

अध्याय –XV

रेल-पथ और निर्माण कार्य

क. रेल-पथ या निर्माण कार्य पर नियुक्त रेल सेवक

15.01. रेल पथ और निर्माण कार्य की दशा:— प्रत्येक रेल-पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाले रेल-पथ या निर्माण-कार्य की दशा के लिए जिम्मेदार होगा।

15.02. लाइन का अनुरक्षण:— प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक:—

- (क) यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) वाली पूरी लाइन या निर्माण – कार्य अच्छी अवस्था में है, तथा
- (ख) रेल-पथ या निर्माण कार्य के साथ होने वाली उन सभी दुर्घटनाओं या उनकी खराबियों की रिपोर्ट, जो उसकी समझ में गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा डाल सकती है, प्रभारी इंजीनियर (इंजीनियर इन्चार्ज) को तुरन्त करेगा और साथ ही दुर्घटना को रोकने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई करेगा।

15.03. सामान की देखभाल:— प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाली सभी रेलों, चैयरो और अन्य सामान की सुरक्षा का प्रबन्ध करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि इनमें से जो भी सामान वस्तुतः काम में नहीं आ रहा है, उसे लाइन से अलग, ठीक प्रकार चट्टा लगाकर रखी जाए जिससे कि गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा न पड़े।

स.नि.15.03. (i) स्लीपर्स के चट्टे को मिटटी की तह से ढक देना चाहिए आग से बचाने के लिए चट्टे के इर्द-गिर्द 8 मीटर की दूरी तक घास भली-भाँति काट दी जानी चाहिए।

15.04. रेल पथ या निर्माण कार्य का निरीक्षण:—

- (1) रेल-पथ के प्रत्येक भाग का निरीक्षण विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिये नियुक्त किए गए किसी रेल सेवक द्वारा प्रतिदिन पैदल किया जाएगा परन्तु जिन लाइनों पर यातायात कम और यदा-कदा होता है, वहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, ऐसी निरीक्षणों के बीच का समय का अन्तर बढ़ाकर दो दिन में एक बार किया जा सकता है।
- (2) सभी पुलों का और निर्माण कार्यों का, जिनके अन्तर्गत सिगनल, सिगनल के संदेश, अंतर्पाषन (इन्टरलाकिंग) गियर, कांटे और कैंचियां (क्रॉसिंग) ऊपरी उपस्कर और गाड़ियों की सुरक्षा और संचालन पर प्रभाव डालने वाले अन्य उपस्कर भी हैं, विशेष अनुदेशों के अनुसार नियमित रूप से निरीक्षण किया जाएगा।

स.नि.15.04(1) प्रत्येक गैंग के चाभी वाले को प्रतिदिन अपने क्षेत्र में हर दिशा में कम से कम एक बार पैदल जाना चाहिए। उसे जाते समय रेल पटरी की एक लाईन पर और लौटते समय दूसरी लाइन पर रास्ते में रेल पथ तथा पुलों का निरीक्षण करते हुए चलना चाहिए। कोई चाभी या अन्य स्थिरक (फासनिंग) उसे ढीली मिलें तो उसे कस देना या बदल देना चाहिए तथा पटरी की हालत भी सामान्यतः जाँच करना चाहिए। यदि उसे पता चले कि लाइन गाड़ियों के सामान्य रूप से आने जाने के लिए सुरक्षित नहीं है तो उसे तुरन्त नियमों के अनुसार लाइन को रक्षित तथा खतरे के सिगनल का प्रदर्शन करना चाहिए और परिस्थितियों के अनुरूप गाड़ियों को रोक देना चाहिए या सावधानी के साथ आगे की अनुमति देनी चाहिए। उसे इस बात की सूचना अविलम्ब में तथा निकटतम स्टेशन मास्टर को देनी चाहिए। स्टेशन मास्टर द्वारा अन्य आवश्यक कार्यवाही के अतिरिक्त एस.एस.ई./रेलपथ तथा अथवा जे.ई./रेलपथ को संदेश द्वारा यदि वे स्टेशन पर तत्काल उपलब्ध न हों, सूचना देनी चाहिए।

- (2) एस.एस.ई./रेलपथ और जे.ई./रेलपथों को अपने क्षेत्र में सप्ताह में कम से कम एक बार ट्राली से जाना चाहिए। अपरिहार्य परिस्थितियों के कारण यदि ऐसा न कर सकें तो प्रभारी इंजीनियर के पास एक रिपोर्ट तुरन्त भेज दी जानी चाहिए।
- (3) ट्राली द्वारा निरीक्षण करते समय भारतीय रेल पथ एवं कार्य नियमावली के अनुच्छेद 206 के उपबन्धों के साथ-साथ मुख्य इंजीनियर द्वारा समय-समय पर जारी किये गये विशेष अनुदेशों

CHAPTER XV

PERMANENT WAY AND WORKS

A. Railway Servants Employed on the Permanent way or Works.

15.01 Condition of Permanent Way and Works:- Each Inspector of Way or Works shall be responsible for the condition of the permanent way and works under his charge.

15.02 Maintenance of line:- Each Inspector of way or works shall:-

- (a) See that his length of line or works in his charge are efficiently maintained and
- (b) promptly report to the Engineer in charge all accidents to or defects in the way or works, which he considers likely to interfere with the safe running of trains, at the same time taking such action as may be necessary to prevent accidents.

15.03 Keeping of material:- Each inspector of Way or Works shall see to the security of all rails, chairs, sleeper and other material in his charge, and ensure that such of he said articles as are not actually in use are properly stacked clear of the line so as not to interfere with the safe running of trains.

S.R. 15.03 (i) Stacks of sleepers must be covered with a layer of earth and grass round the stacks kept close cut for a distance of 8 metre to protect them from fire.

15.04 Inspection of Permanent Way and Works:-

- (1) Every portion of the permanent way shall be inspected daily on foot by some railway servant appointed in this behalf by special instructions:

Provided that the interval between such inspections may, under approved special instructions be increase to once in two days in the case of lines with light and infrequent traffic.

- (2) All bridges and works including signals signal wires, interlocking gear, points and crossing overhead equipment and any other equipment affecting the safety and working of trains shall be inspected regularly in accordance with special instructions.

S.R. 15.04 (1) The Key man of each gangs must walk over his length at least ones daily in each direction proceeding along one rail and returning along the opposite rail inspecting the permanent way and bridges. He must tighten or replace any loose keys or fastening and generally examine the state of the track. If he finds that the line is unsafe for the normal passage of trains he must immediately protect the line and exhibit danger signals in accordance with the rules, and must either stop trains or allow them to proceed cautiously as circumstances may required. He must report the matter without delay to the Mate and nearest Station Master who, in addition to taking such other action as necessary must immediately communicate the same to the Permanent Way Inspector and/or Assistant Permanent Way Inspector by message, if these officials are not readily available at the station.

- (2) Permanent Way Inspector and/or Assistant Permanent Way Inspector must trolly over their lengths at least once a week. When unavoidably prevented in doing so, a report must be sent at once to the Engineer in charge.
- (3) During inspections by trolly the provisions of the Indian Railways Way and Works Manual Para 206 must be complied with along with the instructions issued by the

का पालन किया जाना चाहिए।

एस.एस.ई./रेलपथ को अपने अधीन पूरे सेक्शन का हाथ ठेला (पुश ट्राली) द्वारा सप्ताह में कम से कम एक बार या आवश्यकतानुसार अधिक बार निरीक्षण करना चाहिए तथा

- (i) जिन किलोमीटर पर तुरन्त या शीघ्र ध्यान देने की आवश्यकता है, उन्हें नोट कर लेना चाहिए और सम्बन्धित मेंट को इस बारे में आदेश दे देना चाहिए।
- (ii) भारतीय रेल पथ और निर्माण पुस्तक के अनुच्छेद 627 (क) के अनुसार प्रत्येक गैंग के कार्य की जाँच करनी चाहिए और जिन मामलों पर ध्यान देने की आवश्यकता है उन पर शीघ्र कार्यवाही सुनिश्चित करनी चाहिए।
- (iii) रेल पथ अनुरक्षण संबंधित अनुसूची के अनुसार वर्ष भर व्यवस्थित रूप से कार्य सुनिश्चित करना चाहिए।
- (iv) कर्मचारियों को कार्य प्रणाली में अनुदेशित करना चाहिए।
- (v) फाटकवालों, चौकीदारों, गश्त लगाने वालों, कारीगरों और कर्मचारियों की उपस्थिति पत्रक भरकर उस पर हस्ताक्षर करना चाहिए।
- (vi) महीने में एक बार गैंग के पास की गेज और स्प्रिट लेवल के सही होने की जाँच करना चाहिए।
- (vii) लाइन की रक्षा के काम में न आने वाले अनुपयोगी औजार एवं उपकरण (टूल्स एवं प्लान्ट) और ऐसे उपस्कर जो बिगड़ गये हो तो या बर्बाद हो गये हो, उन्हें बदल लेना चाहिए।
- (viii) इस बात को सुनिश्चित करना चाहिए कि गेट, चाभी वालों गैंगमैनो, कारीगर, सहायक कर्मचारियों, गश्त लगाने वालों और चौकीदारों को नियमों का सही ज्ञान है उसकी आवधिक तथा नियुक्ति पदोन्नती अथवा स्थानान्तरण होने पर इन नियमों की जानकारी की लिए जाँच करनी चाहिए।
- (ix) गैंग, फाटक वालों व अन्य कर्मचारियों के पास रखे जाने वाले औजारों और सामान के अग्रदाय (इम्प्रेस्ट) की जाँच महीने में एक बार करनी चाहिए और यह सुनिश्चित कराना चाहिए कि उनके पास स्वीकृत मात्रा और सामान अच्छी हालत में है।

15.05. लाइनों पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाना:—

- (1) नियम 15.04. में उल्लिखित निरीक्षण के अतिरिक्त, जब कभी भारी वर्षा, लाइन बह जाने (ब्रीचेज), बाढ़, तूफान और सिविल उपद्रव जैसी असाधारण परिस्थितियों में रेल के किसी भी भाग को खतरा पहुँचने की संभावना है तो लाइन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार गश्त (पेट्रोलिंग) लगाया जायेगा।
- (2) यदि लाइन पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक को कोई ऐसी परिस्थिति दिखाई देती है जिससे गाड़ियों की संरक्षा प्रभावित होने की संभावना है या उसे किसी अन्य खतरे की आशंका है तो वह इस बावत निर्धारित विशेष अनुदेशों के अनुसार लाइन पर अवरोध की रक्षा के लिए कार्रवाई करेगा और इसके बाद वह निकटतम स्टेशन मास्टर को शीघ्रतम साधनों द्वारा सूचित करेगा। नियम 3.62 भी देखिए।

स0नि0 15.05 (i) : जलमग्न ट्रैक पर डीजल एवं विद्युत लोको की कार्यप्रणाली —

(क) जब पानी का स्तर रेल के ठीक ऊपर हो तो निम्न गति प्रतिबन्ध लागू होंगे—

(i) डीजल लोको — 10 कि.मी.प्र.घं.

(ii) विद्युत लोको — 10 कि.मी.प्र.घं.

(ख) जलमग्न ट्रैक के उन खण्डों पर जहाँ पानी का स्तर रेल से 50 मिमी से अधिक हो वहाँ विद्युत लोको के संचालन को रोकने हेतु सभी सावधानियाँ अपनायी जायेंगी।

(ग) यदि बाढ़ग्रस्त ट्रैक के खण्डों पर जहाँ पानी का स्तर रेल तल से 50 मिमी से अधिक हो वहाँ विद्युत लोको भूलवश या अपरिहार्य रूप से संचालित किया जाता है, तो रोलिंग स्टॉक अपने पावर से आगे काम नहीं करेंगे, जब तक कि उनका अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा जांच कर फिट प्रमाणित कर दिया जाता।

(घ) जब पानी का स्तर रेल तल से 50 मिमी से अधिक और रेल तल से 75 मिमी तक हो, तो अधिकतम 5 किमी प्रति घंटे (चलने की गति) से डीजल लोकोमोटिव का उपयोग इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव/गाड़ियों को सुरक्षित स्थानों तक पहुँचाने के लिए किया जा सकता है।

(ङ) जब भी रेल स्तर से 75 मिमी की अनुमंय सीमा से ऊपर जल स्तर बढ़ने की संभावना हो, तो इलेक्ट्रिक और डीजल लोकोमोटिव को सुरक्षित स्थान पर स्थानान्तरित करने के सभी प्रयास किए जाएंगे।

Chief Engineer from time to time.

The Permanent Way Inspector should inspect the entire section by push trolley at least once a week or more often as necessary and shall:-

- (i) Take note of kilometres requiring immediate or early attention and instruct the Mates concerned.
- (ii) Check each gang's works as per para 627(a) of Indian Railways Way and Works Manual and ensure prompt action on items requiring attention.
- (iii) Ensure systematic work to the round the year schedule for track maintenance.
- (iv) Instruct men in methods of works.
- (v) Mark and initial musters of Gatemen, Watchmen, Patrolmen, Artisans and staff.
- (vi) Check and correctness of gauge and spirit levels with Gangs once a month.
- (vii) Replace and unserviceable tools and plant and defective or perished equipment for protection of the line.
- (viii) Ensure that Mate/Keymen, Gangmen, Artisans and Helpers, Patrolmen and Watchmen have a correct knowledge of the rules in which they should be examined periodically and on appointment, promotion or transfer.
- (ix) Check once a month the imprest of tools and materials with Gangs Gatemen and other staff and ensure that they are as per the sanctioned scales and in good condition.

15.05 Patrolling of lines:-

- (1) In addition to the inspection referred to in Rule 15.04, whenever any portion of a railway is likely to be endangered by abnormal conditions such as heavy rains, breaches floods, storms and civil disturbances, the line shall be patrolled in accordance with special instructions.
- (2) When a railway servant deputed to patrol the line notices any condition likely to affect the safety of trains or otherwise apprehends danger, he shall take action in accordance with special instructions prescribed for the purpose to protect the obstruction on line and thereafter inform the nearest Station Master by the most expeditious means. See also Rule 3.62.

SR 15.05(i):Working of Diesel & Electric Locomotives over flooded tracks:

- (a) When water level is just above top of the rail, the following speed restrictions shall apply:
 - (i) Diesel Locomotives - 10 Kmph
 - (ii) Electric Locomotives - 10 Kmph
- (b) Every precaution shall be taken to prevent working of electric locomotives into sections of flooded track where water level is more than 50 mm above rail level.
- (c) if electric locomotive is taken in advertently or unavoidably over sections of flooded track where water level is more than 50 mm above rail level, the rolling stock shall not be worked further on their own power, until they are examined by maintenance staff and certified fit.
- (d) When water level is more than 50 mm above rail level and upto 75 mm above rail level, Diesel locomotive may be used at a speed not exceeding 5 kmph (walking speed) to clear the electric locomotives/trains to safer places.
- (e) Whenever there is a possibility of water level rising above permissible limit of 75 mm above rail level, all efforts be made to remove the electric and Diesel locomotives to safer place.

15.06. गाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य:— रेल पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक या विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिये नियुक्त किसी सक्षम रेल सेवक की पूर्व अनुमति के बिना कोई भी गैंग किसी ऐसे काम को आरम्भ नहीं करेगा या नहीं करता रहेगा, जिससे गाड़ियों या यातायात को खतरा है, और ऐसी अनुमति देने वाला रेल सेवक ऐसे काम के अधीक्षण के लिए स्वयं उपस्थित रहेगा और यह देखेगा कि नियम 15.08 और 15.09 के उपबन्धों का पालन किया जाता है।

परन्तु आपातकाल में, यदि संरक्षा के लिए, उक्त रेल सेवक के आ सकने से पहले, ऐसे किसी काम का आरम्भ आवश्यक है तो गैंग मेट तुरन्त काम आरम्भ कर सकता है, और वह स्वयं यह सुनिश्चित करेगा कि नियम 15.09 के उपबन्धों का पालन हो जाए।

स.नि. 15.06 (1): मण्डल इंजीनियर या प्रभारी इंजीनियर को चालित लाइन के किसी भाग इंजीनियरिंग के किसी ऐसे कार्य के लिए, जिनका पहले ही अनुमान हो सकता है, यदि ब्लाक करना आवश्यक हो तो मण्डल परिचालन प्रबन्धक से पूर्व व्यवस्था कर लेनी चाहिए ताकि यातायात परिवहन में कोई अवरोध न हो। ऐसी स्थिति में कम से कम चार दिन पूर्व लिखित सूचना दी जानी चाहिए। मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा सम्बन्धित यांत्रिक इंजीनियर, एस.ई./एस.एस.ई.(लोको)/क्रू कन्ट्रोलर तथा स्टेशन मास्टर को सूचित किया जायेगा।

(2) चालित लाइन के किसी भाग को यदि इंजीनियरिंग के किसी ऐसे काम के लिये ब्लॉक करना आवश्यक हो जिसका समय पर अनुमान नहीं किया जा सके और सहायक नियम 15.06 (1) में उल्लिखित सूचना देना सम्भव न हो तो मण्डल इंजीनियर, सहायक इंजीनियर या प्रभारी इंजीनियर द्वारा मण्डल परिचालन प्रबन्धक, मण्डल यांत्रिक इंजीनियर, एस.ई./एस.एस.ई.(लोको)/क्रू कन्ट्रोलर और ब्लॉक के दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों को कम से कम 24 घण्टे पूर्व संदेश द्वारा सूचना दी जानी चाहिए। ऐसी परिस्थिति कदाचित ही उत्पन्न होनी चाहिए और यातायात में किसी प्रकार का अवरोध नहीं होना चाहिए। यदि सम्भव हो तो ब्लॉक की सम्भाव्य अवधि की सूचना संदेश के माध्यम से दे देनी चाहिए।

(3) जब आकस्मिक अर्थात् स्थिति में लाइन यातायात के लिए सुरक्षित हो जाए या लाईन की सुरक्षा अथवा यातायात को चालू रखने के लिए इंजीनियरिंग कार्य आवश्यक हो जाए तो मण्डल इंजीनियर, सहायक इंजीनियर या एस.एस.ई./रेलपथ लाइन को ब्लाक कर सकते हैं। ऐसी स्थिति में मण्डल परिचालन प्रबन्धक, मण्डल यांत्रिक इंजीनियर, एस.ई./एस.एस.ई.(लोको)/क्रू कन्ट्रोलर और सम्बन्धित स्टेशन मास्टरों को संदेश द्वारा तथा नियंत्रित सेक्शन में नियंत्रण फोन द्वारा भी सूचना दी जानी चाहिए। ब्लॉक के कारणों को संदेश में अवश्य देना चाहिए।

(4) इंजीनियरिंग के कार्यों के लिए लाइन ब्लॉक किये जाने के सभी मामलों में जब ब्लॉक हटा लिया जाए तो उसकी सूचना इंजीनियरिंग विभाग के पदाधिकारियों द्वारा उन सभी अधिकारियों और स्टेशन मास्टरों को, जिन्हें सूचना दी गई थी, संदेश के माध्यम से देनी चाहिए, तब तक कि ऐसी सूचना न मिले स्टेशन मास्टरों को लाइन ब्लॉक समझनी चाहिए।

(5) सेक्शन के एस.एस.ई./रेलपथ या एस.एस.ई./सिगनल की जानकारी व स्वीकृति के बिना रेल पथ या सिगनल अन्तर्पाशन सम्बन्धित कोई कार्य प्रारम्भ किया जाना चाहिए जिसके चालू रहने पर सामान्य कार्य चालन में किसी प्रकार का व्यवधान हो और इससे गाड़ियों के आने जाने में किसी प्रकार का खतरा उत्पन्न हो, जब यह कार्य निष्पादित हो रहा हो तथा यदि कार्य रेल पथ सम्बन्धित हो तो एस.एस.ई./रेलपथ या जे.ई./रेलपथ को उपस्थित रहना चाहिए और यदि सिगनल तथा अन्तर्पाशन गियर सम्बन्धी कार्य होतो एस.एस.ई./सिगनल, जे.ई./सिगनल, यांत्रिक सिगनल अनुरक्षक या विद्युत सिगनल अनुरक्षक को उपस्थित रहना चाहिए। ऐसा कार्य इस प्रकार से किया जाना चाहिए जिससे गाड़ियों के आने जाने में कम से कम अवरोध हो।

(6) लम्बी अवधि तक चलने वाले मरम्मत के कार्यों के लिये जिनकी पहले से जानकारी न हो मण्डल इंजीनियर द्वारा मुख्य इंजीनियर को सूचना दी जायेगी। और इसको मुख्य इंजीनियर द्वारा मासिक गजट में किये जाने वाली गति प्रतिबन्धों की सूची में सम्मिलित करने की व्यवस्था की जायेगी।

(7) (i) स्टेशन सीमा के अन्तर्गत किसी परिचालित लाइन की या अन्य लाइन की जिस पर गाड़ी या वाहन खड़े हों, तब मरम्मत की जा रही हो तो यदि थ्रू लाइन हो तो उसके दोनों तरफ और यदि लाइन डेड एण्ड हो तो सम्मुख (फेसिंग) कांटों के समीप से, दिन में रोक पताका और रात में लाल रोशनी दिखलाई जानी चाहिए।

15.06 Work involving danger to trains or traffic:- A gang shall not commence or carry on any work which will involve danger to trains or to traffic without the previous permission of the Inspector of Way or Works, or of some competent railway servant appointed in this behalf by special instructions and the railway servant who gives such permission shall himself be present to superintend such work, and shall see that the provisions of Rules 15.08 and 15.09 are observed.

Provided that, in case of emergency, when the requirements of safety warrant the commencement of an such work before the said railway servants can arrive, the Gangmate may commence the work at work at once and shall himself ensure that provisions of Rule 15.09 are observed.

S.R. 15.06 (1) When it is necessary to block any portion of the open line for engineering purposes which can be foreseen, the Divisional Engineer or Engineer in charge should arrange before hand with the Divisional Operating Manager so that the traffic may not be interfered with. At least four days notice in writing should be given. The Divisional Operating Manager will advise the Divisional Mechanical Engineer, SE/SSE(Loco)/Crew Controller and Station Masters concerned.

- (2) When it is necessary to block the open line for engineering purposes that could not have been foreseen in time to give the notice referred in S.R. 15.06(1) the Divisional Operating Manager, Divisional Mechanical Engineer, SE/SSE(Loco)/Crew Controller and Station Masters on either side of the block should be advised by message, the Divisional Engineer or Assistant Engineer or Engineer In charge at least 24 hrs. previously. This case should rarely occur and traffic should not be interfered with. If possible the probable duration of the block should be given in the message.
- (3) When in a sudden emergency the line becomes unsafe for traffic, or an engineering work becomes necessary to ensure that safety of the line or to maintain communication, the Divisional Engineer or Assistant Engineer or Permanent Way Inspector may block the line. In this case the Divisional Operating Manager, Divisional Mechanical Engineer, SE/SSE(Loco)/Crew Controller and Station Masters concerned shall be advised by message and on controlled section also by control phone. The reason for the block must be given in the message.
- (4) In all cases of the line having been blocked for engineering proposes, advice must be sent by message by the Engineering Department Officials of the removal of the block to all the Officers and Station Master who were in the first instance advised. The line must be considered as blocked until such advice is received by the Station Master.
- (5) No work on the permanent way, or signals and interlocking, which while in progress will interfere with normal working and thereby introduce an element of danger in the passage of train must be undertaken except with the knowledge and consent of the Permanent Way Inspector or of the Signal Inspector of the section. While such work is being executed, either the Permanent Way Inspector or the Assistant Permanent Way Inspector must be present if the work concerns the permanent way and either the Signal Inspector of the Assistant Signal Inspector or Mechanical Signal Maintainer/Electrical Signal Maintainer must be present if work on signalling or interlocking gear is concerned. Such work should be carried out with the least interference with train movements.
- (6) In the case of long continued repairs not previously foreseen, the Divisional Engineer concerned will notify the Chief Engineer who will arrange to include the work in the Speed Restriction Notices issued in the Monthly Gazette.
- (7) (i) If a running line, or a line on which trains or vehicles stand, within station limits, is under repairs, banner flags by day and red lights by nights must be exhibited at both ends of the line if it is a through line and near the facing points, if it is a dead end.

- (ii) यदि वह लाइन जिस पर मरम्मत का काम होना है और इससे गाड़ियों या यातायात को खतरा हो, अन्तर्पाशित हो और उसके लिए सिगनल दिये हो तो जब तक लाइन की मरम्मत की जाय उस लाइन के लिए सिगनल का सम्बन्ध काट देना चाहिए। एस.एस.ई./रेलपथ द्वारा सम्बन्धित स्टेशन मास्टर की मरम्मत कार्य के स्थान तथा प्रारम्भ करने व समाप्त करने के समय के बारे में लिखित सूचना देनी चाहिए। उसे सिगनल व अन्तर्पाशन निरीक्षक को भी सूचना करना चाहिए।
- (8) (i) एस.एस.ई./सिगनल/ब्लॉक निरीक्षक/एस.एस.ई./रेलपथ की जानकारी तथा स्वीकृति के बिना कोई ऐसा कार्य प्रारम्भ नहीं किया जाना चाहिए। जिससे रेल पथ, लॉकबार, डिटेक्टर, सिगनल तथा अन्तर्पाशन गियर में व्यवधान हो तथा गाड़ियों व यातायात की सुरक्षा प्रभावित हो। जब ऐसा कार्य प्रगति पर हो तो कार्य निष्पादन को प्राधिकृत करने वाले निरीक्षक को कार्य के अधीक्षण हेतु उपस्थित रहना चाहिए व साधारण नियम 15.06, 15.08 तथा 15.09 के उपबन्धों का अनुपालन स्वयं सुनिश्चित करना चाहिए।
- (ii) एक सिगनल अनुरक्षक भी चाहे वह ब्लॉक, विद्युत या यांत्रिक सम्बन्धित हो, यदि उसके पास आर्टिजन स्कूल द्वारा या अस्थाई रूप से एस.एस.ई./सिगनल द्वारा जारी किया गया इस आशय का सक्षमता प्रमाण पत्र हो कि वह अपने कार्य से सम्बन्धित सभी नियमों तथा विनियमों को समझता है और वह उस काम को स्वतन्त्र रूप से करने में सक्षम हैं जिससे कांटों, लाक बार, डिटेक्टर, सिगनल इत्यादि से छेड़छाड़ की आवश्यकता पड़ती है, अन्तर्पाशित लीवर फ्रेम में लॉकिंग व्यवस्था को छोड़कर अन्य कार्य को कर सकता है। यह सक्षमता प्रमाण पत्र आर्टिजन स्कूल से जारी होने को पाँच वर्ष के लिए तथा एस.एस.ई./सिगनल द्वारा जारी होने पर तीन वर्ष की अवधि के लिए विधिमान्य होगा।
- (iii) किसी कांटे, सिगनल, लॉकबार अथवा डिटेक्टर के वियोजन (डिसकनेक्शन) कार्य के पूर्व एस.एस.ई./सिगनल या कार्य प्रभारी व्यक्ति मास्टर को इसकी लिखित सूचना निर्धारित फार्म पर देगा तथा उक्त फार्म में दिये गये स्थान में उसकी पावती लेगा। कार्य के समाप्त हो जाने तथा वियोजित गियर के पुन्योजित हो जाने पर वह पुनः निर्धारित फार्म पर लिखित सूचना स्टेशन मास्टर को देगा तथा ऊपर वर्णित फार्म में दिये गये स्थान में उससे पावती प्राप्त कर लेगा।
- (iv) वियोजन तथा पुनर्योजन के अन्तराल में यदि किसी गाड़ी को पास करना या शंटिंग करना आवश्यक हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर (नीचे दिय गये) निर्धारित फार्म पर एक मेमो द्वारा एस.एस.ई./सिगनल या कार्य प्रभारी व्यक्ति को सूचना देगा जिसमें यह बतलाया जायेगा कि किस स्थिति में कांटे सेट किये जाने हैं। स्टेशन मास्टर या उसकी ओर से अन्य प्राधिकृत कर्मचारी एस.एस.ई./सिगनल या कार्य प्रभारी व्यक्ति की अनुमति से कांटों को वांछित स्थिति में बनाकर ताला बन्द करने का प्रबन्ध करेगा जिससे गाड़ियों का आना जाना सुरक्षित हो जाये। स्टेशन मास्टर या उसकी ओर से किसी भी अन्य प्राधिकृत कर्मचारी का यह कर्तव्य होगा कि वह देखे कि कांटे सही रास्ते के लिए बने हैं तथा वह क्लैम्प कर दिये गये हैं और इसके पश्चात् यह क्लैम्प में ताला लगा दे जिससे बाद में उनके साथ कोई छेड़छाड़ न हो सके जब तक कि यथास्थिति गाड़ी या शंटिंग का संचालन समाप्त न हो जाये। ताला या क्लैम्प स्टेशन मास्टर या प्राधिकृत कर्मचारी द्वारा गाड़ी संचालन समाप्त होने के बाद हटा लिया जायेगा और उसके बाद एस.एस.ई./सिगनल या कार्य प्रभारी गियर पर कार्य प्रारम्भ कर सकता है।

सेवा में,

क्रम सं०.....

एस.एस.ई./सिगनल/प्रभारी अनुरक्षक, कांटा संख्या.....स्टेशन

लाइन संख्या.....के कांटा संख्या.....को गाड़ी संख्या.....

.....के मार्ग हेतु सामान्य/विपरीत स्थिति में सेट करने की आवश्यकता है, इसकी अनुमति दे।

समय.....घंटा

दिनांक.....

स्टेशन मास्टर.....

- (ii) If the line on which repairs are to be carried out involves danger to trains or traffic and if the same is interlocked and signalled, the signal for that line must be disconnected until the repairs are carried out. The Permanent Way Inspector must give a Written notice to the Station Master concerned when they are completed. He should also advise the signal and interlocking inspector.
- (8) (i) No work necessitating interference with track, points lock bar detector signals and interlocking gear etc. which is likely to involve the safety of trains or traffic shall be commenced, except with the knowledge and consent of the signal inspector/Block Inspector/Permanent Way Inspector as the case may be while such work is in progress, the Inspector authorizing the execution of the work must be present to superintend the work and ensure compliance with the provisions of General Rules 15.06, 15.08 and 15.09 personally.
- (ii) A Signal Maintainer whether Block, Electrical or Mechanical who has been granted a certificate of competency by Artisan School or as a temporary measure by the signal Inspector declaring that he understands all the relevant Rules and instructions pertaining to his duties and is competent to undertake the work which may necessitate interference with points, lock bars detectors, signals etc. independently may also undertake such work except for interference with the locking arrangement in an interlocked lever frame. This certificate of competency shall be valid for a period of five years when issued by Artisan School and for a period not exceeding three years if issued by Signal Inspector.
- (iii) The Signal Inspector or the person incharge of the work shall before taking in hand any disconnection of points, signal lock bars or detectors, etc. will advise the station master in writing on prescribed form and obtain a receipt therefore in the space provided in the above form. After the work has been completed and the disconnected gear reconnected, he will again give written notice on the prescribed form to the Station Master and obtain his written acknowledgment in the space provided in the form mentioned above.
- (iv) In the interval between disconnection and reconnection, if it is necessary to pass a train or perform any shunting movement, the Station Master on duty must advise the Signal Inspector or the person incharge of the work by a memo in the prescribed form (given below) stating in which position the points are to be set. The Station Master or other authorized staff on his behalf shall with the permission of the signal inspector, or the person incharge of the work arrange to set and clamp the points in the desired position, making it safe for the passage of the trains. It shall be the duty of the Station Master or any authorized person on his behalf to see that the points are set and clamped for the correct route and then put his padlock on the clamp so as to prevent any interference there with subsequently until the completion of the train or shunting movement as the case may be. The padlock or clamp should be removed by the Station Master or the authorized person after completion of the train or shunting movement and then the signal inspector or the person incharge of the work can resume work on the gear.

To,

Serial No. -----

The S.I./Maintainer incharge at Points No. -----Station-----.

Points No. ----- is required to be set in Normal/Reverse position for passage of Train no.
-----through Line No. ----- which may please be permitted.

Time -----hrs

Date-----

Station Master-----

स्टेशन मास्टर,

क्रम सं०.....

.....स्टेशन

कांटा संख्या.....पर कार्य रोक दिया गया है और गाड़ी संख्या.....के लिए लाइन संख्या.....के मार्ग हेतु सेट करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

समय.....घंटा

दिनांक.....

(एस.एस.ई./सिगनल/प्रभारी अनुरक्षक कांटा संख्या.....)

- (9) जब कभी लाकिंग फ्रेम के परिवर्तन या पुनर्कल्पन (ओवर हालिंग) के सम्बन्ध में कोई ऐसा कार्य करना हो जिसमें कांटों, डिटेक्टर और कांटों के तालों को अपने प्रचालन वाले लीवर से वियोजन नहीं होता है तो निम्नलिखित क्रिया विधि अपनायी जायेगी—

- (i) यदि कार्य इस प्रकार का है कि तीन दिनों से अधिक समय तक चलेगा तो 'अस्थाई संचालन अनुदेश' मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल संरक्षा अधिकारियों तथा सम्बन्धित मण्डल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा तैयार किये जायेंगे तथा कर्मचारियों को जारी किये जायेंगे।
- (ii) जब कार्य के तीन दिनों के भीतर समाप्त होने की आशा है तो ऐसे संचालन अनुदेश जारी करने की आवश्यकता नहीं है।
- (iii) हर प्रकार के गाड़ी संचालन के लिए जो लीवर खींचे रहने हैं उन्हें दिखाते हुए लीवर खींचने का एक चार्ट (लीवर पुल) भी, केबिन में कार्य करने वाले यातायात कर्मचारियों के मार्ग दर्शन के लिए मण्डल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा तैयार किया जाएगा।
- (iv) कार्य आरम्भ होने के पूर्व सिगनल एवं दूर संचार विभाग के किसी कर्मचारी द्वारा जो एस.एस.ई./सिगनल के पद से कम का न हो, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को किये जाने वाले कार्य के बारे में लिखित सूचना दी जायेगी। इस सूचना में कार्य के आरम्भ होने की तिथि और समय इसकी सम्भावित अवधि और सभी आने जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलट के लिये स्टेशन मास्टर द्वारा गति प्रतिबन्ध लागू करने के लिये अनुदेशों का वर्णन रहेगा।
- (v) सिगनल एवं अन्तर्पाशन निरीक्षक से सूचना प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर जब तक कार्य हो रहा हो, 15 किमी० प्रति घण्टा का एक गति प्रतिबन्ध लगायेगा और सभी गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करवायेगा।
- (vi) कांटों पर किसी संचालन की अनुमति देने के पूर्व उन कांटों को सही तौर पर बनाने तथा ताला बन्द करने के लिए दिये गये पुल चार्ट के अनुसार कर्मचारी उचित लीवर को खींचने के लिए जिम्मेदार होंगे। कार्य के प्रभारी सिगनल एवं अन्तर्पाशन कर्मचारी यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उक्त लीवर द्वारा कांटों तथा कांटों के तालों के प्रचालन में किसी भी प्रकार का हस्तक्षेप नहीं किया जाता है और सभी कांटें जिन पर संचालन होना विघ्न रहित है।

टिप्पणी:— पुनर्कल्पन का कार्य हाथ में लेते समय इन सब मामलों में जिनमें कांटें, डिटेक्टर, लॉकबार आदि के वियोजन होना है, सहायक नियम 15.06 (8) में दिये गये अनुदेश लागू होंगे।

- (10) यार्ड के पुनर्निर्माण (रिमॉडलिंग) गियर के पुनर्कल्पन अथवा लाकिंग फ्रेम के ऐसे परिवर्तन के फलस्वरूप जिसमें कांटों डिटेक्टर और कांटों के तालों का अपने प्रचालन वाले लीवर से वियोजन हो जाता है तब किसी स्टेशन पर सिगनल एवं अन्तर्पाशन व्यवस्था निष्क्रिय हो जाती है और इस दशा का 24 घण्टे से अधिक समय तक बने रहने की आशा हो तो निम्नलिखित कार्य विधि अपनायी जाएगी।

- (i) एप्रोच सिगनल कांटों से विच्छेद कर दिये जायेंगे और तब अन्तर्पाशन रहित (नान्-इन्टरलॉक) स्टेशन के सिगनल की भाँति संचालित होंगे।
- (ii) बड़े स्टेशनों अथवा यार्ड के मामलों में कुछ कांटों के सेट या समूह को लेकर समुचित संख्या में क्षेत्र (अर्थात् क्षेत्र क, क्षेत्र ख, क्षेत्र ग आदि) पृथक-पृथक स्टेशन मास्टर और कांटा वाले के प्रभार में सीमित कर दिये जाने चाहिए। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और केबिन तथा इन क्षेत्रों में नियुक्त स्टेशन मास्टर के बीच टेलीफोन व्यवस्था कर दी जानी चाहिए।
- (iii) ऐसे स्टेशन पर पहुँचने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलट को, जिन सावधानियों का पालन करना है उसका विवरण देते हुए सतर्कता आदेश दिए जायेंगे।
- (iv) कार्य के प्रत्येक चरण के लिए "अस्थाई संचालन आदेश" सम्बन्धित मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा किये जायेंगे।
- (v) प्रत्येक क्षेत्र (जोन) में कांटों का सही तौर पर सेट किया जाना और उनमें ताला लगाया जाना

Station Master

Serial No. -----

-----Station

Work on points No. -----has been stopped and the setting of the points is permitted for the passage of ----- train through line No. -----

Time -----hrs

Date -----

(S.I./Maintainer incharge at points No.....)

- (9) Whenever any work in regard to the overhauling or alteration to locking frames not involving disconnection of points detectors and points locks from the lever operating them is to be undertaken the following procedure shall be adopted:-

- (i) If the nature of work is such as will last for more than three days, 'Temporary Working Instructions' shall be prepared jointly by the DOM and the DSTE concerned and issued to the staff.
- (ii) When the work is expected to be completed within three days no such working instructions need be issued.
- (iii) A lever pull chart showing the levers to be kept pulled for each train movement shall also be prepared by the DSTE for the guidance of Traffic staff working in the cabin.
- (iv) Before the work is commenced an official of the Signal Tele-Communication Department not below the rank of Signal Inspector will advise the Station Master on duty in writing about the work to be done indicating the date and time of the commencement of the work, its probable duration and instructions for the Station Master to impose speed restrictions for Loco Pilots of all incoming and outgoing trains.
- (v) On receipt of the advice from the Signal and Interlocking Inspector the Station Master on duty will impose a speed restriction of 15 km per hour while the work is in progress and shall cause Caution Orders to be issued to Loco Pilots of all trains.
- (vi) The Transportation staff shall be responsible for pulling the appropriate levers as per pull chart provided for the correct setting and locking of the points before permitting any movement over the same. The Signal and Interlocking staff incharge of the work shall be responsible to ensure that the working of points and points locks by appropriate levers are not interfered within any manner and that all points over which the movement is to take place are left undisturbed.

NOTE:- In all cases involving any disconnection of points, detectors, lock bars etc. while undertaking the work of overhauling, instructions contained in S.R.15.06(8) shall apply.

- (10) When at a station the signal and interlocking arrangements are rendered inoperative as a consequence of remodeling of the yard, overhauling of the gears or alteration to locking frames involving disconnection of points, detectors and points locks from the levers operating them and this condition is expected to continue for more than 24 hours, the following procedure shall be adopted:-

- (i) The approach signals shall be disconnected from the points and then shall be worked as at non-interlocked stations.
- (ii) In the case of large stations or yards a suitable number of Zones (viz. Zone A, Zone B, Zone C etc.) consisting of or group of points should be set up in charge of separate SMs and Pointsmen. Telephone communications should be provided between the Station Masters on duty and the cabin and the SMs posted in these Zones.
- (iii) Caution orders to Loco Pilots of all trains approaching such station shall be issued detailing the precautions to be observed.
- (iv) "Temporary Working Instructions" for each phase of the work shall be issued by Divisional Operating Manager concerned.
- (v) The correct setting and locking of the points in each Zone shall be ensured by the

उस क्षेत्र (जोन) के प्रभारी स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा और वह इसकी स्टेशन पर या केबिन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करके पुष्टि करेगा। दोनों स्थानों पर रजिस्टर में आवश्यक लेखियां दर्ज की जायेंगी। क्षेत्रों के सुरक्षित कार्य चालन के लिए प्रत्येक सहायक स्टेशन मास्टर को स्पष्ट जिम्मेदारी का अस्थाई संचालन आदेश में उल्लेख किया जायेगा।

- (vi) गाड़ियों को लेने अथवा प्रस्थान करने और लाइन का नियतन (एलाटमेन्ट) करने के उद्देश्य से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तथा केबिन और क्षेत्र (जोन) के सहायक स्टेशन मास्टर के बीच प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान और अनुदेशों का जारी करना तथा उसके पालन करने का पुष्टि करना टेलिफोन पर किया जायेगा।
- (11) अनुरक्षण के सामान्य दशा में जब रेल पथ (ट्रैक) को उठाना या नीचा करना हो, तो आवश्यक सतर्कता सिगनल दिखाने के पश्चात् गैंगमेट इस कार्य करने के लिए प्राधिकृत है। रेल पथ का अधिक उठाना या नीचा करना एस.एस.ई./रेलपथ, जे.ई./रेलपथ के पर्यवेक्षण में ही होना चाहिए।
- (12) (i) जब इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लाक पद्धति में स्टेशन मास्टर की अनुमति से या किसी अपरिहार्य आवश्यकता के बिना किसी पूर्व सूचना के परिचालित लाइन के किसी भी भाग को ब्लाक करना हो तो सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को चाहिए कि एस.एस.ई./रेलपथ या एस.एस.ई./सिगनल या आपात स्थिति में गैंग को आदमी (गैंगर) से संदेश प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात खण्ड नियंत्रक को भी यह संदेश दे दें। यदि खण्ड नियंत्रक ब्लाक दिये जाने से सहमत हो तो उन्हें चाहिए कि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को एक प्राइवेट नम्बर देकर इसको पुष्टि करते हुए अनुमति दे दें। तत्पश्चात् सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को चाहिए कि लीवर स्टाप प्लग को स्टेशन संचालन नियमावली में निर्धारित कार्य विधि के अनुसार स्टेशन पैनल में लगा दें। तब इंजीनियरिंग पदाधिकारी को सम्बन्धित लाइन ब्लाक करने की अनुमति दी जायेगी।
- (ii) गाड़ी सिगनल रजिस्टर तथा स्टेशन और नियंत्रक कार्यालय के अन्य सम्बन्धित रजिस्टर में लाल स्याही से एक प्रविष्टि की जानी चाहिए। खण्ड नियंत्रक कंट्रोल चार्ट में समुचित प्रविष्टि करेगा। यदि ब्लाक उनकी ड्यूटी के समय के बाद तक रहता है तो ड्यूटी पर तैनात खण्ड नियंत्रक/स्टेशन मास्टर को प्रभार देने के पहले डायरी में एक प्रविष्टि कर देना चाहिए। यदि गाड़ी सिगनल रजिस्टर का पृष्ठ या कंट्रोल चार्ट का परिवर्तन करने की आवश्यकता हो तो उसके शीर्ष पर समुचित प्रविष्टि कर दी जानी चाहिए और इसके नीचे स्टेशन पर तथा नियंत्रण कार्यालय में कार्य भार ग्रहणकर्ता का हस्ताक्षर ले लेना चाहिए।
- (13) ब्लाक के प्रकार :
 - (1) लाइन ब्लाक : यह तात्पर्य है कि इंजीनियरी प्रयोजनों के लिए लाइन के उस भाग को ब्लाक करना है, जहाँ पर सामग्री गाड़ियों और रेलपथ मशीनों को छोड़कर किसी अन्य यातायात के लिए अनुमति नहीं दी जाती है
 - (2) पावर ब्लाक : यह तात्पर्य है कि विद्युत यातायात के संचालन के विरुद्ध लाइन का किसी एक सेक्शन को ब्लाक करना, फिर भी, इस ब्लाक अवधि के दौरान डीजल यातायात का आवागमन किया जा सकता है, इस ब्लाक को विशेषतः ऊपरी उपस्कर के अनुक्षण के प्रयोजनों के लिए उपयोग किया जाता है।
 - (3) समाकलित ब्लाक : यह तात्पर्य है कि एक से अधिक विभागों अर्थात् इंजीनियरी, कर्षण वितरण और सिगनल व दूरसंचार विभागों द्वारा अनुरक्षण कार्य के लिए लाइन के एक भाग को एक साथ ब्लाक किया जाना।
 - (4) शैडो ब्लाक : इस ब्लाक का तात्पर्य यह है कि यह समाकलित हो सकता है या नहीं हो सकता है, जिनको दो ब्लाक स्टेशनों के बीच में ब्लाक सेक्शन के दोनों सिरों से एक साथ उपयोग किया जा सकता है (इन शैडो ब्लाकों की योजना, पुल गर्डरों को बदलने, टर्न आउट के प्रतिस्थापन, संपर्क तारों को बदलने आदि जैसे विशेष कार्यों के दौरान बनायी जा सकती है)

15.07. धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, काम करना:— धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, आपातकालीन मामलों के सिवाय, कोई रेल अपनी जगह से हटाई नहीं जाएगी और न ही ऐसा कोई दूसरा काम किया जाएगा, जिससे गाड़ियों के आने-जाने में अवरोध पड़ने की सम्भावना है।

- S.M in charge of the Zone and shall confirm the same to the Station Master on duty at the station or the Cabin on phone by exchange of private number. Necessary entries shall be made in the register at both the places. Clear cut responsibilities of each S.M for safe working of the Zones shall be laid down in the Temporary Working instructions.
- (vi) For the purpose of reception or dispatch of trains and allotment of line, exchange of private numbers between the Station Master on duty and the Cabins and the SM at the Zones, Issue of instructions and confirmation of their compliance shall be done on telephone with exchange of private numbers.
- (11) When the track has to be lifted or lowered in the ordinary course of maintenance, the Gang Mate is authorised to do this after displaying the necessary caution signals. Heavier lifting or lowering of the track must be supervised by the JE or SSE/Permanent Way.
- (12) (i) Whenever any position of the running line on Automatic Block System single line section is to be blocked with the permission of Station Master or under unavoidable necessity without any prior notice, the S.M. concerned after receiving the message from the SSE/PW or SSE/Signal, in emergency by a ganger, must also relay the message to the Section Controller on duty. Section Controller, if he agrees to the block being given, should give permission to the S.M. on duty, confirming the same by giving a private number. Thereafter, S.M. concerned must insert the lever stop plugs on the station panel as per procedure prescribed in the Station Working Rule of the station concerned. The Engineering official then will be permitted to block the line concerned.
- (ii) An entry in red ink should also be made in the Train Signal Register and other concerned Registers at station and Control office. The Section Controller should make a suitable entry in the Control Chart. The Section Controller / Station Master on duty, if the block continues beyond their duty hours should make a diary entry before making over charge. In case page of Train Signal Register or Control Chart are required to be changed, suitable entry on the top of the same should be made and signature of the reliever obtained below this at station and in the Controller Office.
- (13) Types of Blocks:
1. Line Block : means blocking of a portion of line for engineering purposes where in no traffic is permitted except Material Trains and Track Machines.
 2. Power Block : means blocking of a section of line against movement of electric traffic. However during this block period, diesel traffic may be dealt. This block is exclusively used for OHE maintenance purposes.
 3. Integrated Block : means blocking of a portion of line for maintenance work by more than one department i.e. Engineering TRD and S&T departments simultaneously.
 4. Shadow Block : means a block which may be or may not be integrated, availed from either end of the block section between two block stations simultaneously. (These shadow blocks can be planned during special works like changing of bridge girders, replacement of turnouts, changing a contact wire etc.).

15.07. Work in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility:- In thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, no rail shall be displaced and no other work which is likely to cause obstruction to the passage of trains shall be performed, except in case of emergency.

15.08. लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहले सावधानी:-

- (1) रेल-पथ या निर्माण-कार्य पर लगाया गया कोई भी व्यक्ति तब तक न कोई रेल बदलेगा, न उलटाएगा, न कांटों या सिगनलों का वियोजन (डिसकनेक्ट) करेगा और न ही लाइन को अवरुद्ध करने वाला कोई अन्य काम आरम्भ करेगा जब तक कि रोक (स्टॉप) सिगनल प्रदर्शित नहीं कर दिए जाते और जहाँ निर्धारित किया गया है, वहाँ पटाखों का प्रयोग नहीं कर दिया जाता, तथा स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर, जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर की भी लिखित अनुमति प्राप्त नहीं कर ली है और सब आवश्यक सिगनल 'आन' नहीं कर दिए गए हैं।

परन्तु रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रदर्शन से छूट पाई जा सकती है, यदि इस प्रकार के काम करने से पहले स्वचल (ऑटोमेटिक) रोक (स्टॉप) सिगनलों से भिन्न आवश्यक सिगनलों को 'आन' स्थिति में करने के अतिरिक्त, उन्हें वियोजित (डिसकनेक्ट) कर दिया जाता है, जिससे कि उन सिगनलों को तब तक फिर से ऑफ न किया जा सके जब तक कि ऐसा करना सुरक्षित नहीं है और ऐसे सिगनलों से आगे तदनुरूप पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ रहे।

परन्तु यह और कि यदि निर्माण-कार्य का क्षेत्र स्वचल (ऑटोमेटिक) सिगनल द्वारा नियंत्रित होता है तो निर्माण कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक उस ओर आती हुई गाड़ी को रोकने और चेतावनी देने के लिए किसी सक्षम रेल सेवक को कार्य-स्थल के पहले पर्याप्त दूरी पर तैनात करेगा।

- (2) रेलपथ से किसी पटरी (रेल) को हटाने से संबद्ध कार्य उप नियम (3) में उपबंधित के सिवाय, यातायात को बन्द किए बिना नहीं किया जाएगा।
- (3) आपातकालीन मामलों में, ऐसे परिचालनों को सम्हालने वाला इंजीनियरिंग पदधारी, जो जूनियर इंजीनियर से कम की पंक्ति का न हो, सबसे पहले गाड़ी को रोकेंगा तथा गाड़ी के लोको पायलट को गाड़ी रोकने की आवश्यकता के बारे में लिखित ज्ञापन के माध्यम से सूचना देगा। इसके साथ ही इंजीनियरिंग पदधारी रेलपथ को बन्द करने की आवश्यकता के बारे में स्टेशन मास्टर को एक संदेश भेजने की व्यवस्था करेगा और इसकी पुष्टि होने की लिखित सूचना प्राप्त करेगा। ऐसे आपातकालीन मामलों में लोको पायलट को सूचित करने तथा गाड़ी को रोक देने के पश्चात् ही कार्य आरम्भ किया जाएगा।

स.नि.15.08:(1) जब रेल पथ के पटरी बदलने (रिलेइंग) या नवीनीकरण (रिनूवल) का काम किसी पुल पर या पुल के साथ या ऊँचे बांध पर जहाँ किसी दुर्घटना के होने पर जोखिम अत्यधिक मात्रा में हो या रेल पथ का खोला जाना लम्बी अवधि के लिये हो तो इन सब स्थितियों में लागू संचालन पद्धति के अनुसार लाइन दोनों तरफ अवश्य ब्लाक कर दी जानी चाहिए।

रेल इत्यादि के नवीकरण के ऐसे काम के लिए भी जिसमें रेल पथ का तोड़ा जाना कम अवधि के लिए ही लाइन का ब्लाक करना उत्तम होगा परन्तु यदि किसी कारण से लाइन का ब्लाक किया जाना सम्भव न हो तो ऐसे नवीनीकरण कार्य ऐसे पदाधिकारी की देख भाल के किये जाने चाहिए जो जे.ई./रेलपथ के पद से नीचे का न हो, तथा उसके पास नियंत्रण कार्यालय से सम्पर्क स्थापित करने एवं सेक्शन में गाड़ियों की स्थिति जानने के लिए एक फील्ड टेलीफोन रहना चाहिए।

- (2) एस.एस.ई और जे.ई./रेलपथ को कार्य चालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबिल) और गाड़ी सम्बन्धित विशेष सूचनाओं को सावधानी से देखना चाहिए ताकि वे चल रही गाड़ियों के सम्बन्ध में पूर्णरूप से अवगत रहें।
- (3) यदि कार्य इस प्रकार का है कि उसके करने में 03 दिन से अधिक अवधि के लिए गति प्रतिबन्ध लगाने की आवश्यकता पड़े या यातायात सम्बन्धित अस्थायी तौर पर बन्द करना पड़े और उन सभी स्थितियों में जिनमें स्थायी सिगनलिंग व्यवस्था में कोई परिवर्तन या परिवर्तन करना हो तो मण्डल इंजीनियर या मण्डल संकेत एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा मण्डल परिचालन प्रबन्धक को सूचना दी जायेगी जो सम्बन्धित कर्मचारियों को 'यातायात संचालन आदेश' जारी करने की व्यवस्था करेगा।
- (4) जब इंजीनियरिंग के काम से किसी अवधि के लिए "यातायात संचालन आदेश" के अन्तर्गत, ब्लाक सेक्शन अवरुद्ध करना हो तो ब्लाक सेक्शन के दोनों तरफ ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को चाहिए कि मण्डल परिचालन प्रबन्धक या सेक्शन के एस.एस.ई./रेलपथ या एस.एस.

15.08. Precautions before commencing operations which would obstruct the line:-

- (1) No person employed on the way or works shall change or turn a rail, disconnect points or signals, or commence any other operation which would obstruct the line until Stop signals have been exhibited and where prescribed detonators used; and if within station limits, he has also obtained the written permission of the Station Master and all necessary signals have been placed at 'on'.

Provided that the exhibition of Stop Signals may be dispensed with, if such operations are performed or carried out after the necessary signals, other than Automatic Stop Signals, have in addition to being placed in the 'on' position, been disconnected, so that such signals cannot be taken 'off' again until it is safe to do so and the corresponding adequate distance beyond such signals is kept clear.

Provided further that when the area of work is controlled by Automatic signals, the railway servant in charge of the work shall post a competent railway servant at an adequate distance in rear of the site of the work to stop and warn any train approaching the affected area.

- (2) No work involving removal of any rail from the track shall be undertaken without traffic block except as provided in sub-rule (3).
- (3) In emergent cases, the engineering official not below the rank of JE (P.Way) undertaking such operations shall first bring the train to stop and advise the Loco Pilot of the train about the need to stop the train through a written memorandum. The engineering official shall simultaneously arrange to send a message to the Station Master for the need to block the track and obtain written confirmation of the same. In such emergent cases, work shall be commenced only after advising the Loco Pilot and bringing the train to a stop.

S.R. 15.08 (1): In all cases of relaying or renewal of track on a bridge, on the approach to a bridge or on a high embankment where risk involved in case of an accident is of a very high order or where opening of the track for long periods is involved, the line on either side must be blocked in accordance with the system of working in force.

It would be preferable to block the line even for renewal of rails etc involving breaking of road for short durations, but should blocking of line not be possible for any reasons, such renewals may be carried out under the supervision of an official not lower in rank than JE/P. Way who should be equipped with field telephone no. keep in touch with control and to ascertain position of trains on the section.

- (2) SSE/ Permanent Way Inspector and JE/Permanent Way must consult, with care, the Working Time Tables and Special Train Notices in regard to the running service, so that they may be thoroughly conversant with the running of trains.
- (3) If the nature of the work to be done is such as will entail the imposition of a speed restriction for more than three days or a temporary cessation of traffic, and in all cases where additions and alterations to permanent signalling arrangements are to be made, the Divisional Engineer or Divisional Signal and Telecommunication Engineer will notify the Divisional Operating Manager, who will cause a Traffic Working Order to be issued to the staff concerned.
- (4) When a block section has to be obstructed for a certain period for engineering purposes under a Traffic Working Order, the Station Master on duty on either side of the block section must on receipt of the wire from the Divisional Operating Manager or from the

ई./सिगनल या जे.ई./रेलपथ निरीक्षक या जे.ई./सिगनल द्वारा जारी किए गये संदेश के मिलने पर "यातायात संचालन आदेश" को लागू करें। यदि निरीक्षक उपस्थित नहीं हो सकते तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्टेशन डायरी में और गाड़ी सिगनल रजिस्टर के समुचित भाग की अभ्युक्ति स्तम्भ में लाल स्याही से इस प्रकार से लेखी दर्ज करेंगे।

यातायात संचालन आदेश संख्या.....दिनांक.....के अनुसार किसी भी गाड़ी को, सिवाय उन गाड़ियों के जिनकी इंजीनियरिंग विभाग को आवश्यकता है, दिनांक.....को.....बजे से बजे तक के बीच ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी। संदेश प्राप्त होते ही कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा रजिस्टर के उस पेज पर रिमार्क दर्ज किया जाएगा जो उस तिथि को प्रयोग में था जब ब्लाक लागू किया गया।

- (5) कार्य प्रारम्भ होने के पूर्व सेक्शन के एस.एस.ई. रेलपथ या एस.एस.ई./सिगनल या उनकी अनुपस्थिति में जे.ई./रेलपथ या जे.ई./सिगनल को चाहिए कि सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को लिखित या संदेश द्वारा सूचना दे तथा बतलाये कि कैसा कार्य है और लोको पायलट द्वारा कौन सी विशेष सावधानियाँ अपनाई जायेगी तथा किन किलोमीटरों पर विशेष सावधानियों की आवश्यकता है और गाड़ियाँ किस गति से चलनी है। एस.एस.ई./रेलपथ, सहायक रेल पथ निरीक्षक या एस.एस.ई./सिगनल को यह भी चाहिए कि कार्य प्रारम्भ करने की अनुमति देने के पहले सम्बन्धित स्टेशन मास्टर से लिखित या संदेश द्वारा अभिस्वीकृति ले ले।
- (6) आपात स्थितियों में एस.एस.ई./रेलपथ, जे.ई./रेलपथ, एस.एस.ई./सिगनल या जे.ई./सिगनल द्वारा इसी प्रकार निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना, जैसा की सहायक नियम 15.08 (5) में निर्धारित है, देनी चाहिए। किसी गाड़ी को ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए आगमन अनुमति देने के पूर्व स्टेशन मास्टर तुरन्त ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को पूरा विवरण और आवश्यक सावधानियों के विषय में सूचना देगा और उसकी अभिस्वीकृति लेगा।
- (7) रेल/वेल्ड की विफलता या अन्य असामान्य घटनायें जैसे दुर्घटना की दशा में जहाँ यातायात परिवहन बाधित हो, जूनियर इंजीनियर रेल पथ आवश्यक मरम्मत के पश्चात् ट्रैक फिट प्रमाण-पत्र जारी करेगा और निकटस्थ स्टेशन को इसे पावती प्राप्त करने हेतु भेजेगा। उसी अंतराल में घटनास्थल पर यदि कोई यातायात विभाग का अधिकारी/पर्यवेक्षक उपस्थित हो तो उसे भी ट्रैक फिट प्रमाण-पत्र की एक प्रति देगा। साथ ही ट्रैक फिट प्रमाण-पत्र को शब्दतः खण्डीय गाड़ी नियंत्रक को टेलीफोन पर देगा जिसे कन्ट्रोल चार्ट पर अभिलिखित किया जायेगा। एस.एस.ई./रेलपथ अपना प्राइवेट नम्बर खण्डीय नियंत्रक को देगा एवं पावती के रूप में उसका प्राइवेट नम्बर प्राप्त करेगा। इसके लिए जूनियर इंजीनियर रेल पथ को सहायक इंजीनियर तथा खण्डीय गाड़ी नियंत्रक को सहायक परिचालन प्रबन्धक (संचालन) द्वारा प्राइवेट नम्बर पुस्तिका उपलब्ध करायी जायेगी। जूनियर इंजीनियर रेल पथ ट्रैफिक फिट सर्टिफिकेट जारी करने के उपरान्त जब तक प्रथम गाड़ी उसकी उपस्थिति में गुजर न जाये तब तक घटनास्थल को नहीं छोड़ेगा।

15.09. सिगनल दिखाना:-

- (1) जब कभी लाइनों की मरम्मत के कारण या किसी अन्य अवरोध के कारण लोको पायलट को यह बताना आवश्यक है कि उसे रुकना है या प्रतिबन्धित गति से आगे बढ़ना है तो उसे निम्नलिखित सिगनल दिया जाएगा और, जहाँ निर्धारित किया गया है, पटाखों का प्रयोग किया जाएगा; दोहरी (डबल) लाइन होने से यह सिगनल उस दिशा में जिस ओर से गाड़ी आती है और इकहरी (सिंगिल) लाइन होने पर दोनों ओर दिए जाएंगे, अर्थात्
 - (क) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की सम्भावना है तो बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर एक रोक पताका (बैनर फ्लैग) लगाई जाएगी तथा बड़ी लाइन पर 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर, तीन पटाखे, जो एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर होंगे, रखे जाएंगे। इसके अतिरिक्त रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल, अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर, रोक पताका (बैनर फ्लैग) के पास, और तीन पटाखों से 45 मीटर की दूरी पर, दिखाए जाएंगे।

SSE/Permanent Way or the SSE/Signal of the section or from the JE/Permanent Way Inspector or JE/ Signal, bring the Traffic Working Order into force. If the Inspector cannot be present, make an entry in red ink in the Station Diary and in the remarks column of the appropriate section of the Train Signal Register as follows-

Vide Working Order No.....dated.....no trains except those required by Engineering department must be allowed to enter the block section between hours and hours on date/dates.

'As soon as the message is received, a remark must be made by the Station Master on duty in the remarks column of that page of the register which was in use on the date the block was imposed.'

- (5) Before the work is commenced the SSE/Permanent Way or the SSE/Signal of the section, or in their absence the JE/ Permanent Way or JE/Signal must give written or messageic notice to the Station Master concerned stating the nature of the work to be done, the special precautions to be taken by Loco Pilots the kilometres between which such special precautions are necessary and the speed at which trains must travel. The SSE/Permanent Way or the JE/ Permanent Way or SSE or JE/Signal concerned must also have received an acknowledgment in writing or by wire from the Station Master concerned before permitting the work to commence.
- (6) In cases of emergency the SSE/Permanent Way or the JE/ Permanent Way or SSE or JE/Signal concerned must similarly give written notice as prescribed in S. R. 15. 08 (5) to the nearest Station Master. The Station Master will at once communicate to all particulars and precautions etc. necessary to the Station Master at the other end of the block section and will obtain his acknowledgment before giving line clear for a train to enter the block section.
- (7) In case of rail/weld failures or other unusual occurrences such as accident where through communication of traffic is blocked, the JE (P.Way) after carrying out the necessary repairs shall issue track fit certificate and send it to the nearest Station Master for his acknowledgment. In the meantime he shall also handover a copy of the track fit certificate to traffic official if any present at site of work and pass the verbatim of track fit certificate to Section Controller who will record the same on control chart. The J.E.(P. Way) shall give his Private Number and obtain the Section Controller's Private Number as an acknowledgment. For this purpose J.E(P Way), and Section Train Controller shall have in their possession a Private Number book signed by AÉN and AOM (M) respectively. J.E. (P. Way) after issuing fit certificate shall not leave the site till the first train is passed safely in his presence.

15.09. Showing of signals:-

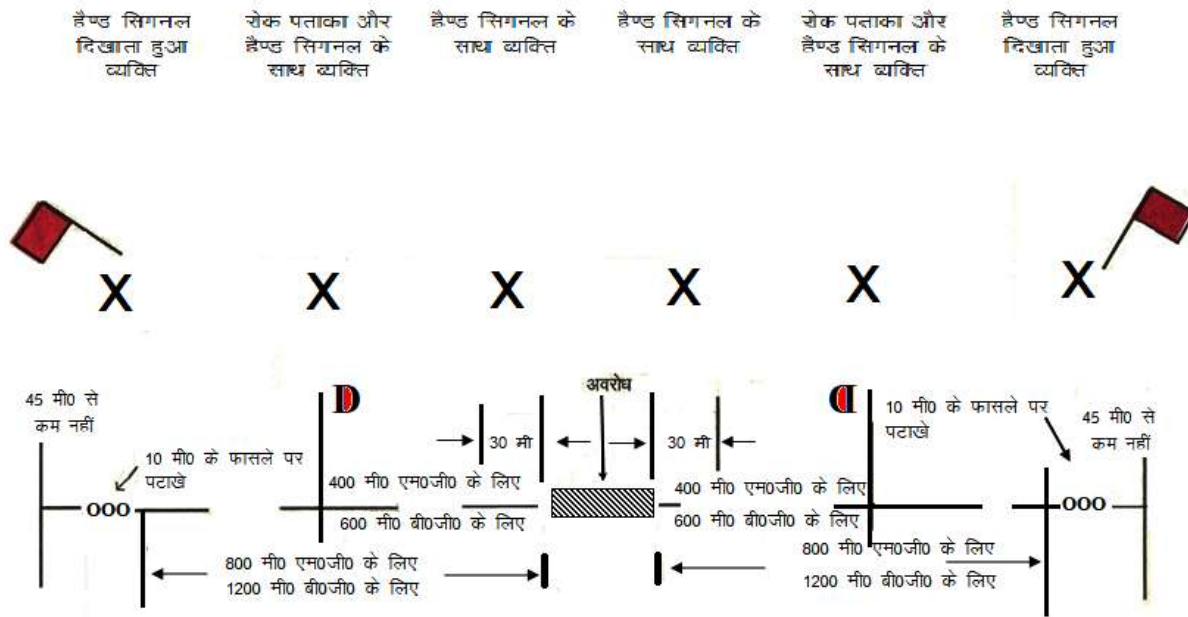
- (1) Whenever due to lines being under repair or due to any other obstruction it is necessary to indicate to the Loco Pilot that he has to stop or proceed at a restricted speed, the following signals shall be shown and, where prescribed, detonators used, if on a double line in the direction from which trains approach, and if on a single line in each direction -
 - (a) When the train is required to stop and the restriction is likely to last only for a day or less - A banner flag shall be exhibited at a distance of 600 metres on the Broad Gauge and 400 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge and three detonators shall be placed, 10 metres apart, at a distance of 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre and the Narrow Gauge from the place of obstruction. In addition, Stop hand signal shall be shown at a distance of 30 metres from the place of obstruction, at the banner flag and at a distance of 45 metres from the three detonators. The railway servant at the place

अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हैंड सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाएं तो वह लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल दिखायेगा ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे जा सके।

- (ख) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक लगे रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक रोक संकेतक (स्टॉप इंडिकेटर) लगाया जाएगा और बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन तथा नैरोलाइन पर अवरोध के स्थान से 800 मीटर की दूरी पर सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडिकेटर) लगाया जाएगा। इसके अतिरिक्त, जिस स्थान से लोको पायलट सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहाँ समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडिकेटर) लगाए जाएंगे।
 - (ग) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर और फिर कम से कम 800 मीटर की दूरी 'सतर्कता से आगे बढ़ो' सिगनल दिखाये जाएंगे। जहाँ आवश्यक है वहाँ 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा उपयुक्त वृद्धि कर दी जाएगी। अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हैंड सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाए तो वह लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल दिखाएगा ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे जा सके।
 - (घ) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक गति संकेतक (स्पीड इंडिकेटर) लगाया जाएगा और फिर अवरोध के स्थान से कम से कम 800 मीटर की दूरी पर एक सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडिकेटर) लगाया जाएगा। जहाँ आवश्यक है, वहाँ 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा, उपयुक्त वृद्धि कर दी जाएगी इसके अतिरिक्त जिस स्थान से लोको पायलट सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहाँ समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडिकेटर) लगाए जाएंगे।
- (2) अवरोध का स्थान स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर –
- (क) यदि कांटों को सेट करके और जकड़ कर या हस्त नियंत्रित रोक (स्टॉप) सिगनल या सिगनलों को 'आन' रखकर अवरुद्ध लाइन को पृथक् कर दिया गया है तो उपनियम (1) के उपबन्धों से छूट दी जा सकती है, और
 - (ख) उन दशाओं के सिवाय, जिनमें लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर अवरोध और उसके विवरण का सूचना देते हुए सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) दिया गया है। किसी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किए जाएंगे जब तक कि गाड़ी को प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रोक नहीं दिया जाता।
- (3) यदि कार्यस्थल स्वचालित (ऑटोमैटिक) सिगनल क्षेत्र में स्थित है, और यदि अवरोध का स्थान एवं सम्बन्धित सिगनल सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश नियंत्रित करने वाले स्वचल (ऑटोमैटिक) सिगनल के बीच की दूरी बड़ी लाइन पर 1200 मीटर से कम और मीटर लाइन पर 800 मीटर से कम है, और बशर्ते कि यह सुनिश्चित कर लिया गया है कि स्वचल (ऑटोमैटिक) सिगनल 'आन' स्थिति में रहेगा तो :—
- (क) उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित रोक पताका (बैनर फ्लैग) और तीन पटाखे क्रमशः 90 और 180 मीटर पर लगाए जा सकेंगे, तथा
 - (ख) उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडिकेटर्स) को हटाया जा सकता है।
- (4) उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (घ) में उल्लिखित संकेतकों (इंडिकेटर्स) के आकार और शक्ल को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

- of obstruction shall give proceed hand signal to indicate to the Loco Pilot when he may resume normal speed after the train has been hand-signalled past the place of obstruction.
- (b) When the train is required to stop and the restriction is likely to last for more than day- A stop indicator shall be exhibited at a distance of 30 metres from the place of obstruction and a caution indicator at 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge from the place of the obstruction. In addition, termination indicators shall be provided at the place where a Loco Pilot may resume normal speed.
 - (c) When the train is not required to stop and the restriction is likely to last only for a day or less- Proceed with caution hand signals shall be exhibited at a distance of 30 metres and again at a distance of at least 800 metres from the place of obstruction. The distance of 800 metres shall be suitably increased by special instructions, where required. The railway servant at the place of obstruction shall give Proceed hand signal to indicate to the Loco Pilot when he may resume normal speed after the train has been hand-signalled past the place of obstruction.
 - (d) When the train is not required to stop and the restriction is likely to last for more than a day- A speed indicator shall be exhibited at a distance of 30 metres from the place of obstruction and again a caution indicator at a distance of at least 800 metres from the place of obstruction. The distance of 800 metres shall be suitably increased by special instructions, where required. In addition, termination indicators shall be provided at the place where a Loco Pilot may resume normal speed.
- (2) In case the place of obstruction is within station limits -
 - (a) the provision of sub-rule (1) may be dispensed with if the affected line has been isolated by setting and securing of points or by securing at 'on' the necessary manually controlled Stop signal or signals, and
 - (b) approach signals shall not be taken 'off' for a train unless the train has been brought to a stop at the first Stop signal, except in cases where the Loco Pilot has been issued with a Caution Order at a station in rear, informing him of the obstruction and the details thereof.
 - (3) If the place of work is situated in Automatic Signalling territory, and if the distance between the place of obstruction and the Automatic signal controlling the entry of train in the signalling section concerned is less than 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre Gauge and provided the Automatic signal has been secured at 'on' -
 - (a) the banner flag and three detonators referred to in clause (a) of sub-rule (1) may be provided at 90 and 180 metres respectively; and
 - (b) the caution indicator referred to in clause (b) of sub-rule (1) may be dispensed with.
 - (4) The shapes and sizes of the indicators referred to in clauses (b) and (d) of sub-rule (1) may be prescribed by special instructions.

- स.नि. 15.09: (i) फिक्सड अस्थाई इंजीनियरिंग संकेत रात्रि में जलाये जायेंगे सिवाय उनके जहाँ परावर्ती किस्म (रिफ्लेक्टिव टाईप) के फिक्स इंजीनियरिंग सिगनल की व्यवस्था है।
- (ii) यातायात संचालन आदेश में नामांकित स्टेशनों पर सतर्कता आदेश जारी किया जाना चाहिए।
- (iii) सतर्कता संकेतक पर लोको पायलट को गति कर देनी चाहिए और 800 मीटर आगे रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए यदि रोक संकेतक लगा हो या यदि गति संकेतक लगाया गया हो तो उसके अनुसार निर्दिष्ट गति से आगे बढ़ना चाहिए। रोक संकेतक पर रुकने के पश्चात ड्राइवर को हैंड सिगनल पर 10 किलोमीटर प्रति घंटा की प्रतिबन्धित गति से समाप्ति संकेतक तक बढ़ना चाहिए और वहाँ से सामान्य गति अपनाई जा सकती है।



इंजीनियरिंग गति प्रतिबंध संकेतक



चित्र - 1

सतर्कता संकेतक -

दिन में :- रंग और आयाम के अनुसार बोर्ड

रात में :- दो पीली बत्तियाँ 130 मिलीमीटर व्यास की क्षैतिज लाइन में।



चित्र - 2

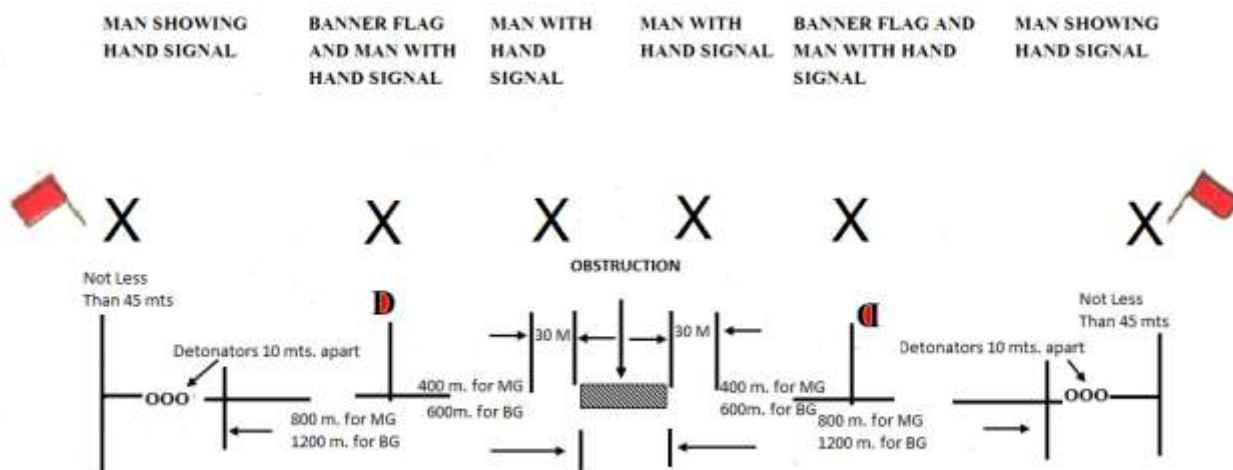
रोक संकेतक

दिन में :- रंग और आयाम के अनुसार बोर्ड

रात में :- दो लाल बत्तियाँ 130 मिलीमीटर व्यास की क्षैतिज लाइन में।

S.R. 15.09(i): The Temporary Engineering fixed signals shall be illuminated during night except where reflective type Engineering fixed signals are provided.

- (ii) Caution Orders must be issued at the stations named in the Traffic Working Order.
- (iii) Loco Pilots must reduce speed at the Caution Indicator and be prepared to stop 800 meters ahead if a Stop Indicator is exhibited, or proceed at indicated speed if a Speed Indicator is exhibited. After stopping at a Stop Indicator, Loco Pilot must proceed on hand signals at the restricted speed of 10 kmph upto the Termination Indicator from where normal speed may be resumed.



ENGINEERING SPEED RESTRICTION INDICATORS



FIG - 1

CAUTION INDICATOR

BY DAY – BOARD AS PER COLOUR & DIMENSIONS.
 BY NIGHT – TWO YELLOW LIGHTS
 130 m.m. DIA IN HORIZONTAL LINE.



FIG - 2

STOP INDICATOR

BY DAY – BOARD AS PER COLOUR & DIMENSIONS.
 BY NIGHT – TWO RED LIGHTS
 130 m.m. DIA IN HORIZONTAL LINE.



चित्र -3

गति संकेतक

दिन में:- पीले सतह पर काला अंक

रात में:- बगल की सफेद बत्ती गति संकेतक को प्रकाशित करने के लिये



चित्र -4

समाप्ति संकेतक यात्री गाडी

दिन में:- 1 मीटर के व्यास वाले

वृत्त में काला छपा अक्षर T/P

रात में:— वही संकेतक रात में प्रकाशमान किया हुआ।



चित्र -5

समाप्ति संकेतक माल गाडी

दिन में : 1 मीटर व्यास वाले वृत्त में काला

છપા અક્ષર T/G

राम में : वही संकेतक राम में प्रकाशमान
किया हुआ ।

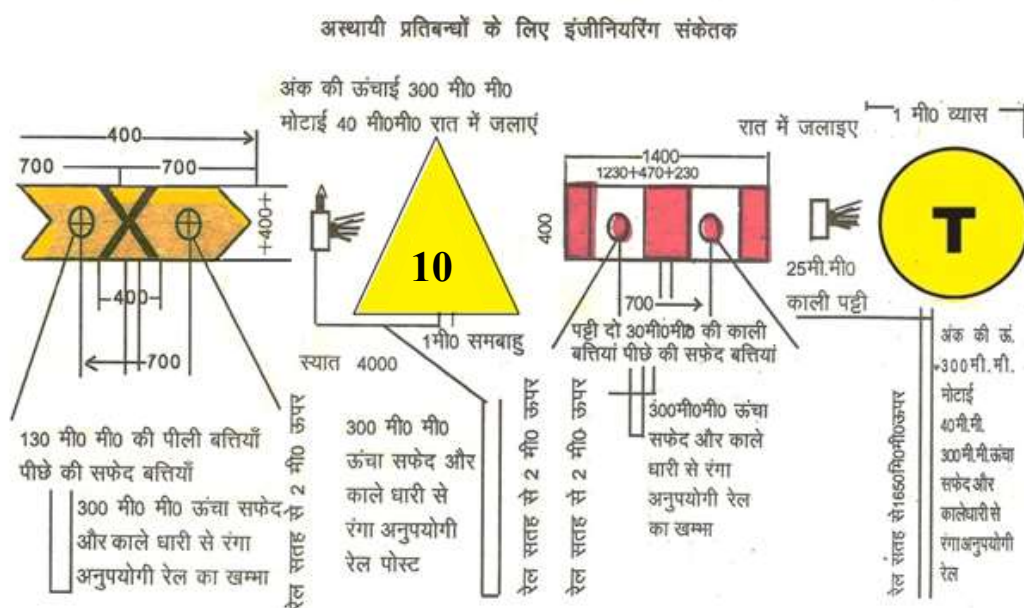




FIG-3

SPEED INDICATOR

BY DAY – BLACK FIGURE ON YELLOW GROUND.

BY NIGHT – WHITE SIDE LIGHT TO ILLUMINATE SPEED INDICATOR



FIG-4

**TERMINATION INDICATOR
FOR PASSENGER**

BY DAY – BLACK LETTER T/P

IN 1 m. DIA CIRCLE

BY NIGHT – SAME ILLUMINATED



FIG-5

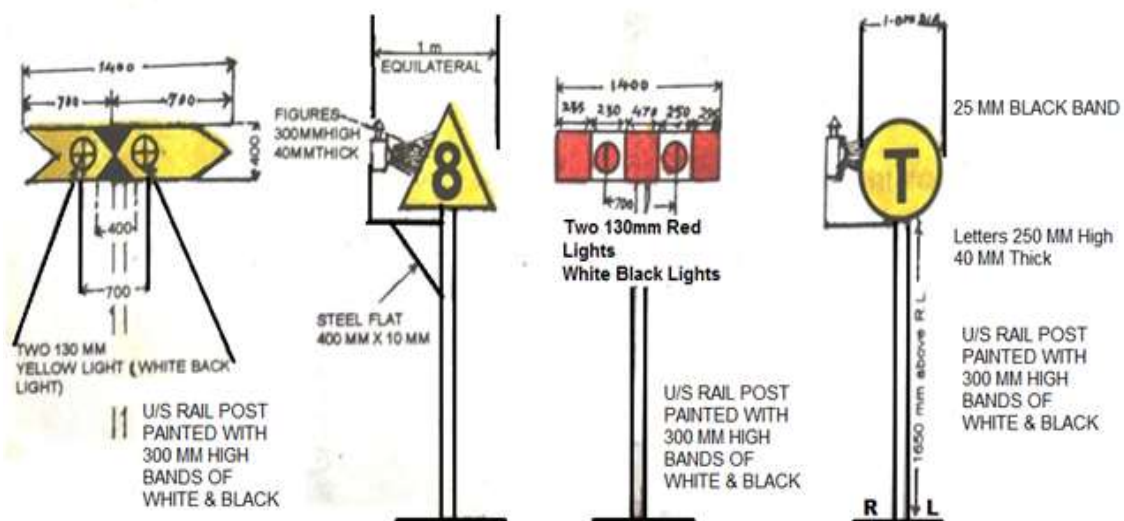
**TERMINATION INDICATOR
FOR GOODS**

BY DAY – BLACK LETTER T/G

IN 1 m. DIA CIRCLE

BY NIGHT – SAME ILLUMINATED

ENGINEERING INDICATORS FOR TEMPORARY RESTRICTIONS



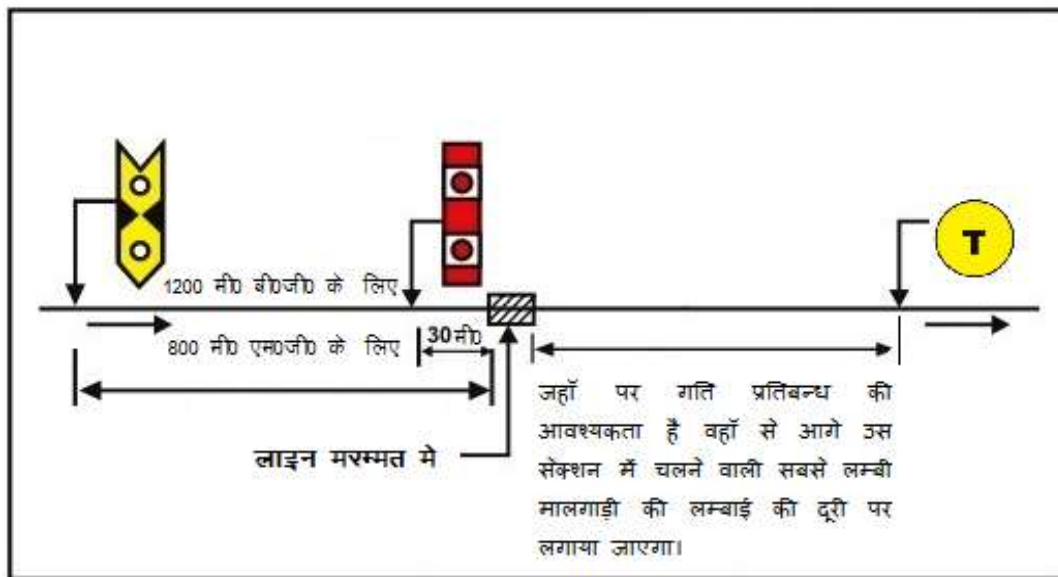
सतर्कता संकेतक	गति संकेतक	रोक संकेतक	समाप्ति संकेतक
अर्थ			
आगे लाइन मरम्मत में है गति कम करिये और आगे गति प्रतिबन्ध बोर्ड या रोक स्टाप कोई के लिए तैयार रहिए	गति शीघ्र 10 किलोमीटर प्रति घंटा या अन्य कोई गति जो दिखाया जाय अपनाइये।	शीघ्र रुक जाओ और जब तक इंजीनियरिंग के सिग्नल मैन द्वारा प्राधिकृत न किया जाये, आगे मत बढ़े।	सामान्य गति अपनाइये।
लगाने की स्थिति			
जहाँ से गति पर प्रतिबन्ध या रुकने की आवश्यकता है वहाँ से 800 मीटर की दूरी से कम नहीं	जहाँ से गति पर प्रतिबन्ध है वहाँ से 30 मीटर की दूरी से कम नहीं	जहाँ पर रुकने की आवश्यकता है वहाँ से 30 मीटर की दूरी से कम नहीं	जहाँ पर गति प्रतिबन्ध की आवश्यकता है वहाँ से आगे उस सेक्शन में चलने वाली सबसे लंबी मालगाड़ी की लंबाई के बराबर दूरी पर

- टिप्पणी:— 1. सभी आयाम मीली मीटर में है सिवाय जहाँ पर अन्यथा दिखाया गया हो।
 2. तीन या बहुत सी लाइनों पर मध्यवर्ती ट्रैक के लिए इंजीनियरिंग संकेतक पटरियों के बीच रेल सतह से 305 मी.मी. तक ऊँचे लगाए जाने चाहिए। ताकि मानक आयामों का उल्लंघन न हो।

एक दम रुकने के तथा सीमित गति प्रतिबन्धों के लिए इंजीनियरिंग संकेतकों का लगाना

चित्र-1

एकदम रुक जाओ प्रतिबन्ध के लिए



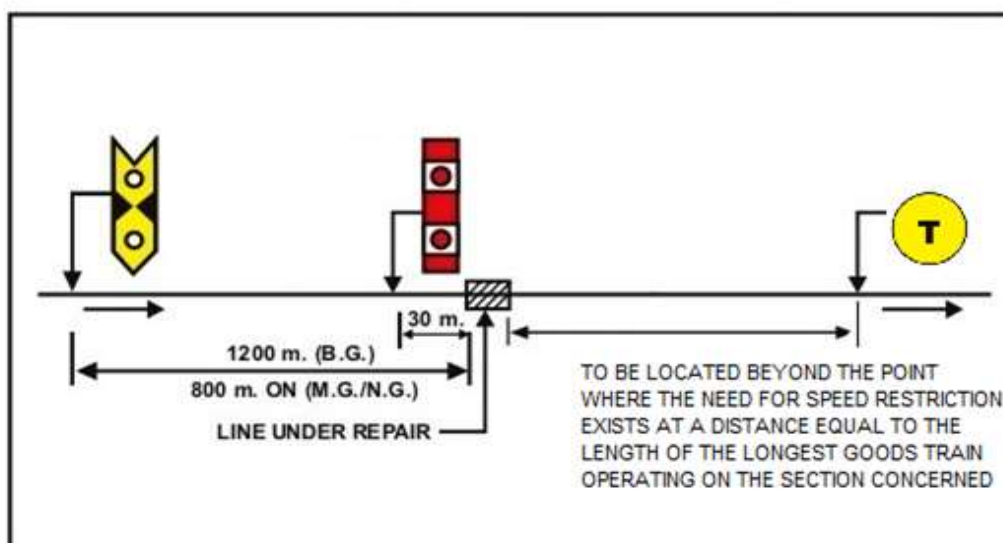
CAUTION INDICATOR	SPEED INDICATOR	STOP INDICATOR	TERMINATION INDICATOR
MEANING			
LINE UNDER REPAIRS AHEAD, REDUCE SPEED AND BE PREPARED FOR EITHER A SPEED RESTRICTION OR A STOP BOARD AHEAD	SPEED BE REDUCED AT ONCE TO 10 K.M. PER HOUR (OR TO SUCH OTHER SPEED AS MAY BE INDICATED)	STOP AT ONCE, DO NOT PROCEED UNTIL AUTHORISED BY ENGINEERING SIGNALMAN	RESUME NORMAL SPEED
POSITION OF FIXTURE			
NOT LESS THAN 800 M. FROM POINT WHERE SPEED IS TO BE RESTRICTED OR WHERE STOPPAGE IS REQUIRED	NOT LESS THAN 30 M. FROM THE POINT WHERE SPEED IS TO BE RESTRICTED	NOT LESS THAN 30 M. FROM THE POINT WHERE STOP IS REQUIRED	TO BE LOCATED BEYOND THE POINT WHERE THE NEED FOR SPEED RESTRICTION EXISTS AT A DISTANCE EQUAL TO THE LENGTH OF THE LONGEST GOODS TRAIN OPERATING ON THE SECTION CONCERNED

NOTE:- 1. ALL DIMENSIONS ARE IN MILLIMETERS EXCEPT WHERE OTHERWISE SHOWN.

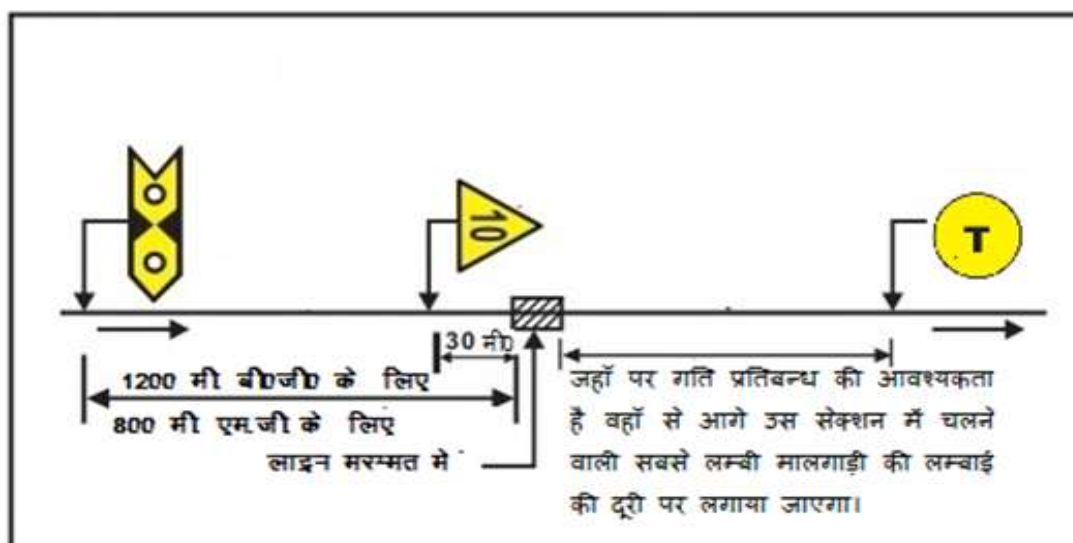
2. FOR INTERMEDIATE TRACKS ON TRIPLE OR MULTIPLE LINES ENGINEERING INDICATOR SHOULD BE FIXED BETWEEN TRACKS TO WITHIN 305 M.M. FROM RAIL LEVEL TO AVOID INFRINGEMENT OF STANDARD DIMENSIONS.

FIXTURE OF ENGINEERING INDICATORS FOR DEAD STOP & NON STOP RESTRICTIONS

FIGURE – 1
FOR STOP DEAD RESTRICTIONS



चित्र 2
सीमित गति प्रतिबन्ध के लिए



15.10. गाड़ियों की रक्षा में सहायता:— रेल-पथ या निर्माण कार्यो पर लगा हुआ हर रेल सेवक, गाड़ी के गार्ड या लोको पायलट द्वारा सहायता मांगी जाने पर, गाड़ी की रक्षा करने में सहायता करेगा।

15.11. प्रत्येक गैंग का गैंगमेट:— हर रेल-पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि उनके जिम्मे रहने वाली लाइन पर काम करने वाले हर गैंग में एक सक्षम गैंग मेट है।

15.12 सिगनलों की जानकारी और गैंग का साज-सामान:— प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि —

(क) उसके अधीन काम करने वाले प्रत्येक गैंगमैन और गैंगमेट को हैण्ड सिगनलों और पटाखा सिगनलों की सही-सही जानकारी है; तथा

(ख) उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर काम करने वाले प्रत्येक गैंग को, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित अन्य औजारों या उपकरणों के अतिरिक्त, एक रेल-पथ गेज, दो जोड़ी झण्डी सिगनल, दो हैण्ड सिगनल बत्तियां और दस पटाखे दिए गए हैं।

स.नि.15.12:(i) रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक के अधीन काम करने वाले प्रत्येक गैंगर के उपस्कर में दो बैनर पलैंग होंगे।

15.13. गेजों, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण: —

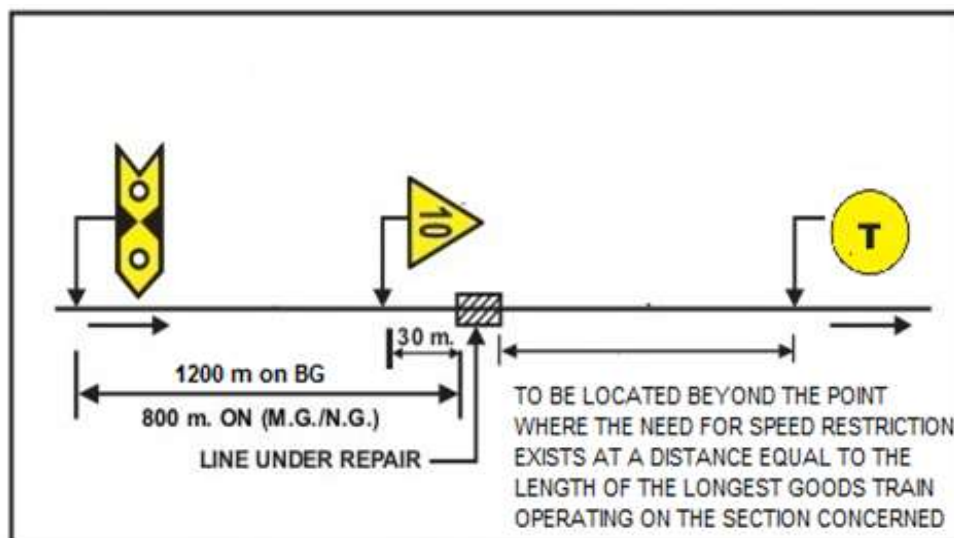
(1) प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक प्रत्येक मास में कम से कम एक बार नियम 15.12 के खण्ड (ख) के अनुसार गैंगों को दिए गए रेल-पथ गेजों, झंडियों, सिगनल बत्तियों, पटाखों, औजारों और उपकरणों का निरीक्षण कर यह सुनिश्चित करेगा कि उपरोक्त सामान पूरा और अच्छी हालत में है।

(2) वह यह भी देखेगा कि यदि कोई वस्तु खराब है या खो गई है तो उसके बदले दूसरी दे दी जाए।

स.नि.15.13:(i) रेल पथ मेट अपने औजारों और उपकरणों के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार है, और इन्हें मिले हुये गैंग औजार बॉक्स में निरापद अभिरक्षा में रखना चाहिए। एस.एस.ई./रेलपथ और प्रभारी जे.ई./रेलपथ को सामान की जाँच महीने में एक बार करनी चाहिए।

(ii) निरीक्षण करने वाले पदाधिकारियों द्वारा गैंगमेट के पास रखे हुए औजार रजिस्टर में हर महीने इस आशय के प्रमाण स्वरूप लेखी दर्ज करनी चाहिए कि उसने साधारण नियम 15.13 में विनिर्दिष्ट सभी मदों का निरीक्षण कर लिया है और खराब या खोये हुये मदों की मरम्मत या परिवर्तन के लिए कार्यवाही कर ली है।

FIGURE – 2
FOR REDUCED SPEED



15.10 Assistance in protection of trains:- Every railway servant employed on way or works shall, on the requisition of the Guard of a train or the Loco Pilot thereof, render assistance for the protection of the train.

15.11 Gangmate in each gang:- Each Inspector of Way or Works shall see that in every gang employed in his length of line there is a competent Gangmate.

15.12 Knowledge of signals and equipment of gang:- Each Inspector of Way or Works shall see -

- (a) that every Gangman and Gangmate employed under him has a correct knowledge of hand signals and detonating signals; and
- (b) that every gang employed in his length of line is supplied with a permanent way gauge, two sets of flag signals, two hand signal lamps and ten detonators, in addition to such other tools or implements as may be prescribed by special instructions.

S.R. 15.12 (i): The equipment of every ganger employed under JE or SSE/P. Way or works will include two banner flags.

15.13. Inspection of gauges, signals, tools and implements: -

- (1) Each Inspector of Way or Works shall at least once in every month inspect the permanent way gauges, flags, signal lamps, detonators, tools and implements supplied to the gangs under clause (b) of Rule 15.12 and ascertain whether the above equipment is complete and in good order.
- (2) He shall also see that any defective or missing articles are replaced.

S.R. 15.13 (i) The Permanent Way Mates are personally responsible for their tool and equipments which must be kept by them in safe custody in the Gang Tool Box provided. SSE/P.Way & JE/P.Way in charge must check the equipment once in a month.

- (ii) The inspecting official must record a certificate every month in the Tool Register kept with Gang Mate that he has inspected all items specified in G.R. 15.13 and has taken action to repair or replace items found defective or missing.

15.14. लाइन की संरक्षा के लिए गैंग मेंट की जिम्मेदारी— प्रत्येक गैंग मेंट:—

- (क) यह देखेगा कि उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइनें गाड़ियों के आने जाने के लिए सुरक्षित है;
- (ख) यह देखेगा कि नियम 15.12 के खण्ड (ख) के अधीन उसे दिए गए सिगनल सही हालत में है और तुरन्त प्रयोग किए जा सकते हैं;
- (ग) यह देखेगा कि उसके गैंग के प्रत्येक व्यक्ति को हैंड सिगनलों और पटाखा सिगनलों की ठीक-ठीक जानकारी है;
- (घ) अपने जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर या उसके अहाते के अन्दर आदमियों या पशुओं के अतिचार को रोकने का प्रयत्न करेगा, तथा
- (ङ) लाइन की मरम्मत करते समय, उसे उठाते या नीचा करते समय अथवा ऐसा कोई अन्य काम करते समय, जिसके कारण किसी गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए सतर्कता बरतने की आवश्यकता है तो, स्वयं मौके पर उपस्थित रहेगा और नियम 15.09 में निर्धारित सतर्कता सिगनल दिखाए जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

15.15. बारूद विस्फोटन:— विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमत के सिवाय, रेल-पथ या निर्माण कार्यपर काम करने वाला कोई भी रेल सेवक रेल लाइन पर या उसके आस-पास बारूद विस्फोटन कार्य नहीं करेगा।**15.16. कांटे या कैंचियां (क्रॉसिंग) लगाना या हटाना:—** आपात स्थिति के सिवाय, कोई भी रेल सेवक, न तो किसी कांटे या कैंची (क्रॉसिंग) को लगाएगा और न हटाएगा। जब तक कि विशेष अनुदेशों के अधीन ऐसी अनुमति नहीं दे दी गई।

- स.नि.15.16 (i) किसी कांटे या कैंची के लगाने के पूर्व मण्डल के मण्डल इंजीनियर से लिखित अनुमति प्राप्त करनी चाहिए। ऐसी अनुमति देने के पूर्व मण्डल इंजीनियर को चाहिए कि किये जाने वाले कार्य की सूचना मण्डल परिचालन प्रबन्धक को दें।
- (ii) परिचालित लाइन की ओर सीधे जाने वाले या उस पर स्थित कांटों के प्रत्येक समूह में अनुमोदित प्रकार का ताला बन्द करने का उपकरण होना चाहिए और उसकी चाभी, जब तक कांटे यातायात विभाग को सौंप न दिये जाये, एस.एस.ई./रेलपथ या एस.एस.ई./सिगनल के पास रखी जायेगी।
 - (iii) साधारण नियम 15.08 में दी गयी विधि के अनुसार जब तक कांटों को सुरक्षित न कर दिया जाय तब तक उन्हें नहीं लगाना चाहिए।
 - (iv) जब स्टेशन सीमा के बाहर मैन लाइन पर कांटे लगाये जाये तो उन्हें तालों से बन्द रखना चाहिए और कील लगा देना चाहिए तथा उन कांटों के पास दिन और रात के लिए अस्थाई इंजीनियरिंग गति प्रतिबन्ध संकेतक लगा देना चाहिए। वहाँ झंडी और हाथ बत्ती से युक्त एक व्यक्ति नियुक्त कर देना चाहिए और वह तब तक भार साधक रहेगा जब तक ऐसे कांटों के मानव रक्षित करने का एस.एस.ई./रेलपथ का उत्तरदायित्व, कांटों को दूसरे विभाग को हस्तांतरित करने पर समाप्त नहीं हो जाता। ऐसे कांटों पर गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित है।
 - (v) जब स्टेशन सीमा के अन्तर्गत कांटों का सेट लगाना हो तो, जब तक इन्हें औपचारिक रूप से यातायात विभाग को सौंप न दिया जाय, प्रचालन लीवर से कांटों का सम्बन्ध विच्छेद करा देना चाहिए, उसमें ताला बन्द कर कील लगा देना चाहिए और रेल पथ गैंगमैन के भार साधन में दे देना चाहिए।

15.17. खतरे की आशंका होने पर गैंगमेट और गैंगमैन के कर्तव्य:— यदि कोई गैंगमेट या गैंगमैन यह समझता है कि रेल-पथ या निर्माण -कार्य में किसी खराबी के कारण या असाधारण वर्षा या बाढ़ या किसी अन्य घटना के कारण लाइन के असुरक्षित हो जाने की या किसी गाड़ी के खतरे में पड़ जाने की सम्भावना है तो वह लाइन की मजबूती सुदृढ़ करने और गाड़ियों की संरक्षा के लिए, तुरन्त व्यवस्था करेगा और आवश्यकतानुसार गाड़ियों को, सतर्कता से आगे बढ़ने या रूकने के लिए निर्धारित सिगनल देगा और शीघ्रातिशीघ्र निकटतम स्टेशन मास्टर तथा रेल-पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक को परिस्थिति की रिपोर्ट देगा।

स.नि. 15.17 (1) यदि कोई रेल बुरी तरह टूट जाती है तो जब तक इसे बदल न दिया जाये या निम्नलिखित सावधानियां अपना न ली जाए तब तक खतरा सिगनल दिखलाया जाना चाहिए। यदि रेल दो स्लीपरो

15.14 Responsibility of Gangmate as to safety of line. Each Gangmate shall -

- (a) see that his length of line is kept safe for the passage of trains;
- (b) that the signals supplied to him under clause (b) of Rule 15.12, are kept in proper order and ready for use.
- (c) that the men in his gang each have a correct knowledge of hand signals and detonating signals.
- (d) endeavour to prevent any trespassing by persons or cattle on his length of line or within the fences thereof, and
- (e) when repairing, lifting or lowering the line or when performing any other operation which shall make it necessary for a train to proceed cautiously, himself be present at the spot and be responsible that the caution signals prescribed in Rule 15.09 are shown.

15.15 Blasting:- No railway servant employed on the way or any works shall carry on any blasting operations on or near the railway except as permitted by special instructions.

15.16 Putting in or removing points or crossings:- Except in case of emergency, no railway servant shall put in or remove any points or crossings otherwise than as permitted by special instructions.

S.R. 15.16: (i) Before putting in any points or crossing, the written permission of the Divisional Engineer division must be obtained. The Divisional Engineer before giving such permission must inform the Divisional Operation Manager of the work to be done.

(ii) Each set of points on or leading directly on to a running line must be provided with a locking apparatus of approved type, the key of which will be kept by the SSE/Permanent Way/ SSE/Signal until the points are made over to the Traffic Department.

(iii) No points must be laid in unless protected in the manner laid down in General Rule 15.08.

(iv) When points are put into the main line outside Station, they must be locked and spiked and Engineering Temporary Speed Restriction Indicators for day and night erected the points; a man provided with flags and lamp must also be placed at the points, and remain in charge of them until the SSE/Permanent Way's responsibility with regard to the making of such points ceases by their transfer to another department. The speed of train over such points is limited to 15 Kilometers an hour.

(v) When a set of points is laid inside station limits, the points must be disconnected from the working lever, locked and spiked, and placed in charge of a Permanent Way Gangman, until they are formally made over to the Traffic Department.

15.17 Duties of Gangmate and Gangman when apprehending danger:- If a Gangmate or Gangman considers that the line is likely to be rendered unsafe, or that any train is likely to be endangered in consequence of any defect in the way of works or of abnormal rain or floods or any other occurrence, he shall take immediate steps for securing the stability of the line and the safety of trains, by using the prescribed signals for trains to proceed with caution or to stop, as necessity may require, and shall as soon as possible report the circumstances to the nearest Station Master and the Inspector of Way or Works.

S.R. 15.17 (1) If a rail is badly fractured, danger signals must be exhibited until it can be renewed or until the following precaution has been taken - If the rail is broken between two sleepers,

के मध्य में टूटी हो तो निकटतम स्लीपर को टूटे हुए स्थान के नीचे कर देना चाहिए ताकि स्लीपर या चेयर पर दोनों किनारे हो जाये। गाड़ियाँ तब तक धीमी गति से चलाई जा सकती हैं जब तक यह निरीक्षक द्वारा बदल न दी जाय। परन्तु निरीक्षक को यथाशीघ्र इन्हें बदलवा देना चाहिए।

- (2) सामान्यतः साफ मौसम में अचानक तूफान आ जाने पर लाइन पर गश्त लगाने की आवश्यकता पड़ सकती है। ऐसी परिस्थितियों में, यदि मेंट ऐसी कार्यवाही आवश्यक समझे, तो उन्हें लाइन पर रात्रि में गश्त लगाने के लिए अपने गैंग को लगा देने का सदैव अधिकार है।
- (3) मेंट/चाबी वाला/गैंगमैन/पहरेदार को ज्यों ही रेल/जोड़ भंग की जानकारी हो अथवा सूचना मिले उसे स०नि०15.09 के तहत रेलपथ की रक्षा करनी चाहिए तदोपरान्त वह तत्काल रेलपथ निरीक्षक एवं सन्निकट स्टेशन मास्टर को सूचना भेजे। मेंट/चाबीवाला/गैंगमैन/पहरेदार रेलपथ की किस्म तथा गैप की दूरी के अनुसार निम्नवत् कार्यवाही करेगा—

(अ) फिश प्लेट युक्त/तीन रेल पैनल रेलपथ—

(i) जब दरार 30 मि०मि० से कम हो

(क) भंग भाग को लकड़ी के गुटके अथवा अगल-बगल के स्लीपर को खिसका कर उस पर रख दिया जाए। कम लम्बे जोड़ पैनल रेलपथ पर जोड़ भंग के मामले में टेढ़े फिश प्लेट तथा क्लैम्प इस्तेमाल किए जाए।

(ख) आपात मरम्मत के उपरान्त जैसा कि ऊपर “क” में उल्लिखित है, वह गाड़ियों को 15 किमी० प्रति घण्टा की गति से पास कर सकता है। तथा स्थायी रेलपथ निरीक्षक एवं स्थायी रूप से मरम्मत पूरी किए जाने तक टूटी रेल पर ध्यान रखेगा।

(ii) जब दरार 30 मि०मि० से अधिक हो—

(क) एक मीटर लम्बे फिश प्लेट तथा क्लैम्प द्वारा उसे समुचित दूरी तक अविष्टित कर दिया जाये तथा भंग भाग को लकड़ी के गुटका अथवा सन्निकट स्लीपर पर खिसका कर रख दिया जाय। कम लम्बे जोड़ पैनल रेलपथ में जोड़ भंग के मामले में टेढ़े फिश प्लेटों तथा क्लैम्पों का प्रयोग किया जाए।

(ख) आपात मरम्मत के उपरान्त जैसा कि ऊपर “क” में उल्लिखित है वह गाड़ियों को 15 किमी० प्रति घंटा की गति से पास कर सकता है। तथा स्थायी रेलपथ निरीक्षक एवं स्थायी रेलपथ निरीक्षक एवं स्थायी रूप से मरम्मत पूरा किए जाने तक टूटी रेल पर ध्यान रखेगा।

(ब) निरन्तर जोड़ रेल/अधिक लम्बे जोड़ रेल

(i) जब दरार 30 मि०मि० से कम हो—

(क) भंग भाग को काट के खण्ड पर अथवा पार्श्व स्लीपर को खिसकाकर उस पर रख दिया जाए। टूटी रेलों को एक मीटर लम्बे विशिष्ट फिश प्लेटों द्वारा क्लैम्प कर दिया जाए। जोड़ विफलता के मामलों में टेढ़े, फिश प्लेट तथा क्लैम्प प्रयोग किए जाए।

(ख) आपात मरम्मत के उपरान्त जैसा कि ऊपर “क” में उल्लिखित है, वह गाड़ियों को 10 किमी० प्रति घंटा की गति से पास कर सकता है। तथा स्थायी रेलपथ निरीक्षक एवं स्थायी रेलपथ निरीक्षक एवं स्थायी रूप से मरम्मत पूरा किए जाने तक भंग रेल पर ध्यान रखेगा।

(ii) जब दरार 30 मि०मि० से अधिक हो—

(क) समुचित लम्बाई के रेल टुकड़े एवं एक मीटर लम्बे फिश प्लेट को क्लैम्प द्वारा उसे समुचित दूरी तक अविष्टित कर दिया जाय तथा भंग भाग को लकड़ी के गुटके अथवा सन्निकट के स्लीपर को खिसकाकर उस पर रख दिया जाये। वेल्डिंग जोड़ टूटने के मामले में टेढ़े, फिश प्लेट तथा क्लैम्प प्रयोग किए जाए।

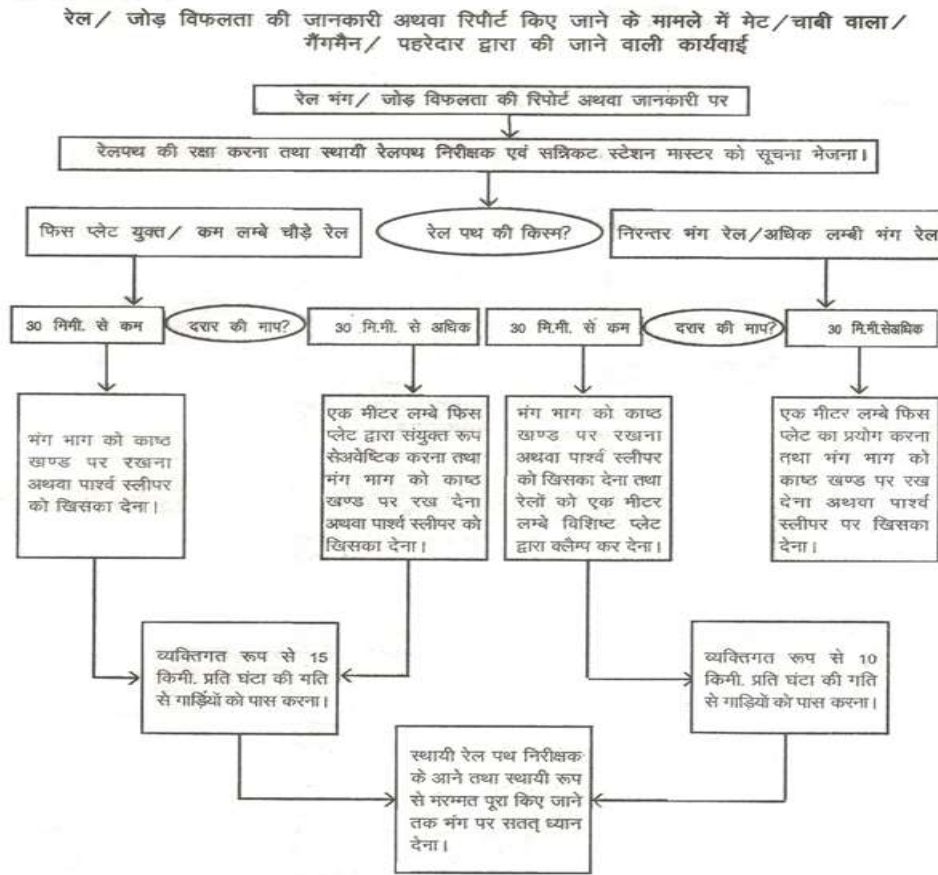
(ख) आपात मरम्मत के उपरान्त जैसा कि ऊपर “क” में उल्लिखित है, वह गाड़ियों को 10 किमी० प्रति घंटा की गति से पास कर सकता है। तथा स्थायी रेलपथ निरीक्षक एवं स्थायी रूप से मरम्मत पूरा किए जाने तक भंग रेल पर ध्यान रखेगा।

- (4) जहाँ एक छोटा भाग अथवा रेल भाग निकल गया हो, ऐसी दशा में अथवा बहु-भंग की दशा में रेल को स्थायी रेलपथ निरीक्षक द्वारा बदल दिया जाये। स्थायी रूप से मरम्मत पूरी किए जाने एवं स्थायी रेलपथ निरीक्षक द्वारा निस्संदेशण उपरान्त यातायात को स्थगित रखा जाये।

the nearest sleeper must be shifted under the fracture so that the sleeper or chair will take both ends. Trains can then be run slowly over the rail, until the inspector replaces it but the Inspector must get the rail renewed as rapidly as possible.

- (2) The necessity for patrolling the line may arise during periods of normally fine weather due to sudden storms occurring. In these circumstances Mates are empowered at all times to put on their Gangs to patrol the line at night they consider if they consider that such a step is necessary.
- (3) As soon as the Mate/Keyman/Gangman/Patrolman notices or is informed of a rail Weld fracture, he should protect the track as per SR 15.09 thereafter inform the SSE/PW and nearest Station Master. Mate/keyman/gangman/watchman will take following actions as per type of rail and gap -
 - (A) Fish-Plated/SWR Track:
 - (i) When the gap is less than 30 mm-
 - (a) The fractured portion should be supported on wooden block or by shifting the adjoining sleeper in case of weld fracture in SWP track, joggled fish plates and clamps will be used.
 - (b) After doing the emergency repairs as mentioned in (a) above, he may pass the trains at 15 Kmph and shall observe the fracture till SSE/PW comes and permanent repairs are completed.
 - (ii) When the gap is more than 30 m.m. -
 - (a) A closure of suitable length should be used along with one metre long fish plates and camps and the fractured portion should be supported on wooden block or by shifting the nearest sleeper. In case of weld failures in S WP track joggled fish plates and clamps should be used.
 - (b) After doing emergency repairs, as mentioned in (a) above, ha may pass the trains at 15 kmph. and shall observe the fractures till SSE/P.Way comes and permanent repairs are completed.
 - (B) CWR/LWR Track:
 - (i) When the gap is less than 30 mm.
 - (a) The fractured portion should be supported on wooden block or by shifting the nearest sleeper. The fractured rail shall be clamped by using one metre long special fish plates. In case of weld failures, joggled fish plates and clamps will be used.
 - (b) After doing the emergency repairs as mentioned in (a) above, he may pass the trains at 10 Kmph and continue to observe the fracture till SSE/P.Way comes and permanent repairs are completed.
 - (ii) When the gap is more than 30 m.m.-
 - (a) A closure of suitable length should be used along with one metre long fish plates and clamps and the fractured portion should be supported on wooden block or by shifting the nearest sleeper. In case of weld failures, Joggled fish plates and clamps will be used.
 - (b) After doing emergency repairs, as mentioned in (a) above, he may pass trains at 10 Km. P. H. and continue to observe the fracture till SSE/P.Way. comes and permanent repairs are completed.
- (4) In cases where a small portion or piece of rail has come off or in case of multiple fractures, the rail has to be changed by SSE/P.Way. Traffic will remain suspended until the permanent repairs are carried out and cleared by SSE/P.Way.

उपर्युक्त को रेखा चित्र द्वारा अगले पृष्ठ पर दर्शाया गया है।



दृष्टव्य :- जोड़ विफलता के मामले में एक मीटर लम्बे फिक्स प्लेट के स्थान पर टेढ़े फिक्स प्लेट तथा क्लैम्प प्रयोग किए जाय।

ख. लॉरियों ट्रॉलियों और मोटर ट्रॉलियों का संचालन: -

15.18. ट्रॉली, लॉरी और मोटर ट्रॉली में भेद:-

- (1) जिस वाहन को चार व्यक्ति मिलकर लाइन पर से उठा सकते हैं उसे ट्रॉली समझा जाएगा और उसी प्रकार के किन्तु उससे अधिक भारी वाहन को लॉरी समझा जाएगा।
- (2) जो ट्रॉली, मोटर द्वारा स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) है वह मोटर ट्रॉली है।
- (3) आपात-स्थिति के सिवाय, ट्रॉली को रेल-पथ या अन्य भारी सामान की ढुलाई के लिए प्रयुक्त नहीं किया जाएगा, और यदि कोई ट्रॉली इस प्रकार लादी जाती है तो उसे इन नियमों के प्रयोजन के लिए 'लॉरी' समझा जाएगा।

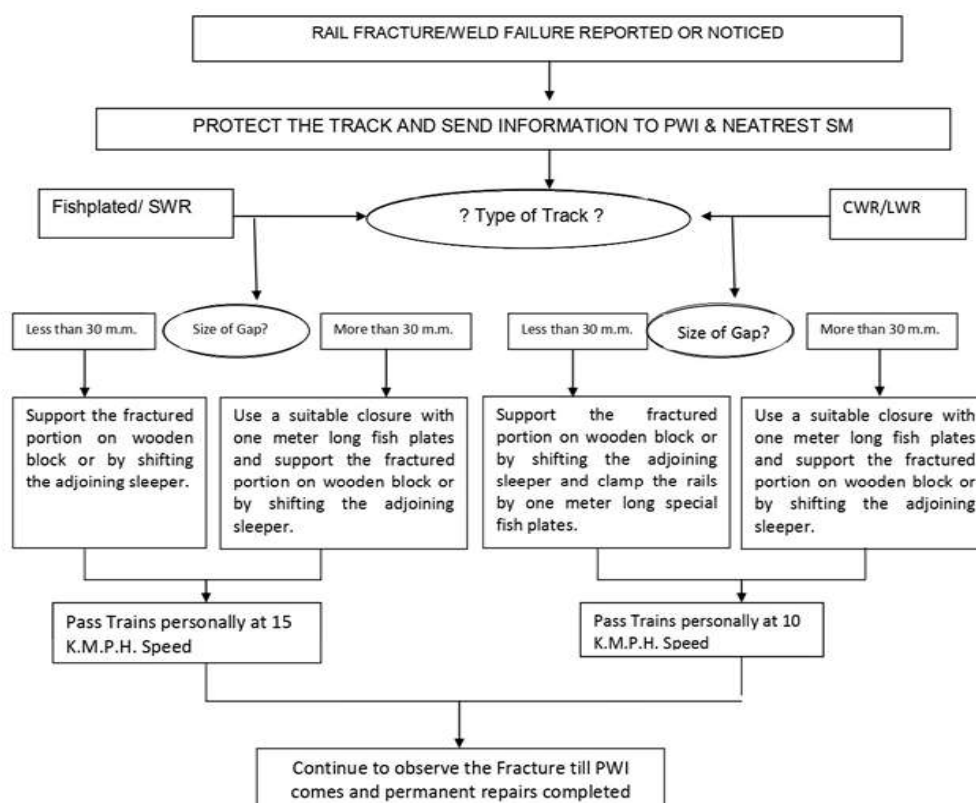
स.नि.15.18(1)(i): रेल डॉली- रेल डॉली दो या अधिक पहियों वाली एक विधा है, जिसे रेल पथ के एक रेल पर हाथ द्वारा संतुलित रूप से चलाया जा सकता है और रेल/स्लीपर को स्थगित दशा में ले जाया जा सकता है। जब आवश्यक हो, स्थगित सामग्री उसंदेशी जा सकती है और रेल डॉली रेल पथ से हटायी जा सकती है।

(ii) रेल डॉली का उपयोग-

- (क) प्रत्येक रेल डॉली दो से कम सामर्थ्यवान व्यक्तियों द्वारा संचालित नहीं होगा। रेल डॉली का प्रभारी व्यक्ति एक रेल कर्मचारी होगा, जो गैंगमैन/चाबीवाला से कम स्तर का नहीं होगा। उसे मेडिकल श्रेणी ए-3 में उत्तीर्ण होना चाहिए एवं रेल डॉली संचालन हेतु सक्षमता प्रमाण पत्र प्राप्त होना चाहिए। सक्षमता प्रमाण पत्र खंड के सहायक इंजीनियर या सेक्शन इंजीनियर (रेल-पथ) द्वारा जारी किया जाना चाहिए, जो पूर्ण रूपेण स्वयं संतुष्ट होगा कि जिस व्यक्ति को सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया गया है, वह रेल डॉली के संचालन नियमों से पूर्णतः परिचित है और उसे संबंधित खंड की भी अच्छी जानकारी है।

The above has been shown schematically in the chart on the next page :-

Action to be taken by mate/keyman/Gangman/Patrolman in case of Rail/Weld failure noticed or reported



Note : In case of weld failure, joggled fish plates and clamps should be used in place of one meter long fish plate.

B. The working of Lorries, Trolleys and Motor Trolleys:-

15.18. Distinction between trolley, lorry and motor trolley. -

- (1) A vehicle which can be lifted bodily off the line by four men shall be deemed to be a trolley and any similar but heavier vehicle shall be deemed to a lorry.
- (2) Any trolley which is self-propelled, by means of a motor, is a motor trolley.
- (3) A trolley shall not, except in cases of emergency, be used for the carriage of permanent way or other heavy material; and when a trolley is so loaded, it shall be deemed, for purposes of these Rules, to be a lorry.

S.R.15.18: (1) (i) Rail Dolley: Rail Dolley is a device with two or more wheels, which in balanced condition can be moved manually on one rail of track and can carry rail / sleeper in suspended condition When necessary the suspended material can be dropped and the rail dolly cleared off the track.

(ii) Use or Rail Dolleys -

- (a) Manning of rail drolley- Every rail drolley shall be manned by not less than two able bodied men. The person incharge of the rail dolly shall be a railway servant not lower in rank than a Gang mate /Keyman. He should have passed in medical category A-3 and must hold a certificate of competency for working a rail dolleys. Certificate of competency shall be issued either by an AEN or by a SSE/PW of the section who must satisfy himself that the person to whom the competency certificate is being issued, is fully aware of the Rules for working of rail dolly and is also well acquainted with the concerned section.

(ख) सक्षमता प्रमाण पत्र निम्न प्रारूप में जारी किया जाएगा—

श्री.....पुत्र श्री.....पद.....

स्टेशन..... की परीक्षा की जा चुकी है तथा यह पाया गया है कि वह उस खण्ड से जिस पर रेल डॉली का उपयोग किया जाना है, रेल डॉली के बचाव एवं संचालन हेतु उससे संबंधित सभी नियमों तथा उसमें किये गये आधुनिकतम परिवर्तनों से पूर्णतः परिचित है, वह.....खण्ड पर रेल डॉली का संचालन करने हेतु प्राधिकृत है (प्रत्येक खंड का अलग से उल्लेख किया जाए)।

यह प्रमाण पत्र.....तक वैध है।

स्टेशन.....

हस्ताक्षर.....

तिथि.....

प्राधिकृत पदाधिकारी.....

पदनाम.....

इस सक्षमता प्रमाण पत्र का प्रत्येक कैलेंडर वर्ष पर पुनर्परीक्षा के उपरान्त नवीनीकरण किया जाय।

(iii) रेल डॉली का संचालन:

- (क) रेल डॉली(डालियों) का प्रभारी कर्मचारी, विशेष रूप से गिट्टियों की ढेरी, गर्डर, पुल तथा कोई अन्य विशेष बात जिससे सामग्रियों को उसदेशने एवं रेल डॉली को हटाने में कठिनाई उत्पन्न होगी के सन्दर्भ में खण्ड का निरीक्षण करेगा। वह गिट्टी तथा ढेरी को साफ करेगा और रेल डॉली (डालियों) का संचालन केवल ऐसी दशाओं में करेगा जब दृश्यता कम से कम 1200 मीटर तक स्पष्ट हो और बिना गाड़ी की संरक्षा प्रभावित हुए रेलों को सुरक्षित रूप से उसदेशा जा सके।
- (ख) जिन खंडों पर 200 से अधिक सीधी ढलान (ग्रेडिएन्ट) हो रेल डॉली न चलाया जाय।
- (ग) किसी एक ब्लॉक खंड में एक समूह में छः से अधिक रेल डॉली कार्य नहीं करेगी।
- (घ) रेल डॉली द्वारा सामान्यतः तीन रेल वेल्डेड पैनल से अधिक लम्बाई नहीं ढोया जाएगा। रेल डॉली सूर्यास्त के बाद और सूर्योदय के पूर्व और खराब मौसम की स्थिति में जब दृश्यता की कमी हो, काम नहीं करेगी। तेज कटाव, सीधी ढलान तीव्र मोड़ और सघन विस्तृत क्षेत्र जहाँ दृश्यता बड़ी लाइन (बी.जी.) पर 1200 मीटर और छोटी लाइन (एम.जी.) पर 800 मीटर से कम हो रेल डॉली कार्य नहीं करेगी। ऐसे क्षेत्रों में रेल डॉली ब्लॉक संरक्षण में कार्य करेगी।
- (ङ.) जब रेल डॉली द्वारा तीन रेल पैनल से अधिक लम्बी रेल को ले जाना हो या यार्ड में एक लाइन से दूसरी लाइन पर क्रॉस ओवर द्वारा जाना हो, तेज कटान तथा घुमाव हो तब भी रेल डॉली ब्लॉक संरक्षण में कार्य करेगी।

(iv) रेल डॉली का बचाव:-

- (क) रेल डॉली के संचालन हेतु कोई यातायात ब्लॉक अथवा सतर्कता आदेश आवश्यक नहीं है। प्रत्येक रेल डॉली जब लाइन पर हो तो दिन में दोहरी लाइन पर जिस दिशा से गाड़ियाँ आने की सम्भावना हो, उस दिशा में एक फ्लैग मैन द्वारा तथा इकहरी लाइन पर दोनों दिशा में एक-एक फ्लैग मैन द्वारा रेल डॉली का बचाव 600 मीटर की दूरी पर लाल झण्डी प्रदर्शित कर किया जाएगा। आपात दशा में प्रयोग हेतु प्रत्येक फ्लैगमैन के पास एक बैनर फ्लैग, 2 लाल, 2 हरी झंडियाँ तथा एक डिब्बा पटाखा सिगनल भी होगा।
- (ख) रेल डॉली का प्रभारी अधिकारी आनेवाली गाड़ियों पर सतर्क दृष्टि रखेगा और जैसे ही कोई गाड़ी आती हुई दिखलाई पड़ेगी रेल पथ से रेल डाली तथा सामग्री/सामग्रियों को हटा देगा।
- (ग) प्रभारी कर्मचारी रेलडॉली/डॉलियों के सुरक्षित संचालन हेतु पूर्ण रूपेण उत्तरदायी है।
- (घ) समपार के आगमन पर प्रभारी कर्मचारी सड़क यातायात का निरीक्षण करेगा तथा रेल डॉली के मार्ग की सुरक्षा सुनिश्चित करेगा।

- (2) (i) साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली:- साइकिल ट्रालियाँ वे ट्रालियाँ हैं जो धक्का देकर चलाने के बजाय पैर से चलाई जाती हैं। मोपेड ट्रालियाँ वे हैं जो कि मोटर यूनिट द्वारा चलाई जाती हैं तथा पैडल (पैर) से भी चलाई जाती हैं। साइकिल ट्राली तथा मोपेड ट्रालियाँ इस प्रकार अभिकल्पित होनी चाहिए कि वे दो आदमियों द्वारा रेल पथ से हटाई जा सकें। साइकिल तथा मोपेड ट्रालियों में चलाने वाले व्यक्ति के अतिरिक्त कम से कम एक अन्य व्यक्ति के लिए सीट की व्यवस्था होनी चाहिए जिससे पीछे की ओर निरन्तर मुँह करके आने वाली गाड़ियों के बारे में पर्याप्त चेतावनी देने के लिए वह बैठ सके। जब अन्यथा उल्लिखित न हो इन नियमों के उद्देश्य से साइकिल ट्रालियों तथा मोपेड ट्रालियों को सभी प्रकार से ट्रालियों की ही तरह

(b) Certificate of competency shall be issued in the following form -

Shri..... S/O Shri.....
 designation at (Station).....has been tested and
 is found fully conversant with the section on which the Rail Dolley is to be used, all the relevant Rules
 regarding protection of Rail Dolley and for working them, as well as the latest changes made in them. He is
 authorised to work a rail dolley on section (each section to be mentioned
 separately).

This certificate is valid up to 31 December.....

Signature.....

Station.....

(Authorised Official)

Date.....

Designation.....

The Certificate of Competency must be renewed for each calendar year after a fresh test.

(iii) Working of Rail Dolley-

- (a) The Railway servant in charge of rail dolley must inspect the section particularly in reference to heaping of ballast, girder, bridges and any other special features which make it difficult to drop the materials and remove the rail dolley. He shall get the ballast and heap cleared and work the dolley in such locations only when visibility is clear for at least 1200 metre and the rails can be dropped safely without affecting train safety.
- (b) Rail dolley shall not be worked on sections having gradients steeper than 1 in 200.
- (c) Not more than six rail trollies should be worked in a group in any one block section.
- (d) Normally not longer than three rail welded panels should be carried by rail dollies. The rail dolley must not be worked after sunset and before sunrise and in bad weather condition when the visibility is poor Rail dolley should not be worked in deep cuttings, steep grades, sharp curves and heavily built up area where the visibility is not clear for 1200 metres on BG and 800 metres on MG. In such locations the rail dolley should be worked under block protection.
- (e) In case a rail dolley is to carry rails longer than three rail panels or it is required to move over crossover in yard crossing more than one line, in deep cuttings and curves then it should be worked under block protection.

(iv) Protection of Rail dolley:-

- (a) No traffic block is necessary for working of rail dolley. Every rail dolley when on line shall exhibit a red flag in day and shall be protected by a flagman at a distance 600 metres from the rail dolley on a double line in a direction from which trains may approach and by 2 flagman one in either direction on single line. Each flagman shall also carry a banner flag two red and 2 green hand signal flag and a case containing 10 detonators for use in emergency.
 - (b) The official in charge of rail dolley shall keep a sharp look out for approaching trains and will get the rails, dolley and material/s cleared of the track as soon as approaching train is sighted.
 - (c) The official incharge shall be fully responsible for the safe working of rail dollies.
 - (d) While approaching level crossings the official incharge shall look out for road traffic and ensure safe passage of rail dolley.
- (2) (i) Cycle Trolley /Moped Trolley:- Cycle trollies are trollies which are propelled by pedaling instead of pushing. Moped trollies are those driven by motor units and which can also be propelled by pedaling. Cycle trollies and Moped trollies should be so designed as to be capable of being removed from the track by two men. A seat should also be provided in cycle trollies and moped trollies for at least one person other than the person pedaling or driving to sit facing towards the rear continuously, to give adequate warning of approaching trains. Cycle Trollies and Moped trollies shall be treated as trollies in all respects for the purpose of those Rules except where

माना जायेगा।

- (ii) साइकिल तथा मोपेड ट्रालियों का उपयोग करने के लिए अनुमत पदाधिकारी:— इंजीनियरिंग सिगनल एवं दूरसंचार तथा परिचालन विभाग के सभी अधिकारी तथा सिगनल एवं दूरसंचार तथा इंजीनियरिंग विभाग के ऐसे कर्मचारी और निरीक्षक जो सक्षम अधिकारी द्वारा विशेष रूप से प्राधिकृत हैं।
- (iii) पुश ट्रॉली/लॉरी/मॉटेरियल ट्रॉली के संचालन के लिए लागू होने वाले नियम साइकिल/मोपेड ट्रॉली के संचालन के लिए भी लागू होंगे।
- (iv) कोई भी रेल सेवक साइकिल/मोपेड ट्रॉली का प्रयोग नहीं करेगा जब तक कि उसके पास प्रमुख मुख्य इंजीनियर/प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक/प्रमुख मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर/मंडल रेल प्रबंधक/मुख्य इंजीनियर (निर्माण) द्वारा हस्ताक्षरित परमिट न हो। जिस व्यक्ति के नाम से परमिट जारी किया जाना हो, उस व्यक्ति के परीक्षण के बाद उसे साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों के संचालन के नियमों की भली भाँति जानकारी होने के बारे में घोषित किये जाने पर ही परमिट जारी किया जाएगा। परमिट जारी किये जाने की तिथि से एक वर्ष की अवधि के लिए विधि मान्य होगा। इसके पश्चात जिस व्यक्ति के पास परमिट है उसने परीक्षण करने के बाद, जैसे कि ऊपर वर्णित है, परमिट का वार्षिक नवीनीकरण किया जाएगा।
- (v) साइकिल/मोपेड ट्रॉली का साज-सामान जब किसी परिचालित लाइन पर साइकिल/मोपेड ट्रॉली रखी जाए, तो उस पर निम्नलिखित साज-सामान अवश्य रहने चाहिए:—
 - (क) दिन में ट्रॉली फ्रेम में लगे डंडे में एक लाल झंडी जो कि स्पष्ट रूप से दिखाई पड़े।
 - (ख) रात में, एक रोशनी स्पष्ट रूप से दिखाई पड़ने के लिए रखी जाएगी, जो कि दोहरी लाइन पर आगे की तरफ सफेद और पीछे तरफ लाल एवं इकहरी लाइन पर आगे-पीछे दोनों तरफ लाल दिखाई पड़े। इसके अतिरिक्त एक पाँच सेल का एक विद्युत टॉर्च भी रखा रहेगा जो रेल पथ के आगे की ओर प्रकाशमान करने के लिए प्रयोग किया जाएगा।
 - (ग) 10 पटाखे, 2 लाल झंडियाँ, 1 हरी झंडी, एक ताला और जंजीर एवं दो हैंड सिगनल बत्तियाँ।
 - (घ) प्रत्येक साइकिल/मोपेड ट्राली में एक कारगर हाथ ब्रेक अवश्य लगा होना चाहिए।
- (vi) साइकिल/मोपेड ट्रॉली पर ले जाए जाने वाले व्यक्तियों की कुल संख्या चलाने या पैडल करने वाले व्यक्तियों सहित पाँच से अधिक नहीं होगी।
- (vii) साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों का संचालन:— रात्रि के समय और कुहरे या बादलों के मौसम में सभी साइकिल/मोपेड ट्रॉलियाँ अनिवार्य रूप से ब्लॉक संरक्षण में कार्य करेंगी। यदि साइकिल/मोपेड ट्रॉली की गति 15 किलो मीटर प्रति घंटा से अधिक हो, इसका संचालन ब्लॉक संरक्षण में होना चाहिए।
 बिना ब्लाक संरक्षण में संचालन:— जब साइकिल/मोपेड ट्रॉली को स्टेशन सीमा के बाहर बिना ब्लॉक संरक्षण का कार्य करना प्रस्तावित हो, तो साइकिल/मोपेड ट्रॉली का भार साधक अधिकारी साइकिल/मोपेड ट्रॉली को लाइन पर रखने के पूर्व उन गाड़ियों का पता-ठिकाना लगायेगा जिनके कि सेक्शन में मिलने की संभावना हो।
- (viii) घाट सेक्शनों में तथा उन सेक्शनों में जहाँ कटाव और घुमाव की अधिकता के कारण आगे या पीछे की ओर स्पष्ट दृश्यता 800 मीटर से कम तक सीमित है और जहाँ सा0नि0 15.26 के पालन के लिए ट्रॉली को आगे या पीछे से रक्षा के लिए कुल दो से अधिक आदमियों की आवश्यकता पड़ती हो, वहाँ साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों के उपयोग की अनुमति नहीं है। प्रत्येक मंडल में जिन सेक्शनों पर उपर्युक्त आधार पर साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों के कार्य करने की अनुमति नहीं है, वे मंडल रेल प्रबन्धक द्वारा अधिसूचित किये जायेंगे। ऐसे सेक्शनों पर साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों का संचालन उस सेक्शन पर लागू संचालन पद्धति के अनुसार एक गाड़ी के रूप में किया जायेगा।
 जिन सेक्शनों पर साधारण नियम 15.26 के अनुसार विशेष सावधानियाँ अपनाना आवश्यक हो, वहाँ साइकिल/मोपेड ट्रॉली अनिवार्य रूप से संचालन पद्धति के अन्तर्गत लाइन क्लीयर पर चलाई जायेगी।
- (ix) स्प्रिंग काँटे:— साइकिल/मोपेड ट्रॉली का भार साधक अधिकारी चलने के पूर्व स्प्रिंग काँटों के स्थिति के बारे में पूछ-ताछ करेगा। वह स्प्रिंग काँटों के पीछे एकदम रुक जाएगा और साइकिल/मोपेड ट्रॉली को उठाकर उसे स्प्रिंग काँटों के आगे रखेगा।

otherwise provided for.

- (ii) Officials permitted to use Cycle trollies, Moped trollies:- Subject to their being competent to use Cycle Trolley /Moped Trolley, all Offices of the Engineering and Signal and Telecommunications and Operating Departments and such inspectors and staff of the Signal and Tele communication and Engineering Departments are specifically authorised by the competent authority.
- (iii) Rules applicable for working of push trollies/lorries/ material trollies will also apply to cycle/ moped trollies.
- (iv) No Railway servant shall use a Cycle Trolley /Moped Trolley unless he is in possession of a certificate/permit signed by the Principal Chief Engineer/Principal Chief Operations Manager/Chief Signal and Telecommunication Engineer/DRM Chief Engineer (Construction). The permit will only be used after the person, in whose name it is issued, has been examined and declared to be conversant with the Rules for running of cycle/moped trollies. The permit shall be valid for a period of one year from the date of issue. Thereafter, it shall be renewed annually after the person holding it has been examined as mentioned above.
- (v) Equipment of Cycle/Moped trolley:- The following equipment must be provided on a cycle/moped trolley when placed on a running line:-
 - (a) During the day a red flag fixed to a staff placed in the trolley frame so as to be clearly visible.
 - (b) During the night, a light shall be placed to show conspicuously, on the double line, white to the front and red to the rear and on single line, red both to the front and in the rear. Further a five cell electric torch shall also be carried and used to illuminate the track ahead.
 - (c) 10 detonators, 2 red flags, 1 green flag, 1 padlock and chain and 2 hand signal lamps.
 - (d) Every cycle/moped trolley must be fitted with an efficient hand brake.
- (vi) The total number of persons including the persons pedaling or driving, which can be carried on a cycle/ moped trolley shall not exceed five.
- (vii) Working of Cycle/Moped trollies:- At night time and during foggy or cloudy weather all cycle / moped trollies shall invariably work under block protection. If the speed of the cycle/moped trolley is more than 15kmph it should work under block protection. When it is proposed to work cycle/moped Dolley outside station limits without block protection, the official-in-charge of cycle/moped trolley shall ascertain the whereabouts of trains that he is likely to encounter on the section before he places cycle/moped trolley on the line.
- (viii) Use of cycle/moped trolley is not permitted in ghat sections and on sections where a series of cuttings and curves restrict clear visibility in front or in rear to less than 800 metres and where observance of GR15.26 would require more than a total of 2 men to protect the trolley from front or rear. The sections on which cycle/moped trollies are not permitted to work on the above basis on each division will be notified by the Divisional Railway Manager. On such sections, however cycle/ moped trollies may be worked as a train under the system of working in force over such sections.

Cycle/moped trolley shall invariably be worked on line clear under the system of working on sections where special precautions in accordance with GR 15.26 is necessary.
- (ix) Spring Points - The official -in-charge of cycle/moped trolley shall enquire about the location of the spring points before starting. He shall stop dead in the rear of the spring points and shall lift the cycle/moped trolley and place it beyond the spring points.

- (ख) निकटवर्ती परिचालित लाइनों का उल्लंघन नहीं होना चाहिए:— दोहरी लाइन पर साइकिल/मोपेड ट्रॉली के संचालन के समय यदि ब्लॉक सेक्शन में इसे रेल पथ से हटाई जाये, तो इसे इस प्रकार रखा जाना चाहिए कि निकटवर्ती परिचालित लाइनों का उल्लंघन या अतिलघन न हो।

15.19 लाल झण्डी या बत्ती का दिखाया जाना:— प्रत्येक लॉरी या ट्रॉली, जब लाइन पर है, दिन के समय लाल झण्डी और रात के समय या धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देती है या सुरंग में, लाल बत्ती दिखाई जाएगी। लाल झण्डी या लाल बत्ती उन दिशाओं की ओर दिखाई जाएगी जिधर से गाड़ी आ सकती है।

15.20 ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली के साज-सामान:— प्रत्येक ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली में निम्नलिखित साज सामान होंगे, अर्थात्:—

- (क) दो हैण्ड सिगनल बत्तियां,
- (ख) दो लाल और दो हरी झण्डी सिगनल बत्तियां,
- (ग) पर्याप्त संख्या में पटाखे,
- (घ) एक जंजीर और एक ताला,
- (ङ) रेल के जिस सेक्शन पर ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली को चलाना है, उस पर लागू कार्य चालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) की एक प्रति साथ ही उसके सभी शुद्धि-पत्र तथा परिशिष्ट, यदि कोई है,
- (च) केवल मोटर ट्रॉली के लिए एक मोटर हार्न और एक सर्च-लाइट,
- (छ) केवल लॉरी के लिए, दो रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग), और
- (ज) अन्य ऐसी वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस बावत निर्धारित करे।

नोट:— ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली के प्रभारी (इंचार्ज) अधिकारी के पास निर्धारित साज सामान के अतिरिक्त एक घड़ी भी होगी।

15.21. कारगर ब्रेक:— कोई लॉरी या ट्रॉली लाइन पर तब तक नहीं रखी जाएगी, जब तक कि उसमें कारगर ब्रेक नहीं लगे हैं।

15.22. लॉरी या ट्रॉली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त व्यक्ति ही उसका प्रभारी (इंचार्ज) होगा:—

- (1) विशेष अनुदेशों द्वारा इस काम के लिये नियुक्त योग्यता प्राप्त व्यक्ति के सिवाय अन्य कोई व्यक्ति किसी और लॉरी या ट्रॉली को लाइन पर नहीं रखेगा।
- (2) ऐसी योग्यता प्राप्त व्यक्ति लॉरी या ट्रॉली के साथ रहेगा और उसकी समुचित रक्षा तथा विशेष अनुदेशों के अनुसार उसके प्रयोग के लिए जिम्मेदार होगा।

स0नि015.22(1): लॉरियों का संचालन—

- (क) कोई लॉरी सामान्यतः दिन के प्रकाश के दौरान चलाई जाएगी।
- (ख) लॉरी ब्लॉक संरक्षण के बिना इस शर्त के साथ चलाई जा सकती है, कि लॉरी के प्रभारी अधिकारी द्वारा लॉरी का लाइन पर रखने के पूर्व ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर से यह सुनिश्चित कर लिया गया है कि क्या गाड़ी के विलम्बन का कारण बने बिना, लाइन क्लीयर प्राप्त किया जा सकता है और यदि विलम्बन का कारण नहीं है, तो लाइन क्लीयर प्राप्त किया जायेगा यदि गाड़ी के विलम्ब का कारण बने बिना लाइन क्लीयर प्राप्त नहीं किया जा सकता है तो लॉरी के प्रभारी अधिकारी कर्तव्य कार्य की अनिवार्यतः को ध्यान में रखते हुए बिना लाइन क्लीयर प्राप्त किये लॉरी लाइन पर रखने या जब तक लाइन क्लीयर नहीं मिलता है तब तक प्रतीक्षा करने आदि विषय में निर्णय करेगा।
- (ग) उपरोक्त व्यवस्था के रहते हुए भी लॉरी अनिवार्यतः ब्लॉक संरक्षण में चलाई जाएगी, जबकि :—
 - (i) किसी आपात स्थिति में इसका रात्रि में चलाना आवश्यक हो,
 - (ii) इस पर रेल या गार्डर का लदान किया गया हो,
 - (iii) इस पर विशेषतया भारी पदार्थ जो जल्दी में उसंदेशा न जा सके, लादा गया हो और,
 - (iv) निम्नांकित, निरंतर सीधे ढलान वाले खण्ड में या जब तीव्र घुमाव या अन्य लक्षणों में दृश्यता अवरुद्ध हो,

- (x) Adjacent running lines not to be fouled:- When working cycle/moped trolley on the double line section, if the trolley is removed from the track in the block section, it should be placed in such a way that the adjacent running lines are not fouled or infringed.

15.19. Red Flag or light to be shown:- Every lorry or trolley when on the line shall show a red flag by day and a red light by night during thick, foggy or tempestuous weather impairing, visibility or in a tunnel in the direction from which a train may come.

15.20. Equipment of trolley, lorry or motor trolley - Each trolley, lorry or motor trolley shall have the following equipment:-

- (a) two hand signal lamps.
- (b) two red and two green hand signal flags.
- (c) sufficient supply of detonators.
- (d) a chain and a padlock.
- (e) a copy of the Working Time Table and all correction slips and appendices, if any, in force on that section of the railway over which the trolley, lorry or motor trolley is to run.
- (f) a motor horn and a search light (for motor trolley only).
- (g) two banner flags (for lorry only), and
- (h) such other articles as may be prescribed by the Railway Administration in this behalf.

Note:- The official in charge of the trolley, lorry or motor trolley shall also be in possession of a watch in addition to the prescribed equipment.

15.21. Efficient brakes: - No lorry or trolley shall be placed on the line unless it is fitted with efficient brakes.

15.22. Qualified person to be in charge of lorry or trolley when on the line:-

- (1) No lorry or trolley shall be placed on the line except by a qualified person appointed in this behalf by special instructions.
- (2) Such qualified person shall accompany the lorry or trolley, and shall be responsible for its proper protection and for its being used in accordance with special instructions.

S.R. 15.22(1):- Running of lorries:

- (a) A lorry shall normally be run during day light hours.
- (b) A lorry may be worked without block protection when the official in charge before putting a lorry on the line, has ascertained from the Station Master on duty weather line clear can be obtained for the lorry without causing detention of a train, and if no detention would be caused line clear should be obtained. If line clear cannot be obtained without causing detention to a train, the official in charge of the lorry after considering the urgency of the work to be done, should decide whether to place the lorry on the line without line clear being obtained or wait until line clear can be obtained for it.
- (c) Not with standing the provision above, a lorry shall invariably be worked under block protection when,
 - (i) It is necessary during an emergency to run it at night.
 - (ii) It is loaded with rails or girders.
 - (iii) It is loaded with special heavy materials which can not be readily unloaded and
 - (iv) On the following sections having continuous steep grades or when visibility is restricted due to sharp curves or other features.

काठगोदाम	—	लालकुआं
लालकुआं	—	काशीपुर
काशीपुर	—	रामनगर

नोट:—बिना ब्लॉक संरक्षण के लॉरी संचालन के विषय में विशिष्टतया साधारण नियम 15.27 (3),(4),(5) देखें।

- (2) (i) किसी रेल सेवक को लॉरी/ट्रॉली के संचालन की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि उसकी परीक्षा करके उसे लारी/ट्रॉली के संचालन के नियमों का भली भाँति जानकारी होने के फलस्वरूप लॉरी/ट्रॉली का प्रभारी (इंचार्ज) होने के लिए सक्षम प्रमाणित नहीं कर दिया जाता है। नियंत्रण प्रभारी अधिकारी परीक्षा करने एवं निम्नलिखित प्रारूप में सक्षमता प्रमाण पत्र जो एक वर्ष से अधिक अवधि के लिए विधिमान्य नहीं होगा, जारी करने के लिए जिम्मेदार होगा।

लॉरियों/ट्रॉलियों के उपयोग करने के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र

मैं एतद् द्वारा प्रमाणित करता हूँ कि मैने श्री(नाम और पद) की लॉरियों/ट्रॉलियों के उपयोग करने के नियमों के ज्ञान की परीक्षा कर ली है और उन्हें लाइन पर लॉरियों/ट्रॉलियों के संचालन को प्रभावित करने वाले नियमों एवं विनियमों के अनुसार इनके प्रयोग करने के लिए सक्षम समझता हूँ।

तिथि.....

नियंत्रक अधिकारी

पदनाम.....

- (ii) इंजीनियरिंग, यांत्रिक, सिगनल एवं दूरसंचार, विद्युत और यातायात विभागों के सभी अधिकारी तथा निम्नलिखित तृतीय श्रेणी के कर्मचारी लॉरियों/ट्रॉलियों का उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है, बशर्ते कि उनके पास निर्धारित सक्षमता प्रमाण पत्र है:—
- (क) एस.एस.ई.(कार्य)/नि./जे.ई.(कार्य)
- (ख) एस.एस.ई.(रेलपथ)/जे.ई.(रेलपथ)
- (ग) एस.एस.ई.(सिग.)/जे.ई.(सिग.)
- (घ) एस.एस.ई.(पुल)/जे.ई.(पुल)
- (ङ) सेक्शन मेट/निर्माण कार्य मिस्त्री/रेल पथ मिस्त्री।
- (च) एस.ई.(विद्युत)/जे.ई.(विद्युत)
- (3) (i) जब तक लारी रेल पटरियों पर रहेगी तृतीय श्रेणी का एक जिम्मेदार कर्मचारी, जो जे.ई. रेल पथ के पद से कम का न हो, तब तक इसके साथ रहेगा और वह इसकी उचित रक्षा और उपयोग के लिए जिम्मेदार होगा। यदि कोई जे.ई. रेलपथ उस क्षेत्र में प्रभारी (इंचार्ज) नहीं है तो मण्डल इंजीनियर लारी का भार साधन (चार्ज) लेने के लिए रेल पथ मिस्त्री को प्राधिकृत कर सकता है बशर्ते कि वह आश्वस्त हो कि रेल पथ मिस्त्री को यह जिम्मेदारी सौंपी जा सकती है और वह (मिस्त्री) लारियों के संचालन के नियमों से अवगत है।
- (ii) कोई भी लॉरी लाइन पर तब तक नहीं चलायी जानी चाहिए जब तक इसे शीघ्र उठाने के लिए इसके साथ पर्याप्त व्यक्ति न हो और इनकी संख्या किसी भी दशा में 6 से कम नहीं होनी चाहिए।
- (iii) सभी लॉरियों पर उसकी संख्या, मंडल का नाम जिसमें वे चलायी जा रही हों, और उनकी अभिरक्षा के लिए प्राधिकृत अधिकारी का पद नाम अंकित होना चाहिए।
- (iv) जब लॉरी के चलाये जाने के लिए लाइन को ब्लॉक करना हो, तो लॉरी के प्रभारी इंजीनियरिंग अधिकारी को चाहिए कि स्टेशन मास्टर से एक लिखित मेमो प्राप्त करे इसके लिए अपना हस्ताक्षर दें। इस मेमो में यह लिखा हुआ रहेगा कि किस समय तक लाइन ब्लाक रह सकती है तत्पश्चात वह रेल पथ को नियम समय में साफ करने और स्टेशन मास्टर को यह सूचित करने के लिए कि उसने ऐसा कर दिया है, उत्तरदायी होगा।
- (v) प्रत्येक लॉरी पर सा.नि. 15.20 में निर्धारित सामान के अतिरिक्त दोनों तरफ लाल रोशनी दिखाने वाली ठीक से कटी बत्ती वाला लैम्प और उपयुक्त ब्रेकेट या स्टैंड रहने चाहिए।
- (vi) लाइन पर चलाये जाने वाले लॉरी का प्रभारी व्यक्ति सभी परिस्थितियों में लारी के उपयोग और गाड़ियों के आने के समय से अवगत होने के लिए जिम्मेदार होगा और किसी खाली इंजन से दुर्घटना होने से बचाने के लिए विशेष सावधानी के रूप में स्टेशन से पास करते समय स्टेशन मास्टर से यह पूछ लेना चाहिए कि लाइन साफ है या नहीं और किसी दिशा से कोई गाड़ी आने वाली है या नहीं।

Kathgodam	-	Lalkuan
Lalkuan	-	Kashipur
Kashipur	-	Ramnagar

Note:- For running lorries without block protection, see particularly S.R.15.27 (3),(4),(5).

- (2) (i) No railway servant shall be permitted to work a lorry/Trolley unless he has been examined and certified competent to be in charge of a lorry/trolley being conversant with the Rules for the running of the same. The controlling officer in charge shall be responsible for examination and issuing competency certificates in the following form which shall be valid for a period not exceeding one year.

CERTIFICATE OF COMPETENCY FOR USE OF LORRIES/TROLRIES

I hereby, certify that I have examined Shri----- (name and designation) in the knowledge of Rules for the use of lorries/trolleys and consider him competent to use the same in accordance with the Rules and regulations affecting the working of lorries/trolleys on line.

Date -----

Controlling Officer-----

----- (Designation)

- (ii) All officers of the Engineering Mechanical, Signal and Telecommunication, Electrical and Traffic Department and the following categories of class III Officials are authorised to use Lorries/Trolleys provided they are in possession of the prescribed competency certificate.
- S.S.E. of Work/J.E. of Works.(Con.)
 - S.S.E.(P.W)/J.E (P.W)
 - S.S.E.(Sig.)/J.E(Sig.)
 - S.S.E.(Bridge)/J.E(Bridge)
 - Section Mates/Works Mistries/Permanent Way Mistries.
 - S.S.E.(Elec.)/J.E(Elec.)
- (3) (i) A responsible class III Official not below the rank of Assistant Inspector of Permanent way must invariably accompany a lorry during the whole time it is on the rails and he will be responsible for its proper protection and use. If no Assistant Inspector is in charge of the length of the Divisional Engineer may authorize the Permanent Way Mistry to take charge of lorries, provided he is satisfied that the permanent Way Mistry can be entrusted with this responsibility and is conversant with the Rules for their working.
- (ii) No lorry must be run on the line unless it is accompanied by enough men to lift it off readily, and in no case should this number be less than six.
- (iii) All lorries must be marked with a number, the name of the division to which they are employed and the designation of the official authorized to have the custody of it.
- (iv) When the line is to be blocked for the running of a lorry, the engineering official in charge of the lorry must receive from the Station Master a written memorandum, for which signature must be given, stating upto what time the line can remain blocked and he is then responsible for clearing the track and informing the Station Master that he has done so within the time.
- (v) Every lorry must carry one ready trimmed lamp showing red both ways and proper standards or brackets in addition to what has been prescribed in GR 15.20.
- (vi) The person in charge of a lorry on the line will, under all circumstances, be held responsible for its use and for knowing when trains are due, and as special precaution against accident from light engines must, when passing a station, enquire from the Station Master whether the line is clear and whether any train is expected in either direction.

- (4) (i) ट्रॉली के उपयोग का प्राधिकार ट्राली पास के रूप में महाप्रबन्धक द्वारा या केवल उनसे यथावत प्राधिकारी द्वारा दिया जायेगा और आवश्यकता पड़ने पर यह पास प्रस्तुत किया जाना चाहिए।
- (ii) कोई भी ट्रॉली लाइन पर तब तक नहीं रखी जायेगी जब तक कि वह किसी अधिकारी या इसका उपयोग करने के लिए विशेष रूप से प्राधिकृत किसी तृतीय श्रेणी के कर्मचारी के भार साधन (चार्ज) में न हो।
- (iii) उस दशा में ट्रॉली का उपयोग के लिए प्राधिकृत व्यक्ति स्वयं उसके साथ जाने में असमर्थ हो, तो प्रधान ट्रॉली मैन के भार साधन (चार्ज) में ट्राली लाइन पर भेजा जा सकता है। ऐसी दशाओं में प्रधान ट्रॉली मैन के अतिरिक्त तीन और व्यक्ति ट्राली मैन के साथ रहने चाहिए। आदमी साथ जाएंगे। अधिकारी जब ट्रॉली से जाने में असमर्थ हो उनके द्वारा लिखित पास देना चाहिए। जिसमें दिये गये मौखिक अनुदेश लिखे रहने चाहिए। ऐसी अनुभूति केवल दिन में कम दूरी के लिए तथा ऐसे सेक्शनों में जहाँ लाइन में कम उसंदेश चढ़ाव और सरल गोलाई हो और केवल विशेष परिस्थितियों में ही लागू होती है।
- (iv) किसी भी व्यक्ति को जिसके पास ट्रॉली पास नहीं है ट्राली पर चलने की अनुमति नहीं दी जाएगी, जब तक कि वह किसी ऐसे रेल अधिकारी के साथ न हो जिसके पास ट्राली पास है।
- (v) ट्राली का भार साधक व्यक्ति सभी परिस्थितियों में उसके उपयोग और गाड़ियों के आगमन के समय से अवगत होने के लिए जिम्मेदार होगा। लाइट इंजन इत्यादि से दुर्घटना होने से बचाने के लिए विशेष सावधानी के हेतु स्टेशन से पास होते समय स्टेशन मास्टर से पूछ लेना चाहिए कि लाइन साफ है या नहीं और किसी दिशा से कोई गाड़ी आने वाली है या नहीं।
- (vi) जब लाइन की गोलाई, कटाव, सुरंग, कुहरा, तूफान या अन्य किसी कारण से सामने और पीछे की ओर 800 मीटर तक स्पष्ट दिखलाई न पड़े तो ट्राली के आगे या पीछे या दोनों तरफ जैसी स्थिति हो, 800 मीटर की दूरी पर एक लाल सिगनल ले कर एक व्यक्ति को चलना चाहिए। यह सिगनल दिन के समय लाल झंडी और रात के समय लाल रोशनी होगी।
- (vii) यदि लारी के परिचालित लाइन पर रहने पर कुहरा, धुंध, आंधी या किसी अन्य कारण से दृश्यता अस्पष्ट हो जाय तो ट्रॉली परिचालित लाइन से हटा दी जानी चाहिए, सिवाय जब कि यह ब्लॉक किये हुए सेक्शन में चलाई जा रही हो।
- (viii) सभी परिस्थितियों में सभी ट्रॉलियाँ उस झण्डी वाले (पलैगमैन) को छोकर जिसकी ट्रॉलियों की रक्षा के लिए आवश्यकता पड़ सकती है, कम से कम चार ट्रॉली मैनों द्वारा रक्षित होनी चाहिए।
- (ix) सभी ट्रॉलियों पर उनकी संख्या तथा जिस पदाधिकारी को उपयोग करने के लिए दी गयी है उसका पदनाम भी स्पष्ट अंकित रहना चाहिए। ट्राली और उसका बोझ चार व्यक्तियों द्वारा पहियों सहित उठाये जा सकने वाले भार से अधिक नहीं होना चाहिए तथा बिना पहियों के दो व्यक्तियों द्वारा उठाये जा सकने वाले भार से अधिक नहीं होना चाहिए अन्यथा उसे अनुमोदित अभिकल्प का होना चाहिए।
- (x) सभी ट्रॉलियों में कारगर ब्रेक गियर लगा होना चाहिए और इंचार्ज व्यक्ति को यह जिम्मेदारी होगी कि ब्रेक अच्छी हालत में रहे।
- (xi) जब दो ट्रॉलियाँ साथ-साथ एक ही दिशा में चल रही हो, तो इस बात की विशेष सावधानी होनी चाहिए कि दोनों के बीच पर्याप्त अन्तर रहे जिससे यदि अगली ट्राली से कोई ट्राली वाला गिर जाय या किसी कारण से अकस्मात आगे की ट्राली रोक दी जाय तो पिछली ट्राली समय पर रोकी जा सके।
समतल या चढ़ाव पर दोनों ट्रालियों के बीच का अन्तर एक ओ.एच.ई. के खम्भों के बीच की दूरी से कम नहीं होनी चाहिए तथा ढलान पर या पीछे से तेज हवा चल रही हो तो यह दूरी दो ओ.एच.ई. के खम्भों से कम नहीं होनी चाहिए।
- (xii) कोई भी ट्राली, चाहे किसी अन्य प्रकार से रक्षित हो या नहीं, जब तक उस पर दिन के समय लाल झंडी या रात्रि दोनों तरफ दिखलाई देने वाली लाल बत्ती स्पष्ट तौर पर न दिखाई जा रही हो, चालू लाइन पर नहीं रखी जानी चाहिए। झंडी साकेट में लगायी जायेगी तथा बत्तियाँ इस प्रकार लगाई जायेगी कि आने वाली गाड़ियों को सरलता से दिखाई दे सके। ट्रालियों के प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति इस बात के लिए होंगे कि इनकी बत्तियाँ उपयोग के लिए तैयार हैं और जलाये जाने पर अच्छी तरह जलती रहे।

-
- (4) (i) The authority to use a trolley will be given by the General Manager or by an Officer duly authorized by him alone, in the form of a trolley pass which must be produced when required.
- (ii) No trolley must be placed on the line except under the charge of an officer or Class-III official specially authorized to use a trolley.
- (iii) In case where a person authorized to use a trolley is unable to trolley with it, the trolley may be sent over the line in charge of the head trolley man. In such cases the trolley must be accompanied by three men in addition to the Head Trolley Man. Officials when not able to accompany the trolley must give the Head Trolleyman a written pass stating what verbal instructions have been given. This permission only applies in day light short distances, to sections of the line with flat gradients and easy curves, and that only under exceptional circumstances.
- (iv) No person without a pass shall be allowed to travel on a trolley unless he is accompanied by a railway official holding a trolley pass.
- (v) The person in charge of a trolley must, under all circumstances, be held responsible for its use and for knowing when trains are due, and as special precaution against accidents from light engines, etc. must when passing station enquire from the Station Master whether the line is clear and whether any train is expected in either direction.
- (vi) When it is not possible to obtain a clear view of the line in front and rear for a distance of 800 metres by reason of curves cutting, tunnels, fogs, storms, or any other cause, such trolley must be preceded or followed or both as the case may be at a distance of 800 metres by a man bearing a red signal, being a red flag by day and a red light by night.
- (vii) If the view becomes obscure owing to a fog, dust, storm or any other cause while a trolley is on the running line, the trolley must be removed immediately, unless running on blocked section.
- (viii) All trollies must in all cases be manned by at least four trolley men exclusive of any flagman who may be required for the protection of the same.
- (ix) All trollies must be plainly marked with a number and with the official designation of the persons for whose use they are supplied. A trolley and its load must not be heavier than four men can lift off the line with its wheel attached and two men without the wheel, otherwise it must be of an approved design.
- (x) All trollies must be fitted with efficient brake gear and the person in charge will be responsible that the brake is in proper order.
- (xi) When two trollies are running together in the same direction, particularly care must be taken that they are kept a sufficient distance apart to allow of the rear trolley being stopped in time if a trolley man should slip from the front trolley or if the front trolley should be stopped suddenly for any reason.
- On a level or on an up hill gradient there should be a distance of not less than one OHE post length between the trollies, and on a down grade or with a strong wind behind a distance of not less than two OHE post length.
- (xii) Whether otherwise protected or not, no trolley shall be placed upon an open line without a red flag by day or a red lamp by night showing both ways, and conspicuously displayed. The flag shall be placed on a socket, and the lamps so placed that they can be readily seen by approaching trains. Persons in charge of the trolley are responsible that their lamps are always ready for use and that when in use they bum brightly.

- (xiii) महाप्रबंधक या अन्य प्राधिकृत अधिकारी द्वारा जिन व्यक्तियों को ट्राली पास दिया गया है उन्हें उस पास पर विनिर्दिष्ट सीमा के अंतर्गत अपनी ट्रॉली तथा आदमियों को किसी भी गाड़ी से ले जाने का अधिकार है, बशर्ते कि उस गाड़ी में जगह हो और उससे गाड़ी में कोई देरी न हो। किसी भी सवारी गाड़ी से केवल एक ही ट्राली ले जाई जायेगी जब तक कि ब्रेकयान में बिना किसी असुविधा के अधिक ट्राली ले जाने के लिए पर्याप्त जगह न हो। ब्रेकयान में सामान या पार्सल के उपर ट्राली नहीं रखी जानी चाहिए। यदि गार्ड ट्राली लादने में असमर्थ हो तो उसे यदि कहा जाय, लिखित कारण दे देना चाहिए।
- (xiv) (क) अंधेरा हो जाने पर या बरसात, कुहरा और धुंध के मौसम में स्टेशनों के बीच पुश ट्रॉली को चलाने के लिए अनुमति नहीं दी जानी चाहिए यदि ट्राली के प्रभारी अधिकारी के पास संचालन पद्धति के अन्तर्गत प्रस्थान प्राधिकार नहीं है, ट्रॉलियों के लिए आगमन सिगनल ऑफ नहीं किये जायेंगे और प्रभारी अधिकारी की यह जिम्मेदारी होगी कि प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल से स्टेशन तक इसे पायलट करके ले जाये।
- (ख) जब किसी कारण से प्रस्थान प्राधिकार न मिल सके तो ट्रॉली के प्रभारी (इंचार्ज) अधिकारी को लाइन ब्लॉक कर देनी चाहिए। संचार साधनों में पूर्ण बाधा हो जाने कि स्थिति में ट्राली का प्रभारी अधिकारी अपनी निजी जिम्मेदारी पर सेक्शन में प्रवेश कर सकता है और उसे पर्याप्त सावधानियां बरतनी चाहिए। खतरे का सिगनल और पटाखों के साथ एक व्यक्ति 800 मीटर ट्राली के आगे भेजा जाना चाहिए। किसी गाड़ी या इंजन को देखने पर उसे लाइन पर 10 मीटर के अन्तर पर तीन पटाखे रख देने चाहिए। वह स्वयं आने वाली गाड़ी/इंजन की दिशा में अंतिम पटाखा से 45 मीटर की दूरी पर रहेगा। इसी भाँति एक दूसरा आदमी पीछे की रक्षा के तैनात किया जाना चाहिए।
- (5) (i) (क) निम्नलिखित सेक्शनों में, जहाँ तीन तीव्र गोलाई, कटाव है, लॉरी/ट्रॉली बिना ब्लॉक संरक्षण के नहीं जायेगी:-
- (i) लखनऊ जं० - ऐशबाग
 - (ii) लखनऊ जं० - मानक नगर
 - (iii) लखनऊ सिटी - ऐशबाग
- (ख) (i) किसी सुरंग में प्रवेश करते समय या उसके पास करते समय लॉरी/ट्रॉली के प्रभारी अधिकारी द्वारा सभी बलितियों को जलाना आदि, आवश्यक सावधानियाँ, अवश्य बरतनी चाहिए।
- (ii) किसी लॉरी/ट्रॉली पर लॉरी/ट्रॉली वालों सहित 9 व्यक्तियों से अधिक के जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी, तथा किसी भी दशा में यह संख्या बढ़ाई नहीं जाएगी।
- (iii) जब लारी/ट्राली दोहरी लाइन पर बिना ब्लाक संरक्षण के कार्य कर रही है तो प्रभारी अधिकारी को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि निकटवर्ती लाइन किसी दशा में उलंघित न हो।
- (iv) लॉरी/ट्रॉली के संचालन के लिए प्राधिकृत सभी व्यक्तियों को स्प्रिंग कांटों की, जहाँ भी वे हो, स्थिति एवं उनको पार करने क सही विधि की भी जानकारी होनी चाहिए।
- (v) किसी गाड़ी में लादने के लिए या किसी अन्य उद्देश्य से जब कोई किसी लारी/ट्राली प्लेटफार्म पर रखी गयी हो तो वह अनिवार्यतः पटरी के समानान्तर उचित रूप से ताला लगा करके एक रेल सेवक के भार साधन (चार्ज) में रखी जानी चाहिए। इसे इस प्रकार रख जाना चाहिए कि यह यात्रियों तथा रेल कर्मचारियों के रास्ते में रुकावट न हो।
- (vi) लॉरी/ट्रॉली सदैव धक्का देकर चलाई जानी चाहिए न कि खींचकर उनको चलाने में सहायता के लिए पालों या किसी अन्य अनाधिकृत साधन का उपयोगी पूर्ण रूप से वर्जित है।
- (6) (i) रेलवे पदाधिकारियों को छोड़कर अन्य किसी व्यक्तियों को ले जाने के लिए ट्रॉली का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।
- (ii) विशेष स्थितियों में, सक्षम अधिकारियों के आदेश से ट्राली पर मजिस्ट्रेट, पुलिस सिविल टेलीग्राफ, फौजी, चिकित्सा सम्बन्धी विभागों के अधिकारियों को या ऐसे व्यक्ति जिसे चिकित्सा की आवश्यकता हो, निम्न नमूने के एक बंध पत्र (बाण्ड) पर जिससे रेलवे सभी प्रकार के देयता और जोखिम से मुक्त रहे, हस्ताक्षर लेने के पश्चात् ले जाया जा सकता है।

- (xiii) The pass granted by the General Manager or other authorized officer will authorize the holder to have his trolley and men conveyed in any train within the limits specified on the pass, provided that there is room in the train, and that the train is not detained thereby. Only one trolley will be carried by any passenger train unless there is ample room for more in the brake vans without inconvenience. No trolley must be put on the top of luggage or parcels in the brakevan. Guards unable to take on a trolley must, if asked to do so give their reasons in writing.
- (xiv) (a) No push trolley must be allowed to run during the hours of darkness or during rainy, foggy and tempestuous weather between block station without the authority to proceed, under the system of working being in the possession of official in charge of the trolley. Reception signal for trollies must not be taken OFF and the official in charge will be responsible for piloting the trolley into the station from the first stop signal.
- (b) When permission to proceed cannot be obtained for any reason the line must be blocked by official in charge of the trolley. In the event of total interruption of communication the official in charge of the trolley may proceed into the section on his own responsibility and must take adequate precaution. A man must be sent 800 metres ahead of the trolley carrying danger signals and detonators. He must place three detonators 10 metres apart on the line on sighting a train or an engine stationing himself 45 metres away from the last detonator in the direction of the approaching train/engine. Another man must be deputed to protect the trolley in the rear also in similar manner.
- (5) (i) (a) A lorry/trolley must not proceed without block protection, into the following section where sharp curves, cuttings etc. exist:-
- | | | | |
|-------|--------------|---|------------|
| (i) | Lucknow Jn. | - | Aishbagh |
| (ii) | Lucknow Jn. | - | Manaknagar |
| (iii) | Lucknow City | - | Aishbagh |
- (b) (i) While entering or passing through a tunnel, necessary precautions such as lighting up of all light etc., must also be taken by the official in charge of the lorry/trolley.
- (ii) Not more than nine persons inclusive of the lorry/trolley men shall be permitted to be carried on a lorry/trolley and in no circumstances this number must be exceeded.
- (iii) When a lorry/trolley is working on a double line section without block protection the official in charge must ensure that the adjacent line under no circumstances is fouled.
- (iv) All persons authorized to work a lorry/trolley must know the location of spring points wherever they exist and also the correct way of negotiating them.
- (v) Whenever a lorry/trolley is placed on the platform are being loaded in a train or for any other purpose, it should invariably be placed parallel to the track, properly locked and in charge of a Railway Servant. It should be so placed as not to come in the way of passengers and Railway Staff.
- (vi) A trolley/lorry must always be pushed and not pulled. Use of sails or any other unauthorized aid for their propulsion are strictly prohibited.
- (6) (i) Trolley must not be used for the conveyance of persons other than railway officials.
- (ii) In special cases Magistrates, Police, Civil message, Military and Medical officials or a person requiring Medical Aid may be conveyed by trolley by order of the competent authority after a bond (specimen given below) is signed, indemnifying the railway against all liabilities and risks.

- (iii) ठेकेदारों या उसके एजेण्ट कार्य के संबंध में ट्रॉली पर ले जाया जा सकता है, यदि उन्होंने नीचे दिये नमूने को सामान्य क्षति पूरक बंध पर भर दिया हो:-

रेलवे ट्राली पर यात्रा करने की अनुमति के सम्बंध में क्षतिपूरक बंध

रेलवे पर ट्रॉली द्वारा यात्रा करने के संबंध में क्षतिपूरक बंध पत्र.....रेलवे पर स्टेशन से स्टेशन तक ट्रॉली द्वारा यात्रा कराने की अनुमति मिलने के उपलक्ष्य में मैं इस बात से सहमत हूँ और वचन देता हूँ कि इस यात्रा में जिसके लिए मुझे अनुमति दी गई है या जब तक मैं या मेरा कोई भी सामान रेल सीमा में है, यदि मेरे प्रति या मेरे साथ किसी भी प्रकार के सामान्य के प्रति देरी या अवरोध या किसी प्रकार की क्षति या हानि हो तो इससे रेलवे सब प्रकार की जिम्मेदारियों या दायित्वों से मुक्त रहेगी।

मैं इस बात का भी वचन देता हूँ कि रेलवे के नियमों तथा साधारण विनियमों के अनुसार जो कुछ यथोचित निर्देश दिये जायेंगे उनका पालन करूँगा और उनके कार्यों में हस्तक्षेप नहीं करूँगा या बाधा नहीं डालूँगा।

इस प्रकार ट्रॉली से यात्रा करते समय यदि मेरे या मेरे एजेण्टों या सेवकों की कोई कार्यवाही या त्रुटि से रेलवे सम्पत्ति को किसी प्रकार की क्षति या कोई हानि हो तो रेलवे प्रशासन को इस बात से या पूरा करने से मुक्त होने का मैं वचन देता हूँ।

तिथि..... नाम.....

गवाह..... पदनाम.....

(1) पता.....

(2)
(एक रुपये के स्टाम्प पर भरा जाएगा।)

(7) रेल पटरी पर निजी ट्रॉलियों का उपयोग करना:-

- (i) चालित लाइन पर निजी ट्रॉलियों के संचालन की अनुमति के लिए सभी प्रार्थना पत्र प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक को दिये जाने चाहिए जो इस बात के लिए निर्णायक अधिकारी होंगे कि ऐसे प्रार्थनाओं को स्वीकार किया जाय अथवा नहीं।

- (ii) जब किसी मिल या अन्य कम्पनी के प्रबन्धक को निर्धारित सीमा में रेलपथ पर किसी ट्रॉली को चलाने का लाइसेंस दिया गया हो, तो ट्रॉली का प्रभारी प्रधान ट्रॉली वाला महाप्रबंधक की तरफ से प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा नियुक्त एक रेल सेवक होगा जिसके पास चालू (करेंट) सक्षमता प्रमाण पत्र अवश्य होना चाहिए। ट्रॉली चलाने के लिए दूसरे व्यक्ति की नियुक्ति सम्बन्धित मिल या कम्पनी द्वारा की जाएगी।

- (iii) विभागीय ट्रॉलियों के संचालन से संबंधित सभी नियम एवं अनुदेश निजी ट्रॉलियों पर भी लागू होंगे। प्रधान ट्रॉली वाला (हेड ट्रालीमैन) सामान्य एवं सहायक नियम और ट्रॉलियों के संचालन के लिए रेल प्रशासन द्वारा समय-समय पर जारी किये गए अन्य अनुदेशों की एक प्रति अपने पास रखेगा और वह संबंधित मंडल परिचालन प्रबन्धक को इस आशय का आश्वासन देगा कि उसे लाइन के उस खंड पर जिसमें निजी ट्रॉली के संचालन की अनुमति मिली है ट्रालियों के कार्य संचालन संबंधित सभी नियमों एवं विनियमों की पूरी जानकारी है।

- (iv) प्रत्येक निजी ट्रॉली के लिए एक पास जारी किया जायेगा जो प्रधान ट्राली वाला (हेड ट्रालीमैन) के पास रखा रहेगा और स्टेशन मास्टर या किसी अन्य रेलवे अधिकारी द्वारा मांगने पर दिखाया जायेगा।

(8) अवलोकन पोस्ट और लॉरी/ट्रॉली सिगनल स्टेशन -

- (i) यदि कहीं पर मोड़, घुमाव, कटाव या अन्य कारणों से लाइन स्पष्ट रूप से दिखाई न दे तो मानवरक्षित 'अवलोकन स्तम्भ' ऐसे स्थलों पर स्थापित होने चाहिए, जहाँ झंडीवालों (फ्लैगमैन) के प्रयोग के लिए दोनों दिशाओं में सबसे ज्यादा स्पष्ट रूप से दिखाई दे सके, जिससे लाइन पर लॉरी/ट्रॉली तक हैण्ड सिगनल पहुँच सके।

- (ii) विशेष खंडों पर जो कि मुख्य इंजीनियर द्वारा निर्धारित किये गये हों, लॉरियों/ट्रॉलियों के उपयोग के लिए डिस्क या वॉल सिगनल लगाये जा सकते हैं और ऐसे सभी सिगनल स्थल मानव रक्षित होंगे।

15.23. गाड़ी के साथ जोड़ने का निषेध:-कोई लॉरी या ट्रॉली किसी गाड़ी के साथ नहीं जोड़ी जाएगी।

15.24. चलाने का समय:- साधारणतः लॉरी केवल दिन में और इतने साफ मौसम में चलाई जाएगी कि सिगनल पर्याप्त दूरी से अच्छी तरह देखा जा सके और यह दूरी कभी भी 800 मीटर से कम नहीं होगी।

- (iii) Contractors and their Agents may be conveyed on a trolley in connection with works provided they have executed a general indemnity bond similar to the one given in the specimen below.-

**INDEMNITY BOND IN CONNECTION WITH THE PERMISSION GRANTED
TO TRAVEL ON A RAILWAY TROLLEY**

In consideration of my being granted permission to travel between and-----on a-----railway -----trolley, I hereby undertake and agree that the Railway shall be free from all responsibility or liability for any delay or detention or for any injury or loss to me or to any property of whatsoever kind accompanying me occasioned during the journey for which the permission is granted or whilst I am or the said property is within Railway limits.

I further undertake that I shall not interfere with or obstruct-----on his duties and shall obey all reasonable directions he shall give me to be subject to the bye-laws and other general regulations of the Railway.

I further undertake to indemnify and keep indemnified and save harmless the Railway Administration for and against any loss of or damage done to the property of the Railway through any act or omission on my part or on the part of my agents or servants while so travelling on the trolley.

Dated-----

Name-----

Witness-----

Designation-----

(1)-----

Address-----

(2)-----

(To be-executed on one-rupee stamp paper).

(7) Use of Private Trolleys on the Railway Track:-

- (i) All requests from the Public for permission for Private trolleys on open lines shall be made to the Principal Chief Operations Manager who shall be the determining authority whether such requests can be acceded to.
- (ii) When license has been granted to the Manager of the Mill or other Company to run a trolley on the way within prescribed limits, the Head Trollyman incharge of the trolley shall be a Railway servant appointed by the Principal Chief Operations Manager on behalf of the General Manager and must hold a current competency certificate. The other man required to work the trolley shall be appointed by the mill or the Company concerned.
- (iii) All Rules and instructions pertaining to the working of departmental trolley shall also apply to Private trolley. The Head trolley man shall equip himself with a copy of the G & S Rules and other instructions issued by the Railway Administration from time to time for running of trolleys and he shall give an assurance to the D.O.M concerned to the effect that he is conversant with all the Rules and regulations relating to the working of trolleys on the section of line to which the Private trolley license applied.
- (iv) A pass should be issued for every Private trolley to be kept by the Head trollyman and shown demand by the Station Master or other official of the railway.

(8) Observation Posts and lorry/trolley signal stations:-

- (i) Where owing to curve, cutting or other causes, the view of the line is obstructed, manned "observation posts" must be established, at such sites as command the best view in both directions for the use of flagmen, thus enabling hand signals being conveyed to lorry/trolley on line.
- (ii) On special sections, as may be prescribed by the Chief Engineer, Disc or ball signals for the use of lorries/trolleys may be installed each such signal station being manned.

15.23. Attachment to train prohibited:- No lorry or trolley shall be attached to a train.

15.24. Time of running:- A lorry shall ordinarily be run only by day and when the weather is sufficiently clear for a signal to be distinctly seen from an adequate distance, which shall never be less than 800 metres.

- स.नि. 15.24 : (i) जब रात में या कोहरा या आँधी के मौसम में लाइन पर लारी को रखना आवश्यक हो तो लाइन अवश्य ब्लाक कर दी जानी चाहिए।
- (ii) जब लारी के परिचालित लाइन पर रहते कोहरा, धुंध, या आँधी या अन्य कारण से दृश्यता बाधित हो जाए, तो लाइन से लॉरी को तुरन्त हटा देना चाहिए यदि ब्लाक किये हुए खण्ड में न चलाई जा रही हो।
- (iii) सहायक नियम 15.22(5)(i)(क) में उल्लिखित खतरनाक खण्डों पर साइकिल/मोपेड ट्रालियाँ अनिवार्य रूप से संचालन पद्धति के अन्तर्गत ब्लाक संरक्षण में चलाई जायेंगी।

15.25. मोटर ट्रॉली:— मोटर ट्रॉली केवल विशेष अनुदेशों के अनुसार ही चलाई जाएगी।

- स.नि.15.25: (1)(i) मोटर ट्रॉली एक स्वनोदित वाहन है जो चार व्यक्तियों द्वारा तुरन्त लाइन से हटाया जा सकता है। इन नियमों के उद्देश्य से सभी अन्य स्वनोदित वाहन मोटर ट्रॉली की तरह नहीं माने जाने चाहिए।
- (ii) सभी स्थितियों में मोटर ट्रॉली पर, किसी झंडी वाले (फ्लैगमैन) के अतिरिक्त जिसकी आवश्यकता ट्रॉलियों की रक्षा के लिए पड़ सकती है, कम से कम चार ट्रॉली वाले (ट्रालीमैन) अवश्य रहना चाहिए।
- (iii) प्रत्येक मोटर ट्रॉली पर उसकी संख्या, उपयोग करने के लिए प्राधिकृत अधिकारी का पदनाम तथा उसके मुख्यालय स्टेशन का सांकेतिक नाम अंकित होना चाहिए। इसमें कारगर ब्रेक और मोटर हॉर्न या सीटी लगा होना चाहिए तथा मोटर ट्रॉली को उपयोग में लाने के पहले ये सभी वस्तुएं चालू हालत में होनी चाहिए। किसी विशेष अधिकारी के उपयोग के लिए दी गयी मोटर ट्रॉली नीचे पैरा (vi) में उल्लिखित शर्तों के साथ पैरा (vii) में दिये गये अन्य अधिकारियों द्वारा भी उपयोग की जा सकती है। जिस व्यक्ति के लिए मोटर ट्रॉली दी गयी है, उसकी जानकारी के बिना उसका उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।
- (iv) मोटर ट्रॉली लाइन पर तब तक नहीं रखी जानी चाहिए, जब तक इस पर दिन और रात दोनों समय के सिगनल इस पर न हो और लाइन से हटा लेने पर उसे बाँध कर स्थिर कर देने के लिए जंजीर और ताले न हों। दिन का सिगनल एक लाल झंडी है जो डंडे में लगाकर ट्रॉली के फ्रेम पर एक साकेट में सीधे ऊपर लगायी जाती है, जिससे वह स्पष्ट दिखाई पड़े। रात का सिगनल एक रोशनी है जो उसी प्रकार लगाई जाती है और आगे तथा पीछे लाल रोशनी दिखाती है। जब ट्रॉली लाइन पर हो, तो दिन और रात दोनों समय सदैव उचित सिगनल प्रदर्शित किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, मोटर ट्रॉली पर 2 हाथ सिगनल बत्ती, 2 लाल झंडी, एक हरी झंडी और 10 पटाखे, सभी काम करने की अच्छी हालत में तथा लागू कार्यकारी समय-सारणी की एक प्रति सदैव होनी चाहिए। रात में मोटर ट्राली पर हेड लाइट या शक्तिशाली टॉर्च भी ले जायी जानी चाहिए।
- (v) मोटर ट्रॉली सदैव धक्का देकर चलाई जानी चाहिए, न कि खींच कर। उनको चलाने में सहायता के लिए पाल या किसी अन्य अनाधिकृत साधन का उपयोग करना पूर्णरूप से वर्जित है।
- (vi) किसी रेल सेवक को मोटर ट्रॉली के संचालन की अनुमति नहीं दी जाएगी, जब तक कि उसकी परीक्षा करके उसे मोटर ट्रॉली के संचालन के नियमों के भली भँति जानकारी होने के फलस्वरूप मोटर ट्रॉली का भार साधक होने में सक्षम तथा मोटर ट्रॉली चलाने में भी सक्षम प्रमाणित नहीं कर दिया जाता। नियंत्रक प्रभारी अधिकारी परीक्षा करने तथा निम्नालिखित प्रारूप (फार्म) पर सक्षमता प्रमाण पत्र, जो एक वर्ष से अधिक अवधि के लिए वैध नहीं होगा, जारी करने के लिए जिम्मेदार होगा।

मोटर ट्रॉली का उपयोग करने के लिए सक्षमता प्रमाण-पत्र

मैं एतद् द्वारा प्रमाणित करता हूँ कि मैने श्री.....(नाम और पद) की मोटर ट्रॉलियों के उपयोग करने के नियमों के ज्ञान की परीक्षा कर ली है और उन्हें लाइन पर मोटर ट्रॉलियों के संचालन को प्रभावित करने वाले नियमों एवं विनियमों के अनुसार इनके उपयोग करने के लिए सक्षम समझता हूँ।

तिथि.....

नियंत्रक अधिकारी पद

- (vii) केवल इंजीनियरिंग, सिगनल एवं दूर संचार तथा परिचालन विभाग के सभी अधिकारी और निम्नालिखित कोटियों के निरीक्षक तथा योग्यता प्राप्त मोटर ट्रॉली लोको पायलटों को मोटर ट्रॉली का उपयोग करने की अनुमति है, बशर्ते कि उनके पास सक्षमता प्रमाण-पत्र हो—

(क) सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ)

(ख) सेक्शन इंजीनियर (निर्माण कार्य एवं रेलपथ)

(ग) सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल)

(घ) जे.ई./सिगनल एवं स्वचालित खण्ड में अनुरक्षण करने वाले अन्तर्पाशन कार्यकारी।

S.R. 15.24 : (i) When it is necessary to place a lorry on the line at night or during foggy or tempestuous weather the line must be blocked.

- (ii) If the view becomes obscure owing to fog, dust storm or other cause while a lorry is on the running line, the lorry must be removed immediately, unless running on a blocked section.
- (iii) Cycle/Moped trollies shall invariably be worked on block protection under the system of working on the dangerous section enumerated under S.R. 15.22 (5) (i) (a).

15.25 Motor trolley: - A motor trolley shall only be run in accordance with special instructions.

S.R. 15.25 (1) (i) A motor trolley is a self propelled vehicle which can be readily removed from the track by four men. All other self propelled vehicles should not be treated as a motor trolley for the purposes of these Rules.

- (ii) Motor trollies must in all cases be manned by at least four trollyman, exclusive of any flagman, who may be required for the protection of the motor trollies.
- (iii) Each motor trolley must have marked on it a number, the designation of the officer authorized to use it and the code initials of his headquarter station, The trolley must be equipped with efficient brakes and a motor horn or whistle, all of which must be in working order before the dolley is used.

A motor trolley issued for the use of a particular official may, however, be used by other officials mentioned, in para (vii) below subject to conditions as laid down in para (vi). A motor trolley should not be used without the knowledge of the person to whom issued.

- (iv) A motor trolley must not be placed on the line unless it is provided with both night and day signals and a chain and padlock for securing the trolley when removed from the line. The day signal is a red flag fixed to a shaft placed upright in a socket on the frame of the trolley so as to be clearly visible. The night signal is a light similarly placed and showing red to the front and rear. The proper signal must always be exhibited by day and night while a trolley is on the line. In addition to the above, 2 hand signal lamps, 2 red flags one green flag and 10 detonators all in good working order and a copy of the Working Time Table in force must always be carried on the motor trolley. A head light or powerful torch must also be carried at night.
- (v) A motor trolley must always be pushed and not pulled. Use of sails or any other unauthorised aid for their propulsion are strictly prohibited.
- (vi) No railway servant shall be permitted to work a motor trolley unless he has been examined and certified competent to be in charge of a motor trolley being conversant with the Rules for the running of motor Dollies and also competent to drive a motor trolley. The Controlling Officer in charge shall be responsible for examining and issuing competency certificates in following form which shall be valid for a period not exceeding one year.

CERTIFICATE OF COMPETENCY FOR USE OF MOTOR TROLLEY

I, hereby, certify that I have examined Shri----- (name and Designation) in the knowledge of Rules for the use of Motor Trollies and consider him competent to use the same in accordance with Rules and regulations affecting the working of motor trollies online.

Date.....

Controlling Officer

- (vii) All Officers of the Engineering, Signal and Telecommunication and Operating departments and following categories of inspectors and qualified motor trolley Loco Pilots only are permitted to use a motor trolley on the line provided they are in possession of competency certificates:-

- (a) SE/JE (Permanent Way)
- (b) SE/Construction (Works and Permanent Way)
- (c) SE/JE (Signal)
- (d) Signal & Interlocking Maintenance Staff in Automatic signalling territory.

- (viii) मोटर ट्रॉली पर ट्रॉली वाले सहित 8 व्यक्तियों से अधिक को ले जाए जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी और किसी भी परिस्थिति में यह संख्या बढ़ाई नहीं जानी चाहिए।
- (ix) जब कोई मोटर ट्रॉली चल रही हो, तो कम से कम दो व्यक्तियों को सामने की ओर अवश्य बैठा रहना चाहिए।
- (x) रेल सेवक के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति को मोटर ट्रॉली तक नहीं ले जाया जाना चाहिए जबतक कि इस संबंध में स.नि. 15.22 (5) में उल्लिखित नियमों का पालन न कर लिया गया हो।

मोटर ट्रालियों का संचालन

- (xi) मोटर ट्रॉली हमेशा गाड़ियों के संचालन के लिए लागू कार्य पद्धति के अनुसार ब्लॉक संरक्षण में चलाई जानी चाहिए।
- (xii) पेपर लाइन क्लीयर टिकट पर जाने वाली ट्रॉली के प्रभारी अधिकारी को लाइन क्लीयर इन्क्वायरी पुस्तक के भीतरी पृष्ठ में लाइन क्लीयर टिकट प्राप्त करने के एवज में हस्ताक्षर करना चाहिए।
- (xiii) दिन के समय बशर्ते कि मौसम साफ हो मोटर ट्रॉली को पूर्ण वैक्यूम युक्त गाड़ी या दूसरी मोटर ट्रॉली के पीछे उसी ब्लॉक सेक्शन में जाने की अनुमति दी जा सकती है।

जब मोटर ट्रॉली किसी गाड़ी या दूसरी मोटर ट्रॉली के पीछे जाती है तो उसके भार साधक को ब्लॉक खंड में प्रवेश करने के पहले संबंधित स्टेशन मास्टर से ट्रॉली परमिट प्राप्त कर लेना चाहिए। ट्रॉली परमिट कार्बन द्वारा दो प्रतियों में बनाया जाएगा। एक प्रति परमिट जारी करने वाले स्टेशन मास्टर के पास रख ली जाएगी और दूसरी प्रति मोटर ट्रॉली के प्रभारी (इंचार्ज) के पास रहेगी और इसे अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दे दिया जाना चाहिए।

- (xiv) (क) किसी ट्रॉली परमिट को जारी करने के पहले संबंधित दो स्टेशनों के बीच निम्नलिखित प्रारूप में एक प्राइवेट नम्बर द्वारा समर्थित नियमित संदेशों का आदान प्रदान किया जाएगा और ट्रेन रजिस्टर बुक में लाल स्याही से उपयुक्त प्रविष्टियाँ दर्ज की जाएंगी। जारी किए गए संदेशों की कार्यालय प्रतियों को ट्रेन रजिस्टर के संबंधित पृष्ठों पर चिपका देना चाहिए। जिस ब्लॉक खंड में मोटर ट्रॉली को किसी गाड़ी या दूसरी मोटर ट्रॉली के पीछे जाने की अनुमति दी गई है, उसे पूर्ण आगमन पुस्तिका में अंतिम मोटर ट्रॉली के भार साधक व्यक्ति के हस्ताक्षर के बिना बन्द नहीं किया जाएगा और गाड़ी लेने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा मोटर ट्रॉली के पहले आने वाली गाड़ी की आगमन सूचना (इन रिपोर्ट) नहीं दी जानी चाहिए, फिर भी ब्लॉक टेलीफोन/कंट्रोल टेलीफोन पर अलग-अलग पहले वाली गाड़ी तथा मोटर ट्रॉली/मोटर ट्रॉलियों के प्रस्थान व आगमन का समय बताया जाएगा तथा गाड़ी सिगनल रजिस्टर के संबद्ध स्तम्भों में दर्ज किया जाएगा।

संदेशों का प्रारूप (फार्म)

(क)

स्टेशन मास्टर.....स्टेशन से स्टेशन मास्टर.....स्टेशन को।
 संख्या.....प्रभारी.....(प्रभारी अधिकारी का पदनाम) की मोटर ट्रॉली
 संख्या.....दिनांक.....कोपरमिट संख्या.....के प्राधिकार पर
 इस स्टेशन से आपके यहाँ तक गाड़ी संख्या/मोटर ट्रॉली संख्या.....का अनुगमन करेगी।

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मुहर

दिनांक.....

(ख)

स्टेशन मास्टर.....स्टेशन से स्टेशन मास्टर.....स्टेशन को।
 संख्या.....दिनांक.....की आपकी संख्या.....में नोट
 करता हूँ कि प्रभारी.....(प्रभारी पदाधिकारी का पदनाम) की मोटर ट्रॉली संख्या
गाड़ी संख्या मोटर ट्रॉली संख्या, का
 अनुगमन करेगी। मोटर ट्रॉली संख्या.....के आगमन तक लाइन बन्द नहीं
 की जाएगी। प्राइवेट नम्बर.....

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मुहर

दिनांक.....

- (viii) Not more than 8 persons inclusive of the Trollyman shall be permitted to be carried on a motor trolley and in no circumstances this number must be exceeded.
- (ix) While a motor trolley is running, there must be at least two persons seated in front.
- (x) No person other than a Railway Servant may be carried on a motor trolley, unless the Rules in this respect as laid down in Subsidiary Rules 15.22 (6) are followed.

RUNNING OF MOTOR TROLLIES

- (xi) A Motor trolley must always be run on block protection in accordance with the system in force for the working of trains.
- (xii) The person in charge of a trolley which is proceeding on Paper Line Clear Ticket must sign on the inner foil of the Line clear Enquiry Book in token of receipt of the Line Clear Ticket.
- (xiii) A motor trolley may be permitted to follow a fully vacuum/ air braked train or another motor trolley in the same block section during daylight hours provided the weather is clear.

When a motor trolley follows a train or another motor trolley, the person in charge of the motor trolley must obtain trolley permit from the Station Master concerned before entering the block section. The trolley permit be prepared in duplicate by carbon process. One copy will be retained by the Station Master issuing the permit and the other will remain in the custody of the person in charge of motor trolley and must be made over to the Station Master at the next block station in advance

- (xiv) (a) Before issuing a Trolley Permit regular message, supported by a Private Number in the following form must be exchanged between the two Station Masters concerned and suitable entries made in the Train register books in red ink. The office copies of messages issued should be pasted at the relevant pages of the Train Register. The block section in which a motor trolley has been permitted to follow a train or another motor trolley must not be closed and in Report of the train which is preceding the motor trolley/motor trollies must not be given by the Station Master receiving the train without the signature of the person in charge of the last motor dolley in the complete arrival Certificate book. However the departure and arrival timings of the preceding train and the motor trolley/motor trollies shall be given separately on the Block Telephone/Morse message/Control Telephone and recorded in the relevant columns of the Train Register.

FORM OF MESSAGES

(A)

From Station Master-----Station to Station Master-----
 -----Station No.-----Motor Trolley No.-----
 -----in charge of (Designation of the official in charge) will follow Train No.-----
 Motor trolley no.-----Ex. this station to yours on the authority of permit No.-----
 of data-----

Signature of Station Master

Date.....

Station Stamp

(B)

From Station Master-----Station to Station Master-----
 Station-----No.-----Your No.-----of date-----
 I, note Motor Trolley No.-----incharge of -----(Designation
 of the official in charge) will follow Train No.-----Motor Trolley No.-----
 Section will not be closed till arrival of the Motor Dolley No.-----Private No.-----.

Signature of Station Master

.....

Date.....

Stamp

(ख) मोटर ट्रॉली परमिट निर्धारित प्रारूप सं० टी/1525 पर निम्नलिखित रूप में जारी रहेगा:—

प्रारूप सं०—टी/1525

क्रम सं०—

**रेलवे
मोटर ट्राली परमिट
(मूल/डुप्लीकेट)**

स्टेशन..... दिनांक.....20.....
स्टेशन मास्टर.....द्वारा
प्रभारी अधिकारी मोटर ट्रॉली संख्या..... को
स्टेशन और स्टेशन ब्लॉक खंड में आपको गाड़ी संख्या..... /
मोटर ट्रॉली संख्या..... जो स्टेशन से बजे प्रस्थान किया है, के पीछे जाने की अनुमति दी जाती है।
आप अप/डाउन सिगनल आन की स्थिति में पार करने के लिए भी प्राधिकृत है।
..... स्टेशन पर पहुँचने पर इस परमिट को आप स्टेशन मास्टर को सौंप दें।
प्राप्त हुआ प्राइवेट नम्बर..... (शब्दों में)..... (अंकों में)
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर.....
दिनांक..... स्टेशन मुहर

..... प्राप्त किया

*प्रभारी अधिकारी एवं पदनाम/ } के हस्ताक्षर.....
*मोटर ट्राली ड्राइवर

- (xv) ट्रॉली परमिट पीले रंग के कागज पर दो प्रतियों में मुद्रित की जाएगी और 50 पृष्ठों की एक पुस्तक के रूप में बँधी होगी तथा कार्बन द्वारा भरी जाएगी। मूल प्रति स्टेशन रिकार्ड होगी और दूसरा प्रति मोटर ट्रॉली के प्रभारी को दी जायेगी और उसको इसे प्राप्त करने के उपलक्ष में स्टेशन की प्रति पर हस्ताक्षर करना चाहिए। ट्रॉली परमिट स्टेशन पर छः महीने तक अवश्य परिरक्षित की जानी चाहिए।
- (xvi) जब कभी उपर्युक्त नियम के अनुसार प्रस्थान प्राधिकार पर मोटर ट्रॉली स्टेशन पर पहुँचती है, तो उसके प्रभारी को चाहिए कि पहुँचने पर स्टेशन मास्टर को सूचित करे तथा स्वयं 'इन रिपोर्ट' पर हस्ताक्षर करे।
- (xvii) जब मोटर ट्रॉली ब्लॉक खंड में किसी गाड़ी/मोटर ट्रॉली का अनुगमन करती है, तो स्टेशन मास्टर जब तक कि यह सुनिश्चित न कर ले कि अनुगमन करने वाली मोटर ट्रॉली से ब्लॉक खंड साफ हो गया है विपरीत दिशा में कोई गाड़ी नहीं चलायेगा।
- (xviii) जब मोटर ट्रॉली लाइन क्लीयर पर चलती है, तो साधारण और सहायक नियम 3.38, 3.39 और 3.40 में सिगनल 'ऑफ' स्थिति में करने की निर्धारित शर्तों को पूरा करने के पश्चात मोटर ट्रॉली के आगमन और प्रस्थान के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जाने चाहिए। केवल दोहरी लाइन खंडों में तथा इकहरी लाइन खंडों पर जहाँ टोकनलेस ब्लॉक संचालन लागू हो, अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल को ऑफ नहीं किया जाएगा और निम्नलिखित कार्यवाही की जाएगी—
- (क) जब कभी किसी मोटर ट्रॉली की दोहरी या इकहरी लाइन प्रखंड में, जहाँ टोकनलेस ब्लॉक संयंत्रों की व्यवस्था है प्रवेश करना हो तो उस ब्लाक प्रखण्ड का स्टेशन मास्टर जहाँ से मोटर ट्राली छूटना है दूसरी ओर के ब्लाक प्रखण्ड के स्टेशन मास्टर से ब्लॉक टेलीफोन पर ब्लॉक संयंत्र को संचालित किये बिना 'लाइन क्लीयर' प्राप्त करेगा। तत्पश्चात वह निम्नलिखित निर्धारित प्रोफार्मा पर ब्लाक प्रखण्ड में प्रवेश करने के लिए प्राधिकार दो प्रतियों में तैयार करेगा और उसकी एक प्रति प्रभारी को प्रतिपत्रों पर हस्ताक्षर करने के बाद प्रदान करेगा। तत्पश्चात ब्लाक प्रखण्ड के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर ब्लाक यंत्र के प्लन्जर पर 'ट्रॉली लाइन पर है' कैप अपनी यादयाश्त के लिए कि ब्लॉक प्रखंड मोटर ट्रॉली द्वारा अवरोधित है, लगा देंगे।

इकहरी लाइन टोकनलेस और दोहरी लाइन प्रखण्ड ट्रॉली/मोटर ट्रॉली के लिए प्राधिकार:—

संख्या

प्रभारी अधिकारी

स्टेशन और..... स्टेशन के बीच की लाइन ब्लॉक कर दी गई है और आपको अपनी मोटर ट्रॉली संख्या..... के साथ खंड में प्रवेश करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

- (b) The motor trolley permit shall be used on prescribed form no TI525 which is reproduced as under in the following form-

Form No. T/1525

S.R.No.....

RAILWAY
MOTOR TROLLEY PERMIT
(Original /Duplicate)

Station.....

Date 20.....

From Station Master

To

------(Officer in charge) Motor Dolley No -----

You are permitted to follow Train No -----/Motor Dolley No----- in Block Section between Station
 -----and Station-----which left the station at hours----- minutes for station-----

You are also authorised to pass Up/ Down -----signals at ON' position

On arrival at ----- Station you are required to hand over this permit to Station Master.

Private Number received.....(in word).....(in figures).

Signature of Station Master

Date.....

Station Stamp

Received.....

*Official In-Charge & Designation/ } -----signature.

*Motor Trolley Driver

- (xv) The trolley Permit shall be printed in two foils on yellow paper and bound of 50 pages and shall be filled in by carbon process. The original foils shall be kept at station record and the section foil shall be handed over to the person-in-charge of the motor trolley who must sign on the station foil in token of receipt. Dolley permit must be preserved at the station for a period of six months
- (xvi) Whenever a motor trolley reaches a station under an authority to proceed given in accordance with any above Rules the person in charge of the motor trolley must advise the Station Master on arrival and will himself sign the in Report.
- (xvii) When a motor trolley follows a train/motor trolley into a block section on a trolley permit, the Station Master must not start any train in the opposite direction until he has satisfied himself that the following motor trolley has cleared the block section.
- (xviii) When A motor Dolley runs on a line clear, signal must be taken 'off' for the reception or dispatch of a motor trolley after all the condition for taking signals 'off' as prescribed in G&S Rules 3.38, 3.39 & 3.40 are complied with except that on double line sections and on single line where Tokenless Block working is in force the last Stop signal may not be taken off and action taken as given below :-
- (a) Whenever a motor trolley has to enter a Double Line Section or a single line Section, where tokenless Block instruments are provided, the Station Master of the block station from where the Motor Trolley has to leave will obtain 'Line Clear' from the station Master at the other end of the block section on the block telephone without the operation of the block instruments. He will then prepare an 'authority' to enter the block section in the prescribed form (as given below) in duplicate and hand over one foil to the person incharge duly obtaining his signature in the counterfoil. The Station Masters at both ends of the block section shall immediately place the 'Trolley on Line' Cap on the plunger of the block instruments to serve as a visual reminder that the section is occupied by a Motor Trolley.

Authority for Trolley/Motor Trolley to be used on Single Line tokenless and Double Line section.

No. -----

The official-in-charge,

The Line between-----Station and -----Station has been
 blocked and you are authorized to enter the section with your Motor trolley No-----

आप इस स्टेशन के प्रस्थान सिगनलों को 'आन' स्थिति में पार कर सकते हैं।

प्राप्त प्राइवेट संख्या -----

दिनांक-----

स्टेशन मास्टर-----

समय-----

(स्टेशन मुहर)

- (ख) सम्बद्ध प्रस्थान सिगनलों को, यदि वे स्वतंत्र हैं, ऑफ किया जायेगा।
- (ग) गंतव्य स्टेशन पर स्टेशन मास्टर आगमन सिगनलों को ऑफ करने की व्यवस्था करेगा।
- (घ) ब्लॉक खंड के दूसरे ओर पर पहुँचने पर मोटर ट्रॉली का प्रभारी प्राधिकार को समय तथा दिनांक के साथ हस्ताक्षर कर तथा उस पर यह पृष्ठांकित करके कि मोटर ट्राली पूरी आ गई है, स्टेशन मास्टर को सौंप देगा उक्त प्राधिकार को स्टेशन मास्टर अपने पास रख लेगा स्टेशन मास्टर डायरी में चिपका दिया जाएगा। तत्पश्चात पिछले ब्लॉक प्रखण्ड को प्राइवेट नम्बर देकर क्लीयर करेगा।
- (ङ) जब कोई मोटर ट्रॉली किसी गाड़ी/मोटर ट्रॉली का अनुगमन कर रही हो, तो सिगनलों को 'ऑफ' करनेकी आवश्यकता नहीं है और प्रभारी अधिकारी स्टेशन सीमा के अन्दर मोटर ट्रॉली के सुरक्षित संचालन के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा।
- (xix) (क) काँटों और कैचियों पर मोटर ट्रॉली की गति, 15 कि०मी० प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए। अन्तर्पाशन के स्तरों पर विचार किए बिना काँटे चाहे सम्मुख या अनुमुख दिशा में हो और ट्रॉली चाहे सीधा ट्रैक से या टर्न-आउट से पास करे यह प्रतिबन्ध लागू होगा। मोटर ट्रॉली का प्रभारी व्यक्ति इस गति प्रतिबन्ध का पालन करने के लिए जिम्मेदार होगा।
- (ख) जब कोई मोटर ट्रॉली दोहरी लाइन खंड पर किसी गाड़ी/मोटर ट्रॉली का अनुगमन कर रही हो या बिना लाइन क्लीयर के जा रही हो और किसी जक्शन/प्रमुख स्टेशनों पर और/या ऐसे स्टेशनों पर जहाँ आगे स्पष्ट दिखाई नहीं दे, पहुँचते समय यह इस प्रकार चलाई जानी चाहिए कि सबसे बाहरी सम्मुख काँटों के पहले यह रुक जाए और ट्रॉली के प्रभारी अधिकारी द्वारा स्थिति को अभिनिश्चित कर लेने के पश्चात स्टेशन यार्ड में प्रवेश करें।
- (2) दोहरी लाइन खंड पर मोटर ट्रॉलियों का चलाया जाना—
- (i) दोहरी लाइन सेक्शन में दिन में मोटर ट्रॉली बिना प्रस्थान प्राधिकार के भी चलाई जा सकती है। ऐसी दशा में निम्नलिखित सावधानियों का अवश्य पालन होना चाहिए:—
- (क) मोटर ट्रॉली का प्रभारी अधिकारी को स्वयं, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से पीछे की ओर से आने वाली गाड़ी के विषय में जानकारी प्राप्त करना चाहिए।
- (ख) मोटर ट्रॉली सही लाइन पर चलनी चाहिए।
- (ग) मोटर ट्रॉली का प्रभारी अधिकारी को बराबर पीछे की तरफ सतर्क दृष्टि रखनी चाहिए।
- (घ) मोटर ट्रॉली के आगमन और प्रस्थान के लिए कोई सिगनल ऑफ नहीं किये जाने चाहिए।
- (ii) जब मोटर ट्रॉली ब्लॉक खंड में खड़ी हो तो प्रभारी अधिकारी सा०नि०15.27 के अनुसार मोटर ट्राली की रक्षा के लिए आवश्यक सावधानियों का पालन करेगा। इसके अतिरिक्त, दोहरी लाइन सेक्शन पर कार्य करते समय उसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि निकटवर्ती लाइन उल्लंघित नहीं है।
- (iii) जब कोई मोटर ट्रॉली दोहरी लाइन खंड पर कार्य करती है, तो स्टेशन मास्टर द्वारा दोनों लाइनों पर चलने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश देगा।
- (iv) बिना ब्लॉक संरक्षण के ब्लॉक खंड में मोटर ट्रॉली के प्रवेश करने के बाद यदि लाइन का स्पष्ट रूप से दिखाई देना बन्द हो जाय, तो मोटर ट्रॉली के प्रभारी अधिकारी को मोटर ट्राली लाइन से हटा देना चाहिए।
- (v) निम्नलिखित खंडों में जहाँ तीव्र गोलाई, कटाव, सुरंग, पुल इत्यादि पड़ते हो मोटर ट्रॉली बिना ब्लॉक संरक्षण के नहीं जायेगी:—
- (i) लखनऊ जं० — ऐशबाग
- (ii) लखनऊ जं० — मानकनगर
- (vi) (क) सुरंग में प्रवेश करते समय या पास करते समय मोटर ट्रॉली के प्रभारी अधिकारी को आवश्यक सावधानी बरतनी चाहिए जैसे सभी बलियों को जलाना आदि।

you may pass the Starting Signals of this station in 'ON' position

Private No. obtained -----

Date-----

Station Master-----

Time-----

(Station stamp)

- (b) The relevant starting Signals, when free may be taken 'Off'
- (c) At the receiving station, the station master will arrange for the reception signals to be taken 'off'
- (d) On arrival at the other end of block section, the official in charge of the Motor Trolley will deliver the authority to the station master with an endorsement to the effect that the Motor Trolley has arrived complete and sign with date and time on it. The authority will be retained by Station Master and pasted in the Station Diary. The Station Master will then clear the block section to the Station in rear, supported by a private Number
- (e) When a Motor Trolley is following a train/motor trolley signals need not taken 'off' and the official incharge shall be personally responsible for the safe movement of the motor trolley within station limits.
- (xix) (a) The speed of a motor trolley must on no account exceed 15 kms per hours over points and crossings. This is applicable irrespective of standards of interlocking and whether the points are approached in facing or trailing directions and whether the trolley is taking a straight track or turn-out. The person-in-charge of the motor trolley shall be responsible for observing this speed restriction
- (b) When a motor trolley is following a train/motor trolley or running without line clear on double line section while approaching a junction/important station where the view ahead is not clear, It must run show to stop short of the outermost facing point and enter the station yard only after the official in charge of the trolley has ascertained the position.
- (2) RUNNING OF MOTOR TROLLIES ON DOUBLE UNE SECTION -
 - (i) On a double line section a Motor trolley may run without authority to proceed during the day time. The following precautions must, However, be taken in such cases:-
 - (a) The official in charge of the Motor trolley must personally enquire from Station Master on duty in respect of trains expected from the rear to follow the motor trolley.
 - (b) Motor trolley must run on the correct line.
 - (c) The official in charge of the motor trolley must keep a constraint look out towards the rear.
 - (d) No signal must be taken "OFF" for reception and dispatch of motor trollies.
 - (ii) When a motor trolley is stationery in a block section, necessary precautions for its protection must be taken as laid down in GR 15.27 by the official in charge. In addition to this, he must ensure while working on a double line section that the adjacent line is not fouled.
 - (iii) When a motor trolley is working on a double line section, caution order must be issued by Station Master to the Loco Pilots of trains running on either of the lines.
 - (iv) If subsequent to a motor trolley having entered a block section without block protection, visibility is impaired the official in charge of the motor trolley should remove it from the line.
 - (v) A motor trolley must not proceed without block protection into the following section where sharp curve cutting tunnels, bridges etc. exists:-
 - Lucknow Junction.....Aishbagh
 - Lucknow Junction.....Manaknagar
 - (vi) (a) While entering or passing through a tunnel necessary precautions such as lighting up of all lights, etc. must also be taken by the official in charge of the motor trolley.

- (ख) लॉरी/ट्रॉली/मोटर ट्रॉली के प्रभारी अधिकारी को किसी समपार पर पहुँचते समय सड़क यातायात पर दृष्टि रखनी चाहिए और उसे अपने वाहन को सुरक्षित पास होने को, सुनिश्चित करना चाहिए।
- (vii) जब दो या अधिक मोटर ट्रॉलियाँ एक दूसरे के पीछे चल रही हों, तो विशेष ख्याल रखना चाहिए कि उनके बीच में पर्याप्त दूरी रहे, ताकि पीछे वाली मोटर ट्रॉली ठीक समय पर रोकी जा सके। समतल तथा ऊँचे चढ़ाव पर दो मोटर ट्रॉलियों के बीच का अन्तर एक ओ.एच.ई. खम्भे की दूरी से कम नहीं होनी चाहिए तथा ढालू लाइन पर अथवा पीछे से तेज हवा चल रही हो तो दो संदेश खम्भों की दूरी से कम नहीं होनी चाहिए।
- आगे वाली मोटर ट्राली पर पीछे से आने वाली मोटर ट्रॉली/ट्रॉलियों को आपात स्थिति में रोकने के लिए एक ट्राली वाला खतरे के आवश्यक हाथ सिगनल के साथ पीछे की तरफ बैठेगा।
- (viii) यदि मोटर ट्रॉली ब्लॉक खंड में विफल हो खराब हो जाय तथा आगे जाने में असमर्थ हो, तो प्रभारी व्यक्ति ट्राली को लाइन से हटा दी गयी और एक प्रमाण पत्र स्टेशन मास्टर के पास भेजेगा कि ट्रॉली लाइन से हटा दी गयी है और ब्लॉक खंड गाड़ी के आने जाने के लिए साफ है। यदि मोटर ट्रॉली टोकन/टेबलेट या ट्रॉली परमिट पर जा रही हो, तो इसे प्रमाण पत्र के साथ स्टेशन मास्टर के पास भेज देना चाहिए। और मोटर ट्रॉली को ढकेलना संभव हो, तो सा0नि0 6.05 में वर्णित सावधानियों का पालन करते हुए इसे ढकेल कर निकटतम स्टेशन पर ले जाना चाहिए, ताकि कम से कम समय में ब्लॉक खंड साफ हो जाय।
- (ix) संचार साधनों के पूर्ण बाधा होने की दशा में मोटर ट्रॉली का प्रभारी अधिकारी यदि आवश्यक समझे तो पर्याप्त सावधानी अपनाते हुए ब्लाक सेक्शन में जा सकता है। खतरे के हाथ सिगनलों और पटाखों के साथ एक आदमी को 800 मीटर मोटर ट्रॉली के आगे-आगे भेजा जाना चाहिए। किसी गाड़ी या इंजन को देखने पर उसे लाइन पर 10 मीटर के अन्तर पर तीन पटाखे रख देना चाहिए तथा वह स्वयं अंतिम पटाखा से 45 मीटर की दूरी पर उस दिशा में खड़ा होगा जिधर से गाड़ी अथवा इंजन आ रहा हो। इसी प्रकार एक दूसरा व्यक्ति पीछे की तरफ भी मोटर ट्रॉली की रक्षा के लिए तैनात किया जाना चाहिए।
- (x) जब कभी मोटर ट्रॉली को गाड़ी में लादने के लिए या किसी अन्य उद्देश्य से प्लेटफार्म पर रखा जाता हो, तो अनिवार्यतः पटरी के समानान्तर उचित रूप से ताला लगाकर एक रेल सेवक की देख-रेख में रखी जानी चाहिए। इसे इस प्रकार रखा जाना चाहिए कि यात्रियों और रेल कर्मचारियों के रास्ते में न पड़े।
- (xi) इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत संचालित खंडों पर मोटर ट्रॉलियों का चलाया जाना:-
- (क) खंडों पर चलने वाली सभी मोटर ट्रॉलियों का पृथक्करण होना चाहिए।
- (ख) मोटर ट्रॉलियों के संचालन से संबंधित सभी विवरण ट्रेन सिगनल रजिस्टर में दर्ज किये जाने चाहिए।
- (ग) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के अनुमति के बिना कोई मोटर ट्रॉली लाइन पर नहीं रखी जानी चाहिए। मोटर ट्रॉली का प्रभारी अधिकारी मोटर ट्रॉली को लाइन पर रखने के पूर्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को मोटर ट्रॉली की संख्या, प्रभारी पदाधिकारी का पद और उसे खंड में कार्य करना है अथवा अगले स्टेशन तक बिना रुके जाना है, इसका विवरण देते हुए लिखित सूचना देगा।
- (घ) ट्रॉली के उपयोगकर्ता से सूचना प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर खंड नियंत्रक को सूचित करेगा जो यह सुनिश्चित करने के बाद कि विपरीत दिशा से कोई गाड़ी नहीं आ रही है, इस स्टेशन मास्टर तथा अगले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्राधिकृत करेगा। संबंधित स्टेशन मास्टरों को चाहिए कि जिस खंड में मोटर ट्रॉली को कार्य करना है/बिना रुके जाना है गाड़ियों से साफ होने की दशा में उसे ब्लॉक कर दें तथा इसकी पुष्टि प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान से करें।
- (ङ) निम्नलिखित प्रारूप (फार्म) में प्राधिकार के द्वारा मोटर ट्रॉली के प्रभारी अधिकारी को तब तक खंड में प्रवेश करने के लिए प्राधिकृत किया जाएगा-

- (b) While approaching a level crossing the official in charge of the lorry/trolley/motor trolley must look out for road traffic and ensure safe passage of his vehicle.
- (vii) When two or more motor trollies follows one another particular care must be taken that they are kept at a sufficient distance apart to allow of the rear motor trolley being stopped in time. On a level or on an uphill gradient there should be a distance of not less than one OHE post length between the trollies and on a down grade or with a strong wind behind a distance of not less than two OHE posts length.

One trolleyman of the leading motor trolley should sit in the rear with necessary danger hand signals to stop the following motor trolley/trollies in case of any emergency.
- (viii) If a motor trolley should fail in the block section and be unable to move, the person in charge must remove it from the line and send a certificate to the nearest Station Master; that the trolley has been removed from the line and that the block section is clear for passage of trains. If the trolley is proceeding on a token/tablet for trolley permit the same must a company the certificate send to the Station Master. If it is possible to push the motor trolley, It must be pushed into the nearest station so as to clear the block section in the minimum time, the precautions detailed in GR 6.05 being taken.
- (ix) In the event of total interruption of communication the official in charge of the motor trolley may proceed into the block section if considered necessary and must take adequate precautions. A man must be sent 800 metres ahead of the Motor trolley carrying danger signals and detonators. He must place three detonators 10 metres apart on the line on sighting a train or an engine stationing himself 45 metres away from the last detonator in the direction of the approaching train/engine. Another man must be deputed to protect the motor trolley in rear also in similar manner.
- (x) Whenever a motor trolley is placed on the platform for being loaded in the train or for any other purpose, it should invariably be placed parallel to the track, properly locked and in charge of a railway servant. It must be so placed as not to come in the way of passengers and railway staff.
- (xi) Running of motor trolley on sections worked on automatic block system on single line.
 - (a) All motor trollies running on sections must be insulated.
 - (b) All transactions in regard to the running of motor trolley must be entered in the train signal register.
 - (c) No motor trolley shall be placed on the line unless permitted by the Station Master on duty. The official in charge of the motor trolley before placing the trolley on the line shall inform the Station Master on duty in writing giving of the number of the motor trolley, designation of the official in charge, and whether he has to work in the section or he intends to run through the next section.
 - (d) The Station Master on duty on receipt of information from the trolley user shall inform the section controller who will authorize him as well as the station master on duty of the station in advance after ensuring that there is no train moving from the opposite direction. The station master concerned should block the section in which the motor trolley is to work/run through when clear of train, confirming the same by exchange of private number. The direction of traffic shall not be establish and all transaction shall be done on telephone connected with adjacent station.
 - (e) The official in charge of the motor trolley shall then be authorized to enter the section by means of authority in following form:-

संख्या-----

प्रभारी पदाधिकारी

स्टेशन और ----- स्टेशन के बीच की लाइन ब्लॉक कर दी गई है और आपको अपनी मोटर ट्रॉली संख्या ----- के साथ खंड में प्रवेश करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आप इस स्टेशन के प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास कर सकते हैं।

तिथि-----

स्टेशन मास्टर -----

समय-----

स्टेशन मुहर -----

अगले स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर-----

यदि स्टेशन मास्टर द्वारा मोटर ट्रॉली को खंड में प्रवेश करने के लिए अनुमति देना संभव नहीं हो, तो वह प्रभारी अधिकारी द्वारा दिये गये मेंमो में इस आशय का पृष्ठांकन करेगा।

(च) ऐसे खंड पर मोटर ट्रॉली को मोटर ट्रॉली परमिट के प्राधिकार पर स0 नि0 15.25 (1)(xii), (xiii), (xiv) (क), (ख), (xv), (xvi), (xvii) और (xviii) (ख) में दी गयी कार्यविधि के अनुसार किसी पूर्ण वैक्युम युक्त गाड़ी का अनुगमन करने की अनुमति दी जा सकती है तो भी किसी मोटर ट्राली को मोटर ट्राली परमिट पर जाने की अनुमति देने के पूर्व दोनों तरफ के स्टेशन मास्टरों द्वारा आपात नियंत्रण अवश्य लिया जाना चाहिए।

(छ) जब कोई मोटर ट्रॉली पैराग्राफ (ड.) और (च) में दी गयी कार्यविधि के अनुसार चल रही हो, तो इसके लिए आगमन सिगनल ऑफ नहीं किये जाएंगे। मोटर ट्रॉली का प्रभारी अधिकारी स्टेशन सीमा के अंदर मोटर ट्रॉली के सुरक्षित संचालन के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा और उसे स्टेशन यार्ड में सावधानी पूर्वक प्रवेश करना चाहिए।

(ज) जब मोटर ट्राली पैरा (ड.) और (च) के अनुसार चल रही हो, तो संरक्षा कॉलर "मोटर ट्रॉली लाइन पर है," आख्यान के साथ स्टेशन पैनल पर लटका दिये जाएंगे।

(3) रेल मोटर इकाई—

(i) स्वनोदित मोटर वाहन जो आसानी से रेल पटरियों से नहीं उठाया जा सकता है और जो 280 किलोग्राम से भार में अधिक हो, उसे इन नियमों के अन्तर्गत रेल मोटर इकाई माना जाएगा।

(ii) रेल मोटर इकाई दो प्रकार की है, जीप रेल इकाई और फोर्ड रेल पेट्रोल इकाई। जीप रेल इकाई में घुमाने का साधन लगा रहता है या लगाया जा सकता है। फोर्ड रेल पेट्रोल इकाई इतने भारी होते हैं कि इनमें घुमाने का साधन नहीं लगाया जा सकता है और इसलिए दो इकाईयों को विपरीत दिशा में जोड़ कर दोहरे इकाई में चलाना पड़ता है। जब रेल मोटर इकाई में घुमाने का साधन न हो, तो इससे उस स्थान तक की यात्रा, जहाँ इसे वापसी यात्रा के लिए घुमाया नहीं जा सकता, जहाँ तक संभव हो नहीं करनी चाहिए, जब तक कि ऐसी यात्रा थोड़ी दूरी के लिए न हो। ऐसी स्थितियों में वापसी यात्रा उल्टे गियर में की जानी चाहिए जिसमें गति 25 किमी से अधिक नहीं होनी चाहिए। परन्तु ऐसी वापसी यात्रा उलटे गियर में, रात के समय में नहीं की जानी चाहिए, सिवाय ऐसी विशेष आपात स्थितियों में जो स0 नि0 15.25 (3)(X) में वर्णित हैं।

(iii) रेल मोटर युनिट जिन अधिकारियों को आवंटित की गई हो, उन्हीं के भार साधन (चार्ज) में रहनी चाहिए और ऐसे अधिकारी अपने भार/साधन में युनिटों के अनुरक्षण और संचालन के लिए जिम्मेवार होंगे।

(iv) प्रत्येक रेल मोटर इकाई पर योग्यता प्राप्त लोको पायलट इसे अनुरक्षण और संचालन के लिए होना चाहिए जिससे आवश्यकता होने पर यह अन्य अधिकारियों के उपयोग में आ सके। चालित लाइन पर रेल मोटर युनिट के संचालन के लिए प्राधिकृत करने से पहले लोको पायलट को गाड़ियों सिगनलों और कांटों के संचालन के विषय में सामान्य एवं सहायक नियमावली में दिये गये नियमों में आवश्यक प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त जिस खंड पर रेल मोटर इकाई का संचालन किया जाना है उस सेक्शन का उसे संतोषजनक ज्ञान प्राप्त करना चाहिए और उसकी जाँच कर ली जानी चाहिए तथा संबंधित मण्डल परिचालन प्रबंधक और मण्डल यांत्रिक इंजीनियर द्वारा संयुक्त प्रमाण पत्र से रेल मोटर युनिट के प्रभारी होने के लिए उसका सक्षम होना प्रमाणित होना चाहिए। सक्षमता का प्रमाण पत्र नीचे दिये गये प्रारूप में होना चाहिए तथा यह सम्बन्धित मण्डल परिचालन प्रबंधक और मंडल यांत्रिक इंजीनियर द्वारा हस्ताक्षरित मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक और उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (रनिंग) द्वारा प्रति हस्ताक्षरित होना चाहिए।

No.-----

The official in charge

The line between-----station and-----station has been blocked and you are authorized to enter the section with your motor trolley no.-----
-----you may pass the starter signal of this station in the "ON" position.

Date-----

Station Master-----

Time-----

(Station Stamp)

Private no. given by the Station Master in advance -----

In case it is not possible for the Station Master to permit the motor trolley to enter the section, he will make endorsement to this effect on the memo served to him by the official in charge.

- (f) On such section motor trolley may be permitted to follow a fully vacuum/air braked train on the authority of motor trolley permit as per procedure laid down in the subsidiary Rule no. 15.25 (1) (xii) (xiii) (xiv) (a) (b) (xv) (xvi) (xvii) and (xviii) (b)
- (g) When a motor trolley is running in accordance with the procedure laid down in paragraphs (e) and (f) reception signals shall not be taken off. The official in charge of the trolley shall be personally responsible for the safe movement of the motor trolley within station limits and he should enter the station yard cautiously.
- (h) While running motor trollies in accordance with para (e) & (f), safely collars with the legend "Motor Trolley on line" shall be hung on the station panel.

(3) RAIL MOTOR UNITS-

- (i) A self-propelled motor vehicle which cannot be readily lifted off the track and exceeds 280 kg. in weight must be deemed a Rail Motor Unit for the purpose of these Rules.
- (ii) Rail Motor Units are of two kinds viz. the Jeep Rail Motor Unit and the Ford Rail Patrol Unit. The Jeep Rail Unit is fitted or can be fitted with a turning device. In the case of Ford Rail Patrol Units these are too heavy to be fitted with the turning device and accordingly they are required to be run as a double unit couple back to back. When no turning device is fitted to a Rail Motor Unit journeys to a point where the unit cannot be turned for the return trip should be avoided as much as possible unless such journeys are short one. In such case the return journey in reverse gear must be performed at a speed not exceeding 25 km an hours. Such return journeys in reverse gear must not, however, be performed by night except in case of special emergencies such as mentioned in S.R. 15.25(3)(x).
- (iii) Rail Motor Unit must be in the charge of officers to whom they are allotted and such officers will be responsible for the proper maintenance and operation of the units in their charge.
- (iv) Each Rail Motor Unit must have a qualified Mechanic Loco Pilot to operate and maintain at the unit so that it can be available for the use of other officers as required. The Mechanic Loco Pilot must be given the necessary training in the rule for working of trains, signals and points as provided for in the General and Subsidiary Rules before he is authorized to operate a Rail Motor Unit on the open line. In addition he should be required to gain a satisfactory knowledge of the section over which the Rail Motor Unit will operate and must be examined and certified competent to be in charge of the Rail Motor Unit by a joint certificate to be issued by the Divisional Operating Manager and the Divisional Mechanical Engineer concerned. The certificate of proficiency must be in the form given below and must be signed by the Divisional Operating Manager and Divisional Mechanical Engineer concerned and countersigned by the Chief Passenger Transportation Manager and the Deputy Chief Mechanical Engineer (Running):-

प्रमाणित किया जाता है कि.....(नाम).....पद रेल मोटर इकाई के संचालन तथा यांत्रिक अनुरक्षण के लिए सक्षम है। संचालन पद्धति सिगनलिंग तथा साधारणतः गाड़ियों के एवं रेल मोटर इकाईयों के संचालन से संबंधित नियमों में उसकी जाँच की गई है, और जिस स्तर का ज्ञान दिखाया है, वह चालित लाइन पर स्वनोदित वाहन को स्वतंत्र रूप से इनके भार साधन में देने की अनुमति के लिए पर्याप्त है।

.....
मंडल यांत्रिक इंजीनियर

.....
मंडल परिचालन प्रबंधक

.....
उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (आर0)

.....
मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक

दिनांक

दिनांक

- (v) प्रत्येक रेल मोटर इकाई पर संख्या, उपयोग के लिए प्राधिकृत अधिकारी का पदनाम और उसके मुख्यालय स्टेशन का सांकेतिक नाम इस पर अंकित रहना चाहिए। प्रत्येक मामले में इनकी संख्या का आवंटन मुख्य यांत्रिक इंजीनियर द्वारा किया जाएगा जिनकी मोटर इकाई के उपयोग किये जाने के पहले यह सुनिश्चित करा लेना चाहिए कि रेल मोटर इकाई में कारगर ब्रेक, कम से कम एक हेड लाइट मोटर हार्न लगा है तथा ये सब पूर्ण रूप से अच्छी हालत में हैं। मुख्य यांत्रिक इंजीनियर को प्रत्येक रेल मोटर इकाई में बैठने की संख्या भी निश्चित करनी चाहिए और यह संख्या उस पर स्पष्ट रूप से लिख दी जानी चाहिए।
- (vi) प्रत्येक रेल मोटर इकाई में दो लाल और हरी हाथ सिगनल झंडियाँ, दो हाथ बत्तियाँ और 10 पटाखों का एक डिब्बा पटाखा सिगनल रजिस्टर के सहित होने चाहिए। रेल मोटर इकाई का प्रभारी अधिकारी को यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी है कि यह सामान पूरे हैं। वाहन के पीछे रात में एक हाथ बत्ती लाल रोशनी दिखाने के लिए लगा दी जानी चाहिए जो वैसा ही काम देगी जैसा कि गाड़ी के अंतिम वाहन के पीछे लगी हुई पिछली बत्ती रेल मोटर इकाई के प्रभारी अधिकारी को चाहिए कि वे पटाखों की जाँच नियत अवधि पर करें और उसका परिणाम पटाखा सिगनल रजिस्टर में दर्ज करें। आपात काल में पटाखों से सही-सही उपयोग करने में मॅकेनिक ड्राइवर की जाँच आवधिक रूप से होनी चाहिए।
- (vii) यात्रा प्रारंभ करने के पहले मॅकेनिक (शिल्पी) ड्राइवर को यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि यात्रा के लिए पर्याप्त पेट्रोल, तेल और पानी है, और मोटर चलने की अच्छी हालत में है। उसे यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि रात में उपयोग के लिए प्रमुख बत्तियाँ अच्छी हालत में हैं।
- (viii) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच गाड़ियों के चलाये जाने के लिए सामान्य एवं सहायक नियमों के अधीन रेल मोटर इकाई का संचालन होगा। इन नियमों के अन्तर्गत रेल मोटर इकाई एक गाड़ी मानी जायेगी। नियंत्रित सेक्शनों पर ड्यूटी पर तैनात सेक्शन नियंत्रक की पूर्व स्वीकृति के बिना किसी रेल कार्य को ब्लॉक स्टेशन से रवाना होने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। काम करने वाली गिट्टी गाड़ी से रेल मोटर इकाई को प्राथमिकता दी जाएगी, परन्तु प्राथमिकता के क्रम में थ्रू या एक्सप्रेस मालगाड़ियों को प्राथमिकता नहीं दी जाएगी, सिवाय जबकि रेल मोटर इकाई दुर्घटना स्थल की ओर या किसी अन्य आपात स्थिति के लिए जा रही हो और तब उसे वहाँ प्राथमिकता दी जानी चाहिए जो कि दुर्घटना सहायता गाड़ी को दी जाती है।
- (ix) जिस अधिकारी को रेल मोटर इकाई आवंटित है उसे और मॅकेनिक लोको पायलट को छोड़ कर अन्य किसी व्यक्ति को इकाई को प्रचालन की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। रेल कार को स्वयं प्रचालन करने वाले अधिकारियों के पास भी वैसा ही, सक्षमता प्रमाण पत्र होना चाहिए जैसे (शिल्पी) मॅकेनिक लोको पायलट को दिया जाता है क्योंकि ऐसी स्थितियों में जो जिम्मेदारी सामान्यतः मॅकेनिक लोको पायलट को होती है वह अधिकारी पर आ जाती है। जिस अधिकारी को रेल कार दी गयी है उसके द्वारा लिखित रूप से खास तौर पर प्राधिकृत किये गये व्यक्तियों के अतिरिक्त अन्य किसी भी व्यक्ति को इन इकाईयों पर जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी। प्रभारी अधिकारी यह भी देखने के लिए भी जिम्मेदार होगा कि रेल मोटर इकाईयों पर बैठने के लिए निर्धारित संख्या से अधिक व्यक्ति नहीं बैठे हैं।
- (x) कोई रेल मोटर इकाई का बिना मान्यता प्राप्त प्रस्थान प्राधिकार के ब्लॉक खण्ड में प्रवेश नहीं होना चाहिए, सिवाय विशेष आपात स्थितियों के जैसे—

Certified that -----(Name) -----(Designation) is competent to maintain mechanically and run a Rail Motor unit. He has also been examined in Rules pertaining to the system of working, signalling and the working of trains generally including Rail Motor Unit and has shown knowledge of a standard sufficient to permit him being placed in independent charge of a self-propelled vehicle on the open line.

Divisional Mech. Engineer

Divisional Operating Manager

Dy. Chief Mech. Engineer(R)

Chief Passenger Transportation Manager

Dated-----

Dated -----

- (v) Each Rail Motor Unit must have marked on it a number, the designation of the officer authorized to use it and the code initial of his head quarters station. The number in each case must be allotted by the Chief Mechanical Engineer who must ensure that the Rail Motor Unit is equipped with efficient brakes, head light which must not be less than one and a motor horn all of which must be in thorough working order before the units is used. The chief Mech. Engineer must also determine the seating capacity of each Rail Motor Unit which must be clearly painted on the unit.
- (vi) Each Rail Motor Unit must be equipped with a seat of two red and green hand signal flags, two hand signal lamps and a case containing ten fog signals together with a Fog Signal Register. The Officer-in-charge of the Rail Motor Units is responsible for ensuring that this equipment is complete. A hand signal lamp must be fixed to the rear of the vehicle at night to show a red signal to the rear and to function in the same way as a tail lamp on the last vehicle of a train. The fog signals must be tested periodically by the officer-in-charge of the Rail Motor Unit and the result must be recorded in the Fog Signal Register. The Mechanical Loco Pilot must be tested periodically in the correct use of fog signals in an emergency.
- (vii) Before the commencement of a journey the Mechanic Loco Pilot must ensure that there is sufficient petrol, oil and water for the journey and that the Motor is in good running order. He must also ensure that the head lights are in good working order for use by night.
- (viii) The running Rail Motor Units shall be subject to the General and subsidiary Rules for the working of train between two block stations. For the purpose of these Rules a Rail Motor Unit shall constitute a train. On controlled sections no Rail Motor Unit must be permitted to leave a block station without the prior consent of the section controller on duty. A Rail Motor Unit must take priority over working ballast trains but will not have priority over through or express goods trains in the order of precedence of trains unless the Rail Motor Units is proceeding to the site of an accident or for any other emergency when it must take the same priority as an Accident Relief Train.
- (ix) No person other than the officer to whom a rail motor unit has been allotted and the mechanical Loco Pilot must be permitted to operate the unit. Officers operating rail motor units personally must also hold a competency certificate similar to that issued to mechanic Loco Pilots as in such cases the responsibility normally devolving on the mechanic Loco Pilot rest with them. No person other than those who are specially authorized in writing by the officer to whom the unit is allotted shall be permitted to travel on these units. The officer in charge shall also be responsible for seeing that the rail motor unit is not loaded beyond the seating capacity.
- (x) A rail motor unit must not enter a block section without a recognized authority to proceed except in case of special emergency such as:-

(क) दुर्घटना स्थल पर जाते समय,

(ख) आपात स्थिति के गश्ती लगाते हुए

टिप्पणी:— ऐसी स्थिति में रेल मोटर इकाई उस अधिकारी के भार साधन (चार्ज) में होनी चाहिए जिसके पास ऊपर स. नि. 15.25 (3)(iii) और (iv) में उल्लिखित सक्षमता प्रमाण पत्र है और उस अधिकारी को यह देखने की व्यक्तिगत जिम्मेदारी होगी कि आवश्यक सुरक्षात्मक सावधानियाँ अपनायी जाती हों।

(xi) यदि रेल मोटर इकाई ब्लॉक खण्ड में फेल हो जाय और आगे बढ़ने में असमर्थ हो जाय, तो सा०नि० 6.06 में खराब हुई गाड़ियों के लिए दी गयी कार्य-विधि का पालन होना चाहिए। यदि रेल मोटर इकाई को धकेलना संभव हो, उसको समीप के स्टेशन तक ढकेलकर ले जाना चाहिए। यदि आवश्यकता हो, तो ब्लॉक खण्ड को कम से कम समय में साफ करने के लिए गैंगमैनों की सहायता ली जा सकती है किन्तु सामान्य नियम 6.05 में दी गयी सावधानियों का पालन होना चाहिए।

(3) हल्की मोटर ट्राली/मोपेड ट्राली/स्कूटर ट्राली को मोटर ट्राली के समतुल्य समझा जायेगा। अतएव मोटर ट्राली की कार्य प्रणाली से सम्बन्धित सभी नियम हल्की मोटर ट्राली/मोपेड ट्राली पर लागू होंगे।

15.26. लाइन पर ट्रॉली की रक्षा:— ट्रॉली का योग्यता प्राप्त प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति किसी स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, सभी आने वाली गाड़ियों का पता ठिकाना अभिनिश्चित करेगा और यदि लाइन पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं दिखाई देती है तो:—

(क) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर दोनों दिशाओं में, या

(ख) दोहरी (डबल) लाइन पर जिधर से गाड़ी आ सकती है उस दिशा में, वह अपनी ट्रॉली की रक्षा के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित सावधानियाँ बरतेगा।

स.नि. 15.26 —साधारण नियम 15.26 में उल्लिखित विशेष अनुदेशों के लिए स.नि. 15.22(4) (vi) देखिये।

15.27. लाइन पर लॉरी की रक्षा:—

(1) जब कभी लदी हुई या खाली लॉरी लाइन पर रखने का प्रस्ताव है तो, गाड़ी संचालन नियमों के अधीन उस लाइन को, यदि सम्भव है तो, ब्लॉक कर दिया जाएगा किन्तु यह तब जब इससे गाड़ियों के संचालन में बाधा न पड़े।

(2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के बीच अधीन के सिवाय, यदि लाइन को इस प्रकार ब्लाक नहीं किया जाता है और खाली अथवा भरी हुई लॉरी लाइन पर रखी जाती है तो लॉरी की रक्षा निम्नलिखित रूप में की जाएगी, अर्थात्:—

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, जिस दिशा में गाड़ियाँ आ सकती हैं उस दिशा में, आवश्यकतानुसार एक या दो व्यक्ति, बड़ी लाइन पर लॉरी से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन तथा नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल-पथ के आर-पार रोक पताका (बैनर फ्लैग) लिए रहेंगे तथा एक अन्य व्यक्ति बड़ी लाइन पर कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर तथा नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट तौर पर रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल दिखाता रहेगा, अथवा

(ख) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर, लॉरी के आगे और पीछे एक या दो व्यक्ति आवश्यकतानुसार बड़ी लाइन पर 600 मीटर की दूरी पर तथा मीटर और नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल-पथ के आर-पार रोक पताका (बैनर फ्लैग) लिए रहेंगे तथा एक अन्य व्यक्ति दोनों तरफ बड़ी लाइन पर, लॉरी कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर तथा मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट तौर पर रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल दिखाता रहेगा।

(3) लॉरी से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर तथा मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर ऐसे आगे या पीछे चलने वाले प्रत्येक व्यक्ति को पटाखे दिए जाएँगे और ज्यों ही लॉरी सामान लादने या उसंदेशने के लिए खड़ी होगी अथवा ज्योंही कोई गाड़ी आती दिखाई देगी, त्योंही वह आदमी लाइन पर 10—10 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे रख देगा और रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल दिखाता रहेगा।

- (a) Proceeding to the site of accident.
- (b) On patrol duties during emergency.

NOTE:- In such case the rail motor unit must be in charge of an officer holding competency certificate referred to in S.R. 15.25 (3) (iii) and (iv) above and it shall be the personal responsibility of this officer to see that all necessary safety precaution are taken.

- (xi) Should the rail motor unit fail in the block section and be unable to move the procedure outlined in general rule 6.06 as for disabled trains must be followed. If it is possible to push the rail motor unit this should be pushed into the nearest station, the assistant of gangman being enlisted, if necessary, so as to clear the block section in the minimum time, precautions as laid down in general rule 6.05 being taken.
- (4) Light motor trolley/moped trolley/scooter trolley be treated at par with Motor Trolley. Hence rules regarding working of Motor Trolley will be applicable to light motor/moped trolley/scooter trolley.

15.26 Protection of trolley on the line: - The qualified person in-charge of a trolley shall, before leaving a station, ascertain the whereabouts of all approaching trains, and shall, when a clear view is not obtainable for an adequate distance -

- (a) on a single line, in both directions, or
- (b) on a double line, in the direction from which trains may approach, take such precautions for the protection of his trolley as may be prescribed by special instructions.

S.R. 15.26. For special instructions referred to in GR 15.26 see S.R. 15.22 (4)(vi)

15.27 Protection of lorry on the line: -

- (1) Whenever it is proposed to place a lorry, whether loaded or empty on the line, the line shall, if it is possible to do so, without interference with the working of trains, be blocked under the Rules for working of trains.
- (2) Except under approved special instructions, when the line has not been so blocked and a lorry whether loaded or empty is placed on the line, the lorry shall be protected –
 - (a) on double line, by one or two men as required, at a distance of 600 metres on the Broad Gauge and 400 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge, carrying a banner flag across the track and another man plainly showing a Stop hand signal at a distance of not less than 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge from the lorry in the direction from which trains may approach, or
 - (b) on single line, by one or two men as required, following and preceding the lorry at a distance of 600 metres on the Broad Gauge and 400 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge, carrying a banner flag across the track and another man plainly showing a Stop hand signal at a distance of not less than 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge from the lorry on either side.
- (3) Each man so following or preceding the lorry at a distance of 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge shall be provided with detonators and place three on the line, 10 metres apart, immediately the lorry comes to a stand for the purpose of either unloading or loading or should any train be seen approaching, and continue to display the Stop hand signal.

- (4) ज्योंही लॉरी आकर रुके या कोई गाड़ी आती हुई दिखाई दे, त्योंही एक या एक से अधिक रोक पताका (बैनर फ्लैग) उठाने वाला व्यक्ति उस पताका को रेल-पथ के आर-पार गाड़ देंगे और रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल दिखाते रहेंगे।
- (5) ऐसी सभी दशाओं में जब आगे या पीछे झण्डे लिये हुए व्यक्ति लॉरी से दिखाई नहीं देते हैं तो उनका सिगनल दोहराने के लिए बीच में अतिरिक्त झण्डे वाले तैनात किए जाएंगे।
- (6) जब तक लॉरी के प्रभारी (इंचार्ज) कर्मचारी से झण्डे वालों को रोक सिगनल और पटाखे हटाने का आदेश नहीं मिलता, तब तक उन्हें हटाया नहीं जाएगा।

स.नि. 15.27 (1): दिन के समय एक लाल झंडी लॉरी पर हो और एक बत्ती या अधिक बत्तियाँ तैयार एवं कुतरी हुई रात के समय या सुरंग में जाते समय दोनों तरफ लाल रोशनी दिखलाने के लिए होनी चाहिए। ज्योंही लॉरी रेल पटरियों से हटा दी जाय और लाइन से अलग रख दी जाय तो यथा स्थिति लाल झंडी या बत्तियाँ, हटा दी जानी चाहिए। परन्तु यह ध्यान रखनी चाहिए कि ऐसा तब तक न किया जाय जब तक कि लाइन सभी अवरोधों से साफ न हो और जब तक लाइन इस प्रकार साफ न हो जाय झंडियां बत्तियाँ स्पष्ट तौर पर दिखाई जानी चाहिए।

- (2) (क) लाइन क्लीयर प्राप्त करने के पहले लॉरी का प्रभारी पदाधिकारी को स्टेशन मास्टर को सूचित करना चाहिए कि:-

उसका विचार स्टेशन मास्टर को लौटाना है या ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर जाना है या ब्लाक सेक्शन के बीच में लारी हटा लेना है

- (ख) लॉरी स.नि.15.22 (1) (ग) में वर्णित परिस्थितियों में लारी ब्लॉक संरक्षण में चलायी जायेगी।
- (3) (क) जब किसी लारी को बिना लाइन क्लीयर के ब्लाक सेक्शन में करना है तो प्रभारी अधिकारी को चाहिए कि ट्राली/लारी/ओ.एच.ई. लैंडर ट्राली सूचना निर्धारित फॉर्म संख्या टी/1518 को एक प्रारूप को तीन प्रतियों में भर कर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर दे। स्टेशन मास्टर द्वारा आवश्यक विवरण भरने के बाद एक प्रति अपने पास रखकर अन्य दो प्रतियों प्रभारी अधिकारी के पास लौटा देनी चाहिए।
 - (ख) जिस ब्लाक सेक्शन में लारी काम कर रही हो उस ब्लाक सेक्शन में जाने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों द्वारा "सतर्कता आदेश" दिया जायेगा जब तक कि 'लारी सेक्शन से हटा ली गयी' सिगनल भेज न दिया गया हो और प्राप्त न हो गया हो। सभी गाड़ियां, जो बिना रुके पास करने वाली है, अतिरिक्त और विशेष गाड़ियां या अन्य अनियमित गाड़ियां इस सूचना को देने के लिए रोक ली जानी चाहिए।
 - (ग) लारी मेन लाइन से या यदि स्टेशन सीमा में हो, तो जिस लाइन पर गाड़ी आनेवाली हो, उस लाइन से गाड़ी के आने के कम से कम 15 मिनट पूर्व हटा कर अलग कर देनी चाहिए।
 - (घ) कार्य समाप्त होने पर लॉरी के हटाने की सूचना नीचे दिये गये नमूने के अनुसार बनाकर संबंधित स्टेशन मास्टर को दे देनी चाहिए और उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेनी चाहिए।
 - (ङ.) प्रभारी पदाधिकारी को जैसा नीचे दिया गया है, लॉरी की रक्षा करने का प्रबंध करना चाहिए। लोको पायलटों को स्टेशन मास्टरों द्वारा सतर्कता आदेश दिया जाना उसको (लॉरी प्रभारी को) किसी भी भाँति इस कार्य से मुक्त नहीं करता:-
 - (i) दोहरी लाइन पर जिस दिशा से गाड़ी आ सकती है, उस दिशा में कम से कम 800 मीटर की दूरी पर एक व्यक्ति द्वारा लॉरी के पीछे या आगे चलते हुए तथा लाल रोक पताका दिखाते हुए।
 - (ii) इकहरी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर एक व्यक्ति द्वारा लॉरी के पीछे और एक व्यक्ति द्वारा लॉरी के आगे चलते हुए और लाल रोक पताका दिखाते हुए।
 - (च) लॉरी के आगे या पीछे चलने वाला प्रत्येक व्यक्ति के पास पटाखे होने चाहिए और उसे लाइन पर दस-दस मीटर के अंतर पर तीन पटाखे लगा देने चाहिए :-
 - (i) ज्योंही कोई सामान उसंदेशने या लादने के लिए या अन्य प्रयोजन से लॉरी रुक जाती है, उसे तब तक लाल पताका सिगनल दिखाते रहना चाहिए और पटाखे लगे रहने देना चाहिए, जब तक प्रभारी अधिकारी से सिगनल हटा लेने का आदेश न मिल जाय, या

- (4) The man or men carrying the banner flag shall immediately fix the banner flag across the track immediately the lorry comes to stand or a train is seen approaching, and continue to display the Stop hand signal.
- (5) In all cases where the flagmen in advance or in rear cannot be kept in view from the lorry, additional intermediate flagmen shall be posted to relay the signals.
- (6) The Stop signals and detonators shall not be removed until the flagmen have received the orders to withdraw them from the official-in-charge of the lorry.

S.R. 15.27 (1) There must be a red flag on the lorry itself by day, and a lamp or lamps ready, trimmed, so as to show a red light both ways in tunnels or at night. As soon as a lorry has been removed from the rail, and placed clear of the line the red flag or lamps as the case may be, must be removed; but care must be taken that this is not done before the line has been cleared of all obstruction, and until the line has been cleared the flag or lamps must be conspicuously displayed.

- (2) (a) Before obtaining line clear, the official in charge of a lorry must advise the station master whether it is his intention:-
to return to the station or to run to the other end of block section, or to remove the lorry in mid section
- (b) The lorry must run under block protection in the circumstances mentioned under S.R. 15.22 (1)(c).
- (3) (a) When a lorry is to enter a block section without line clear, the official in charge must prepare in triplicate trolley/lorry/OHE ladder trolley notice on prescribed form no. T/1518 and make it over to the station master on duty. The station master on duty must fill in necessary particular and retain one copy and make over the other two, to the official in charge.
- (b) Until the "lorry removed from section" signal has been dispatched and received, both station master must issue caution orders to the Loco Pilot of all trains entering the section on which the lorries is working. All trains booked to run through and extra special and other irregular trains must be stopped at the station in the order that this advice may be given.
- (c) Lorries must be moved clear of the main line or, if within station limits, of the line on which a train is to run, at least 15 minutes before the train is due.
- (d) On completion of work, the lorry removal report must be completed and handed over to the station master concerned and his acknowledgment obtained.
- (e) The official in charge must protect the lorry as describe below, the issue of caution order by station masters to Loco Pilots in no way relieves him of this duty:-
 - (i) On the double line, by a man either following or proceeding the lorry at a distance of not less than 800 metres in the direction in which trains may approach and showing a red banner flag.
 - (ii) On the single line by a man following and a man preceding the lorry at a distance of not less than 800 metres and showing a red banner flag.
- (f) Each man following or preceding the lorry must be equipped with detonators and place three on the line, Ten metres apart:-
 - (i) Immediately the lorry comes to a stand for any purpose including that of unloading or loading materials, he must continue to so the red banner signal and keep the detonators on the line until he receives an order from the official in charge to withdraw the signal; or

- (ii) यदि कोई गाड़ी आती हुई दिखाई पड़े, तो उसे लाल पताका सिगनल जब तक दिखलाते रहना चाहिए, जब तक कि लॉरी लाइन से हटा न ली जाय और प्रभारी अधिकारी से सिगनल हटा लेने के लिए सूचना न मिल जाय।
- (छ) उन सभी हालतों में जब में आगे या पीछे की ओर झंडी वाले व्यक्ति (फ्लैगमैन) लॉरी से दिखाई न पड़े, तो सिगनल लेने के लिए बीच में अतिरिक्त व्यक्ति नियुक्त कर देना चाहिए।
- (4) (i) जब स्टेशन सीमा के अंदर लाइन पर किसी लॉरी/ट्रॉली को कार्य करने की आवश्यकता हो, तो लॉरी/ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को तब तक कार्य प्रारम्भ करना चाहिए जब तक कि स्टेशन मास्टर से लिखित अनुमति न मिल जाय, स्टेशन मास्टर ऐसी अनुमति तब तक नहीं देगा, जब तक कि वह कार्य को करने देने की स्थिति में न हो। ट्रॉली/लॉरी का प्रभारी अधिकारी दो प्रतियों में निम्नलिखित प्रारूप में लिखित सूचना तैयार कर दोनों प्रतियां स्टेशन मास्टर के पास भेजेगा। स्टेशन मास्टर अपना हस्ताक्षर करके कार्य करने की अनुमति देने के उपलक्ष्य में प्रभारी को एक प्रति वापस लौटा देगा। यदि स्टेशन मास्टर किसी कारणवश ऐसी अनुमति देने की स्थिति में न हो, तो वह दोनों प्रतियों में इस हेतु ऐसा पृष्ठांकन करके लौटा देगा।

.....समय से.....समय तक.....लाइन/लाइनों पर ट्रॉली/लॉरी संख्या..... के संचालन की आवश्यकता है। गाड़ियों के संचालन या शटिंग कार्य में कोई बाधा नहीं होगी।

.....
स्टेशन मास्टर

.....
लॉरी/ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी

तिथि.....

तिथि

समय.....

समय

- (ii) स्टेशन यार्ड में झंडीवाले व्यक्ति द्वारा खतरा सिगनल हर तरफ इस दूरी से दिखाया जाना चाहिए, जहाँ से संरक्षा सुनिश्चित हो। जब किसी लॉरी को 15 मिनट से अधिक समय तक स्टेशन सीमा में लाइन पर स्थिर रखने की आवश्यकता हो, तो पर्याप्त दूरी पर लाल रोक पताका लगाकर तथा दोनों तरफ तीन पटाखे लगाकर इसकी रक्षा करनी चाहिए।
- (5) जब कोई लॉरी लाइन पर कार्य कर रही हो, तो स्टेशन मास्टर ब्लॉक खंड में प्रवेश करने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश देगा। दोहरी लाइन पर अप डाउन दोनों ओर की गाड़ियों को सतर्कता आदेश दिया जाना चाहिए जिसमें यह उल्लिखित होगा कि किस लाइन पर लारी कार्य कर रही है।
- (6) स.नि. 15.22(4)(xi) में दिये गये सभी अनुदेश लॉरियों के लिए भी लागू होंगे।
- (7). इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति वाले खंड तथा निरन्तर लगासंदेश ट्रैक सर्किटिंग से युक्त खंड पर मॉन्टरियल ट्रॉली/लॉरी का संचालन:-
- (i) इन खंडों पर मॉन्टरियल ट्रॉली/लॉरी के संचालन के लिए स.नि. 15.27(1) से (6) तक में दिये गये सभी अनुदेश लागू होंगे।
- (ii) मॉन्टरियल ट्रॉली/लॉरी के संचालन की अवधि में सभी गाड़ियां पेपर लाइन क्लीयर पर चलायी जाएंगी और सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सतर्कता आदेश दिये जाएंगे।

15.28. लॉरियां या ट्रॉलियां जो प्रयोग में न हों:- जब लॉरी या ट्रॉली का प्रयोग नहीं किया जा रहा हो, तब वह लाइन से अलग रख दी जाएंगी और उसके पहिये जंजीर और ताले से जकड़ कर बांध दिए जाएंगे।

स.नि. 15.28(i) लॉरियां और ट्रॉलियों के पहिये स्टेशन प्लेटफार्मों पर रखे या छोड़े नहीं जाने चाहिए।



- (ii) Should any train be seen approaching, he must exhibit the red banner signal until such time as the lorry has been removed from the track and intimation has been received from the official in charge to withdraw the signal.
- (g) In all cases where the flagmen in advance or in rear cannot be kept in view from the lorry, additional intermediate flagmen must be posted to relay the signals.
- (4) (i) When a lorry/trolley is required to work on the line within station limit such work must not start unless the official in charge of the lorry/trolley has received written permission from the Station Master who must not give such permission unless he is in a position to permit the work being taken up. The official in charge of trolley/lorry must send to the Station Master a written advice in duplicate in the following form.
- One copy of the advice must be signed by the station master in token of such permission and return to the official in charge of the lorry/trolley. In case the station master for any reason is not in a position to give such permission he shall make an endorsement to that effect in both the copy.

Lorry/Trolley No.-----being required to run on-----
 -----line/s. in-----between-----hours and-----
 -----hours. There will be no interference with the working of trains or shunting operations.

 Station Master

 Official in charge Lorry/Trolley

Date-----

Date-----

Time-----

Time-----

- (ii) Within Station Yard, the flagmen must exhibit danger signals at such distance on each side as well ensure safety. When a lorry is required to remain stationery within station limits for any time exceeding 15 minutes, it must be protected by red banner flags placed at an adequate distance supplemented by three detonators on either side.
- (5) While a lorry is working on line the station master must issue caution orders to Loco Pilot of all trains entering the block section on the double line caution orders should be issued to both to Up and Down trains indicating the line on which the lorry working.
- (6) Instructions contained in the S.R. 15.22 (4) (xi) shall also apply to lorries.
- (7) Working of material trolley/lorry on section provided with continuous track circuiting including automatic block section.
- (i) The instructions contained in S.R. 15.27 (1) to (6) shall also apply for working of material trolley/lorry on the sections.
- (ii) During the period the material trolley or lorry is working on line all train shall be worked on paper line clear and caution orders shall be issued to Loco Pilot of all trains.

15.28 Lorries and trollies out of use:- A lorry or trolley when not in use, shall be placed clear of the line and the wheels thereof be secured with a chain and padlock.

S.R. 15.28 (i) Trollies and Lorries wheels must not be kept or left on station platform.

