loco Pilot of the private number under which he had received the Line Clear from the station in advance.
- (iii) If however the telephone provided at the Intermediate Block Stop signal post is out of order and the Loco Pilot is unable to contact the station in rear, he shall wait for 5 minutes at the signal and if within this period the signal is not taken 'OFF' he may, after advising the Guard of this fact by sounding one long whistle, which may be repeated as necessary, and after exchanging 'all right' signals with him, pass the Intermediate Block Stop signal at 'ON' and proceed cautiously into the block section ahead. When an Intermediate Block Stop signal is passed in this manner, the speed of the train shall not exceed 15 kmph, if the visibility is good. Where, owing to any reason, the line ahead cannot be seen clearly, the Loco Pilot shall proceed at a very slow speed, which shall under no circumstances exceed 10 kmph. From the Intermediate Block Stop signal to the First Stop signal of the block station ahead, the Loco Pilot shall be extremely vigilant and cautious and be on the lookout for obstructions, so that he is always in a position to stop short of any possible obstruction. On reaching the block station ahead, the Loco Pilot shall report the failure of the signal/telephone, as the case may be, to the Station Master.
- (iv) However, if the Station Master of the Block Station immediately in rear of an Intermediate Block Stop signal is aware that such a signal is defective, he shall before dispatching a train obtain the line clear for the Block Section between the Intermediate Block Stop signal and the Block Station in advance and then issue a written authority to the Loco Pilot to pass the Intermediate Block Stop signal at 'ON' without stopping at the signal. An endorsement shall be made on such an authority that the line clear for the block section up to the next station has been obtained under Private Number, quoting the private number so obtained from the Station Master of the Block Station in advance.
- (v) When the Loco Pilot has passed Intermediate Block signal at 'ON', he shall continue to pass cautiously as laid under GR 3.75 (3) and SR 3.75 (iii) until he reaches the foot for the next Stop Signal even if that signal is 'OFF' and act upon the indication only after he has reached it.
- (vi)
 - (a)
 - (i) If a Loco Pilot of the train finds IBS Signal at 'ON' position with a 'Legend Board' stating "IBS Signal protecting LC Gate" at the Intermediate Block Stop Signal Post, the Loco Pilot shall follow S.R. 3.75 (i) & (ii) if communication with Station Master in rear is established. However if the Station Master in rear on being contacted by the Loco Pilot finds that IBS is 'defective' then he will treat LC gate interlocked with that IBS Signal as 'non-interlocked' and will obtain private number from the Gateman, if the gate is under his control, or through the Station Master in advance as assurance to closure of LC gate against the road traffic. The Station Master of the rear station shall repeat this Private number received from the Gateman to the Loco Pilot in addition to the Private number given for line clear having been received from the Station in advance authorizing the Loco Pilot to pass the IBS Signal at 'ON' and enter the Block Section ahead. The Loco Pilot shall proceed with normal speed.
 - (ii) In case Station Master in rear is unable to get/make contact with the Gateman, he shall inform the Loco Pilot accordingly and the Loco Pilot shall in turn follow GR 3.73 (2) (b) & (c).
 - (b) If Loco Pilot finds the IBS Signal at 'ON' position and no communication is established between Loco Pilot and Station Master in rear from the IBS Signal Post then Loco Pilot Shall follow S.R. 3.75 (iii) and GR 3.73 (2) (b) & (c).

टिप्पणी: उन खण्डों पर जहाँ लोको पायलट ढलान या अन्य स्थानीय परिस्थितियों के कारण इंजन नहीं छोड़ सकता, ऐसी परिस्थितियों से निपटने के लिए विशेष नियम बनाये जायें।

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

3.77 खराब या नुकसान ग्रस्त कांटे, इत्यादि:—

- (1) यदि कांटे, कैची (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 कांटे आदि खराब या नुकसान ग्रस्त हैं, निम्नलिखित कार्यवाही करेगा, अर्थात्
 - (क) इनके अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक से उसकी खराबी दूर करवाने की तुरन्त व्यवस्था करेगा।
 - (ख) गाड़ियों के निरापद संचालन की व्यवस्था करेगा, तथा
 - (ग) खराबी ठीक होने तक संबंधित सिगनल या सिगनलों को 'आन' स्थिति में रखेगा।

स. नि. 3.77 (i): गलत ढंग से बैठाये गये कांटों को ट्रेल थ्रू करने के बाद और इस स्थिति का अनुभव करने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी रोक देगा। इसके बाद वह स्टेशन मास्टर और गार्ड से परामर्श करेगा और पुनः गाड़ी तभी चलायेगा और आगे बढ़ेगा यदि वह आश्वस्त हो कि गाड़ी संरक्षित रूप से कांटों के ऊपर से पास कर जायेगी और कोई दुर्घटना नहीं होगी। किसी भी स्थिति में ट्रेल थ्रू कांटों पर गाड़ी पीछे की ओर नहीं चलायी जायेगी क्योंकि ऐसा करने से गाड़ी पटरी से उतर जायेगी।

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

- (1) (क) इंजन चालक प्रत्येक सिगनल पर चाहे उसे उस सिगनल को दिखाए 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 बजाएगा और प्रत्येक संभावित सावधानी जिसके अंतर्गत जैसे आवश्यक होने पर गति कम करेगा जिससे गाड़ी को ठीक प्रकार से अपने नियंत्रण में रख सके और लाइन पर किसी अवरोध से पहले ही रोक सकने में समर्थ हो या
- (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 लोको पायलट गाड़ी को पूरी तरह नियंत्रित करने के लिए सभी संभव सावधानी बरतेगा।
- (4) जब इंजन चालक, पटाखा (पटाखे) को छोड़कर किसी अन्य चेतावनी सिगनल द्वारा अवरोध की सूचना होती है तो वह तुरंत अपनी गाड़ी को रोक देगा और वह चेतावनी सिगनल देने वाले व्यक्ति की सलाह या उसके स्वयं के द्वारा अवरोध की सूचना के आधार पर कार्य करेगा।
- (5) चेतावनी सिगनल दिखाए जाने का और ब्यौरा पता नहीं लगने की दशा में, दिन में 1 मिनट और रात्रि में 2 मिनट के लिए रुकने के पश्चात् वह सतर्क दृष्टि रखते हुए अगले ब्लॉक सेक्शन तक सतर्कता पूर्वक गाड़ी को आगे ले जाएगा।

Note:-On the sections, where due to gradient and other local conditions, the Loco Pilot cannot leave his Loco, special rules may be laid down to meet with such eventualities.

3.76. Intimation to officials when defects remedied:- As soon as a defective signal has been put into good working order, the Station Master shall intimate the fact to the officials who were advised of its being defective.

3.77. Defective or damaged points etc:-

- (1) Whenever points, crossing or guard rails are defective or damaged, the railway servant in charge of operation of points shall protect them and immediately arrange to report the circumstances to the Station Master.
 - (2) The Station Master, on becoming aware of such defective or damaged points etc., shall -
 - (a) immediately arrange to have the defect rectified by the railway servant responsible for their maintenance.
 - (b) arrange to ensure the safe passage of trains and
 - (c) keep the signal or signals concerned at 'on' until the defect is rectified.
- SR 3.77 (i) : In the event of a train trailing through wrongly set points, the Loco Pilot must, on realizing the situation, immediately bring his train to a stand. He shall then consult the Guard and the Station Master and then restart and proceed on way only if he is satisfied that the train can pass safely over the points without any accident. In no circumstance, whatever, must the train be backed over the points which have been trailed through as such it results in derailment.

3.78. Duties of engine crew in respect of signals:-

- (1)
 - (a) The Loco Pilot shall pay immediate attention to and obey every signal whether the cause of the signal being shown is known to him or not;
 - (b) The Loco Pilot shall not, however, trust entirely to signal, but also be vigilant and cautious,
- (2)
 - (a) The Loco Pilot shall whistle intermittently when his engine explodes detonator(s) and take every possible caution including reduction of speed as necessary, so as to have the train well under his control and be able to stop short of any obstruction on the line;
 - (b) After proceeding 1.5 kilometers from the place where his engine exploded detonator(s), if his engine does not explode any more detonator(s), he may then resume authorized speed; and
 - (c) Report the incidents to the next station or cabin.
- (3) If in consequence of fog, storm or any other reason, the view of the signal is obstructed, the Loco Pilot shall take every possible precaution, so as to have the train well under control.
- (4) When the Loco Pilot notices a signal warning of an obstruction, except detonator (s), he shall stop his train immediately and act on advice of the person exhibiting warning signal or on the basis of obstruction noticed by him.
- (5) In case no further details of exhibition of warning signal are noticed, after stopping for one minute by day and two minutes by night to ascertain the location and/or cause of the warning, he shall proceed cautiously up to the next block station, keeping a sharp look out.

- (6) इंजन चालक को, रेल सेवक के जिस सेक्शन या सेक्शनों पर काम करना है वहां 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 सेवाएं सहायता के लिए लेगा, जो ऐसे भाग से परिचित है”।

स.नि. 3.78:—

- (1) परस्पर विरोधी सिगनल दिखाई देने पर लोको पायलट गाड़ी को तुरन्त रोक देगा। परस्पर विरोधी सिगनलों का अभिप्राय संचालन से सम्बन्धित ऐसे सिगनलों से है जो उसकी गाड़ी के संचालन से विपरीत हो।
- (2) अपनी गाड़ी को रोक देने के पश्चात लोको पायलट फिर आगे नहीं बढ़ेगा जब तक कि परस्पर विरोधी सिगनल 'आन' नहीं कर दिये जाते और स्टेशन मास्टर से सिगनल के अनुसार आगे बढ़ने के प्राधिकार स्वरूप मेमो न मिल जाय।
- (3) जब किसी गाड़ी के लोको पायलट को कोई रोक सिगनल 'ऑफ' स्थिति में दिखाई दे तो उसे यह अनुमान नहीं कर लेना चाहिये कि अन्तर्पाशन (इण्टरलाकिंग) या अन्य किसी कारण से इससे अगला रोक सिगनल 'आफ' ही होगा। उसे प्रत्येक रोक सिगनल के संकेत को स्वतन्त्र रूप से देखना चाहिये और एक सिगनल से दूसरे सिगनल तक आगे बढ़ना चाहिये।
- (4) जब धुंध, कोहरा अथवा तूफानी मौसम में दिखाई कम पड़ता हो अथवा जब सिगनलों की दृश्यता अवरुद्ध हो तो लोको पायलट लगातार सीटी, (इंजन सीटी के एकीकृत संकेत के मद संख्या 9 (क) के अनुसार लगातार एक लम्बी सीटी) बजायेगा और हर सम्भव सावधानी जिसमें आवश्यकतानुसार चाल को कम करना भी शामिल है, बरतेगा ताकि वह गाड़ी को भलीभाँति अपने नियंत्रण में रख सके तथा लाइन पर किसी सम्भाव्य अवरोध के पहले ही उसे रोकने में समर्थ हो सके।
- (5) (क) सभी लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को मार्ग की जानकारी हेतु 3 ट्रिप दिया जायेगा (अप तथा डाउन दिशा के लिये पृथक्) जिसमें कम से कम एक ट्रिप रात्रि में होगी ताकि वह उस खण्ड/खण्डों से परिचित हो सके जिसके लिये उसे ड्यूटी पर पुनः स्थापित किया जा रहा है। घाट खण्डों तथा स्वचालित क्षेत्रों के लिये मार्ग की जानकारी हेतु न्यूनतम 6 ट्रिप दोनों दिशाओं में दिया जायेगा। यदि किसी खण्ड में एक से अधिक लाइन उपलब्ध हों तो प्रत्येक लाइन के लिये कम से कम 1 ट्रिप मार्ग की जानकारी हेतु दिया जायेगा।
- (ख) लोको पायलट (माल) के रूप में प्रोन्नत होने पर अथवा स्थानापन्न रूप में कार्य करने पर गाड़ी की गतिशीलता को समझने के लिये उसे स0नि0 3.78(5)(क) के अनुसार मार्ग की जानकारी दी जानी चाहिये।
- (ग) यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट अथवा गार्ड ने किसी खण्ड में 3 माह से अधिक तक संचालन नहीं किया है तो उसे निम्न अनुसूची के अनुसार मार्ग की जानकारी दी जायेगी:

अनुपस्थिति की अवधि	ट्रिप की संख्या	घाट खण्ड या स्वचालित क्षेत्र में ट्रिप की संख्या
1) 3 से 6 माह तक	एक ट्रिप	तीन ट्रिप
2) 6 माह से 2 वर्ष तक	दो ट्रिप	तीन ट्रिप
3) 2 वर्ष से अधिक	तीन ट्रिप	छः ट्रिप

- (घ) कोई अतिरिक्त ट्रिप, जिसे आवश्यक समझा जाय, मण्डल के नियंत्रक शाखा अधिकारी की अनुमति से दी जानी चाहिये।
- (ङ) ऊपर दिये गये ट्रिप का मापदण्ड सभी संचालन पद्धतियों पर लागू होगा।
- (च) क्रू बुकिंग बिन्दु पर एक पंजिका अनुरक्षित की जानी चाहिये। इस पंजिका में लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को 15 दिन पूर्व दर्ज करना चाहिये कि खण्ड में उसके मार्ग की जानकारी समाप्त हो रही है। साथ ही लोको पायलट/सहायक लोको पायलट द्वारा विभिन्न खण्डों में किये गये अन्तिम ट्रिप का अभिलेख मूल डीपो में अनुरक्षित किया जाना चाहिये तथा इसे प्रत्येक माह के प्रथम दिन अद्यतन किया जाना चाहिये।
- (छ) मार्ग के जानकारी का अभिलेख क्रू मैनेजमेंट सिस्टम में भी रखा जाना चाहिये।
- (ज) नये आई.बी.एस. के चालू होने पर 01 ट्रिप मार्ग की जानकारी हेतु दिया जा सकता है।

- (6) The Loco Pilot shall acquaint himself with the system of working, location of signals and other local conditions affecting the running of trains on a section or sections of the railway over which he is to work and if he is not so acquainted with any portion of the railway over which he is to work, obtain the services of a qualified railway servant who is conversant with it to assist him.

S.R. 3.78:-

- (1) On noticing conflicting signals the Loco Pilot of a train must immediately bring his train to a stop. For this purpose signal pertaining to movements which conflict with the movement of his train shall be treated as conflicting signals.
- (2) After he has brought his train to a stand the loco pilot shall not proceed unless the conflicting signals have been put back to 'on' and a memo is received from the Station Master authorizing him to proceed observing signals.
- (3) When the loco pilot of a train sees a Stop signal 'Off' he must not assume from the interlocking or for any other reason that the next Stop, signal in advance of it will also be 'off'. He must observe the aspect of each Stop, signal independently and proceed from signal to signal.
- (4) In thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or when the view of the signals is obstructed, the loco pilot shall whistle continuously (one long continuous whistle as per item no. 9(a) of the unified code of engine whistle) and take every possible precaution including reduction of speed as necessary so as to have the train well under control and be able to stop short of any possible obstruction on the line.
- (5)
 - (a) Every loco pilot/assistant loco pilot should be given 3 trips (up and down direction separately) for learning road out of which one must be by night to familiarize himself with the section(s) on which he is restored for duty. On ghat section and automatic territories minimum 6 trips of road learning shall be provided in both the directions. If more than one line is available in a section, at least one trip road learning in each line shall be provided.
 - (b) On promotion to or officiating as Loco Pilot(Goods) road learning as prescribed in SR 3.78(5)(a) has to be provided to loco pilot to understand train dynamics.
 - (c) If loco pilot/assistant loco pilot has not operated on a section for over 3 months, he should be given road learning trip/s as per the schedule given below:

Duration of absence	No. of trips	No. of trips on Ghat Section and Automatic territories
1) 3 to 6 months	One trip	Three trips
2) 6 months to 2 years	Two trips	Three trips
3) Over 2 years	Three trips	Six trips

- (d) Any additional trip/s considered necessary should be provided with the approval of the controlling branch officers of the Division.
- (e) The scale of the trips provided as above would apply to all systems of working.
- (f) A register should be maintained at the crew booking point. A loco pilot/assistant loco pilot should record in the register 15 days in advance that he is lapsing road learning in a section. Also, the base depot should keep a record of the date of the last trip performed by a loco pilot/assistance loco pilot on different sections and update it every first of the month. On the basis of these records, depot in-charge should book loco pilot/assistant loco pilot for road learning on a section where it is required.
- (g) The record of road learning may also be kept in Crew Management system.
- (h) In case of opening of new IBS, one trip road learning may be provided.

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

3.80 आगमन रोक (अप्रोच स्टॉप) सिगनल 'आन' 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 'आन' स्थिति में या खराब होने पर तब तक पास नहीं करेगा, जब तक कि—
(क) उसने पहले किसी स्टेशन पर लिखित रूप में सिगनल के खराब होने की सूचना प्राप्त नहीं कर ली है और उसे सिगनल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल सेवक से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल नहीं मिल गया है, अथवा

(ख) गाड़ी रोकने के बाद, उसे या तो स्टेशन मास्टर से ऐसे सिगनल से आगे बढ़ने के लिए लिखित प्राधिकार नहीं मिल गया है या 'ऑफ' स्थिति में बुलावा (कॉलिंग-टान) सिगनल द्वारा प्राधिकृत नहीं कर दिया गया है या विभिन्न 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 'आन' अथवा खराब होने की स्थिति में पास करते समय यह सुनिश्चित कर लेगा कि उसकी गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं है।

स. नि. 3.80 (i): किसी स्टेशन पर पहुंचते समय लोको पायलट को यदि निकट (होम) सिगनल 'आन' और बाहरी (आउटर) सिगनल 'ऑफ' स्थिति में दिखाई दे तो उसे बाहरी (आउटर) सिगनल को खराब समझना चाहिए और अपनी ट्रेन को रोक देना चाहिए।

(ii) यदि स्टेशन सीमा के बाहर एकाकी स्थिति में कोई सिगनल खराब हो तो गार्ड स्टेशन मास्टर के रूप में काम करेगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि लाइन अवरोध रहित है और उसकी गाड़ी का आगे बढ़ना संरक्षित है, गार्ड लोको पायलट को खराब सिगनल पार करने की लिखित अनुमति देगा। समपार की सुरक्षा के लिए दिये गये उन सिगनलों को छोड़कर जिनमें 'जी' चिन्ह लगा हो और जिनके लिये साधारण नियम 3.73(2) लागू होगा अन्य सिगनलों को 'आन' स्थिति में पास करने की लोको पायलट को लिखित अनुमति देने के पूर्व गार्ड को फाटकवाला से सिगनल आन होने का कारण जान लेना चाहिए। लाइट इंजन के लोको पायलट को सिगनल के आन होने के कारण के विषय में परामर्श करना चाहिए और सिगनल को पास करने के लिए फाटक वाले द्वारा पायलट कराया जाना चाहिए।

(iii) सिगनल के प्रचालन में किसी तरह की खराबी या अनियमितता दिखाई पड़ने पर लोको पायलट को ट्रेन टिकट/संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में अवश्य रिपोर्ट करना चाहिए।

(iv) सिगनल के प्रचालन में किसी तरह की खराबी या अनियमितता जो गार्ड की जानकारी में लाई जाए गार्ड को अपने ट्रेन जर्नल में अवश्य रिपोर्ट करना चाहिए।

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

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

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

3.79. Duties of Loco Pilot in respect of a Calling-on signals:- The Loco Pilot of a train shall be guided always by the indication of the Stop signal below which the Calling-on signal is fixed. If this Stop signal is at 'on', he shall bring his train to a stop. If he finds that the Calling-on signal is taken 'off', he shall, after bringing his train to a stop, draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction.

3.80. Duties of Loco Pilot when an Approach Stop signal is 'on' or defective: -

- (1) The Loco Pilot of a train shall not pass an Outer, a Home or Routing signal that refers to him, when it is 'on' or defective, unless
 - (a) he has, at a previous station, received notice in writing specifying that the signal is out of order and unless he also receives a proceed hand signal from a railway servant in uniform at the foot of such signal; or
 - (b) after coming to a stand, he is either given a written authority by the Station Master to proceed past such signal or is authorised by a Calling on signal in the 'off' position or is authorised by the Station Master over the signal post telephone in accordance with special instructions.
- (2) The Loco Pilot of a train while passing on Outer, a Home or a Routing signal, when it is 'on' or defective, shall ensure that the speed of his train does not exceed 15 kilometres an hour.

SR 3.80 (i) While approaching a station if the Loco Pilot finds the Home signal is at 'ON' and Outer Signal is in the 'OFF' opposition, he must treat the Outer Signal as defective and bring his train to stop.

- (ii) If signal in isolated position outside station limits is defective, the Guard must act for the Station Master and after having satisfied himself that the line is free from obstruction and it is safe for his train to proceed, give written permission to the Loco Pilot to pass defective signal. In the case of signals protecting level crossings except those having 'G' marker for which GR 3.73 (2) apply, the Guard must also consult the Gateman as to the cause of the signal being 'ON' before issuing written permission to the Loco Pilot to pass the signal at danger. In case of a Light Engine, Loco Pilot must consult the gateman as to the cause of the signal being 'ON' and be piloted past the signal by the Gateman.
- (iii) Loco Pilot must report on the train tickets any defects or irregularities they may observe in the working of signals.
- (iv) Guards must report in their train journals any defects or irregularities brought to their notice about working of signals.

3.81 Duties of Loco Pilot when a departure Stop signal is 'on' or defective :-

- (1) The Loco Pilot of a train shall not pass a departure Stop signal that refers to him, when it is 'on' or defective, unless his train has been brought to a stop at the station where the defective signal is situated and he is authorised to do so-
 - (a) By a written permission from the station master, in addition to, in the case of a Starter or Advanced Starter protecting points, he shall not pass such signals, when "ON" or defective", unless he also receives a "Proceed" hand signal from a duly authorized member of the station staff posted at the signal, or

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

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

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

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

स.नि. 382:

- (i) उपर्युक्त स्थावर सिगनलों का 'आफ' होना ही किसी रनिंग लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने हेतु स्टेशन मास्टर की अनुमति होगी, अथवा शंटिंग क्रिया की स्थिति में उपर्युक्त शंट सिगनलों का 'आफ' होना या शंटिंग का संचालन कर रहे गार्ड अथवा स्टेशन कर्मचारी द्वारा हैण्ड सिगनल का दिखाया जाना स्टेशन मास्टर की अनुमति होगी।
- (ii) एक यार्ड से दूसरे यार्ड या एक लाइन से दूसरे लाइन पर संचालन का नियंत्रण यार्ड में प्रवेश का नियंत्रण रखने वाले कर्मचारी द्वारा स्थावर सिगनलों को 'आफ' करके, यदि प्रदत्त हो, अथवा हैण्ड सिगनल द्वारा दी जायेगी।

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 संचालन संबंधी प्रत्येक सिगनल के दिखाई देते ही उसे पहचानेंगे। वे पुकार कर एक-दूसरे को सिगनल के संकेत बतायेंगे।
- (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।

स.नि. 3.83:

- (i) सहायक लोको पायलट से "डीजल सहायक" का भी तात्पर्य होगा।
- (ii) सा.नि. 3.83 (1) और (2) में दिये गये प्रावधान सुने जाने वाले संकेतों के लिए भी लागू होंगे।

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

स.नि. 3.84:

- (1) जब गाड़ी में दो इंजन लगाया जाय तो अगले इंजन का लोको पायलट गाड़ी का प्रभारी होगा और 'प्रस्थान प्राधिकार' प्राप्त करेगा।
- (2) (i) आरोहित ढलान पर बैकिंग इंजन गाड़ी के पीछे ही लगाया जाएगा। अवरोहित ढलान पर एसिस्टिंग इंजन गाड़ी के आगे ही लगाया जाना चाहिए। आगे वाले इंजन और बैकिंग इंजन में समन्वय की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए जहाँ ढलान का चढ़ाव और उतराव त्वरित तारतम्य में हो, गाड़ियों का उच्चावन (बैकिंग) न किया जाए।

टिप्पणी: रेलवे बोर्ड द्वारा अन्यथा विशेष छूट दी गई परिस्थितियों के सिवाय इकहरी लाइन में स्वचालित ब्लाक पद्धति के समतल क्षेत्रों में गाड़ी की सहायता के लिये या अन्य कारणवश जब किसी अतिरिक्त इंजन को गाड़ी में लगाना हो तो हमेशा यह ट्रेन इंजनों के पीछे ही लगाया जायेगा ताकि दोनो इंजनों में समन्वय की समस्या न हो।

- (b) by taking 'off' the Calling-on signal, if provided under approved special instructions, vide sub-rule (2) of Rule 3.13.
- (2) In the case of a last Stop signal, he shall not pass such signal, when 'ON' or defective, unless he is also in possession of a proper authority to proceed under the system of working.

3.82. Permission before entering on or crossing a running line:- No Loco Pilot shall take his engine on or across any running line until he has obtained the permission of the Station Master and has satisfied himself that all the correct signals have been shown.

SR 3.82:

- (i) The Station Master's permission to enter or cross a running line is conveyed by taking 'off' of the proper fixed signals or in case of a shunting movement, by taking 'off' of the proper shunting signals or the exhibition of hand signals by the Guard or Station Staff conducting shunting.
- (ii) The movement from one yard to another or from one line to another will be controlled by the staff controlling the yard of entry neither by taking 'off' the fixed signal, if proved or by hand signals.

3.83. Assistance of the engine crew regarding signals:-

- (1) The Loco Pilot and the first Fireman or the Assistant Loco Pilot, as the case may be, shall identify each signals affecting the movement of the train as soon as it becomes visible. They shall call out the aspects of the signals to each other.
- (2) The Assistant Loco Pilot or the fireman shall, when not otherwise engaged, assist the Loco Pilot in exchanging signals as required.
- (3) The provisions of sub-rules (1) and (2) shall, in no way, absolve the Loco Pilot of his responsibility in respect of observance of and compliance with the signals.

SR 3.83 :

- (i) "Asstt. Loco Pilot" will also include "Diesel Asstt."
- (ii) Provisions contained in G.R. 3.83 (1) & (2) is also applicable in case of audible signals.

3.84. Duties of Loco Pilots as to signals when two or more engines are attached to train-

When two or more engines are attached to a train, the Loco Pilot of the leading engine shall be responsible for the observance of and compliance with signals and the Loco Pilot or Loco Pilots of other engine or engines shall watch for and take signals from the Loco Pilot of the leading engine, except in cases where special instructions are issued to the contrary.

SR 3.84:

- (1) When two engines are attached to a train, the Loco Pilot of the leading engine will be incharge of the train and will receive the 'Authority to Proceed'.
- (2) (i) Banking engines should be attached only in the rear of the trains on ascending gradients. On descending gradients the assisting engines should be attached in front of the trains only. In view of the difficulties in co-ordination between leading and banking engines, banking of trains should not be resorted to where the section consists of ascending and descending grades in quick succession.

Note: On level sections worked on single line Automatic Block System when an engine is required to be attached to a train whether to assist or otherwise it should except under special dispensation given by the Railway Board, be always attached next to the train engine so that there is no problem of co-ordination between the two engines.

- (ii) यदि प्रतिकूल कार्यविधि के लिए स्थानीय नियम न हो तो जब दूसरा इंजन गाड़ी को खींचने के लिए लगाया जाता है (न कि बैकिंग इंजन ढकेलने के लिए) तो सबसे आगे वाले इंजन का लोको पायलट स्वचालित वैक्युम/एयर ब्रेक के प्रचालन के लिए जिम्मेवार माना जाएगा। फिर भी अपातकाल में दूसरे इंजन का लोको पायलट गाड़ी की गति कम करने या रोकने में सहायतार्थ स्वचालित वैक्युम/एयर या हैण्ड ब्रेक का आवश्यकतानुसार प्रयोग करेगा पर वह वैक्युम/एयर प्रेशर न तो बनायेगा और न ही अनुरक्षित करेगा।
- (iii) जब अतिरिक्त इंजन गाड़ी को खींचने के लिए प्रयुक्त किये जाते हैं तो उनके लोको पायलट ब्रेक के प्रचालन में हस्तक्षेप नहीं करेंगे। यह कार्य सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट को करना होगा जैसा कि उपर्युक्त उप नियम (i) में लिखा गया है। गाड़ी के पीछे की ओर लुढ़क पड़ने की स्थिति इसका अपवाद होगा जबकि सबसे पीछे के सहायक इंजन का लोको पायलट अपने आप सबसे आगे वाला हो जाता है।
- (iv) आपातकाल में यदि पीछे के इंजन के लोको पायलट को आगे वाले इंजन लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने की आवश्यकता पड़े तो वह साधारण नियम 4.46 के अनुसार तीन छोटी तेज सीटी के माध्यम से सिगनल देगा।
टिप्पणी: यह नियम उन गंभीर खतरों से बचाने के लिए है जो उस समय उत्पन्न हो सकते हैं जब अतिरिक्त इंजन का लोको पायलट या गार्ड ब्रेक को लगाने का प्रयत्न करे और सबसे आगे वाले इंजन का लोको पायलट वैक्युम/एयर प्रेशर बना रहा हो।
- (3) डेड इंजन को किसी ट्रेन/लाइट इंजन में लगाने से पहले निम्नलिखित परिस्थितियों को सुनिश्चित कर लीजिए—
- अ. डेड लोकोमोटिव जोड़ने के लिए परिस्थिति:—
- यात्री/मालगाड़ी के लिए 'फिट टू रन' प्रमाण पत्र सेक्शन इंजीनियर/लोको निरीक्षण/पावर कंट्रोलर द्वारा जारी किया जायेगा।
 - यदि डेड इंजन, ट्रेन इंजन के बाद लगाया गया है और ब्रेक, जिसमें प्रपोज़नेट ब्रेक सम्मिलित है, पूर्णतः क्रियाशील हो तो यात्री यह करने वाली गाड़ी से जोड़े गये इंजन (डीजल साथ ही साथ इलेक्ट्रिक) की स्कोर्टिंग आवश्यक नहीं है।
 - डेड लोकोमोटिव की अधिकतम अनुमान्य गति उस गाड़ी की बुकड गति से कम नहीं होना चाहिए।
 - इसको सुनिश्चित करते हुए अव्यवस्था इस प्रकार करनी चाहिए कि ब्रेक क्रियाशील इंजन के साथ डेड इंजन में समान रूप से लगे।
 - डबल/ट्रिपल हेडेड को उन खण्डों पर अनुमति दी जा सकती है जिसकी हेड लोकोमोटिव को खींचा जाना है।
 - जब एक डेड इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव को नान इलेक्ट्रिफाइड खण्ड पर चलाया जाना है तो अधिकतम गतिमान आयामों के मानक के उल्लंघन के सम्बन्ध में विशेष जाँच की जाय।
 - अंतिम जाँच के रूप में कपुल इंजन को 500 मीटर तक चलाया जायेगा और लोको पायलट डेड लोकोमोटिव के पहिये के तापमान में किसी असामान्य चढ़ाव को चेक करेगा।
- ब. यात्री वहन करने वाली गाड़ियों से डेड इंजन का जोड़ना/खींचना:—
- सिर्फ एक डेड लोकोमोटिव (डीजल/इलेक्ट्रिक) मेल या एक्सप्रेस यात्री गाड़ी से अटैच किया जा सकता है।
 - माल/सवारी गाड़ी के अतिरिक्त एक डेड लोकोमोटिव मेल/एक्सप्रेस गाड़ी सहित सुपरफास्ट गाड़ी में राजधानी एवं शताब्दी गाड़ियों को छोड़कर लगाया जा सकता है।
 - उन लोकोमोटिव को जिसके अन्डरगीयर उपकरणों में दोष हो सिर्फ मालगाड़ियों में लगाये जा सकते हैं।
 - डेड लोकोमोटिव को छोड़ कर गाड़ी की ब्रेक शक्ति 100 प्रतिशत होनी चाहिए।
 - डेड लोकोमोटिव सिर्फ ट्रेन इंजन के बाद ही लगाया जा सकते हैं।
 - यथा सम्भव, डेड लोकोमोटिव के ब्रेक क्रियाशील होने चाहिए। तथापि यदि ऐसा सम्भव नहीं हो तो एयर ब्रेक की स्थिति में क्रियाशील लोको के ब्रेक पाइप तथा फीड पाइप को पिछले वाहन के ब्रेक पाइप तथा फीड पाइप से जोड़ दिया जायेगा तथा डेड लोकोमोटिव पाइप वाहन के रूप में कार्य करेगा।

- (ii) When a second leading engine is employed to pull a train (and not a banking engine pushing it) the Loco Pilot of the leading engine, unless there are local rules to the contrary, will be held responsible for the working of the automatic vacuum brake/air pressure. The Loco Pilot of the second engine must, however, in case of emergency, assist in stopping or reducing the speed of the train by applying the automatic vacuum/air pressure or hand brake, as may be required, but he must not maintain or recreate vacuum/air pressure.
 - (iii) When an additional engine or engines are employed to push a train, the Loco Pilot thereof must not interfere with the working of the brake which shall be under the control of the leading engine Loco Pilot as laid down in Clause (i), except in cases of a run back, when the rear most assisting engine Loco Pilot automatically becomes the leading Loco Pilot.
 - (iv) In the event of the Loco Pilot of the engine in rear requiring in an emergency to attract the attention of the leading engine Loco Pilot he shall give a whistle signal of three short sharp whistles, as laid down in General Rule 4.46.
Note:- These rules are to avoid the serious danger which would arise if the Guard or Loco Pilot (s) of additional engine(s) were to attempt to put the brake on, while the leading Loco Pilot was trying to recreate vacuum/pressure.
- (3) The following condition shall be satisfied before attachment of dead locomotive/to any train/ Light engine:-
- A. Conditions for attachment of dead locomotive:-
- (i) Certificate for 'fit to Run' is issued by Sec Engineer/Loco Inspector/Power Controller for passenger/Goods train.
 - (ii) Escorting of locomotives (Diesel as well as Electric) attached to freight and passenger carrying trains is not necessary if the brakes including proportionate brakes are fully operational and the dead locomotive is attached next to the train engine. The dead locomotive will continue to be escorted if attached in the rear of brake van or has defect in under gear equipment.
 - (iii) Maximum permissible speed of the dead locomotive shall not be less than booked speed of the train.
 - (iv) Arrangements have been made to ensure that brakes can be applied on dead locomotives in synchronization with working locomotive.
 - (v) Running of double/triple headed is permissible on the Section over which the dead locomotive is to be hauled.
 - (vi) When a dead electric locomotive has to be moved on a non-electrified section, special check shall be made regarding its infringement to the schedule of maximum moving dimensions. In the case of any infringement the dead locomotive shall be treated as an ODC.
 - (vii) As a final check, the couple locos should be run for about 500 mtrs. and the Loco Pilot shall check for any abnormal rise in the temperature of the wheels of the dead locomotives and shall also check it at subsequent stop during the journey.
- B. Attaching/hauling of dead locomotive by Passengers carrying trains -
- (i) Only one dead locomotive (diesel/electric) can be attached to a Mail or Express or Passenger train.
 - (ii) In addition to the freight/passenger trains a dead locomotives can also be attached to Mail/Exp. trains including super-fast trains but excluding Rajdhani and Shatabdi.
 - (iii) Locomotive with defect in under gear equipment can be attached only in freight trains.
 - (iv) Brake power of the train should be 100% excluding dead locomotive.
 - (v) The dead locomotive can be attached next to train engine only.
 - (vi) As far as possible, brake should work on dead locomotive. However, if it is not possible then in the case of Air-brake train, brake pipe and feed pipe of working locomotive shall be connected to brake pipe and feed pipe of trailing stock and dead locomotive will work as piped vehicle.

वैक्यूम ब्रेक गाड़ी होने की स्थिति में, लोको का वैक्यूम पाइप पिछले वाहन के ट्रेन पाइप से जोड़ दिया जायेगा तथा डेड लाकोमोटिव पाइपड वाहन के रूप में कार्य करेगा। यदि लोको पूर्णतया एयर ब्रेक प्रणाली से युक्त हो तथा इंजन पर वैक्यूम पाइप उपलब्ध न हो तो लोको को एयर ब्रेक गाड़ी के साथ ही जोड़ा जायेगा।

ग. माल गाड़ियों से डेड इंजन का जोड़ना/खींचना—

- (i) लोड के साथ अधिकतम तीन लोकोमोटिव (2 कार्यरत 1 डेड) संचलन की अनुमति है बशर्ते खण्ड में डबल/ट्रिपल लोको के सम्बन्ध में समस्त प्रतिबन्धों का पालन किया गया हो तथा इंजन का ब्रेक क्रियाशील हो।

3.85 सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना:—

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



In the case of vacuum braked train, vacuum pipe of locomotive shall be connected with vacuum train pipe of tailing stock and the dead locomotive shall be treated as piped vehicle. If the locomotive is fitted with pure air brake system and vacuum pipe is not provided on locomotive then it should be attached with air brake trains only.

C. Attaching/Hauling of dead locomotives by Goods trains:-

- (i) Movement of maximum three locomotives (2 working + 1 dead) with load is permissible subject to observations of all restrictions on operation of double/triple headed working locomotives in the Section provided that brakes in dead locomotives are operational.

3.85. Reporting of defects in signals.

- (1) Should a Loco Pilot or a Guard observe that a signal is rendered imperfectly visible by branches of trees or by any other cause, or that a signal light is partially obstructed or not burning brightly enough to give a clear aspect, he shall report the matter to the Station Master at the next station at which the train stops.
- (2) When such a report is made by a Loco Pilot or Guard, the Station Master shall take immediate steps to advise the Station Master concerned who shall get it rectified.

