



पूर्वोत्तर रेलवे
North Eastern Railway

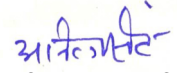
**पूर्वोत्तर रेलवे के सहायक नियमों और
परिशिष्टों सहित भारतीय रेल
(चालित लाइन) के साधारण नियम
(संस्करण- 2021)**

**General Rules For Indian Railways
(Open Lines)
With Subsidiary Rules & Appendices of
The North Eastern Railway
(Edition 2021)**

तृतीय संस्करण की प्रस्तावना

सामान्य और सहायक नियम पुस्तक गाड़ी संचालन से संबंधित सभी कर्मचारियों के लिए एक महत्वपूर्ण अभिलेख है। नया संस्करण 2021 द्विभाषी (हिंदी/अंग्रेजी) रूप में जारी किया जा रहा है, जो कर्मचारियों के लिए विभिन्न नियमों के मूल भावना को सरलता से समझने के लिए अत्यन्त सुविधाजनक होगा।

सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक का मुद्रण पिछली बार वर्ष 2000 में किया गया था। तब से लेकर अब तक अनेक परिवर्तन हुए हैं और 22 शुद्धि पर्चियाँ जारी की गयी हैं। सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक 2021 में अब तक जारी किए गए सभी शुद्धि पर्चियों को समाहित किया गया है। इस नियम पुस्तक के मुद्रण में पूर्वोत्तर रेलवे की परिचालन टीम की दूरदर्शिता, समर्पण और कठिन मेहनत से अर्जित की गयी उपलब्धि अति सराहनीय है।



(अनिल कुमार सिंह)

प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक

PREFACE TO THIRD EDITION

The General and Subsidiary Rule Book is an important document for all the staff related to train operation. The new Edition 2021 is being issued in Diglot (Bilingual-Hindi/English) form which will be extremely convenient for staff to easily comprehend the spirit of various rules.

The General and Subsidiary Rule Book was last printed in 2000. Since then there have been various changes and 22 Amendment Slips had been issued. All the Amendment Slips issued so far have been included in G & SR book 2021. The work of operating team of NER is commendable in printing of this Rule Book which required vision as well as dedication and hard work.



(Anil Kumar Singh)

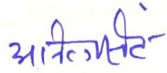
Principal Chief Operations Manager

प्रस्तावना

1. प्रस्तुत पुस्तक (2021 संस्करण) में निम्नलिखित का समावेश है।
 - (i) रेल अधिनियम (1989 के 24) के अन्तर्गत रेलवे की चालित लाइनों के लिए बनाये गये साधारण नियम जो रेलवे बोर्ड की अधिसूचना संख्या 69-आर.आर/4 दिनांक फरवरी 11, 1976 के अन्तर्गत प्रकाशित किए गये हैं।
 - (ii) पूर्वोत्तर रेलवे के सहायक नियम प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक के प्राधिकार के अन्तर्गत जारी किए गए।
 - (iii) साधारण नियमों के अधीन प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा जारी किए गये विशेष अनुदेश।
2. साधारण नियम मोटे-मोटे अक्षरों में और सहायक नियम छोटे-छोटे अक्षरों में साधारण नियमों के नीचे लिखे हुए हैं जिनसे उनका सम्बन्ध है। सभी सहायक नियमों के पूर्व "स0नि0" अक्षर लिखा हुआ है। सहायक नियमों का महत्व, प्रभाव एवं मान्यता साधारण नियमों के ही बराबर है। इसके अतिरिक्त 6 परिशिष्ट सामान्य आकार में मुद्रित हैं। रेल अधिनियम 1989 (1989 के 24) के अन्तर्गत पूर्वोत्तर रेलवे का प्रत्येक कर्मचारी सहायक नियमों और विशेष अनुदेशों के पालन के लिए उतना ही बाध्य है जितना साधारण नियमों के पालन के लिए।
3. नियमों की जानकारी : प्रत्येक सम्बन्धित रेल सेवक को साधारण एवं सहायक नियमों की पूर्ण जानकारी कर लेनी चाहिए और उन्हीं के अनुसार तथा अनुरूप से अपने कर्तव्य का पालन करना होगा।
4. शुद्धि पर्चियाँ: प्रत्येक रेल सेवक का यह कर्तव्य है कि वह पुस्तक की अपनी प्रति को अद्यतन रखे। इस पुस्तक के प्रकाशन के बाद के सभी संशोधनों का अभिलेख शुद्धि पर्ची पंजिका में रखा जायेगा। जब किसी नियम में संशोधन किया जाये तो स्याही से नियम के बगल में शुद्धि पर्ची अथवा अन्य अधिसूचना के संदर्भ का उल्लेख कर दिया जाना चाहिए। प्रत्येक रेल कर्मचारी का यह कर्तव्य होगा कि जारी होने पर छपी शुद्धि पर्ची की प्रति प्राप्त कर लें।
5. नियम पुस्तकों को वापस लौटाना : नियम पुस्तक पूर्वोत्तर रेलवे की सम्पत्ति है और इसे रेल सेवा छोड़ने वाले कर्मचारी को रेल प्रशासन को वापस लौटाना होगा।

गोरखपुर

दिनांक 19 जुलाई 2021


(अनिल कुमार सिंह)

प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक

PREFACE

1. This book (Edition 2021) contains:
 - (i) General Rules for Open Lines of Railways framed under Indian Railways Act 1989 (24 of 1989) as published under Railway Board's Notification No. 69-RR/4, dated 11th February, 1976.
 - (ii) Subsidiary Rules of the North Eastern Railway issued on the authority of the Principal Chief Operations Manager.
 - (iii) Special Instructions issued on the authority of the Principal Chief Operations Manager, under provision of the General Rules.
2. The General Rules are printed in large type and the Subsidiary Rules are printed in small type immediately below the General Rules to which they refer. All subsidiary Rules are prefixed with the letter "SR". The subsidiary Rules have equal importance, force and validity as the General Rules. 6 appendices are exclusively printed in the normal font. Under Railway Act, 1989 (24 of the 1989) all Railway servants on the North Eastern Railway are bound as much by the subsidiary Rules and Special Instructions as they are by the General Rules.
3. Knowledge of the Rules: Every concerned Railway servant must thoroughly acquaint himself with the General and Subsidiary Rules and shall execute his duties in accordance and conformity with them.
4. Correction Memo: It is the duty of every Railway servant to maintain his copy of the book up to date. A record of all amendments made subsequent to the publication of this book shall be kept in the register of Correction Memo. When a Rule is amended, an ink endorsement must be made alongside of the Rule giving reference to the Correction Memo or to other notification. It is the duty of every Railway servant to obtain printed copies of correction Memo, when issued.
5. Surrender of Rule books: This book is the property of the North Eastern Railway and shall be surrendered to the Railway Administration by staff leaving Railway service.

Gorakhpur

Dated: 19.07.2021



(Anil Kumar Singh)

Principal Chief Operations Manager

भारत सरकार रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड)

सं० 69—आर आर/4

नई दिल्ली, दिनांक 11 फरवरी, 1976

संकल्प

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

1. पिछले कुछ वर्षों में सिगनलिंग तथा अन्तर्पार्शन, कर्षण प्रणाली तथा नये उपकरणों के प्रयोग द्वारा हुई महत्वपूर्ण प्रगति को ध्यान में रखते हुए, सामान्य नियमों का (जो कि इससे पहले सन् 1929 से संशोधित हुए थे) फिर से संशोधन करना आवश्यक हो गया है। इन नियमों में संशोधन रेल दुर्घटना समिति 1962 और रेल दुर्घटना जाँच समिति 1968 द्वारा भी किया गया था। उन्होंने यह इच्छा प्रकट की थी कि इन नियमों का संशोधन केवल वर्तमान परिस्थितियों ही के अनुरूप न होकर सम्भाव्य भविष्य की परिस्थितियों के भी अनुकूल हो तथा उन्होंने नियमों के मूल स्वरूप को बनाए रखने की आवश्यकता और साथ ही पिछले कुछ वर्षों में हुए तकनीकी परिवर्तनों को सम्मिलित कर लेने पर जोर दिया।
2. इस उद्देश्य से, रेलवे बोर्ड ने 1969 में यातायात और सिगनल विभागों से चुने गये अधिकारियों का एक समिति का गठन किया। समिति ने फरवरी 1970 में नियमों का एक मसौदा बोर्ड के विचारार्थ प्रस्तुत किया। रेल संरक्षा आयोग ने जिनकी टिप्पणी भी माँगी गई थी, नियमों के इस मसौदे के अंगीकरण का समर्थन नहीं किया जिसमें कुछ प्रचलित बुनियादी धारणाओं जैसे स्टेशनों के वर्गीकरण, हर श्रेणी के स्टेशन पर न्यूनतम सिगनल व्यवस्था इत्यादि के उन्मूलन का सुझाव दिया गया था। 1971—1972 की अपनी वार्षिक रिपोर्ट में आयोग ने अभिव्यक्त किया कि इन नियमों में जो कि गत 100 वर्षों से भी अधिक समय से गाड़ी संचालन और उनकी पुनर्व्यवस्था करना वांछनीय नहीं होगा। तदनुसार आयोग ने सामान्य नियमों के मसौदे को अंगीकृत किये जाने का अनुमोदन करने में अपनी असमर्थता रेलवे बोर्ड को सूचित की।
3. रेल संरक्षा आयोग के प्रतिकूल विचारों तथा रेल दुर्घटना समिति 1962 और रेल दुर्घटना जाँच समिति 1968 की अनुकूल सिफारिशों को ध्यान में रखकर रेलवे बोर्ड के यातायात—सदस्य ने सितम्बर 1972 में यह निश्चित किया कि विद्यमान सामान्य नियमों में उक्त विचारों के अनुकूल केवल उन नियमों में संशोधन किया जाये जो कि तकनीकी परिवर्तनों के कारण आवश्यक हो गए हैं या जिनकी उपयोगिता समय के साथ समाप्त हो गई है। अतः रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय ने अन्य निदेशालयों की सलाह लेकर सामान्य नियमों का नये सिरे से संशोधन किया।
4. भारत सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 25 जुलाई, 1974 को अपने पत्र संख्या 68/आर. आ./2/भाग 5, द्वारा रेल प्रशासनों, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन, रेल संरक्षा आयोग, रेलवे स्टाफ कॉलेज, बड़ोदरा, भारतीय रेलवे सिगनल इंजीनियरी और दूर संचार संस्थान सिकन्दराबाद, भारतीय रेल अग्रिम रेलपथ टेकनालाजी संस्थान पुणे, भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत इंजीनियरी संस्थान, जमालपुर आदि को अलोचना और सुझावों के लिए सामान्य नियमों का अंतरिम प्रकाशन संचारित किया।

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF RAILWAYS (Railway Board)

No. 69-RR/4

Dated New Delhi, the 11th February, 1976.

RESOLUTION

**General Rules for Indian Railways (Open Lines), 1976 administered by the Government,
and for the time being used for public carriage of passengers, animals or goods.**

1. The considerable advance made in the recent years in method of signalling and interlocking, modes of traction and introduction of new types of equipment necessitated a revision of the General Rules, which had been revised last in 1929, for working open line of Railways in India. The revision of these rules was also advocated by the Railway Accidents Committee, 1962, and the Railway Accidents Inquiry Committee 1968, who desired that the revision of the Rules should be consistent not only with the conditions obtaining at present but likely to obtain in the foreseeable future, and emphasised the need for keeping the basic complexion of rules intact while at the same time providing for technological changes in recent years.
- 2.. For this purpose a Committee composed of officers selected from the Traffic and Signal Departments was appointed by the Railway Board in 1968. The Committee submitted a set of draft rules for consideration by the Board in February 1970. The Commission of Railway Safety, whose comments were also invited, did not favor the adoption of these draft rules, which had proposed the abolition of certain existing fundamental concepts such as classification of stations, minimum equipment of signals for each class of station, etc. In the Annual Report for 1971-72, the Commission stated that a wholesale revision and re-arrangement of the rules which formed the basis of train working and safety of operations for over 100 years and which were ingrained in the minds of thousands of railway staff, would not be desirable. Accordingly, the Commission conveyed to the Railway Board its inability to agree to the adoption of the New General Rules as drafted.
3. In consideration of the strong views expressed by the Commission of Railway Safety and the positive recommendations of the Railway Accidents Committee, 1962, and the Railway Accidents Inquiry Committee, 1968. Member Traffic, Railway Board, decided in September, 1972, that the revision of the existing General Rules should be so undertaken as to be in consonance with these views and to cover such aspects only of the existing rules as require modification in the light of technological changes or where certain existing rules have outlived their use. A fresh revision of the General Rules was accordingly taken up by the Safety Directorate in consultation with other Directorates of the Railway Board.
4. A provisional issue of the revised General Rules was circulated to the Railway Administrations; the Research, Designs and Standards Organisation; the Commission of Railway Safety; Railway Staff College, Vadodara; Indian Railway Institute of Signal Engineering and Telecommunications, Secunderabad; Indian Railways Institute of Advanced Track Technology, Pune; Indian Railways Institute of Mechanical and Electrical Engineering, Jamalpur; etc., for criticism and suggestions under Government of India, Ministry of Railways (Railway Board) letter No.68-RR/2/Vol.V, dated 25-7-1974.

5. रेल प्रशासनों, रेल संरक्षा आयोग, अन्य रेलवे संस्थानों और विधि-मंत्रालय के विस्तृत विचारों और टिप्पणियों पर रेलवे बोर्ड के यातायात सदस्य ने संबंधित निदेशालयों की सलाह लेकर विचार किया। अब राज्य शासित रेलों के लिए सामान्य नियमों का एक पूर्ण संशोधित अंक तैयार होकर केन्द्रीय सरकार द्वारा स्वीकृत हुआ और आज की तारीख की अधिसूचना संख्या 69 – आर. आर. /4 से जारी किया गया। यह नियम शासन सरकारी राजपत्र में अधिसूचित करके नियम की गई तारीख से लागू होंगे।
 6. केन्द्रीय सरकार की यह इच्छा है कि उक्त नियम, उन अनेक रेल-प्रशासनों के ध्यान में भी लाए जाएं जो कि सरकार द्वारा शासित नहीं हैं और ऐसे रेल प्रशासनों के प्रमुखों से इन नियमों को, प्रत्येक मामले में यथावश्यक संशोधनों सहित (यदि कोई हो) अंगीकृत किये जाने के लिए एक औपचारिक आवेदन पत्र प्रस्तुत करने के लिए निमंत्रित किया जाये।
- आदेश : आदेश दिया जाता है अनुलग्नकों के साथ इस संकल्प की, एक अधिसूचना के अन्तर्गत सरकारी राजपत्र में प्रकाशित किया जाये जैसे कि भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (1980 के 9) की धारा 47 द्वारा अपेक्षित है और इसकी एक प्रतिलिपि रेलवे स्टेशनों पर निरीक्षणार्थ रखी जाय जैसा कि उक्तधारा की उपधारा (6) द्वारा आदेशित है। साथ ही इस संकल्प की एक प्रतिलिपि अनुलग्नकों सहित निम्नलिखित सरकारों, प्रशासनों और अधिकारियों को भेजी जाये।

**सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड तथा
पदेन सचिव, भारत सरकार।**

5. The exhaustive views and comments received from the Railway Administrations, the Commission of Railway Safety, other Railway Institutions and the Ministry of Law, having been considered by Member Traffic, Railway Board, in consultation with the concerned Directorates, a complete revised set of General Rules for Railways administered by the Government have now been framed, sanctioned and issued by the Central Government with Notification No. 69-RR/4 of this day's date to be brought into use on such date as the Central Government may, by notification in the Official Gazette, appoint.
 6. The Central Government desire that the said rules may be brought to the notice of the Administrations of the several railways not administered by the Government and that the Heads of Railway Administrations of such railways may be invited to submit a formal application for the adoption of the rules, with such modifications (if any) as may be considered necessary in each case.
- Order : Ordered that this Resolution, with its enclosures, be published under a Notification in the Official Gazette as required by section 47 of the Indian Railways Act. 1980 (9 of 1980), and that a copy thereof be kept open for inspection of railway stations as directed by sub-section (6) of the same section, also that a copy of this Resolution and of its enclosures be communicated to the Governments, Administrations and Officers, noted below, for information.

Member Traffic, Railway Board, and Ex-Officio
Secretary to the Government of India
Documents accompanying:

राज्य शासित भारतीय रेलों (चालित लाइन) के लिए सामान्य नियम, 1976.

अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, सचिव संचार, रक्षा, गृह, विधि, न्याय व कम्पनी कार्य, पेट्रोलियम, नौवहन व परिवहन और पर्यटन व नगर विमानन, कृषि, भूतल परिवहन एवं मानव संसाधन मंत्रालय। मुख्य सचिव, आंध्र-प्रदेश, असम, बिहार, दिल्ली, गोआ, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, मेघालय, नागालैण्ड, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, तमिलनाडू, सिक्किम, त्रिपुरा, उत्तर-प्रदेश, पश्चिम बंगाल, छत्तीसगढ़, झारखण्ड एवं उत्तराखण्ड की सरकारें।

मुख्य सचिव, अंडमान एवं निकोबार, अरुणाचल प्रदेश, चण्डीगढ़, दादरा और नागर हवेली, दमन व द्यू, लक्षद्वीप मनीकाय और अमीनदीवी, मिजोरम और पाण्डीचेरी के प्रशासन।

भारत के अपर उप-नियंत्रक तथा महालेखा परीक्षक (रेलें) एवं पदेन निदेशक रेलवे ऑडिट।

मुख्य आयुक्त, रेल संरक्षा।

आयुक्त, रेल संरक्षा, मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, दक्षिण, दक्षिण पूर्व, पश्चिम एवं पूर्वोत्तर सीमांत मण्डल।

महाप्रबंधक, मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, पश्चिम, पश्चिम मध्य, उत्तर मध्य, पूर्व मध्य, दक्षिण पूर्व मध्य, पूर्व तटीय, दक्षिण पश्चिमी एवं उत्तर पश्चिमी रेलवे।

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

महाप्रबंधक, मेट्रो रेलवे, कोलकाता।

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, महानगर परिवहन परियोजनाएं (रेलें), मुम्बई, दिल्ली और चेन्नई।
महानिदेशक, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन, लखनऊ।

प्रिंसिपल, भारतीय रेल अग्रिम रेल पथ प्रौद्योगिकी संस्थान, पुणे, भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत इंजीनियरी, संस्थान, जमालपुर, भारतीय रेल सिगनल इंजीनियरी एवं दूर संचार संस्थान, सिकन्दराबाद और रेलवे स्टाफ कॉलेज बड़ोदरा, प्रिंसिपल सभी क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान।

अध्यक्ष, मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कांडला पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे और विशाखापत्तनम् पोर्ट ट्रस्ट रेलवे।

महाप्रबंधक, कोंकण रेलवे, केन्द्रीय प्रांत रेल कम्पनी लिमिटेड।

अध्यक्ष, रेल भर्ती बोर्ड, इलाहाबाद, मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई, पटना, रांची, भुवनेश्वर इत्यादि।

अध्यक्ष, रेल दावा प्राधिकरण।

सचिव, भारतीय रेल सम्मेलन।

निदेशक, भारत का राष्ट्रीय अभिलेखागार।

पुस्तकालयाध्यक्ष, केन्द्रीय सचिवालय पुस्तकालय, राष्ट्रीय पुस्तकालय, कोलकाता, संसद पुस्तकालय एवं रेलवे बोर्ड पुस्तकालय।

अधीक्षक, पुस्तकालय एवं अनुसंधान, मंत्रालय कानून न्याय एवं कम्पनी मामला।

उपाध्यक्ष, केन्द्रीय प्रशासनिक अधिकरण, रेलवे दावा प्राधिकरण।

प्रबंध निदेशक, राइट्स, इरकॉन, कॉनकोर।

General Rules for Indian Railways (Open Lines), 1976

Administered by the Government. Secretaries, Ministries of Communications; Defence; Home Affairs; Law, Justice and Company Affairs; Petroleum; Shipping and Transport; and Tourism and Civil Aviation.

The Chief Secretaries to the Governments of Andhra Pradesh, Assam, Bihar, Gujarat, Haryana, Himachal Pradesh, Jammu and Kashmir, Karnataka, Kerala, Madhya Pradesh, Maharashtra, Manipur, Meghalaya, Nagaland, Orissa, Punjab, Rajasthan, Sikkim, Tamil Nadu, Tripura, Uttar Pradesh and West Bengal.

The Chief Secretaries, Administrations of Andaman and Nicobar; Arunachal Pradesh; Chandigarh; Dadra and Nagar Haveli; Delhi; Goa, Daman and Diu; Lakshadweep, Minicoy and Amindivi; Mizoram; and Pondicherry.

Additional Deputy Controller and Auditor General of India (Railways) and Ex-Officio Director of Railway Audit.

The Commissioner of Railway Safety.

The Additional Commissioners of Railway Safety, Central, Eastern, Northern, North Eastern, Southern, South Eastern, and Western Circles.

The General Managers, Chittaranjan Locomotive Works, Diesel Locomotive Works and Integral Coach Factory.

The General Manager, Metropolitan Transport Project (Railways), Calcutta.

The Chief Administrative Officers, Metropolitan Transport Projects (Railways), Bombay, Delhi and Madras.

The Director General, Research, Designs and Standards Organisation, Lucknow.

The Principals, Indian Railways Institute Advanced Track Technology Pune; Indian Railways Institute of Mechanical and Electrical Engineering, Jamalpur; Indian Railways Institute of Signal Engineering and Telecommunications, Secunderabad; and Railway Staff College, Vadodara.

The Chairman, Bombay Port Trust Railway, Calcutta Port Trust Railway, Kandla Port Trust Railway, Madras Port Trust Railway and Vishakhapatnam Port Trust Railway.

The Managing Agents, Ahmedpur-Katwa Light Railway Company Limited, Bankura-Damodar River Railway Company Limited, Katakhal-Lal Bazar Railway Company Limited and Martin Light Railways.

The General Managers, Bharat Railway, and Central Provinces Railways Company Limited.

The Secretary, Dehri-Rohtas Light Railway Company Limited.

The Chairman, Railway Service Commissions, Allahabad, Bombay, Calcutta and Madras.

The Chairman, Railway Rates Tribunal.

The Secretary, Indian Railways Conference Association.

The Director, National Archives of India.

The Librarians, Central Secretariat Library, National Library, Calcutta, Parliament Library and Railway Board Library.

The Superintendent, Library and Research, Ministry of Law, Justice and Company Affairs.

प्रकरण नियम क्रम

अध्याय—I प्रारम्भिक

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
1.01	संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ	1
1.02	परिभाषाएं	1
1.03	स्टेशन-वर्गीकरण	6

अध्याय—II

रेल सेवकों पर साधारणतया लागू होने वाले नियम

2.01	नियमों की प्रति देना	7
2.02	नियमों की प्रति की देख-भाल	7
2.03	नियमों की जानकारी	7
2.04	नियम पालन करने में सहयोग	7
2.05	अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम	7
2.06	नियमों और आदेशों का पालन	8
2.07	ड्यूटी पर उपस्थिति	8
2.08	ड्यूटी से अनुपस्थिति	8
2.09	मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन	8
2.10	रेल सेवकों का आचरण	8
2.11	संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य	8

अध्याय—III

सिगनल

क. साधारण उपबन्ध

3.01	सिगनलों का साधारण उपयोग	11
3.02	सिगनलों के प्रकार	11
3.03	रात्रि सिगनलों का दिन में प्रयोग	11
3.04	सिगनलों तथा सिगनल भुजाओं का स्थापन, सिगनल भुजाओं की पेंटिंग	11

ख. स्थावर सिगनलों का वर्णन

3.05	स्थायर सिगनलों का प्रयोग	12
3.06	चेतावनी (वार्नर) सिगनलों और उनके संकेतों का वर्णन	12
3.07	दूर (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन	15
3.08	रोक (स्टॉप) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन	19
3.09	आने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	22
3.10	प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	22
3.11	मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल	22

CONTENTS

ARRANGEMENT OF RULES

CHAPTER I

PRELIMINARY

Rules	Subject	Page No.
1.01	Short title and commencement	1
1.02	Definitions	1
1.03	Classification of stations	6

CHAPTER II

RULES APPLYING TO RAILWAY SERVANTS GENERALLY

2.01	Supply of copies of rules	7
2.02	Upkeep of the copy of rules	7
2.03	Knowledge of rules	7
2.04	Assistance in observance of rules	7
2.05	Prevention of trespass, damage or loss	7
2.06	Obedience to rules and orders	8
2.07	Attendance for duty	8
2.08	Absence from duty	8
2.09	Taking alcoholic drink, sedative, narcotic, stimulant drug or preparation	8
2.10	Conduct of railway servants	8
2.11	Duty of securing safety	8

CHAPTER III

SIGNALS

A. General Provisions

3.01	General use of signals	11
3.02	Kinds of signals	11
3.03	Use of night signals by day	11
3.04	Placing of signals and signal arms; painting of signal arms	11

B. Description of Fixed Signals

3.05	Use of fixed signals	12
3.06	Description of Warner signals and their indications	12
3.07	Description of Distant signals and their indications	15
3.08	Description of Stop signals and their indications	19
3.09	Kinds of fixed Stop signals for approaching trains	22
3.10	Kinds of fixed Stop signals for departing trains	22
3.11	Intermediate Block Stop Signal	22

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
3.12	स्वचालित (ऑटोमेटिक) ब्लॉक क्षेत्रों में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	22
3.13	बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल	23
3.14	शंट सिगनल	25
3.15	सहकारी (को-एक्टिंग) सिगनल	28
3.16	पुनरावर्ती (रिपीटिंग सिगनल)	28
3.17	सिगनलों के पहचान चिन्ह तथा निशान	30
3.18	प्रयोग में न आने वाले सिगनल	33
3.19	विपथन (डाइवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना	33
3.20	अभिसारी (कन्वर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना	33
3.21	ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्द्री पर सिगनल लगाना	33
3.22	एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना	34
3.23	विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर)	34
3.24	पीछे की बत्तियाँ	34

ग. सिगनलों के उपस्कर

3.25	स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी	34
3.26	स्थायर सिगनलों को चालू करना	34
3.27	हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	35
3.28	संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	35
3.29	द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	35
3.30	साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना	35
3.31	'डी' क्लास स्टेशनों पर सिगनल	35
3.32	अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाना।	35
3.33	नियम 3.27, 3.28, 3.29 तथा 3.32 के अपवाद	36
3.34	समपार (लेविल क्रॉसिंग पर स्थावर सिगनल)	36
3.35	स्टेशन के बाहरी साइडिंगों के कांटों की रक्षा तथा उनका प्रचलन	36

घ. सिगनलों तथा कांटों का प्रचालन

3.36	साधारण तथा स्थावर सिगनल	36
3.37	सिगनलों के स्वाभाविक संकेत	37
3.38	गाड़ियों के संचालन पर प्रभाव डालने वाले कांटे	37
3.39	सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगाना	38
3.40	निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	38
3.41	बाहरी (आउटर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	39
3.42	अंतिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	39

Rules	Subject	Page No.
3.12	Kinds of fixed Stop signals in Automatic Block territories	22
3.13	Calling-on signals	23
3.14	Shunt signals	25
3.15	Co-acting signals	28
3.16	Repeating signals	28
3.17	Distinguishing markers and signs for signals	30
3.18	Signals out of use	33
3.19	Placing of Stop signals at diverging junctions	33
3.20	Placing of Stop signals at converging junctions	33
3.21	Signals on bracket post or signal bridge or gantry	33
3.22	Placing of more than one signal on the same post	34
3.23	Electric repeater	34
3.24	Back-lights	34

C. Equipment of Signals

3.25	Obligation to provide fixed signals at stations	34
3.26	Commissioning of fixed signals	34
3.27	Minimum equipment of fixed signals at stations provided with Manually operated multiple-aspect signalling	35
3.28	Minimum equipment of fixed signals at station provided with modified lower quadrant signalling	35
3.29	Minimum equipment of fixed signals at other stations provided with two-aspect signalling	35
3.30	Additional fixed signals at stations generally	35
3.31	Signals at class 'D' stations	35
3.32	Provision of an Advanced Starter, Shunting Limit Board or Block Section Limit Board	35
3.33	Exceptions to Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32	36
3.34	Fixed signals at level crossings	36
3.35	Protection and working of points of outlying sidings	36

D. Working of Signals and Points

3.36	Fixed signals generally	36
3.37	Normal aspect of signals	37
3.38	Points affecting movement of train	37
3.39	Locking of facing points	38
3.40	Conditions for taking 'off' Home signal	38
3.41	Conditions for taking 'off' Outer signal	39
3.42	Conditions for taking 'off' Last Stop Signal or Intermediate Block Stop Signal	39

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
3.43	चेतावनी (वार्नर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	40
3.44	फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	40
3.45	बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	40
3.46	शटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग	40
3.47	एक ही समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल का 'ऑफ' करना	40
3.48	द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर गाड़ियों को अनियमित रूप से (आउट ऑफकोर्स) रोकना	41
3.49	सिगनल बतियों की देख-भाल और उन्हें जलाना	41
3.50	ट्रैप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग	42
3.51	कांटे	42
ड. हैण्ड सिगनल		
3.52	हैण्ड सिगनलों का प्रदर्शन	43
3.53	रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल	43
3.54	'आगे बढ़ो' हैण्ड सिगनल	44
3.55	'सतर्कता से आगे बढ़ो' हैण्ड सिगनल	45
3.56	शटिंग के लिए हैण्ड सिगनल	46
3.57	रोक पताकाएं (बैनर पलैंग)	49
3.58	हैण्ड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना	49
च. पटाखा सिगनल		
3.59	पटाखा सिगनलों का वर्णन	49
3.60	पटाखों के प्रयोग की विधि	49
3.61	धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, तो पटाखे रखना	50
3.62	अवरोध होने पर पटाखे लगाना	53
3.63	लाइन पर पटाखों का पुनः रखा जाना	53
3.64	पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना	53
छ. आने वाली गाड़ी को खतरे की चेतावनी देने वाले सिगनल		
3.65	आने वाली गाड़ी को खतरे की चेतावनी देने वाले सिगनल	56
3.66	चेतावनी सिगनलों का प्रयोग	56
3.67	चेतावनी सिगनल की जानकारी और उनको पास रखना	56
ज. खराब हुए स्थावर सिगनल और कांटे		
3.68	सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के साधारण कर्तव्य	56
3.69	आगमन रोक (एप्रोच स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य	58
3.70	प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य	61
3.71	'ऑफ' स्थिति में खराब हुए चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल	61
3.72	रोक (स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के प्रयोग का निषेध	62
3.73	फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करना	62

Rules	Subject	Page No.
3.43	Conditions for taking 'off' Warner signal	40
3.44	Conditions for taking 'off' gate Stop Signal	40
3.45	Conditions for taking 'off' Calling-on Signal	40
3.46	Use of fixed signals for shunting	40
3.47	Taking 'off' signals for more than one train at a time	40
3.48	Stoppage of trains out of course at station provided with two-Aspect signalling	41
3.49	Care and lighting of signal lamps	41
3.50	Traps, slip sidings and catch sidings	42
3.51	Points	42
E. Hand Signals		
3.52	Exhibition of hand signals	43
3.53	Stop hand signal	43
3.54	Proceed hand signal	44
3.55	Proceed with caution hand signal	45
3.56	Hand signals for shunting	46
3.57	Banner flags	49
3.58	Knowledge and possession of hand signals	49
F. Detonating Signals		
3.59	Description of detonating signals	49
3.60	Method of using detonators	49
3.61	Placing of detonators in thick, foggy or tempestuous weather Impairing visibility	50
3.62	Placing of detonators in case of obstruction	53
3.63	Replacement of detonators on the line	53
3.64	Knowledge and possession of detonators	53
G. Flare Signals		
3.65	Description of flare signals	56
3.66	Use of flare signals	56
3.67	Knowledge and possession of flare signals	56
H. Defective fixed Signals and Points		
3.68	Duties of Station Master generally when a signal is defective	56
3.69	Duties of Station Master when an approach Stop signal is defective	58
3.70	Duties of Station Master when a departure Stop signal is defective	61
3.71	Warner or Distant signals defective in the 'off' position	61
3.72	Warner not to be used when a Stop signal is defective	62
3.73	Passing of a gate Stop signal at 'on'	62

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
3.74	स्थावर सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल	62
3.75	मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना	63
3.76	खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना	65
3.77	खराब या नुकसान ग्रस्त कांटे, इत्यादि	65
3.78	सिगनलों के बारे में इंजन के लोको पायलट-दल के कर्तव्य	65
3.79	बुलावा (कॉलिंग आन) सिगनल के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य	67
3.80	आगमन रोक (एप्रोच स्टॉप) सिगनल 'आन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य	67
3.81	प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य	67
3.82	परिचालित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पहले अनुमति	68
3.83	सिगनलों के बारे में इंजन लोको पायलट-दल की सहायता	68
3.84	किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे होने पर सिगनलों के सम्बन्ध में लोको पायलटों के कर्तव्य	68
3.85	सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना	70

अध्याय—IV

साधारणतया गाड़ियों का संचालन

क. गाड़ियों की समय—पाबन्दी तथा उनका परिचालन

4.01	मानक समय	71
4.02	विज्ञापित समय की पाबन्दी	71
4.03	घड़ी मिलाना	71
4.04	गाड़ी के लोको पायलट-दल के लिए उपस्थिति का समय	71
4.05	सही परिचालित लाइन	71
4.06	परिचालन की दिशा	71
4.07	कार्यचालन समय सारिणी (वर्किंग टाइम टेबुल) तथा मानक आयामों की अनुसूची देना	71

ख. गाड़ियों की गति

4.08	साधारण तथा गति सीमाएं	71
4.09	सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर)	72
4.10	सम्मुख (फ्रेसिंग) कांटों पर गति—सीमा	77
4.11	स्टेशनों पर बिना रुके जाने वाली गाड़ियों की गति सीमा	77
4.12	इंजन द्वारा ढकेलना	77
4.13	टेंडर आगे होने पर इंजन की गति—सीमा	78

ग. गाड़ियों और उनके लोको पायलट-दल के उपकरण

4.14	प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां तथा गति मापी (स्पीडोमीटर)	79
4.15	पिछली (टेल) तथा बगल (साइड) बत्तियां	80
4.16	पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प)	80
4.17	स्टेशन मास्टर की पास होने वाली गाड़ियों के पिछले (टेल) बोर्ड या पिछली (टेल) बत्ती (लैम्प) के सम्बन्ध में जिम्मेदारी	81
4.18	संचार के साधन	83

Rules	Subject	Page No.
3.74	Absence of a fixed signal or a signal without a light	62
3.75	Passing of Intermediate Block Stop signal at 'on'	63
3.76	Intimation to officials when defects remedied	65
3.77	Defective or damaged Points	65
3.78	Duties of engine crew in respect of signals	65
3.79	Duties of Loco Pilot in respect of a Calling-on signal	67
3.80	Duties of Loco Pilot when an approach Stop Signal is 'on' or defective	67
3.81	Duties of Loco Pilot when a departure Stop signal is 'on' or defective	67
3.82	Permission before entering on or crossing a running line	68
3.83	Assistance of the engine crew regarding signals	68
3.84	Duties of Loco Pilots as to signals when two or more engines are attached to train	68
3.85	Reporting of defects in signals	70

CHAPTER IV

WORKING OF TRAINS GENERALLY

A. Timing and Running of trains

4.01	Standard time	71
4.02	Adherence to advertised time	71
4.03	Setting watch	71
4.04	Time of attendance for train crew	71
4.05	Proper running line	71
4.06	Direction of running	71
4.07	Supply of Working Time Table and Schedule of Standard Dimensions	71

B. Speed of Trains

4.08	Limits of speed generally	71
4.09	Caution Order	72
4.10	Limits of speed over facing points	77
4.11	Limits of speed while running through stations	77
4.12	Engine pushing	77
4.13	Limits of speed with engine tender foremost	78

C. Equipment of Trains and Train Crew

4.14	Head light and marker lights	79
4.15	Tail and side lights	80
4.16	Tail board or tail lamp	80
4.17	Responsibility of Station Master regarding tail board or tail lamp of passing trains	81
4.18	Means of communication	83

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
4.19	गार्ड तथा लोको पायलट के साज-सामान	83
4.20	इंजन चलाने की जिम्मेदारी	84
4.21	विद्युत गाड़ी चलाना	84
4.22	इंजन या टेण्डर पर चलना	85
4.23	ब्रेकयान	85
4.24	गाड़ी में ब्रेकयान का स्थान	85
4.25	गार्ड	86
4.26	युग्मक (कपलिंग)	87
घ. वाहन और क्रेन		
4.27	क्रेन	87
4.28	वाहनों की लदाई	88
4.29	क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन	89
ङ. गाड़ी चलाने से पूर्व सावधानियां		
4.30	प्रस्थान करने से पूर्व लोको पायलट और गार्ड द्वारा सूचनाओं की जाँच	89
4.31	प्रस्थान करने से पूर्व गाड़ियों की जाँच	89
4.32	लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जाँच	91
4.33	लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु-यूनिटों की जाँच	91
4.34	किसी गाड़ी का प्रभार ग्रहण करते समय गार्ड के कर्तव्य	91
4.35	गाड़ियों का प्रस्थान	92
4.36	गार्ड गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा	93
4.37	स्टेशन सीमा में गार्डों की अधीनता	93
4.38	फायरमैन और सहायक लोको पायलट, लोको पायलटों की आज्ञा मानेंगे	93
4.39	लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन	93
च. यात्रा के दौरान गाड़ी का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य		
4.40	लोको पायलट तथा फायरमैन या सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे	94
4.41	लोको पायलट तथा फायरमैन या सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे	94
4.42	लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान	94
4.43	गार्ड पूरी तरह निगाह रखेंगे	95
4.44	प्रथम रोक (स्टॉप) सिग्नल पर रुकी हुई गाड़ी	95
4.45	लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना	96
4.46	गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता	96
4.47	गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना	96
4.48	इंजन को गाड़ी से काटने के लिए गार्ड की अनुमति	97
4.49	गाड़ी को चलाना तथा रोकना	97
4.50	इंजन सीटी का बजाना	97
4.51	लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत	98
4.52	पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना	99

Rules	Subject	Page No.
4.19	Guard's and Loco Pilot's equipment	83
4.20	Manning of engine in motion	84
4.21	Driving an electric train	84
4.22	Riding on engine or tender	85
4.23	Brake-vans	85
4.24	Position of brake-van on train	85
4.25	Guards	86
4.26	Couplings	87

D. Vehicles and Cranes

4.27	Cranes	87
4.28	Loading of vehicles	88
4.29	Damaged or defective vehicles	89

E. Precautions before Starting Train

4.30	Loco Pilot and Guard to examine notices before starting	89
4.31	Examination of trains before starting	89
4.32	Examination of train by Loco Pilot	91
4.33	Examination of single and multiple units by Loco Pilot	91
4.34	Duties of Guard when taking over charge of a train	91
4.35	Starting of trains	92
4.36	Guard to be in charge of train	93
4.37	Subordination of Guards in station limits	93
4.38	Firemen and Assistant Loco Pilots to obey Loco Pilots	93
4.39	Loco Pilot to obey certain orders	93

F. Duties of Staff Working Trains during Journey

4.40	Loco Pilot and Fireman or Assistant Loco Pilot to keep a good look-out	94
4.41	Loco Pilot and Fireman or Assistant Loco Pilot to look back	94
4.42	Exchange of signals between Loco Pilot, Guard and station staff	94
4.43	Guard to keep a good look-out	95
4.44	Train held up at first Stop signal	95
4.45	Attracting attention of Loco Pilot	96
4.46	Assistance from Guard's hand brake	96
4.47	Application of Guard's hand brake	96
4.48	Permission of Guard to detach engine from train	97
4.49	Starting and stopping of train	97
4.50	Sounding of engine whistle	97
4.51	Bell signals between Loco Pilot and Guard	98
4.52	Throwing out water, fire or cinders	99

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
4.53	होज पाईप या वाटर कॉलम की भुजा	99
4.54	यात्री	99
छ. गाड़ी के पहुंचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य		
4.55	पावर बन्द करना	99
4.56	गार्ड यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाय	99
4.57	इंजन काटना	100
4.58	लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाय	100
4.59	सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद चलना	100
4.60	गार्ड गाड़ी को बिना किसी को सौंपे छोड़कर नहीं जाएगा	100
4.61	लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए, इंजन छोड़ कर नहीं जाएगा	100
ज. मेटेरियल ट्रेन का संचालन		
4.62	ब्लॉक सेक्शन में मेटेरियल ट्रेन का संचालन	101
4.63	मेटेरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार	102
4.64	स्थायी रूप से खड़ी हुई (स्टेबिल) मेटेरियल ट्रेन की रक्षा	102
4.65	रेल पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन	103
झ. निजी इंजन तथा वाहन		
4.66	निजी इंजन तथा वाहन	109

अध्याय—V

स्टेशनों का नियंत्रण तथा कार्यचालन

5.01	कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	110
5.02	नियमों की प्रतियां देना तथा अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रदर्शन	120
5.03	आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा विवरणियां (रिटर्न) रखना	120
5.04	सिगनल केबिन	120
5.05	कर्तव्य पालन में उपेक्षा की रिपोर्ट	121
5.06	स्टेशन संचालन नियम (स्टेशन वर्किंग रूल्स)	121
5.07	प्रारूप (फॉर्म)	121
5.08	उपस्कर तक पहुंच तथा उसका प्रचालन	121
5.09	अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश	121
5.10	सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश	123
5.11	सिगनल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान	123
5.12	सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान	124
5.13	शंटिंग का नियंत्रण	125
5.14	शंटिंग की जिम्मेदारी	125
5.15	केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग	126

Rules	Subject	Page No.
4.53	Hose or water crane	99
4.54	Passengers	99
G. Duties of Staff on Arrival		
4.55	Shutting off power	99
4.56	Guard to see that train is stopped clear of fouling marks	99
4.57	Detaching engine	100
4.58	Loco Pilot to see that train is stopped clear of fouling marks	100
4.59	Moving of train carrying passengers after it has been stopped at a station	100
4.60	Guard not to leave train till handed over	100
4.61	Loco Pilot not to leave engine when on duty	100
H. Working of Material Trains		
4.62	Working of a Material train in a block section	101
4.63	Workers on material train	102
4.64	Protection of material train when stabled	102
4.65	Working of track maintenance machines	103
I. Private Engines and Vehicles		
4.66	Private engines and vehicles	109

CHAPTER V

CONTROL AND WORKING OF STATIONS

5.01	Responsibility of the Station Master for working	110
5.02	Supply of copies of rules and distribution or exhibition of other documents	120
5.03	Obedience to orders and keeping of books and returns	120
5.04	Signal cabins	120
5.05	Report of neglect of duty	121
5.06	Station Working Rules	121
5.07	Forms	121
5.08	Access to and operation of equipment	121
5.09	Reception of a train on an obstructed line	121
5.10	Reception of a train on a non-signalled line	123
5.11	Departure of a train from a non-signalled line	123
5.12	Departure of a train from a line provided with a common departure signal	124
5.13	Control of shunting	125
5.14	Responsibility for shunting	125
5.15	Shunting at stations under Centralised Traffic Control	126

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
5.16	गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग	126
5.17	समपार (लेविल क्रॉसिंग) के पास शंटिंग	126
5.18	गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना	126
5.19	परिचालित लाइन पर अवरोध	126
5.20	उतार-चढ़ाव पर शंटिंग करना	128
5.21	लूज शंटिंग	129
5.22	वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना	129
5.23	स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखना	129

अध्याय—VI

दुर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं

6.01	दुर्घटना या अवरोध	131
6.02	दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालन	131
6.03	स्टेशनों के बीच रूकी गाड़ी की रक्षा	132
6.04	असाधारण रूप से विलंबित गाड़ियाँ	136
6.05	दुर्घटना या ब्रेक डाउन की सूचना भेजना	137
6.06	बिना प्रस्थान प्राधिकार के ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी	138
6.07	गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट, नियंत्रक (कंट्रोलर) या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण(सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल आपरेटर)को देना	138
6.08	गाड़ी का विभाजन	140
6.09	ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग	141
6.10	आग लगना	142
6.11	स्टेशन से वाहनों का निकल भागना	143

अध्याय—VII

संचालन पद्धतियां

7.01	संचालन पद्धतियां	144
7.02	सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से सम्बन्धित साधारण नियमों का लागू होना	144

अध्याय—VIII

पूर्ण ब्लॉक पद्धति

क. आवश्यक बातें

8.01	पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	145
------	------------------------------------	-----

ख. लाइन क्लीयर देने की शर्तें

8.02	‘ए’ क्लास स्टेशन पर लाइन क्लीयर देने की शर्तें	145
8.03	‘बी’ क्लास स्टेशन पर लाइन क्लीयर देने की शर्तें	145
8.04	‘सी’ क्लास स्टेशन पर लाइन क्लीयर देने की शर्तें	147

Rules	Subject	Page No.
5.16	Shunting during reception of trains	126
5.17	Shunting near level crossing	126
5.18	Drawing of train to an advanced position at night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility	126
5.19	Obstruction of running line	126
5.20	Shunting on gradients	128
5.21	Loose shunting	129
5.22	Leaving vehicles in sidings outside station limits	129
5.23	Securing of vehicles at station	129

CHAPTER VI

ACCIDENT AND UNUSUAL OCCURRENCES

6.01	Accident or obstruction	131
6.02	Working in case of accident or failure of communications	131
6.03	Protection of trains stopped between stations	132
6.04	Trains unusually delayed	136
6.05	Sending advice of accident or breakdown	137
6.06	Train in a block section without authority to proceed	138
6.07	Report of conditions likely to affect running of trains to Controller Or Centralised Traffic Control Operator	138
6.08	Train parting	140
6.09	Portion of train left in a block section	141
6.10	Fire	142
6.11	Vehicles escaping from station	143

CHAPTER VII

SYSTEMS OF WORKING

7.01	Systems of working	144
7.02	Applicability of General Rules referring to the working of signals and trains	144

CHAPTER VIII

THE ABSOLUTE BLOCK SYSTEM

A. Essentials

8.01	Essentials of the Absolute Block System	145
------	---	-----

B. Conditions for granting Line Clear

8.02	Conditions for granting Line Clear at a Class 'A' station	145
8.03	Conditions for granting Line Clear at a Class 'B' station	145
8.04	Conditions for granting Line Clear at a Class 'C' station	147

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
	ग. अवरोध—दोहरी (डबल) लाइन	
8.05	दोहरी (डबल) लाइन के ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध	147
8.06	दोहरी (डबल) लाइन वाले ब्लॉक सेक्शन में अवरोध	147
	घ. अवरोध इकहरी (सिंगिल) लाइन	
	घ-1 'ए' क्लास स्टेशन	
8.07	गाड़ी आते समय इकहरी (सिंगिल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर अवरोध	148
8.08	इकहरी (सिंगिल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध करना	148
	घ-2 'बी' क्लास स्टेशन	
8.09	इकहरी (सिंगिल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध	148
8.10	इकहरी (सिंगिल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध	148
8.11	इकहरी (सिंगिल) लाइन द्विसंकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध	149
8.12	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध	149
8.13	इकहरी (सिंगिल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर अवरोध	149
	ङ. साधारण उपबन्ध	
8.14	ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड	149
8.15	ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार	149
8.16	दृष्टांत चित्र	150
	अध्याय—IX	
	स्वचालित (ऑटोमेटिक) ब्लॉक पद्धति	
	क. दोहरी (डबल) लाइन पर लागू नियम	
9.01	दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	156
9.02	यदि दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य	157
	ख. इकहरी (सिंगिल) लाइन पर लागू नियम	
9.03	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	158
9.04	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	160
9.05	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल	160
9.06	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्तें	160
9.07	यदि इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य	161
9.08	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति	162

Rules	Subject	Page No.
	C. Obstruction - Double Line	
8.05	Obstruction on double line at a block station when a train is Approaching	147
8.06	Obstruction on double line in the block section	147
	D. Obstruction - Single Line	
	D1. Class 'A' Stations	
8.07	Obstruction on single line at a class 'A' station when a train is approaching	148
8.08	Obstructing the block section at a class 'A' station on a single line	148
	D2. Class 'B' Stations	
8.09	Obstruction in the face of an approaching train at a class 'B' station on single line	148
8.10	Obstruction within station section at a Class 'B' station on single line	148
8.11	Obstruction outside station section at a Class 'B' single line station equipped with two-aspect signals	149
8.12	Obstruction outside station section at a Class 'B' single line station equipped with manually operated multiple-aspect signals	149
8.13	Obstruction outside the first Stop signal at a Class 'B' station on single line	149
	E. General Provisions	
8.14	Block back or Block forward	149
8.15	Authority for shunting or obstruction in block section	149
8.16	Illustrative diagrams	150

CHAPTER IX

THE AUTOMATIC BLOCK SYSTEM

A. Rules applicable to Double Line

9.01	Essentials of the Automatic Block System on double line	156
9.02	Duties of Loco Pilot and Guard when an Automatic Stop signal on Double line is to be passed at 'On'.	157

B. Rules applicable to Single Line

9.03	Essentials of the Automatic Block System on single line	158
9.04	Minimum equipment of fixed signals in Automatic Block territory on single line	160
9.05	Additional fixed signals in Automatic Block territory on single line	160
9.06	Conditions for taking 'off' Manual Stop signals in automatic Block territory on single line	160
9.07	Duties of Loco Pilot and Guard when an Automatic Stop Signal on single line is to be passed at 'On'	161
9.08	Person in charge of working trains on Automatic Block System on single line	162

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
	ग. दोहरी (डबल) तथा इकहरी (सिंगल) दोनों लाइनों पर लागू नियम	
9.09	केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन	163
9.10	स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रूकी गाड़ी की रक्षा	163
9.11	लोको पायलट द्वारा खराबियों की रिपोर्ट	163
9.12	स्वचालित सिगनल व्यवस्था बिगड़ जाने पर कार्यविधि	164
9.13	स्वचालित ब्लॉक पद्धति या यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन	164
9.14	यदि अर्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में होने पर कार्यविधि	165
9.15	स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना	165
9.16	दृष्टांत चित्र	166

अध्याय—X

अनुगामी गाड़ी पद्धति

10.01	अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें	168
10.02	रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना	168
10.03	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिए अनुपालनीय शर्तें	168
10.04	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लोको पायलट या गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार देना	169
10.05	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार	169
10.06	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी	170
10.07	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी या गाड़ियों के मार्ग में अवरोध	170
10.08	अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति	170
10.09	अनुगामी गाड़ी पद्धतियों पर गाड़ियों की रक्षा	170

अध्याय—XI

पायलट गार्ड पद्धति

11.01	पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें	171
11.02	पायलट गार्ड पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें	171
11.03	पायलट गार्ड की वर्दी या बिल्ला	171
11.04	पायलट गार्ड का गाड़ी पर जाना या प्रस्थान प्राधिकार देना	171
11.05	पायलट गार्ड के टिकट	171
11.06	पायलट गार्ड पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा	171

अध्याय —XII

ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति

12.01	ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें	172
12.02	यह पद्धति कहाँ लागू होगी	172
12.03	ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें	172

Rules	Subject	Page No.
C. Rules applicable to both Double and Single Lines		
9.09	Working of trains on Centralised Traffic Control territory	163
9.10	Protection of a train stopped in an Automatic block signalling section	163
9.11	Loco Pilot to report failures	163
9.12	Procedure during failure of Automatic signalling	164
9.13	Movement of trains against the direction of traffic on the Automatic Block System	164
9.14	Procedure when Semi-Automatic Stop signal is 'On'	165
9.15	Passing a gate Stop signal at 'on' in Automatic signalling territory	165
9.16	Illustrative diagrams	166

CHAPTER X

THE FOLLOWING TRAINS SYSTEM

10.01	Essentials of the Following Trains System	168
10.02	Report to the Commissioner of Railway Safety	168
10.03	Conditions to be observed in working trains on the Following Train System	168
10.04	Delivery of authority to proceed to Loco Pilot or Guard on the Following Trains System	169
10.05	Authority to proceed on the Following Trains System	169
10.06	Responsibility as to proper preparation of authority to proceed on the Following Trains System	170
10.07	Obstruction in face of approaching train or trains on the Following Trains System	170
10.08	Cessation of working on the Following Trains System	170
10.09	Protection of trains on the Following Trains System	170

CHAPTER XI

THE PILOT GUARD SYSTEM

11.01	Essentials of the Pilot Guard System	171
11.02	Conditions to be observed for following trains on the Pilot Guard System	171
11.03	Pilot Guard's dress or badge	171
11.04	Pilot Guard to accompany train or give authority to proceed	171
11.05	Pilot Guard's Tickets	171
11.06	Protection of trains on the Pilot Guard System	171

CHAPTER XII

THE TRAIN-STAFF AND TICKET SYSTEM

12.01	Essentials of the Train-staff and Ticket System	172
12.02	System where applicable	172
12.03	Conditions to be observed for following trains on the Train-staff And Ticket System	172

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
12.04	लोको पायलट के पास ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट का होना	172
12.05	ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट लोको पायलट को कौन देगा	172
12.06	ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट लोको पायलट को कब दिया जाएगा	172
12.07	ट्रेन स्टाफ का इंजन पर रहना	173
12.08	जब तक ट्रेन स्टाफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाय	173
12.09	गाड़ी पहुंचने पर ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना	173
12.10	ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि	173
12.11	ट्रेन स्टाफ टिकट रखने की विधि	173
12.12	ट्रेन स्टाफ रखने की विधि	174
12.13	ट्रेन स्टाफ टिकटों और बक्सों पर पहचान चिन्ह	174
12.14	ट्रेन स्टाफ टिकटों का प्रारूप (फार्म)	174
12.15	जारी किए गए ट्रेन स्टाफ टिकटों का अभिलेख (रिकार्ड)	174
12.16	निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध	174
12.17	ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में गाड़ियों की रक्षा	174

अध्याय—XIII

केवल एक गाड़ी पद्धति

13.01	केवल एक गाड़ी पद्धति का प्रयोग	175
13.02	केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें	175
13.03	सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार	175
13.04	केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि	176

अध्याय—XIV

ब्लॉक प्रचालन

क. साधारण उपबन्ध

14.01	लाइन क्लीयर देने या लेने के साधन	177
14.02	यंत्रों की व्यवस्था	177
14.03	ब्लॉक प्रचालन उपस्कर में हस्तक्षेप करने से पहले सहमति आवश्यक	177

ख. विद्युत ब्लॉक यंत्र, ट्रैक सक्रिट अथवा धुरी काउण्टरों से

व्यवस्थित ब्लॉक स्टेशन

14.04	सक्षमता प्रमाण पत्र (सर्टिफिकेट ऑफ कम्पीटेन्सी)	178
14.05	घंटी कोड	178
14.06	घंटी संकेतों की अभिस्वीकृति	179
14.07	गाड़ी सिगनल रजिस्टर	179
14.08	प्रस्थान प्राधिकार	181
14.09	लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जाँच	181
14.10	ब्लॉक सेक्शन बन्द करने की शर्तें	182

Rules	Subject	Page No.
12.04	Loco Pilot to have Train-staff or Train-staff Ticket	172
12.05	Train-staff or Train-staff Ticket : by whom to be delivered to Loco Pilot	172
12.06	Train-staff or Train-staff Ticket : when to be delivered to Loco Pilot	172
12.07	Train-staff to be kept on engine	173
12.08	Trains not to be started until Train-staff returned	173
12.09	Train-staff or Train-staff Ticket to be given and Ticket to be Cancelled on arrival of train	173
12.10	Procedure when engine is disabled on the Train staff and Ticket System	173
12.11	Train-staff Tickets : how kept	173
12.12	Train-staff : how kept	174
12.13	Distinguishing marks on Train-staff Tickets and boxes	174
12.14	Form of Train-staff Ticket	174
12.15	Record of Train-staff Tickets issued	174
12.16	Obstruction outside the Home signal	174
12.17	Protection of trains on the Train-staff and Ticket System	174

CHAPTER XIII

THE ONE TRAIN ONLY SYSTEM

13.01	Use of the one Train only system	175
13.02	Essentials of one Train only system	175
13.03	Authority to enter the section	175
13.04	Procedure in case of accident or disablement on the one Train only System	176

CHAPTER XIV

BLOCK WORKING

A. General Provisions

14.01	Means of granting or obtaining Line Clear	177
14.02	Provisions of instruments	177
14.03	Consent required before interfering with block working equipment	177

B. Block Stations at which Electrical Block Instruments, Track Circuits or Axle Counters are provided

14.04	Certificate of Competency	178
14.05	Bell Code	178
14.06	Acknowledgment of signals	179
14.07	Train Signal Register	179
14.08	Authority to proceed	181
14.09	Loco Pilot to examine authority to proceed	181
14.10	Conditions for closing the block section	182

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
14.11	प्रस्थान प्राधिकार की बाबत स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	182
14.12	विद्युत टोकन यंत्रों और टोकन की बाबत विशेष जिम्मेदारी	182
14.13	विद्युत ब्लॉक यंत्रों या ट्रैक सर्किटों अथवा धुरी काउण्टरों में खराबी आ जाना	183
14.14	मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बन्द करना	184
ग. बिना विद्युत ब्लॉक यंत्र वाले ब्लॉक स्टेशन		
14.15	संकेत भेजना	184
14.16	गाड़ी सिगनल रजिस्टर	184
14.17	संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के प्रारूप (फार्म)	184
14.18	संदेशों की विशिष्टता	184
14.19	संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर	185
14.20	संदेशों की सम्पूर्णता	185
14.21	संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का परिरक्षण	185
14.22	लाइन क्लीयर रद्द करना	185
14.23	प्रस्थान प्राधिकार का लोको पायलट के पास होना	185
14.24	लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार कब दिया जाए	185
घ. लाइन क्लीयर टिकट		
14.25	लाइन क्लीयर टिकट	185
ङ. ब्लॉक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन		
14.26	ब्लॉक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन	185
अध्याय –XV		
रेल पथ और निर्माण कार्य		
क. रेल पथ और निर्माण कार्य पर लगे रेल सेवक		
15.01	रेल पथ और निर्माण कार्य की दशा	186
15.02	लाइन का अनुरक्षण	186
15.03	सामान की देखभाल	186
15.04	रेल पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण	186
15.05	लाइनों पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाना	187
15.06	गाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य	188
15.07	धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, काम करना	191
15.08	लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहले सावधानी	192
15.09	सिगनल दिखाना	193
15.10	गाड़ियों की रक्षा में सहायता	198
15.11	प्रत्येक गैंग का गैंग मेट	198
15.12	सिगनलों की जानकारी और गैंग का साज सामान	198
15.13	गेजों, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण	198
15.14	लाइन की संरक्षा के लिए गैंग मेट की जिम्मेदारी	199
15.15	बारूद विस्फोटन	199

Rules	Subject	Page No.
14.11	Responsibility of Station Master as to authority to proceed	182
14.12	Special responsibility as to electrical token instruments and to the token	182
14.13	Failure of electrical block instruments or track circuits or axle counters	183
14.14	Closing of Intermediate Block Post	184
C. Block Stations at which Electrical Block Instruments are not provided		
14.15	Transmission of signals	184
14.16	Train Signal Register	184
14.17	Forms for messages and written authority to proceed	184
14.18	Distinction of messages	184
14.19	Writing and signing of messages and written authorities to proceed	185
14.20	Completion of messages	185
14.21	Preservation of messages and written authorities to proceed	185
14.22	Cancellation of Line Clear	185
14.23	Loco Pilot to have authority to proceed	185
14.24	Authority to proceed : when to be given to Loco Pilot	185
D. Line Clear Tickets		
14.25	Line Clear Tickets	185
E. Use and Operation of Block Working Equipment		
14.26	Use and Operation of Block Working Equipment	185

CHAPTER XV

PERMANENT WAY AND WORKS

A. Railway Servants employed on the Permanent Way or Works

15.01	Condition of Permanent Way and Works	186
15.02	Maintenance of line	186
15.03	Keeping of material	186
15.04	Inspection of Permanent Way and Works	186
15.05	Patrolling of lines	187
15.06	Work involving danger to trains or traffic	188
15.07	Work in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility	191
15.08	Precautions before commencing operations that would obstruct The line	192
15.09	Showing of signals	193
15.10	Assistance in protection of trains	198
15.11	Gangmate in each gang	198
15.12	Knowledge of signals and equipment of gang	198
15.13	Inspection of gauges, signals, tools and implements	198
15.14	Responsibility of Gangmate as to safety of line	199
15.15	Blasting	199

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
15.16	कांटे या कैचियां (क्रॉसिंग) लगाना या हटाना	199
15.17	खतरे की आशंका होने पर गैंग मेट और गैंग मैन के कर्तव्य	199
	ख. लॉरियों, ट्रॉलियों और मोटर ट्रॉलियों का संचालन	
15.18	ट्रॉली, लॉरी और मोटर ट्रॉली में भेद	201
15.19	लाल झण्डी या बत्ती का दिखाया जाना	204
15.20	ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली के साज सामान	204
15.21	कारगर ब्रेक	204
15.22	लॉरी या ट्रॉली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त व्यक्ति ही उसका प्रभारी होगा	204
15.23	गाड़ी के साथ जोड़ने का निषेध	208
15.24	चलाने का समय	208
15.25	मोटर ट्रॉली	209
15.26	लाइन पर ट्रॉली की रक्षा	216
15.27	लाइन पर लॉरी की रक्षा	216
15.28	लॉरियों या ट्रॉलियों जो प्रयोग में न हों	218

अध्याय –XVI

समपार (लेविल क्रॉसिंग)

16.01	सिगनलों की जानकारी	219
16.02	साज-सामान देना तथा उनकी देखभाल	219
16.03	सड़क यातायात	220
16.04	पास होने वाली गाड़ियों को फाटक वाला ध्यान से देखें	222
16.05	पहियों की कोर (फ्लेंज आफ व्हील्स) के लिए चैनल	222
16.06	समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर खराबियां	222
16.07	समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर अवरोध	223
16.08	गाड़ी का विभाजन	224
16.09	अतिचार (ट्रेसपास)	224
16.10	फाटक के भारसाधन (चार्ज का अन्तरण)	224
16.11	ऊँचाई मापी (हाइट गेज)	224

अध्याय –XVII

रेलों के विद्युतीकृत (इलेक्ट्रीफाइड) सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01	साधारण नियमों का लागू होना	225
17.02	इस अध्याय पर लागू विशेष परिभाषाएं	225
17.03	विद्युत रेल पथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षण	229
17.04	विद्युत उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति	230
17.05	कर्मचारियों तथा जनता की चेतावनी	231
17.06	रेल पथ में परिवर्तन	231

Rules	Subject	Page No.
15.16	Putting in or removing points or crossing	199
15.17	Duties of Gangmate and Gangman when apprehending danger	199
B. The Working of Lorries, Trolleys and Motor Trolleys		
15.18	Distinction between trolley, lorry and motor trolley	201
15.19	Red flag or light to be shown	204
15.20	Equipment of trolley, lorry or motor trolley	204
15.21	Efficient brakes	204
15.22	Qualified person to be in charge of lorry or trolley when on the line	204
15.23	Attachment to train prohibited	208
15.24	Time of running	208
15.25	Motor trolley	209
15.26	Protection of trolley on the line	216
15.27	Protection of lorry on the line	216
15.28	Lorries and trollies out of use	218

CHAPTER XVI

LEVEL CROSSINGS

16.01	Knowledge of signals	219
16.02	Supply and care of equipment	219
16.03	Road traffic	220
16.04	Gateman to observe passing trains	222
16.05	Channel for flange of wheels	222
16.06	Defects at level crossings	222
16.07	Obstructions at level crossings	223
16.08	Parting of a train	224
16.09	Trespassing	224
16.10	Transfer of charge of gate	224
16.11	Height gauges	224

CHAPTER XVII

WORKING OF TRAINS ON ELECTRIFIED SECTIONS OF RAILWAYS

17.01	Applicability of General Rules	225
17.02	Special definition applicable to this chapter	225
17.03	Inspection of electrical way and works	229
17.04	Permit-to-work on electrical equipment	230
17.05	Warning to staff and public	231
17.06	Alterations to track	231

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
17.07	निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में रेल इंजनों और विद्युत बहु-यूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना	231
17.08	टावर वैगन	232
17.09	विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम	233

अध्याय –XVIII

विविध

18.01	निरसन एवं बचत	238
-------	---------------	-----

परिशिष्ट—‘क’

239–245

पटाखों की आपूर्ति तथा उपयोग एवं कुहासा सिगनल रजिस्टर के रख-रखाव संबंधी विशेष अनुदेश

परिशिष्ट—ख’

भाग—I

दोहरी लाइन सेक्शनों पर संचार साधनों की पूर्ण बाधा की अवधि में गाड़ियों के संचालन के लिये नियम तथा विनियम

246–248

भाग—II

इकहरी लाइन सेक्शनों पर संचार साधनों की पूर्ण बाधा की अवधि में गाड़ियों के संचालन के लिये नियम तथा विनियम

249–257

भाग—III

दोहरी लाइन पर संचार साधनों में पूर्ण बाधा की अवधि में इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली

257–258

भाग—IV

दोहरी लाइन के सेक्शन पर एक लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में इकहरी लाइन की कार्यप्रणाली के नियम तथा विनियम

258–261

परिशिष्ट – ‘ग’

भाग—I

ऐसे स्टेशन जहाँ प्रारम्भिक (रूडिमेंटरी) अन्तर्पाशन या संशोधित चाबी द्वारा बन्द करने (माडीफाइड की लाकिंग) की व्यवस्था है, कार्य संचालन के लिये विशेष अनुदेश

262–263

भाग—II

ऐसे स्टेशन जहाँ अन्तर्पाशन मानक I (विशेष) की व्यवस्था है, कार्य संचालन के लिये विशेष अनुदेश

263–266

परिशिष्ट – ‘घ’

267–277

रेल के इकहरी लाइन के ऐसे सेक्शनों पर, जहाँ विद्युत ब्लाक यन्त्र की व्यवस्था नहीं है या यह प्रयोग में नहीं है, पूर्ण ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत विद्युत संचार यन्त्रों द्वारा गाड़ियों के संचालन के लिये विशेष अनुदेश

267

1.	लागू होना	267
2.	गाड़ी संदेश	267
3.	लाइन क्लीयर पूछ-ताछ	267

Rules	Subject	Page No.
17.07	Tripping of circuit breakers of locomotives and electrical multiple Units at neutral sections	231
17.08	Tower wagon	232
17.09	Additional rules for electrified sections	233
CHAPTER XVIII		
MISCELLANEOUS		
18.01	Repeal and Saving	238
Appendix – ‘A’		239-245
	Special Instructions for supply and use of Fog signals and maintenance of Fog Signal Register	
Appendix – ‘B’		
Part –I		
	Rules and Regulations for running of trains on Double Line sections during total interruption of communication	246-248
Part – II		
	Rules and Regulations for working of trains during total interruption of communication on Single Line	249-257
Part – III		
	Single Line working on Double Line during total interruption of communication	257-258
Part – IV		
	Rules and Regulations for Single Line working on a Double Line when one line is obstructed	258-261
Appendix – ‘C’		
Part –I		
	Special instructions for Working Stations equipped with Rudimentary Interlocking and Modified Key Locking.	262-263
Part –II		
	Special Instructions for working Stations equipped with Standard I (Special) Interlocking.	263-266
Appendix – ‘D’		267-277
	Special instructions for Working of Trains on the Absolute Block System on Single Line of Railway by means of Electrical Communication Instruments where Electric Block Instruments are not provided or are not in use	267
1.	Application	267
2.	Train Messages	267
3.	Line Clear Enquiry	267

4.	लाइन क्लीयर रिप्लाइ	268
5.	प्राइवेट नम्बर	268
6.	प्रस्थान प्राधिकार	269
7.	लाइन क्लीयर टिकट	270
8.	गाड़ी संदेश की पुस्तकें	272
9.	लाइन क्लीयर पूछ-ताछ के संदेश	273
10.	पूछ-ताछ संदेश का उत्तर जब लाइन क्लीयर दिया जा सकता है	273
11.	पूछ-ताछ संदेश का उत्तर जब गाड़ियों को रोकना है	274
12.	निरस्तीकरण संदेश	274
13.	प्रस्थान सूचना	276
14.	आगमन सूचना	276
15.	गिट्टी गाड़ी का लाइन क्लीयर	276
16.	विद्युत टेलीग्राफ की विफलता	277
	परिशिष्ट — 'ड'	278—282
	भाग—I	
	स्वचालित ब्लाक पद्धति के खराब हो जाने की अवधि में गाड़ियों के संचालन के लिये नियम व विनियम	278—282
	भाग—II	
	एक या उससे अधिक लाइनों के अवरुद्ध होने पर स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों के संचालन के लिये नियम व विनियम जब सिगनल चालू हों और संचार साधन उपलब्ध हों	282—286
	भाग—III	
	एक या उससे अधिक लाइनों के अवरुद्ध रहने पर स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों के संचालन के लिये नियम व विनियम जब संचार साधन उपलब्ध न हों और सिगनल भी खराब हों	286—297
	अनुबन्ध—'क'	294—295
	अनुबन्ध—'ख'	296
	अनुबन्ध—'ग'	297
	परिशिष्ट — 'च'	298—351
	भारतीय रेलों पर परिचालन फार्मों का मानकीकरण	

4.	Line Clear Reply	268
5.	Private Numbers	268
6.	Authority to proceed	269
7.	The Line Clear Ticket	270
8.	Train Message Books	272
9.	Enquiries for Line Clear	273
10.	Replies to Enquiries when Line clear can be given	273
11.	Replies to Enquiries when Trains have to be detain	274
12.	Cancellation Messages	274
13.	Out Reports	276
14.	In Reports	276
15.	Ballast Train Line Clears	276
16.	Failure of Block Telephone and Electric Telegraph	277

Appendix - 'E' 278-282

Part – I

Rules and regulations for working of trains during failure of the Automatic Block System.	278-282
---	---------

Part – II

Rules and regulations for working of trains under the Automatic Block System during obstruction of one or more lines when signals are operative and communications are available.	282-286
---	---------

Part-III

Rules and regulations for working of trains under the Automatic Block System during obstruction of one or more lines when no communications are available and signals have also failed.	286-297
---	---------

Annexure- 'A' 294-295

Annexure-'B' 296

Annexure-'C' 297

Appendix - 'F' 298-351

Standardisation of operating forms on Indian Railways

अध्याय – I

प्रारम्भिक

1.01 संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ:-

- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भारतीय रेल (चालित लाइन), साधारण (संशोधित) नियम 1976 है,
- (2) ये राजपत्र के प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे,

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

- (1) “अधिनियम” से रेल अधिनियम 1989 (1989 का 24) अभिप्रेत है,
- (2) “पर्याप्त दूरी” का अभिप्राय, संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी है,
- (3) “प्रवेश प्रकाशन” (एप्रोच लाइटिंग) का अभिप्राय, गाड़ी पहुंचने पर स्वतः नियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था से है,
- (4) “अनुमोदित विशेष अनुदेश” का अभिप्राय रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश है,
- (5) “प्राधिकृत अधिकारी” का अभिप्राय रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, नाम से अथवा पद के आधार पर, अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिए सशक्त किये गये किसी व्यक्ति से है।
स0नि0- 1.02(5)(i) इस नियम के अन्तर्गत महाप्रबन्धक के विशेष आदेशानुसार प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक को सहायक नियम जारी करने तथा उसमें संशोधन करने अथवा अनुदेश जारी करने अथवा अन्य कोई कार्य करने के लिए प्राधिकृत अधिकारी के रूप में अधिकृत किया गया है।
- (6) “प्रस्थान प्राधिकार” का अभिप्राय संचालन पद्धति के अधीन किसी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए दिये गये प्राधिकार से है,
- (7) “धुरी काउण्टर” (एक्सल काउण्टर) का अभिप्राय रेल पथ पर दो स्थानों पर लगाये गये विद्युत यंत्र से है जो उनके बीच आने तथा जाने वाली धुरियों की गणना द्वारा यह सिद्ध करती है कि उन दोनों स्थानों के बीच रेल पथ खाली है या भरा हुआ है,
- (8) “ब्लॉक बैक” का अभिप्राय दोहरी (डबल) लाइन पर पिछले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को और इकहरी (सिंगल) लाइन पर अगले और पिछले दोनों निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों को किसी ब्लॉक स्टेशन से यह संदेश भेजने से है कि ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है या अवरुद्ध होने वाला है,
- (9) “ब्लॉक फारवर्ड” का अभिप्राय दोहरी (डबल) लाइन पर किसी ब्लॉक स्टेशन से अगले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को यह सूचना भेजने से है कि आगे का ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है या अवरुद्ध होने वाला है,
- (10) “ब्लॉक सेक्शन” का अभिप्राय दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच परिचालित लाइन के उस खण्ड से है जिस पर ब्लॉक सेक्शन की दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर मिले बिना कोई परिचालित गाड़ी प्रवेश नहीं कर सकती है,
- (11) “केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण” (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) का अभिप्राय उस प्रणाली से है जो उस मार्ग पर जिस पर यह प्रणाली लागू है गाड़ियों का संचलन किसी दूरवर्ती निर्दिष्ट स्थान से निर्धारित स्थावर सिगनलों द्वारा शासित होता है,
- (12) ‘केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक’ (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल आपरेटर) का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात उस व्यक्ति से है, जो केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण में गाड़ियों

CHAPTER I PRELIMINARY

1.01. Short title and commencement:—

- (1) These rules may be called the Indian Railways (Open lines) General (Amendment) Rules 1976.
- (2) They shall come into force on the date of their publication in the official Gazette.

1.02. Definitions:- In These rules, unless the context otherwise requires -

- (1) **“Act”** means the Railways Act., 1989 (24 of 1989);
- (2) **“Adequate Distance”** means the distance sufficient to ensure safety;
- (3) **“Approach Lighting”** means an arrangement in which the lighting of signals is controlled automatically by the approach of train;
- (4) **“Approved Special Instruction”** means special instructions approved of or prescribed by the Commissioner of Railway Safety;
- (5) **“Authorised Officer”** means the person who is duly empowered by general or special order of the Railway Administration, either by name or by virtue of his office, to issue instructions or to do any other thing;
SR 1.02(5)(i) The Principal Chief Operations Manager is empowered by name as Authorised Officer under this rule by a special order of the General Manager to issue Subsidiary Rules and amendment thereto or to issue instructions or to do any other thing.
- (6) **“Authority To Proceed”** means the authority given to the Loco Pilot of the train, under the system of working, to enter the block section with his train;
- (7) **“Axle Counter”** means an electrical device which, when provided at two given points on the track, proves by counting axles in and counting axles out, whether the section of the track between the said two points is clear or occupied;
- (8) **“Block Back”** means to dispatch a message from a block station intimating to the block station immediately in rear on a double line, or to the next block station on either side on a single line, that the block section is obstructed or is to be obstructed;
- (9) **“Block Forward”** means to dispatch a message from a block station on a double line intimating to the block station immediately in advance the fact that the block section in advance is obstructed or is to be obstructed;
- (10) **“Block Section”** means that portion of the running line between two block stations on to which no running train may enter until Line Clear has been received from the block station at the other end of the block section;
- (11) **“Centralised Traffic Control”** means a system by which the working of trains over a route, to which the system applies, is governed by fixed signals remotely controlled from a designated place;
- (12) **“Centralised Traffic Control Operator”** means the person on duty who may for the time being be responsible for the working of trains on the Centralised

के संचालन के लिए उस समय जिम्मेदार है,

- (13) 'रेल संरक्षा आयुक्त' का अभिप्राय अधिनियम के अधीन किन्हीं कृत्यों के पालन के लिए नियुक्त किया गया रेल संरक्षा आयुक्त है और इसके अन्तर्गत मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त भी है,
- (14) 'सक्षम रेल सेवक' का अभिप्राय उस रेल सेवक से है जो उसे सौंपे गये कर्तव्यों का उत्तरदायित्व उठाने और उनके पालन के लिए निर्धारित योग्यता प्राप्त है,
- (15) 'संयोजक' (कनेक्शन) का अभिप्राय, जब उसका प्रयोग परिचालित लाइन के संदर्भ में किया जाए तो उन कांटे और कैंची (क्रॉसिंग) या अन्य साधनों से है जो परिचालित लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिए या उसे पार करने के लिए प्रयोग किये जाते हैं,
- (16) "नियंत्रक" (कन्ट्रोलर) का अभिप्राय, ड्यूटी पर उस रेल सेवक से है जो उस समय रेल के संभाषण संचार प्रणाली से सुसज्जित भाग पर यातायात के संचालन के लिए जिम्मेदार है,
- (17) 'दिन' का अभिप्राय सूर्योदय से सूर्यास्त तक का समय है,
- (18) 'यातायात की दिशा' का अभिप्राय :—
 (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, उस दिशा से है जिस दिशा में सिगनल लगे हैं;
 (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, तत्समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में, संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियां चलने की अनुमति है,
- (19) "लोको पायलट" का अभिप्राय इंजन लोको पायलट या किसी ऐसे अन्य सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय गाड़ी चलाने का भार साधक (इंचार्ज) है,
- (20) "विद्युत संचार यंत्र" का अभिप्राय टेलीफोन या मोर्स तार यंत्र से है,
- (21) "सम्मुख और अनुमुख" कांटे (फेसिंग एण्ड ट्रेलिंग प्वाइंट्स) कांटों पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कांटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि कांटों के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है तो वे सम्मुख कांटे कहलाते हैं,
- (22) "स्थावर सिगनल" (फिक्सड सिगनल) का अभिप्राय निर्धारित स्थान पर लगे हुए ऐसे सिगनल से है जो गाड़ी के संचालन पर प्रभाव पड़ने वाली सूचना दे और इसके अन्तर्गत दिन में प्रयोग की जाने वाली सेमाफोर भुजा या चकरी (डिस्क) या स्थावर बत्ती और रात में प्रयोग की जाने वाली स्थावर बत्ती भी है,
- (23) "उल्लंघन चिन्ह" (फाउलिंग मार्क) का अभिप्राय उस चिन्ह से है जहाँ दो लाइनों के एक-दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, बीच में निर्धारित मानक आयाम का उल्लंघन होता है,
- (24) "गैंग मैन" का अभिप्राय रेल पथ या उससे सम्बन्धित काम पर नियुक्त रेल सेवक से है,
- (25) "गैंगमेंट" का अभिप्राय रेल पथ या उससे सम्बन्धित काम पर लगाये गये कर्मचारों के गैंग के भारसाधक (इंचार्ज) व्यक्ति से है,
- (26) "फाटक वाला" का अभिप्राय फाटक के प्रचालन के लिए समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर नियुक्त सक्षम रेल सेवक से है,
- (27) "मालगाड़ी" का अभिप्राय (मेंटेरियल ट्रेन से भिन्न) ऐसी गाड़ी से है जिसका उद्देश्य केवल पशु अथवा माल ढोना है,
- (28) "गार्ड" का अभिप्राय गाड़ी के भारसाधक (इंचार्ज) रेल सेवक से है और उसके अन्तर्गत ब्रेक्समैन अथवा कोई ऐसा रेल सेवक भी है जो उस समय गार्ड की ड्यूटी कर रहा है,
- (29) "रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक" का अभिप्राय रेलपथ, कांटे और सिगनल, पुल या इनसे सम्बन्धित निर्माण कार्य के निर्माण अथवा अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार किसी निरीक्षण या सहायक निरीक्षक से है,

Traffic Control;

- (13) **“Commissioner of Railway Safety”** means ‘Commissioner of Railway Safety’ appointed to exercise any functions under the Act, and includes the Chief Commissioner of Railway Safety;
- (14) **“Competent Railway Servant”** means a railway servant duly qualified to undertake and perform the duties entrusted to him;
- (15) **“Connections”** when used with reference to a running line, means the points and crossings or other appliances used to connect such line with other lines or to cross it;
- (16) **“Controller”** means a railway servant on duty who may for the time being be responsible for regulating the working of traffic on a section of a railway provided with the system of speech communication;
- (17) **“Day”** means from sunrise to sunset;
- (18) **“Direction of Traffic”** means -
 - (a) on a double line, the direction for which the line is signalled;
 - (b) on a single line, the direction for the time being established, under the system of working, to allow trains to move in that direction;
- (19) **“Loco Pilot”** means the engine Loco Pilot or any other competent railway servant for the time being in charge of driving a train;
- (20) **“Electrical Communication Instrument”** means either a telephone or a Morse telegraph instrument;
- (21) **“Facing And Trailing Points”**: points are facing or trailing in accordance with the direction a train or vehicle moves over them. Points are said to be facing points when by their operation a train approaching them can be directly diverted from the line upon which it is running;
- (22) **“Fixed Signal”** means a signal of fixed location indicating a condition affecting the movement of a train and includes a semaphore arm or disc or fixed light for use by day and fixed light for use by night;
- (23) **“Fouling Mark”** means the mark at which the infringement of fixed Standard Dimensions occurs, where two lines cross or join one another;
- (24) **“Gangman”** means a railway servant employed on permanent way or work connected therewith;
- (25) **“Gangmate”** means the person in charge of a gang of workmen employed on permanent way or work connected therewith;
- (26) **“Gateman”** means a competent railway servant posted at a level crossing for working the gates;
- (27) **“Goods Train”** means a train (other than a material train) intended solely or mainly for the carriage of animals or goods;
- (28) **“Guard”** means the railway servant in charge of a train and includes a Brakesman or any other railway servant who may for the time being be performing the duties of a Guard;
- (29) **“Inspector of Way or Works”** means any Inspector or Assistant Inspector responsible for the construction or maintenance of permanent way, point and signals, bridges or other works connected therewith;

- (30) “अन्तर्पाशन” (इंटरलॉकिंग) का अभिप्राय पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिगनलों, कांटों और अन्य उपकरणों की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिक पार्शन (लॉकिंग), विद्युत पार्शन (लॉकिंग) अथवा दोनों के द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध रहे कि उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके,
- (31) “मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट” से अभिप्राय इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या बहु लाइन पर ‘सी’ वर्ग का ऐसा स्टेशन अभिप्रेत है जिसका नियंत्रण दूरवर्ती रूप में पिछले ब्लॉक स्टेशन से होता है;
- (32) “मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग” से अभिप्राय इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या बहु लाइन पर एक “मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट” द्वारा किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बांटकर उन्हें अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था अभिप्रेत है;
- (33) “पृथक्करण (आइसोलेशन)” का अभिप्राय किसी लाइन को कांटे या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा, अन्य सम्बद्ध लाइन या लाइनों पर अवरोध के संकट से बचाने के लिए पृथक् करने की व्यवस्था से है,
- (34) “अन्तिम रोक सिगनल (लास्ट स्टॉप सिगनल)” का अभिप्राय अगले ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल से है,
- (35) “समपार (लेविल क्रॉसिंग)” का अभिप्राय एक ही धरातल पर सड़क और रेलपथ का एक दूसरे को पार करने वाले स्थान से है,
- (36) “समपार फाटक (लेविल क्रॉसिंग गेट)” का अभिप्राय समपार पर सड़क को बन्द करने वाले किसी भी प्रकार के चल अवरोध से है, जिसके अन्तर्गत जंजीर भी है किन्तु इसके अन्तर्गत पैदल चलने वाले के उपयोग के लिए लगे छोटे दरवाजे(विकेट) या चक्रदार नहीं है,
- (37) “लाइन साफ (लाइन क्लीयर)” का अभिप्राय किसी ब्लॉक स्टेशन द्वारा पिछले से गाड़ी के छूटने और पूर्व कथित स्टेशन तक पहुंचने के लिए दी जाने वाली अनुमति से है, अथवा एक ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुंचने के लिए ली जाने वाली अनुमति से है,
- (38) “मैन लाइन” का अभिप्राय गाड़ियों का स्टेशनों पर बिना रुके और स्टेशनों के बीच चलने के लिए साधारणतः प्रयुक्त लाइन से है,
- (39) “मेटेरियल ट्रेन” का अभिप्राय उस विभागीय गाड़ी से है जो केवल या मुख्यतः रेल के उस सामान को ढोने के काम आती है जो स्टेशनों के बीच या स्टेशन की सीमा के भीतर, उठाया या डाला जाता है, अथवा निर्माण कार्यों के निष्पादन में प्रयोग होता है,
- (40) “मिली जुली गाड़ी (मिक्सड ट्रेन) का अभिप्राय यात्री और माल अथवा यात्री, पशु और माल ढोने के काम आने वाली गाड़ी से है,
- (41) “बहु संकेती सिगनल व्यवस्था” का अभिप्राय ऐसी सिगनल व्यवस्था से है जिसमें सिगनल एक समय में तीन या अधिक संकेतों में से किसी एक संकेत को प्रदर्शित करे और जिसमें प्रत्येक सिगनल संकेत का पूर्ववर्ती सिगनल या सिगनलों के संकेत द्वारा पूर्व चेतावनी मिले,
- (42) “रात” का अभिप्राय सूर्यास्त से सूर्योदय तक का समय है,
- (43) “अवरोध” तथा सजातीय पदों के अन्तर्गत, लाइन पर उसका उल्लंघन करने वाली कोई गाड़ी वाहन या कोई अन्य अवरोध या ऐसी कोई स्थिति, जो गाड़ियों के लिए संकट जनक है,
- (44) “ऊपरी उपस्कर” का अभिप्राय रेलपथ के ऊपर लगे हुए विद्युत संवाहक तार (इलेक्ट्रिक कन्डक्टर्स) तथा उनसे सम्बन्धित फिटिंग, विद्युत रोधक (इंसुलेटर) और अन्य संयोजकों से है, जिनके सहारे वे विद्युत कर्षण के लिए लटकाये जाते हैं तथा अपनी जगह टिके रहते हैं,
- (45) “यात्री गाड़ी” का अभिप्राय केवल या मुख्यतः यात्रियों और अन्य कोचिंग यातायात के वहन के काम में लाई जाने वाली गाड़ी से है, तथा इसके अन्तर्गत सैनिक गाड़ी भी है,

-
- (30) **“Interlocking”** means an arrangement of signals, points and other appliances, operated from a panel or lever frame, so interconnected by mechanical locking or electrical locking or both that their operation must take place in proper sequence to ensure safety;
- (31) **Intermediate Block Post** means a class “C” station on a single line or double line or multiple line remotely controlled from the block station in rear;
- (32) **“Intermediate Block Signalling”** means an arrangement of signalling on single line or double line or multiple line in which a long block section is split into two portions each constituting a separate block section by providing an “Intermediate Block Post”;
- (33) **“Isolation”** means an arrangement, secured by the setting of points or other approved means, to protect the line so isolated from the danger of obstruction from other connected line or lines;
- (34) **“Last Stop Signal”** means the fixed Stop signal of a station controlling the entry of trains into the next block section;
- (35) **“Level Crossing”** means the intersection of road with railway track at the same level;
- (36) **“Level Crossing Gate”** means any form of movable barrier, including a chain, capable of being closed across the road at the level crossing, but does not include a wicket or a turnstile for the use of pedestrians;
- (37) **“Line Clear”** means the permission given from a block station to a block station in rear for a train to leave the latter and approach the former; or the permission obtained by a block station from a block station in advance for a train to leave the former and proceed towards the latter;
- (38) **“Main Line”** means the line ordinarily used for running trains througha and between stations;
- (39) **“Material Train”** means a departmental train intended solely or mainly for carriage of railway material when picked up or put down or for execution of works, either between stations or within station limits;
- (40) **“Mixed Train”** means a train intended for the carriage of passengers and goods, or of passengers, animals and goods;
- (41) **“Multiple-Aspect Signalling”** means a signalling arrangement in which signals display at any one time any one of the three or more aspects and in which the aspect of every signal is pre-warned by the aspect of the previous signal or signals;
- (42) **“Night”** means from sunset to sunrise;
- (43) **“Obstruction”** and its cognate expressions includes a train, vehicle or obstacle on or fouling a line, or a stop signal at “on” or any condition which is dangerous to trains;
- (44) **“Overhead Equipment”** means the electrical conductors over the tracks together with their associated fittings, insulators and other attachments, by means of which they are suspended and registered in position for the purpose of electric traction;
- (45) **“Passenger Train”** means a train intended solely or mainly for the carriage of passengers and other coaching traffic, and includes a troop train;

- (46) “कांटा और ट्रैप संकेतक” सिगनल नहीं है, किन्तु ये कांटों पर युक्त (फिट) तथा उनके साथ संचालित होकर रात या दिन में कांटों की दशा बताने वाले उपकरण हैं,
- (47) “परिचालित लाइन (रनिंग लाइन)” का अभिप्राय एक या अधिक सिगनलों द्वारा शासित लाइनों से है, और इसके अन्तर्गत वे संयोजक यदि कोई भी है, जिनका उपयोग गाड़ी द्वारा स्टेशन में प्रवेश करते समय या स्टेशन से प्रस्थान करते समय या किसी स्टेशन को बिना रुके पार करते समय या स्टेशनों के बीच जाते समय किया जाता है,
- (48) “परिचालित गाड़ी (रनिंग ट्रेन)” का अभिप्राय ऐसी गाड़ी से है जो प्रस्थान प्राधिकार के अनुसार प्रस्थान कर चुकी है किन्तु उसने अपनी यात्रा पूरी नहीं की है,
- (49) “शंटिंग” का अभिप्राय उस संचालन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का अथवा किसी इंजन का या किसी अन्य स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने, अलग करने या स्थान बदलने या किसी और प्रयोजन के लिए किया जाए,
- (50) “विशेष अनुदेश” का अभिप्राय विशेष मामलों या परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किये जाने वाले अनुदेशों से है,
- (51) “स्टेशन” का अभिप्राय रेल लाइन पर उस स्थान से है जहाँ यातायात का प्रबन्ध किया जाता है या जहाँ संचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है,
- (52) “स्टेशन सीमा” का अभिप्राय रेल के ऐसे किसी भाग से है जो किसी स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में है, जो स्टेशन के बाह्यतम (आउटर मोस्ट) सिगनलों के बीच स्थित है या जो विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है,
- स. नि. 1.02 (52) (i) दोहरी लाइन पर स्थित स्टेशनों पर ‘स्टेशन सीमा’ से तात्पर्य रेल पथ के उस भाग से है जो प्रत्येक लाइन पर अलग-अलग स्टेशन के बाह्यतम सिगनलों के बीच स्थित है।
- (ii) ‘डी’ क्लास या ‘प्लेग स्टेशन’ पर स्टेशन सीमा के अन्तर्गत स्टेशन भवन के दोनों तरफ 400 मीटर के अन्दर आने वाली सभी लाइनें व परिसर हैं।
- (53) “स्टेशन मास्टर” का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात ऐसे व्यक्ति से है जो उस समय स्टेशन सीमा में यातायात के संचालन के लिए जिम्मेदार है। इसके अन्तर्गत ऐसे अन्य व्यक्ति भी हैं जिनके स्वतंत्र भारसाधन (चार्ज) में उस समय, सिगनलों का प्रचालन है तथा जिन पर लागू संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियों के संचालन की जिम्मेदारी है,
- (54) “स्टेशन सेक्शन” का अभिप्राय स्टेशन सीमाओं के ऐसे सेक्शन से है जो –
- (1) द्वि-संकेती सिगनल वाले ‘बी’ क्लास स्टेशन पर –
 - (क) दोहरी (डबल) लाइन व्यवस्था में, स्टेशन की दोनों दिशाओं में निकट (होम) सिगनल और अन्तिम रोक सिगनल (लास्ट स्टॉप सिगनल) के बीच का है; अथवा
 - (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन व्यवस्था में –
 - (i) शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनलों, यदि कोई है, के बीच का है, अथवा
 - (ii) यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो निकट (होम) सिगनलों के बीच का है, अथवा
 - (iii) यदि निकट (होम) सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों के बीच का है,
 - (2) हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल वाले ‘बी’

-
- (46) **“Point And Trap Indicators”** are not signals, but are appliances fitted to and working with points to indicate by day or by night the position in which the points are set;
- (47) **“Running Line”** means the line governed by one or more signals and includes connections, if any, used by a train when entering or leaving a station or when passing through a station or between stations;
- (48) **“Running Train”** means a train which has started under an authority to proceed and has not completed its journey;
- (49) **“Shunting”** means the movement of a vehicle or vehicles with or without an engine or of any engine or any other self-propelled vehicle, for the purpose of attaching, detaching or transfer or for any other purpose;
- (50) **“Special Instructions”** means instructions issued from time to time by the authorised officer in respect to particular cases or special circumstances;
- (51) **“Station”** means any place on a line of railway at which traffic is dealt with, or at which an authority to proceed is given under the system of working;
- (52) **“Station Limits”** means the portion of a railway which is under the control of a Station Master and is situated between the outermost signals of the station or as may be specified by special instructions;
- SR 1.02 (52)(i) In case of double line stations, ‘Station Limits’ should be taken to mean that portion of the track which lies between the outermost signals of the station on each line separately.
- (ii) In the case of class D or flag stations, ‘Station Limits’ should include all lines and premises within a distance of 400 meters on either side of the station building.
- (53) **“Station Master”** means the person on duty who is for the time being responsible for the working of the traffic within station limits, and includes any person who is for the time being in independent charge of the working of any signals and responsible for the working of trains under the system of working in force;
- (54) **“Station Section”** means that section of station limits -
- (1) at a class ‘B’ station provided with two aspect signal, which is included :-
 - (a) on a double line, between the Home signal and the last Stop signal of the station in either direction; or
 - (b) on a single line :-
 - (i) between the shunting limits boards or advanced starter (if any), or
 - (ii) between the Home signals if there are no shunting Limit Boards or Advanced Starters, or
 - (iii) between the outermost facing points, if there are no Home signals or Shunting Limit Boards or Advanced Starters;
 - (2) at a class ‘B’ station provided with manually operated multiple-aspect

क्लास स्टेशन पर —

(क) दोहरी (डबल) लाइन व्यवस्था में —

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

(ख) इकहरी (सिंगिल) लाइन व्यवस्था में —

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

- (55) “सहायक नियम” का अभिप्राय उस विशेष अनुदेश से है, जो तत्सम्बन्धी साधारण नियम का सहायक है तथा किसी साधारण नियम से विसंवादी नहीं है,
- (56) “संचालन पद्धति” का अभिप्राय रेल के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन के लिए तत्समय अपनाई गई पद्धति से है,
- (57) “ट्रेक सर्किट” का अभिप्राय विद्युत के उस परिपथ (सर्किट) से है जो रेल पथ के किसी भाग पर किसी वाहन की उपस्थिति ज्ञात करने के लिए लगाया जाता है तथा रेल पथ की पटरियां परिपथ (सर्किट) का अंश मानी जाती है,
- (58) “गाड़ी” का अभिप्राय वाहनों के साथ या उनके बिना कोई इंजन अथवा ट्रेलर सहित या उसके बिना ऐसा स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन से है जिसे रेल पथ से आसानी से नहीं उठाया जा सकता है,

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

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

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

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

or modified lower quadrant signals, which is included :-

- (a) on a double line :-
 - (i) between the outermost facing points and the last Stop signal of the Station in either direction or
 - (ii) between the Block Section Limit Board, where provided and the last Stop signal of the station in either direction; or
 - (b) on a single line :-
 - (i) between the Shunting Limit Boards or Advanced Starters (if any), or
 - (ii) between the outermost facing points, if there are no Shunting Limit Boards or Advanced Starters;
- (55) **“Subsidiary Rule”** means a special instruction which is subservient to the General Rule to which it relates and shall not be at variance with any General Rule;
- (56) **“System of Working”** means the system adopted for the time being for the working of trains on any portion of a railway;
- (57) **“Track Circuit”** means an electrical circuit provided to detect the presence of a vehicle on a portion of track, the rails of the track forming part of the circuit;
- (58) **“Train”** means an engine with or without vehicles attached, or any self-propelled vehicle with or without a trailer, which cannot be readily lifted off the track;
- SR 1.02 (58) The following are the names given to different kinds of working engines:-
- (i) **Train engine:-** is an engine which works a train, ordinary or special over some section of a Railway.
 - (ii) **Shunting engine:-** is an engine which is employed in shunting and marshalling trains and vehicles in station yard. This engine must not be called a “Pilot engine”. If a shunting engine is taken away to run a train. It then becomes a train engine.
 - (iii) **Assisting engine:-** is an engine which, because of a train being too heavy to be hauled by one engine, is used to assist the Train engine either by pulling in front or pushing behind. When an Assisting engine pushes a train from the rear up a heavy grade, it is termed as a Banking engine.
 - (iv) **Light engine:-** is an engine running by itself.
 - (v) **Relief engine:-** is an engine sent to relieve another engine which has broken down.
 - (vi) **Pilot engine:-** is an engine which runs by itself in advance of and to “pilot” a special or ordinary train.
- The above terms and no other must be used in all train messages, advices reports and correspondence.
- (59) **“Train Examiner”** means a railway servant duly qualified to examine trains and certify their fitness for the safe running and includes any other railway servant who may for the time being be performing the duties of a Train Examiner;
- (60) **“Two-Aspect Signalling”** means a signalling arrangement in which each signal displays at any one time either of the two aspects.

1.03 स्टेशन वर्गीकरण –

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

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

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

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

स0नि0-1.03 (2) (i) कोई स्टेशन जहाँ पूर्ण ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत कार्य नहीं हो सकता है, उसे स्पेशल क्लास स्टेशन कहते हैं।

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

स0नि0 103 (3)(i) ‘डी’ क्लास स्टेशन दो प्रकार के हैं –

(क) जिन स्टेशनों पर साइडिंग होती है उन्हें “डी.के.” स्टेशन कहते हैं।

(ख) जिन स्टेशनों पर साइडिंग नहीं होती है उन्हें “प्लैग” या “हाल्ट” स्टेशन कहते हैं।



1.03 Classification of stations :-

- (1) Stations shall, for the purpose of these rules, be divided into two categories - block stations and non-block stations.
- (2) Block stations are those at which the Loco Pilot must obtain an authority to proceed under the system of working to enter the block section with his train; and under the Absolute Block System consist of three classes -

Class 'A' stations - where Line Clear may not be given for a train unless the line on which it is intended to receive the train is clear for at least 400 meters beyond the Home signal, or upto the Starter;

Class 'B' stations - where Line Clear may be given for a train before the line has been cleared for the reception of the train within the station section; and

Class 'C' stations - block huts, where line clear may not be given for a train, unless the whole of the last preceding train has passed complete at least 400 meters beyond the Home signal, and is continuing its journey. This shall include an Intermediate Block Post.

SR 1.03 (2)(i) Any station which cannot be worked exclusively on Absolute Block System, is termed as 'Special Class Station'.

- (3) Non-block stations or Class 'D' stations are stopping places which are situated between two consecutive block stations, and do not form the boundary of any block section.

SR 1.03 (3)(i) Class D stations are of two types:-

- (a) Those of which there is a siding are termed as 'DK' stations.
- (b) Those at which there is no siding are 'Flag' or 'Halt' station.



अध्याय –II

रेल सेवकों को साधारणतया लागू होने वाले नियम

2.01 नियमों की प्रति देना:— रेल प्रशासन

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

स0नि0 2.01: सामान्य नियम 2.01 के तहत रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति करने वाले नियमों की प्रतिलिपि दस्तावेजों अथवा तत्संबंधी संगत उद्धरणों की हार्ड अथवा इलेक्ट्रॉनिक/साफ्ट कापी के रूप में होगी।

2.02 नियमों की प्रति की देखभाल— प्रत्येक रेल सेवक, जिसे नियम 2.01 के अधीन यथा विहित इन नियमों की प्रति दी गई है:—

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

2.03 नियमों की जानकारी:— प्रत्येक रेल सेवक —

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

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

2.05 अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम:—

- (1) प्रत्येक रेल सेवक, रेल प्रशासन की ऐसी सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और रक्षा के लिए जिम्मेदार है जो उसके भारसाधन (चार्ज) में है,
- (2) प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा, अर्थात :-
 - (क) रेल परिसरों में अतिचार (ट्रेस पासिंग)

CHAPTER II
RULES APPLYING TO RAILWAY SERVANTS
GENERALLY

2.01. Supply of copies of rules - The Railway Administration shall supply -

- (a) A copy of these Rules -
 - (i) to each station.
 - (ii) to each locomotive running shed, and
 - (iii) to such other offices as it may prescribe.
- (b) to each railway servant on whom any definite responsibility is placed by the said rules, a copy of the rules or of such portions thereof as relate to his duties, and
- (c) to any railway servant a copy of these rules or translation of the said rules or of such portions, thereof as relate to his duties , as may be prescribed by Special Instructions.

SR 2.01: The copy of Rules to be supplied by Railway Administration under G.R. 2.01 may be hard copy or electronic copy of the document or relevant extracts thereof.

2.02. Upkeep of the copy of Rules: - Upkeep of the copy of Rules:- Each railway servant, who has been supplied with a copy of these Rules, as prescribed under rule 2.01 shall -

- (a) keep it posted with all corrections.
- (b) produce the same on demand by any of his superiors.
- (c) obtain a new copy from his superior in case his copy is lost or defaced, and
- (d) ensure that the staff working under him are supplied with all corrections and that they also comply with the provisions of this rule.

2.03 Knowledge of rule: - Every railway servant shall: -

- (a) be conversant with the Rules relating to his duties whether supplied or not with a copy or translation of the Rules relating to his duties and the Railway Administration shall ensure that he does so.
- (b) pass the prescribed examination, if any.
- (c) Satisfy himself that the staff working under him have complied with clauses (a) and (b), and
- (d) if necessary, explain to the staff working under him, the Rules so far as these apply to them.

2.04. Assistance in observance of Rules: - Every railway servant shall render assistance in carrying out these Rules and report promptly any breach thereof, which may come to his notice, to his superior officer and other authorities concerned.

2.05. Prevention of trespass, damage or loss -

- (1) Every railway servant is responsible for the security and protection of the property of the Railway Administration under his charge.
- (2) Every railway servant shall endeavor to prevent -
 - (a) trespass on railway premises.

- (ख) रेल सम्पत्ति की चोरी, नुकसान या हानि,
- (ग) स्वयं या अन्य लोगों को क्षति, और
- (घ) रेल परिसरों में आग लगना।

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

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

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

2.08 ड्यूटी से अनुपस्थिति:—

- (1) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं होगा, अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी ड्यूटी नहीं बदलेगा या जब तक उसे समुचित रूप से मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी ड्यूटी का भारसाधन (चार्ज) नहीं छोड़ेगा।
- (2) यदि ड्यूटी करता हुआ कोई रेल सेवक बीमारी के आधार पर ड्यूटी से अनुपस्थित होना चाहता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा और तब तक अपनी ड्यूटी से नहीं हटेगा जब तक कि उस काम पर किसी सक्षम रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता।

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

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

स. नि. 2.09 (i) जब कोई रेल कर्मचारी नशे में हो या नशे में मालूम पड़ता हो तो डॉक्टर से शीघ्रातिशीघ्र परीक्षण कराना चाहिये तथा यदि सम्भव हो तो दो स्वतंत्र गवाह से लिखित साक्ष्य भी प्राप्त कर लेना चाहिए।

2.10 रेल सेवकों का आचरण:— प्रत्येक रेल सेवक —

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

2.11 संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य :-

- (1) प्रत्येक रेल सेवक :-

- (b) theft, damage or loss of railway property.
- (c) injury to himself and others, and
- (d) fire in railway premises.

2.06. Obedience to Rules and orders: - Every railway servant shall promptly observe and obey -

- (a) all Rules and special instructions, and
- (b) all lawful orders given by his superiors.

2.07. Attendance for duty: - Every railway servant shall be in attendance for duty at such times and places and for such periods as may be fixed in this behalf by the railway administration and shall also attend at any other time and place at which his services may be required.

2.08. Absence from duty: -

- (1) No railway servant shall, without the permission of his superior, absent himself from duty or alter his appointed hours of attendance or exchange duty with any other railway servant or leave his charge of duty unless properly relieved.
- (2) If any railway servant while on duty desires to absent himself from duty on the ground of illness, he shall immediately report the matter to his superior and shall not leave his duty until a competent railway servant has been placed in charge thereof.

2.09. Taking alcoholic drink, sedative, narcotic, stimulant drug or preparation:-

- (1) While on duty, no railway servant shall, whether he is directly connected with the working of trains or not, be in a state of intoxication or in a state in which, by reason of his having taken or used any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation, his capacity to perform his duties is impaired.
- (2) No railway servant, directly connected with the working of trains, shall take or use any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation within eight hours before the commencement of his duty or take or use any such drink, drug or preparation on duty.

S.R. 2.09 (i) When a case of intoxication or what appears to be intoxication is noticed, a medical report should, if possible, be obtained at once, and also the evidence of two independent witnesses.

2.10. Conduct of railway servants:- A railway servant shall -

- (a) wear the badge and uniform, if prescribed, and be neat and tidy in his appearance while on duty,
- (b) be prompt, civil and courteous,
- (c) not solicit or accept illegal gratification,
- (d) give all reasonable assistance and be careful to give correct information to the public, and
- (e) When asked, give his name and designation without hesitation.

2.11. Duty for securing safety :-

- (1) Every railway servant shall: -

- (क) जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पूरा प्रयत्न करेगा,
- (ख) ऐसी हर घटना की, जिसका उसे पता लगे और जिससे रेल के सुरक्षित या उचित कार्य चालन पर असर पड़ता है, रिपोर्ट तुरन्त अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा, और
- (ग) दुर्घटना अथवा अवरोध उत्पन्न होने पर तथा मांग की जाने पर सभी संभव सहायता देगा।
- (2) यदि कोई रेल सेवक यह देखता है कि :—
- (क) कोई सिगनल खराब है,
- (ख) रेल पथ अथवा निर्माण के किसी भाग में कोई अवरोध या खराबी है या उसकी संभावना है,
- (ग) गाड़ी में कोई खराबी है, अथवा
- (घ) कोई ऐसी असाधारण परिस्थितियां हैं जिनके कारण गाड़ियों के निरापद परिचालन में अथवा जनता की संरक्षा में, कोई बाधा पड़ने की संभावना है,
- तो वह दुर्घटना रोकने के लिए उस परिस्थिति में तत्काल आवश्यक सभी कार्रवाई करेगा और यदि आवश्यक है तो यथा संभव शीघ्र साधनों द्वारा सबसे समीप के स्टेशन मास्टर को उसकी सूचना देगा।
- परन्तु यदि गाड़ी विभाजित हो गई हो तो वह रोक (स्टाप) हैंड सिगनल नहीं दिखायेगा बल्कि चिल्लाकर, संकेत करके या दूसरे तरीकों से लोको पायलट या गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।
- स. नि. 2.11 (1) तूफान और तेज हवा के दौरान गाड़ी संचालन के लिये किये जाने वाले पूर्वोपाय:—
- (i) जब मौसम विज्ञान विभाग से चक्रवात, तूफान अथवा तेज हवा की पूर्व सूचना देते हुए चेतावनी संदेश प्राप्त हुआ हो और/अथवा यह यथोचित आशंका हो कि तेज तूफान आने वाला है जिससे यात्रियों, गाड़ी आदि की संरक्षा को खतरा है, स्टेशन मास्टर जब तक तूफान शांत न हो जाये और वह गाड़ियों के संचालन को निरापद न समझे, गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट से परामर्श करके गाड़ी रोक देगा और उसके स्टेशन पर आनेवाली किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर देने से भी इंकार कर देगा।
- (ii) यदि कोई गाड़ी चलते हुए किसी चक्रवात, तूफान या तेज हवा में फंस जाये और जिससे लोको पायलट की राय में गाड़ी की संरक्षा को खतरा हो सकता है, वह तत्काल अपनी गाड़ी की गति को नियंत्रित करेगा और जहाँ तक संभव हो यह ध्यान में रखते हुए कि तीव्र मोड़ों, ऊँचे तटबंधों और पुलों (उनके पहुंच मार्गों सहित) पर गाड़ी न रोकी जाय, प्रथम सुविधाजनक स्थान पर उसे रोक देगा। गाड़ी की गति को नियंत्रित कर रोकते समय लोको पायलट सावधानी पूर्वक बिना झटका के गाड़ी को रोकेगा। वह गाड़ी को गार्ड के परामर्श से दोबारा तभी चलायेगा, जब चक्रवात, तूफान अथवा तेज हवा कम हो गयी हो और आगे बढ़ना निरापद समझा जाय।
- (iii) गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट गाड़ी में यात्रा करने वाले रेल कर्मचारियों के सहयोग से यह देखने का प्रयत्न करेंगे कि यात्रियों द्वारा सवारी डिब्बों के दरवाजे और खिड़कियाँ खुले रखे गये हैं, जिससे हवा सवारी के डिब्बों के आर-पार बेरोक टोक बह सके।
- (2) पवनमापी:— असुरक्षित स्थानों और विशेष रूप में चुने गये पुलों जहाँ पुलों के निकटवर्ती स्टेशनों में से एक पर पवनमापी प्रतिस्थापित किये गये हों, के मामले में, यदि पवनमापी विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हवा के वेग को खतरे के स्तर से अधिक इंगित करता है तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्रवाई करेगा :—
- (i) स्टेशन मास्टर सेक्शन नियंत्रक और दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर को गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करने की आवश्यकता के विषय में तत्काल सूचना देगा।
- (ii) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से गाड़ी शुरू करने अथवा वहाँ से होकर जाने वाली गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं देगा तथा उसके स्टेशन पर आने के लिए निकटवर्ती स्टेशन पर प्रतीक्षारत गाड़ियों को भी लाइन क्लीयर नहीं देगा।

-
- (a) see that every exertion is made for ensuring the safety of the public.
 - (b) promptly report to his superior any occurrence affecting the safe or proper working of the railway which may come to his notice, and
 - (c) render on demand all possible assistance in the case of an accident or obstruction.
- (2) Every railway servant who observes -
- (a) that any signal is defective,
 - (b) any obstruction, failure or threatened failure of any part of the way or works,
 - (c) anything wrong with a train, or
 - (d) any unusual circumstances likely to interfere with the safe running of trains, or the safety of the public shall,
Take immediate steps, such as the circumstances of the case may demand, to prevent accident; and where necessary, advise the nearest Station Master by the Quickest possible means;
Provided that in the case of a train having parted, he shall not show a Stop hand signal but shall endeavor to attract the attention of the Loco Pilot or Guard shouting, gesticulating or other means.
- S.R. 2.11(1) - Precaution to be taken for working of trains during storm and strong wind.
- (i) When the warning message forecasting cyclone, storm or strong wind has been received from the Meteorological Department and/or there is a reasonable doubt that severe storm is going to break-out endangering the safety of passengers, trains, etc. the Station Master shall, in consultation with the Guard and the Loco Pilot of the Train, detain the train and also refuse to grant line clear to a train coming to his station until storm abates and he considers movements of trains safe.
 - (ii) Should a train be caught on the run in cyclone, storm or strong wind of an intensity which, in the opinion of the Loco Pilot, is likely to endanger the safety of the train, he shall immediately control the speed of his train and bring it to a stop at the first convenient place taking care as far as possible to avoid stoppage of the train at places like sharp curves, high embankments and bridges (including approaches thereof). In controlling the speed and bringing the train to a halt, the Loco Pilot shall stop his train carefully and without a jerk. He shall restart the train in consultation with the Guard only after the cyclone, storm or strong wind abates and it is considered safe to proceed.
 - (iii) The Guard and the Loco Pilot of the train in cooperation with the railway staff travelling in the train shall try to see that doors and windows of the coaches are kept open by the passengers to allow free passage of the wind through the coaches.
- (2) Anemometers:- In case of vulnerable locations and specially selected bridges where anemometers are installed at one of the stations adjacent to bridges, the Station Master shall take the following action if the anemometer is indicating wind velocity higher than the danger level as prescribed by Special instructions:-
- (i) Station Master shall inform the section Controller and the Station Master of the other side immediately about the need to control the movement of trains.
 - (ii) The Station Master shall not start or allow the movement of trains through his station and also not grant line clear to the trains waiting at the adjacent station for his station.

- (iii) वह विशेष अनुदेशों द्वारा यथा निर्धारित, हवा का वेग फिर से खतरे की सीमा से कम हो जाने के पश्चात सेक्शन नियंत्रक और निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर के परामर्श से गाड़ियों के सामान्य संचालन को पुनः शुरू करेगा।
- (3) (i) जब लोको पायलट द्वारा कोई विशेष सतर्कता अथवा गति नियंत्रण पालन करने की आवश्यकता हो तो रेल-पथ निरीक्षक/स्टेशन मास्टर या अन्य अधिकृत रेल कर्मचारी संबंधित ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर स्थित बगल के स्टेशन के स्टेशन मास्टरों के अलावा अप और डाउन गाड़ियों के अंतिम रुकने वाले स्टेशनों, दोनों ओर के इंजन बदले जाने वाले शेड के एस.ई. लोको को इस सम्बन्ध में सूचना देगा।
- (ii) गाड़ी के विभाजन की स्थिति में लोको पायलट और गार्ड का ध्यान चिल्लाकर अथवा दिन में हरी झण्डी तथा रात्रि में सफेद बत्ती यथा संभव ऊपर नीचे हिलाकर अवश्य आकर्षित करना चाहिए।



-
- (iii) He shall resume normal running of train in consultation with the section Controller and the Station Master at the adjacent station after the wind velocity is again below the danger level as prescribed by special instructions.
 - (3)
 - (i) In case of necessity of observing speed restriction or special precaution to be observed by the Loco Pilot of a train, the Permanent way inspector/Station Master or any other authorised Railway Official will intimate the last stopping station of all up and down trains and S.E.(Loco) of the nearest engine changing station on either side in this respect bridesmaid the Station Masters of the adjacent station on both sides of the block section.
 - (ii) In the event of train parting, the attention of the Loco Pilot and Guard must attracted by shouting or moving a Green flag by day, and white light by night up and down vertically as high and low as possible.



अध्याय –III

सिगनल

क— साधारण उपबंध

3.01 सिगनलों का साधारण उपयोग:—

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

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

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

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

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

3.02 सिगनलों के प्रकार :—

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

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

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

3.03 रात्रि सिगनलों का दिन में प्रयोग:—

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

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

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

CHAPTER III SIGNALS

A. General Provisions

3.01. General use of signals:-

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

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

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

3.02. Kinds of signals:-

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

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

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

3.03. Use of night signals by day:-

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

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

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

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

ख- स्थावर सिगनलों का वर्णन

3.05 स्थावर सिगनलों का प्रयोग-

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

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

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

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

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

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

B. Description Of Fixed Signals

3.05. Use of fixed signals -

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

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

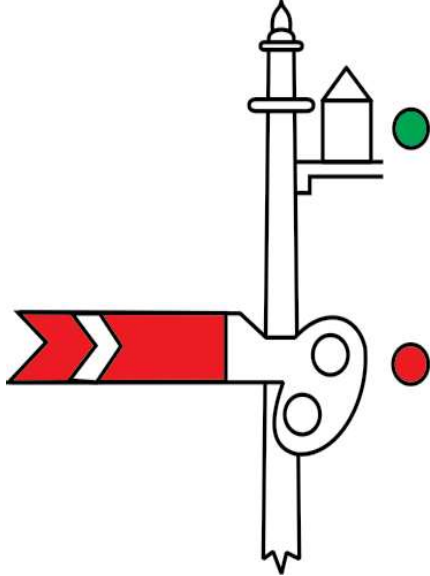
- (3) The aspects of a color light and position light signal both by day and by night shall be the same and shall be displayed by fixed light or lights.
- (4) The arm of a semaphore signal shall work in -
 - (a) the lower quadrant in two-aspect signalling, and
 - (b) the upper quadrant in manually operated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

3.06. Description of Warner signals and their indications :-

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

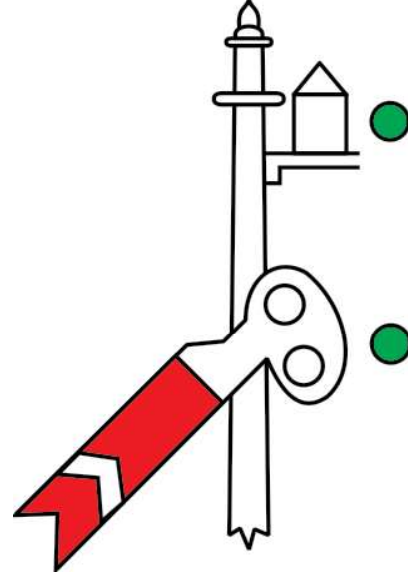
- (5) सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-
 (क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल एक खम्भे पर अकेला:-

“आन” स्थिति



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

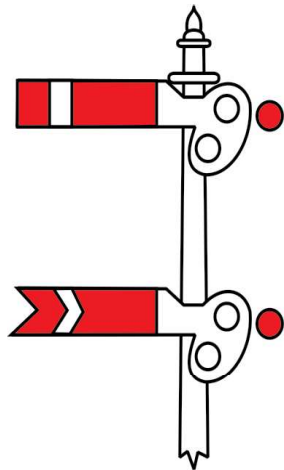
“ऑफ” स्थिति



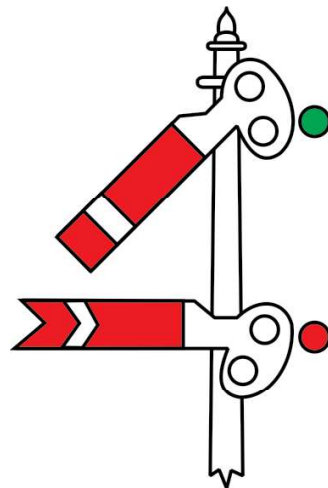
आगे बढ़ो
 आगे बढ़ो

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

‘आन’ स्थिति



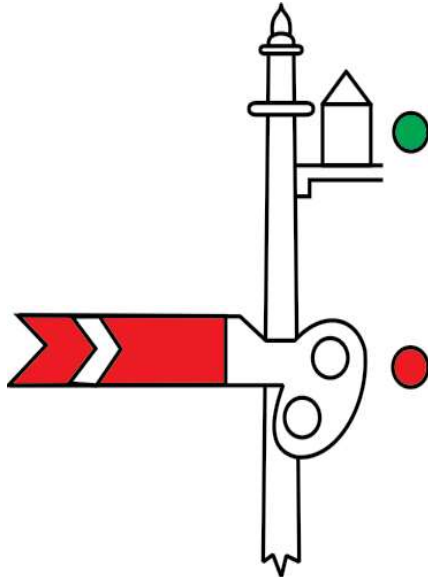
संकेत : रुको
 निर्देश: एकदम रुक जाओ



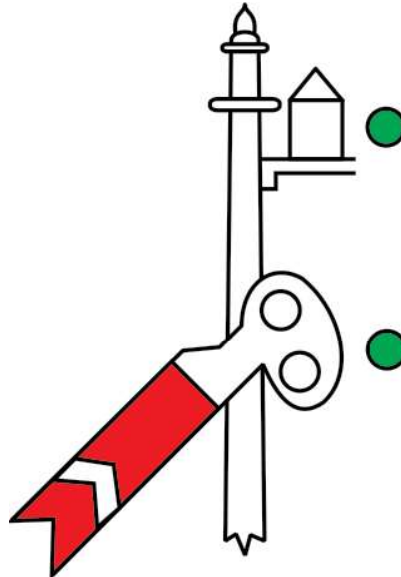
सतर्कता से आगे बढ़ो
 सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक
 (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

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

'ON' position



'OFF' position

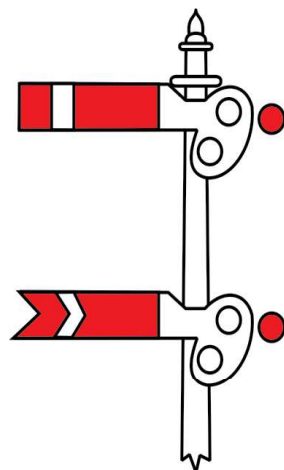


ASPECT : Proceed with caution
 Indication : Proceed with caution
 and be prepared to stop
 at the next Stop signal

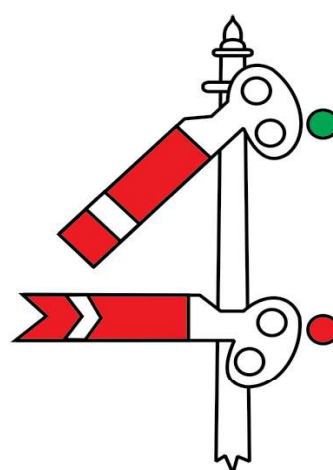
Proceed
 Proceed

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

'On' position



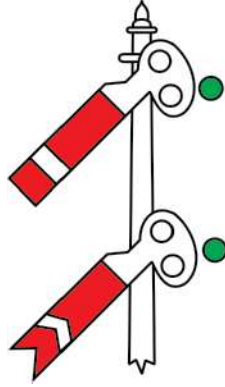
ASPECT: Stop
 Indication: Stop dead



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

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

“आफ” स्थिति



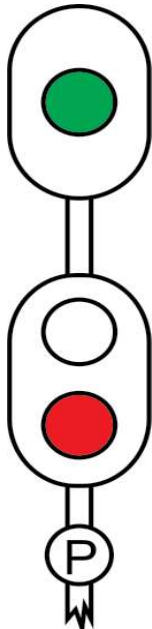
संकेत : आगे बढ़ो
निर्देश : आगे बढ़ो

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

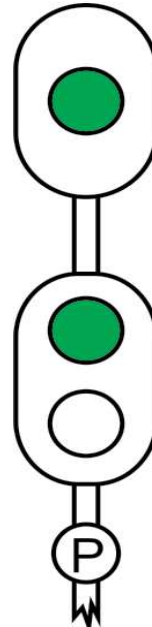
(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला चेतावनी (वार्नर) सिगनल एक खम्भे पर अकेला

‘आन’ स्थिति

“ऑफ” स्थिति



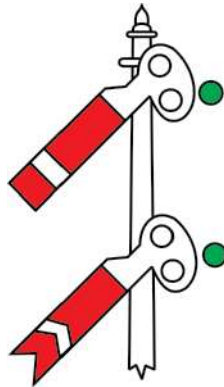
संकेत : सतर्कता से आगे बढ़ो
निर्देश : सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।



आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

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

‘OFF’ position

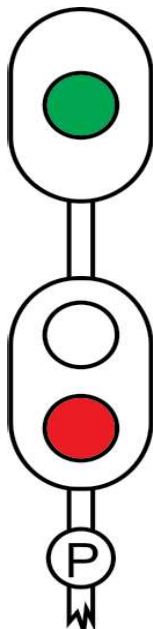


ASPECT:	Proceed
Indication:	Proceed

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

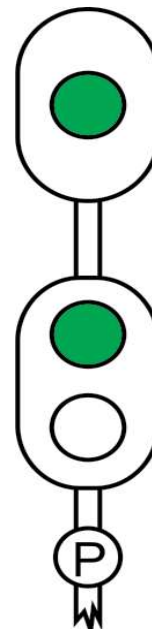
- (a) Colour light Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory on a post by itself

‘ON’ position



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

‘OFF’ position

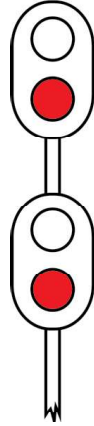
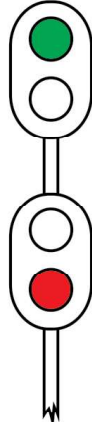


Proceed
 Proceed

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

“आन” स्थिति

“ऑफ” स्थिति



संकेत : रूको

निर्देश: एकदम रूक जाओ

सतर्कता से आगे बढ़ो

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

आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

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

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

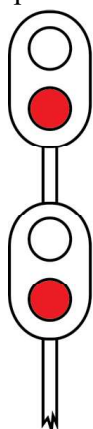
- (8) जहाँ विशेष परिस्थितियों में अचल चेतावनी (वार्नर) सिगनलों का प्रयोग उचित है, वहाँ वह “आन” स्थिति में स्थिर किया जायेगा और निर्देशन के लिए न तो संयोजित किया जायेगा और न ही दोहराया जायेगा।

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

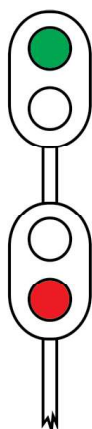
- (1) दूर (डिस्टेंट) सिगनल की भुजा के सिरे का आकार मछली की पूंछ जैसा होगा।
- (2) लोअर क्वार्टेंट में काम करने वाले सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-

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

'ON' position



'OFF' position



ASPECT:

Stop

Proceed with caution

Proceed

Indication:

Stop dead

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

Proceed

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

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

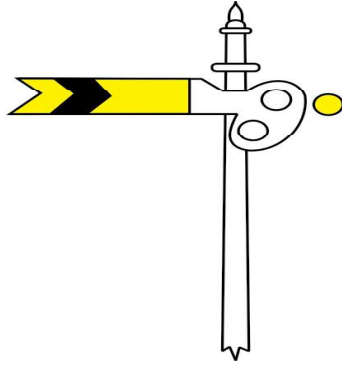
- (8) Where special circumstances justify the use of an unworked Warner, it shall be secured in the 'on' position and not be coupled or duplicated for directing purposes.

3.07. Description of Distant signals and their indications -

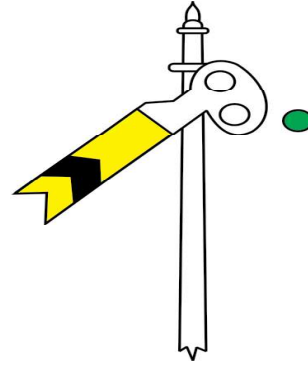
- (1) A semaphore Distant signal has a fish-tailed arm.
- (2) The aspects and indications of a semaphore Distant signal working in the lower quadrant are shown below :-

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल

“आन” स्थिति



“ऑफ” स्थिति



संकेत : सतर्क

निर्देश : आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप)

सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

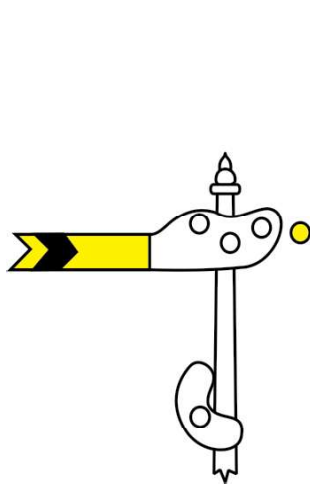
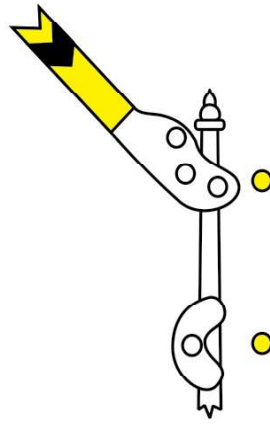
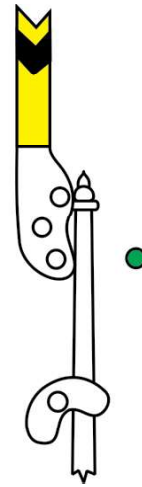
नोट:— यह सिगनल केवल संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल पद्धति में ही लगाया जायेगा।

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

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

“आन” स्थिति

“ऑफ” स्थिति



संकेत:

सतर्क

सावधान

आगे बढ़ो

निर्देश:

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

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

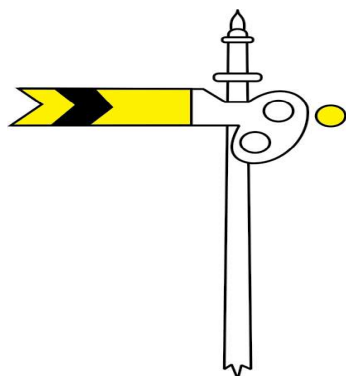
आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लॉक सेक्शन क्लीयर है, गाड़ी को मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते पर लिया जाएगा और स्टार्टर सिगनल पर रुकना है; या इसे लूप लाइन पर स्टार्टर सिगनल पर रुकना है या लूप लाइन के रास्ते रन थू गुजरना है।”

आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लॉक सेक्शन क्लीयर है, गाड़ी को मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते पर लिया जाएगा और स्टार्टर सिगनल पर रुकना है; या इसे लूप लाइन पर स्टार्टर सिगनल पर रुकना है या लूप लाइन के रास्ते रन थू गुजरना है।”

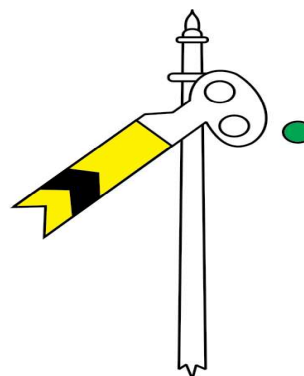
नोट:— यदि यह सिगनल रात्रि में ‘सावधान’ स्थिति दिखाता है तो दो पीली बत्तियों के बीच की दूरी 1.5 मीटर होगी।

Semaphore Distant signal in Two-Aspect Signalling Territory

'ON' position



'OFF' position



ASPECT :

Caution

Proceed

Indication:

Proceed and be prepared

Proceed

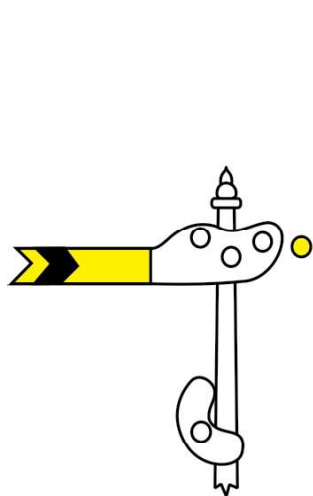
to stop at the next stop signal

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

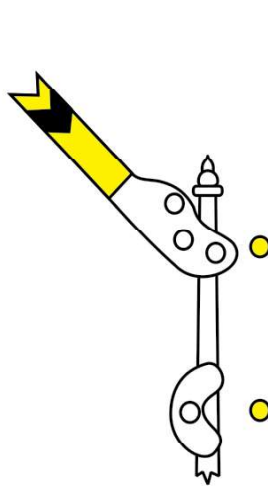
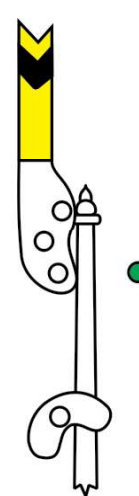
- (3) The aspect and indications of a semaphore Distant signal working in the upper quadrant are shown below :-

Semaphore Distant signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

'ON' Position



'OFF' position



ASPECT: Caution

Attention

Proceed

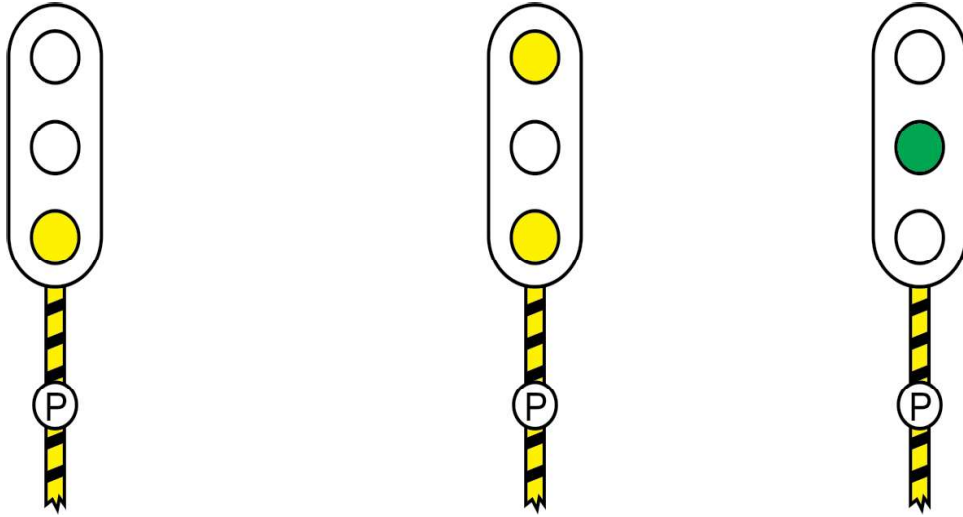
Indication: Proceed and be prepared to stop at the next stop signal

Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be prescribed by Special Instructions. Train is being received either on Main Line and is required to stop at the Starter Signal; or on a loop line required to stop at the Starter Signal or to pass run through via Loop Line”;

Proceed, Block Section ahead is clear, Train is to pass run through the station via Main Line.”

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

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



संकेत : सतर्क

सावधान

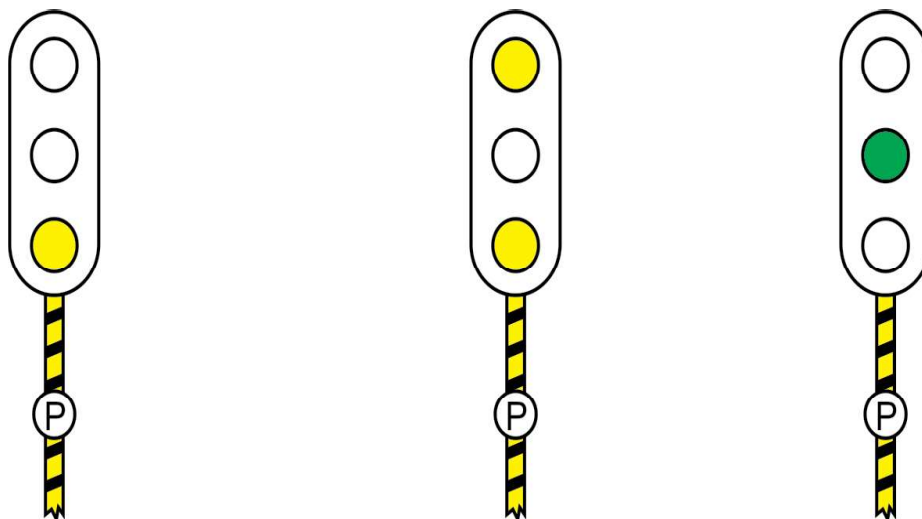
आगे बढ़ो

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

रुकना है; या इसे लूप लाइन पर स्टार्टर सिगनल पर रुकना है या लूप लाइन के रास्ते रन थ्रू गुजरना है।”

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

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



ASPECT: Caution

Attention

Proceed

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

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

स0नि0 3.07(7)(i) .

(क) गेट सह डिस्टेंट सिगनल:-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SR 3.07(7) (i) :

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

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

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

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

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

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

इन सिगनलों के संकेत एवं निर्देश निम्नानुसार होंगे :

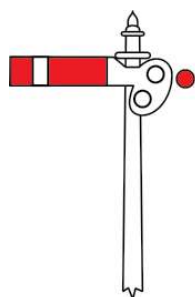
क्र.सं.	डिस्टेन्ट सिगनल	इनर डिस्टेन्ट सिगनल	होम सिगनल	मेन लाइन स्टार्टर	लूप लाइन स्टार्टर	एडवान्सड स्टार्टर	लोको पायलट को निर्देश
1.	दो पीला	पीला	लाल	—	—	—	होम सिगनल पर गाड़ी रोकने के लिए
2.	हरा	दो पीला	पीला	लाल	—	—	मेन लाइन स्टार्टर पर गाड़ी रोकने के लिए
3.	हरा	हरा	हरा	हरा	—	हरा	मेन लाइन से गाड़ी थू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

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

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

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल

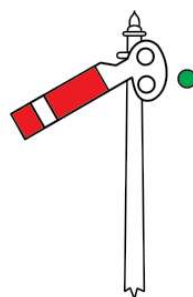
'आन' स्थिति



संकेत : रुको

निर्देश : एकदम रुक जाओ

'ऑफ' स्थिति



आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

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

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

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

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

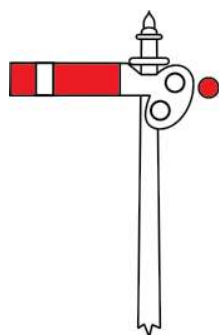
S.No.	Distant signal	Inner Distant Signal	Home Signal	Main Line starter	Loop line starter	Advanced starter	Indication to Loco Pilot
1.	Double Yellow	Yellow	Red	-	-	-	Stop dead at Home
2.	Green	Double Yellow	Yellow	Red	-	-	Stop dead at Main line Starter
3.	Green	Green	Green	Green	-	Green	To run through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

3.08. Description of Stop signals and their indications :-

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

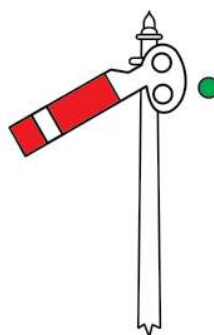
Semaphore Stop signal in Two-Aspect Signalling Territory

‘ON’ Position



ASPECT: Stop
Indication: Stop dead

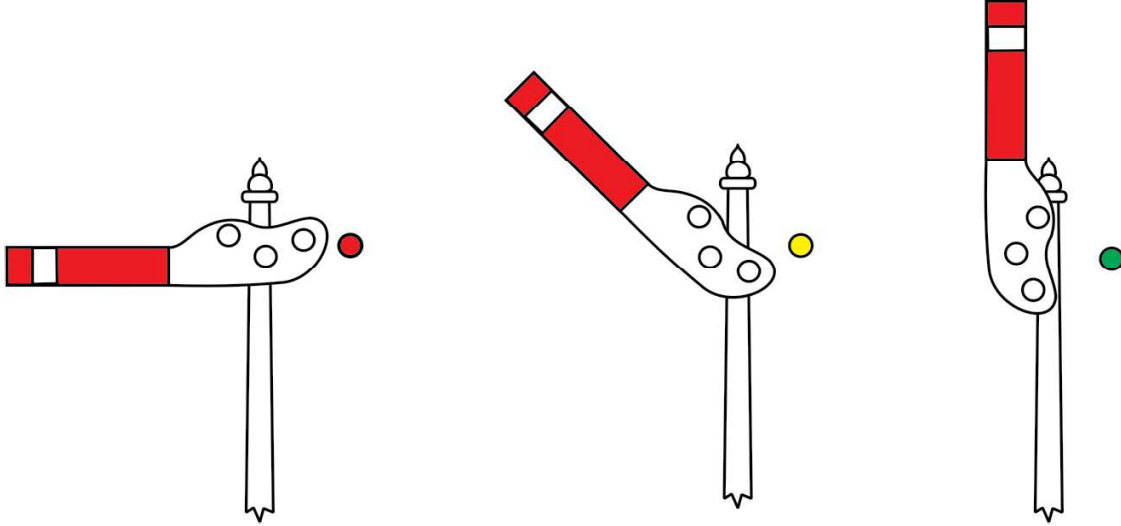
‘OFF’ Position



Proceed
Proceed

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

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

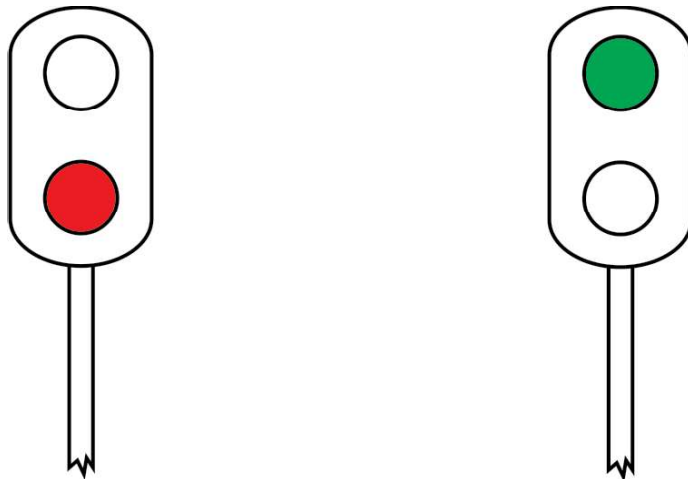


संकेत : रुको
निर्देश : एकदम रुक जाओ

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

आगे बढ़ो
आगे बढ़ो,

- (4) रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं –
(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती रोक (स्टॉप) सिगनल
'आन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



संकेत : रुको
निर्देश : एकदम रुक जाओ

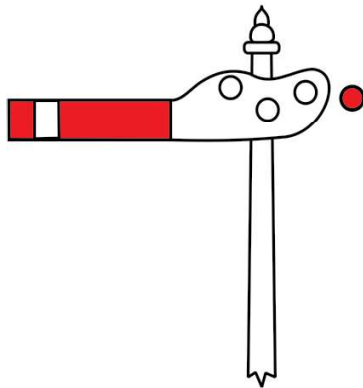
आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

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

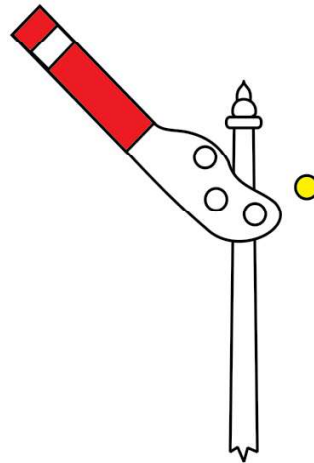
Semaphore Stop signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

‘ON’ Position

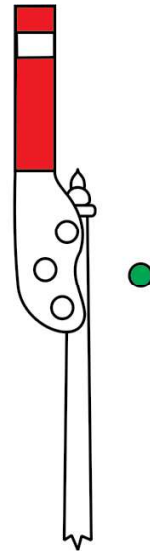
‘OFF’ Position



ASPECT: Stop
Indication: Stop dead



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



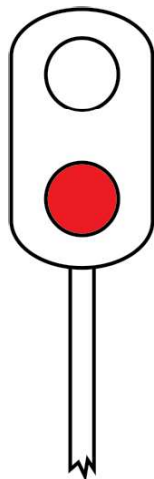
Proceed
Proceed

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

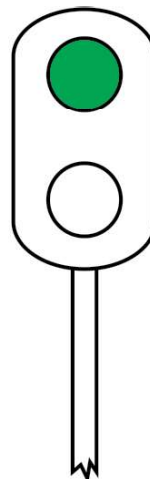
(a) Colour light Stop signal in Two-Aspect Signalling Territory

‘ON’ position

‘OFF’ position

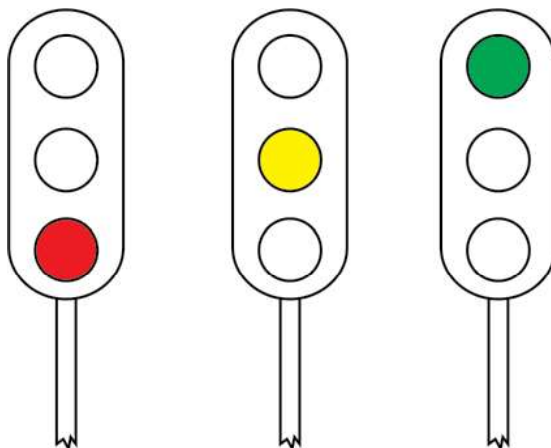


ASPECT: Stop
Indication: Stop dead



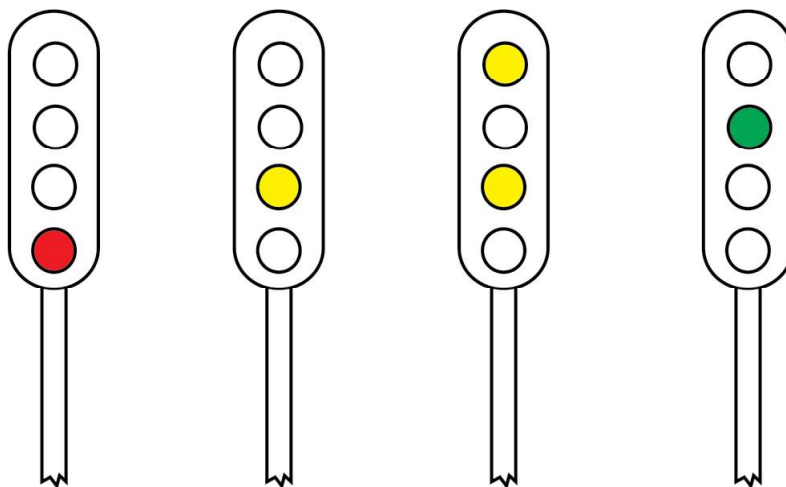
Proceed
Proceed

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



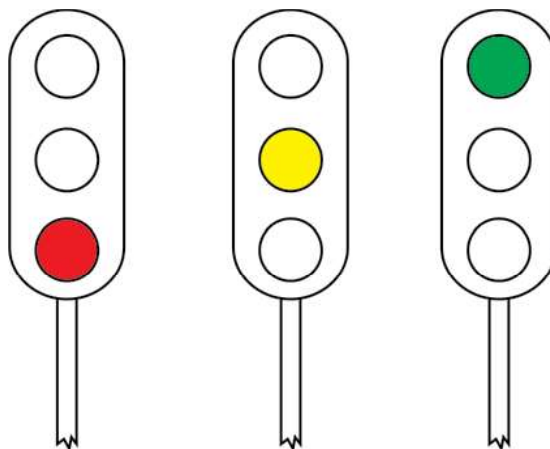
संकेत :	रुको	सतर्क	आगे बढ़ो
निर्देश :	एकदम रुक जाओ	आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।	आगे बढ़ो

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



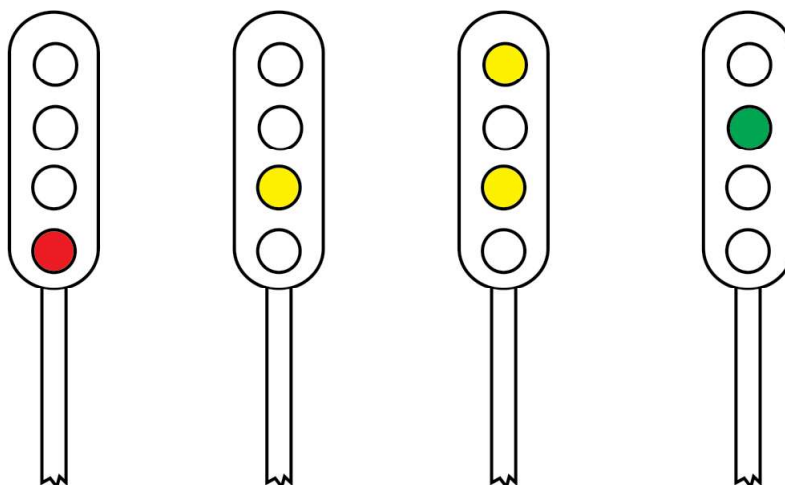
संकेत :	रुको	सतर्क	सावधान	आगे बढ़ो
निर्देश :	एकदम रुक जाओ	आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।	आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।	आगे बढ़ो

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



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

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



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

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

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

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

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

3.11 मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल :-

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

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

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

3.09. Kinds of fixed Stop signals for approaching trains -

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

3.10. Kinds of fixed Stop signals for departing trains -

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

3.11. Intermediate Block Stop signal -

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

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

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

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

3.13 बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल :-

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

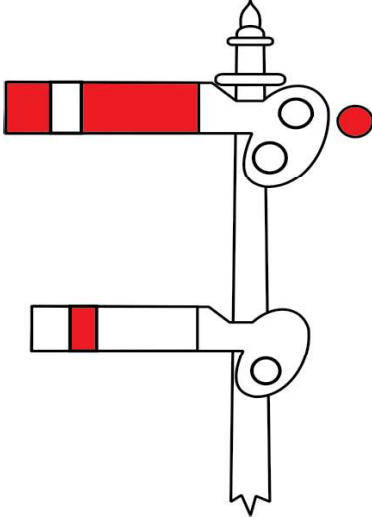
- (a) an automatic Stop signal which is not dependent upon manual operation but is controlled automatically by the passage of a train into, through and out of the automatic block signalling section;
- (b) A Semi-Automatic Stop signal which is capable of being operated either as an Automatic Stop signal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

3.13 Calling-on signals:-

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

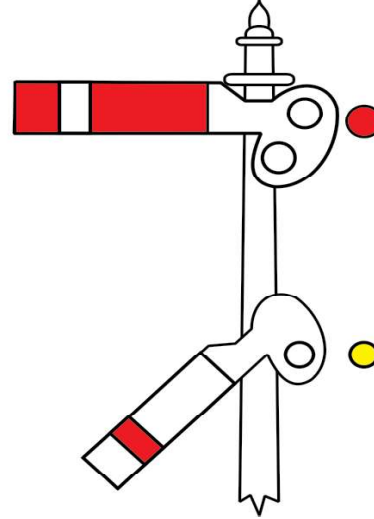
- (5) सेमाफोर बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल के संकेत और निर्देशों नीचे दिखाये गये हैं—
 (क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल

‘आन’ स्थिति



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

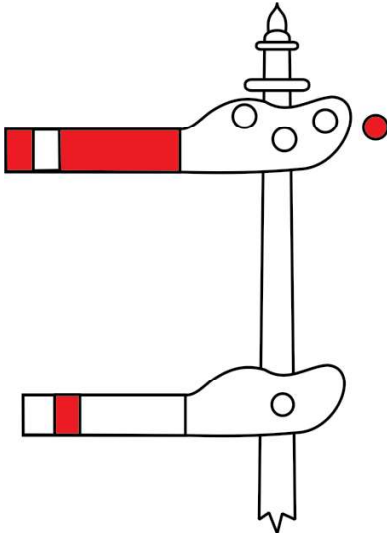
‘ऑफ’ स्थिति



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

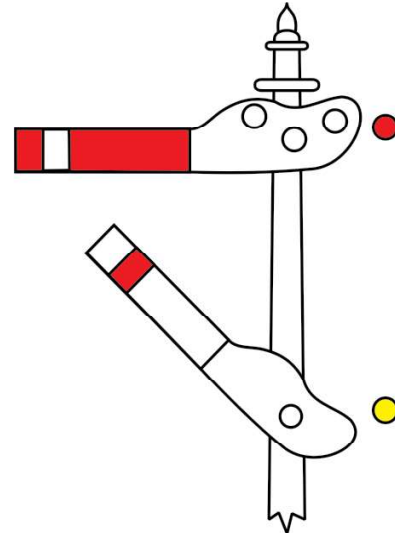
- (ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कॉलिंग-आन) सिगनल:

‘आन’ स्थिति



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

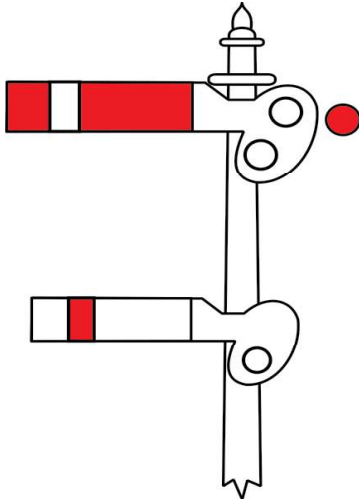
‘ऑफ’ स्थिति



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

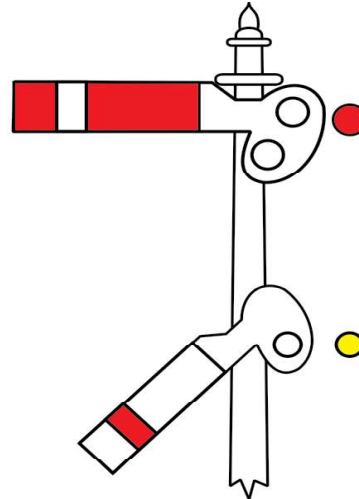
- (5) The aspects and indications of a semaphore Calling-on signal are shown below:-
- (a) Miniature Semaphore Arm type Calling-on signal in Two-Aspect Signalling Territory

‘ON’ position



Loco Pilot shall obey
the aspect of the
Stop signal

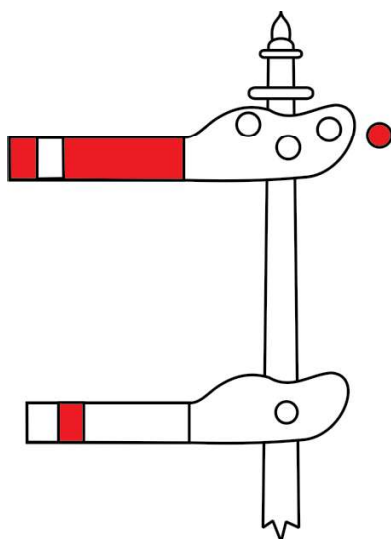
‘OFF’ position



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

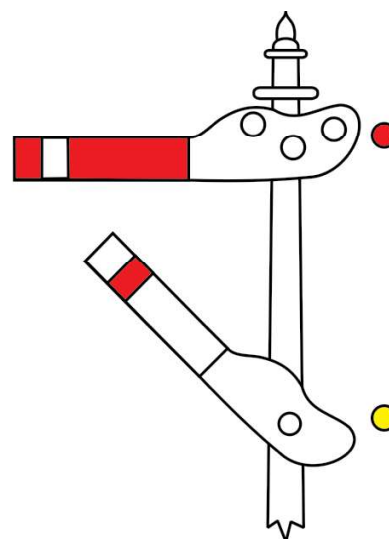
- (b) Miniature Semaphore Arm type Calling-on signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

‘On’ position



Stop
Loco Pilot shall obey
the aspect of the
Stop signal

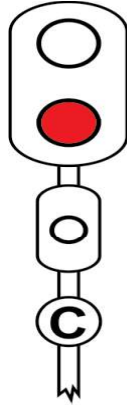
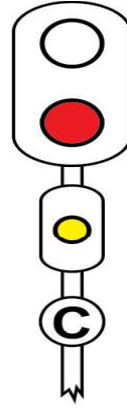
‘Off’ position



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

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

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

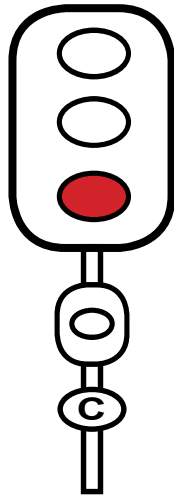
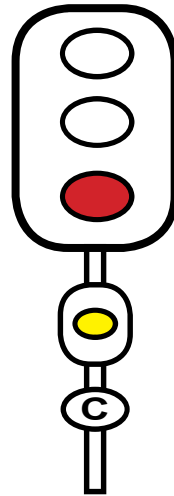


लोको पायलट रोक (स्टॉप)
सिगनल के संकेत का पालन करेगा।

संकेत: धीरे-धीरे आगे बढ़ो

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

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



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

संकेत : धीरे-धीरे आगे बढ़ो

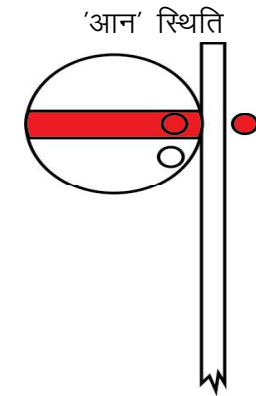
निर्देश: रुको और तब सतर्कता से गाड़ी आगे
बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले
रुकने के लिए तैयार रहो।

3.14 शंट सिगनल :

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

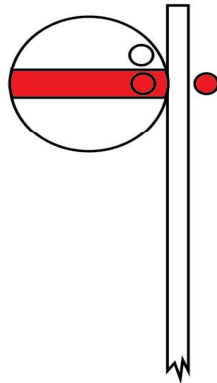
- (i) एक सफेद चकरी होती है जिस पर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक लाल धारी रहती है, या
- (ii) एक स्थिति बत्ती सिगनल होता है।

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

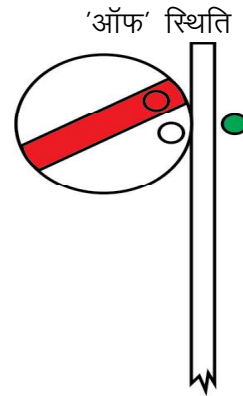


संकेत : रुको
निर्देश : एकदम रुक जाओ

(ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था
'आन' स्थिति

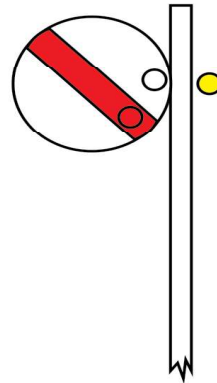


संकेत : रुको
निर्देश : एकदम रुक जाओ



धीरे-धीरे आगे बढ़ो
शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो
क्षेत्र में चकरी वाला शंट सिगनल

'ऑफ' स्थिति

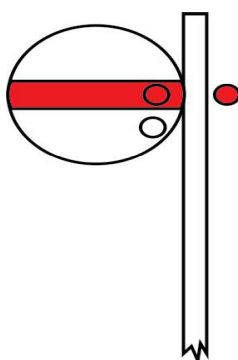


धीरे-धीरे आगे बढ़ो
शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

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

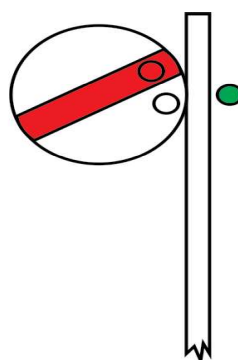
(a) Disc type Shunt signal in Two-Aspect Shunting Territory

'ON' position



ASPECT: Stop
Indication: Stop dead

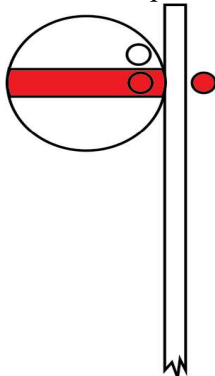
'OFF' position



Proceed slow
Proceed with caution for shunting

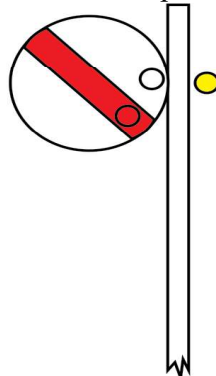
(b) Disc type Shunt signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

'ON' position



ASPECT: Stop
Indication: Stop dead

'OFF' position



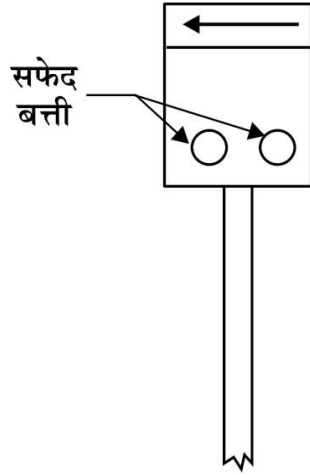
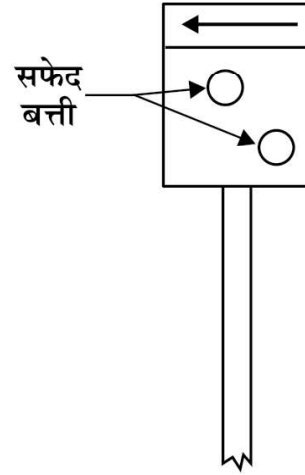
Proceed slow
Proceed with caution for shunting

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

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

'आन' स्थिति

'ऑफ' स्थिति



संकेत : रूको

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश : एकदम रूक जाओ

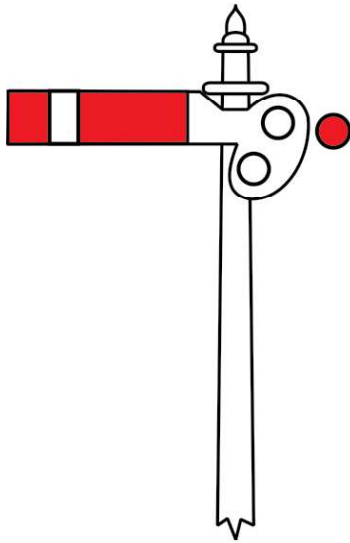
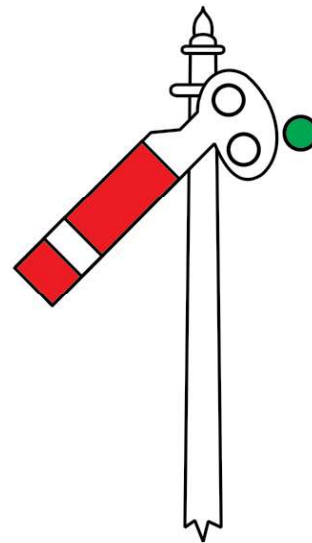
शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

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

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

'आन' स्थिति

'ऑफ' स्थिति



संकेत : रूको

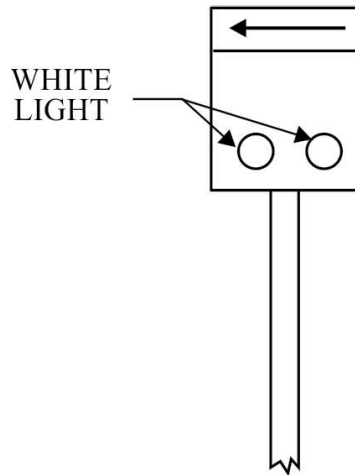
धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश : एकदम रूक जाओ

शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

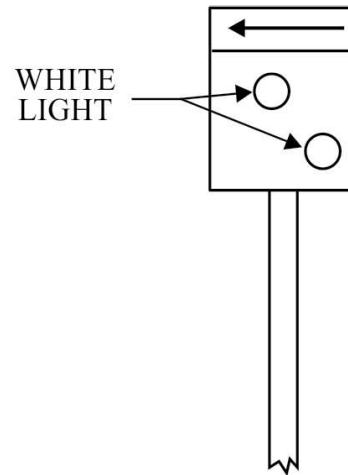
(9) The aspects and indications of a position light type Shunt signal are shown below :-

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



ASPECT: Stop

Indication: Stop dead

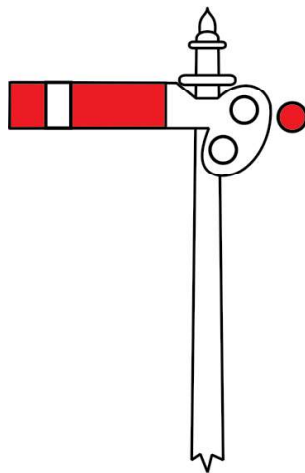


Proceed slow

Proceed with caution for shunting

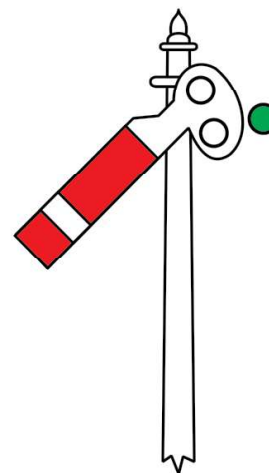
(10) The aspects and indications of a semaphore arm type Shunt signal are shown below :-

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



ASPECT: Stop

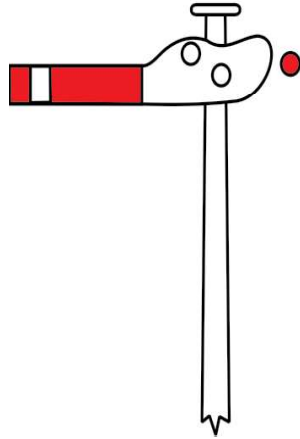
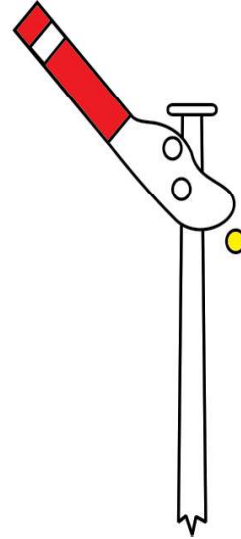
Indication: Stop dead



Proceed slow

Proceed with caution for shunting

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



संकेत :

रूको

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश :

एकदम रूक जाओ

शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

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

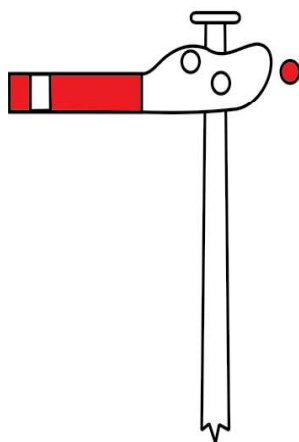
3.15 सहकारी (को-एक्टिंग) सिगनल:-

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

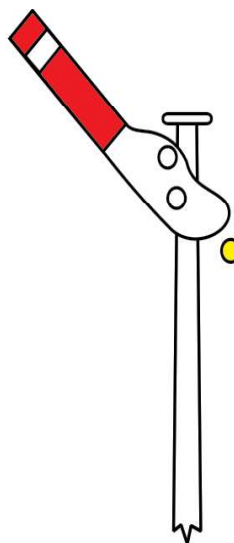
3.16 पुनरावर्ती (रिपीटिंग) सिगनल:

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

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



'OFF' Position



ASPECT: Stop

Proceed slow

Indication: Stop dead

Proceed with caution for shunting

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

3.15. Co-acting signals -

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

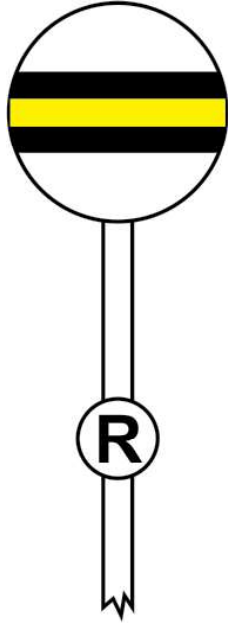
3.16. Repeating signals -

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

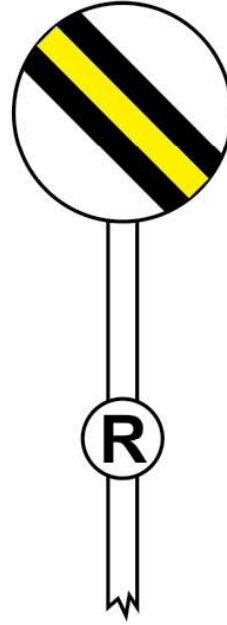
- (3) पताका (बैनर) के प्रकार के पुनरावर्ती (रिपीटिंग) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-

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

‘आन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : सिगनल ‘आन’

सिगनल ‘ऑफ’

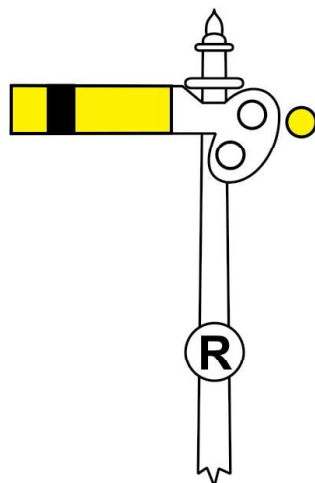
निर्देश : दोहराया गया सिगनल ‘आन’ है

दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

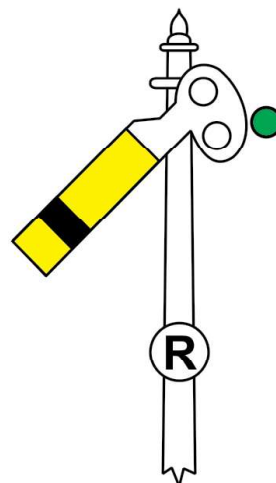
- (4) सेमाफोर भुजा के पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश संकेत नीचे दिखाए गए हैं :-

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

‘आन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : सिगनल ‘आन’

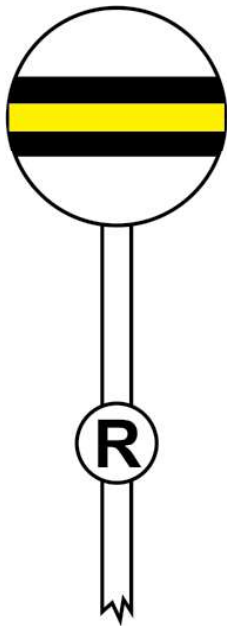
सिगनल ‘ऑफ’

निर्देश : दोहराया गया सिगनल ‘आन’ है।

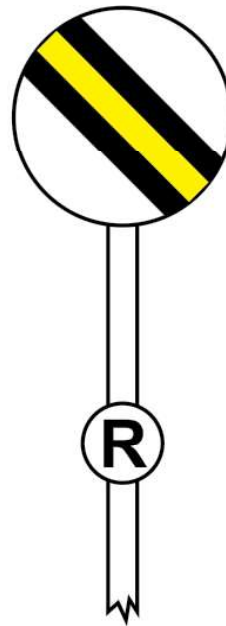
दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

- (3) The aspects and indications of a banner type Repeating signal are shown below:-
Banner type Repeating signal in Two-Aspect Signalling Territory.

‘ON’ position



‘OFF’ position



Aspect: Signal ‘On

Signal ‘Off’

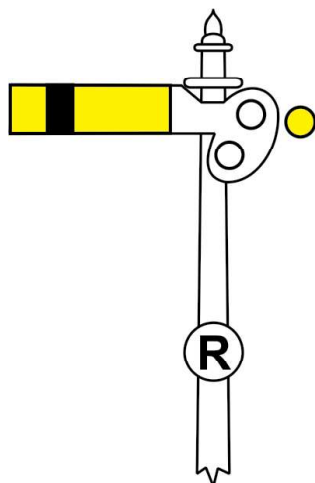
Indication: Signal which it repeats is at ‘on’

Signal which it repeats is ‘off’

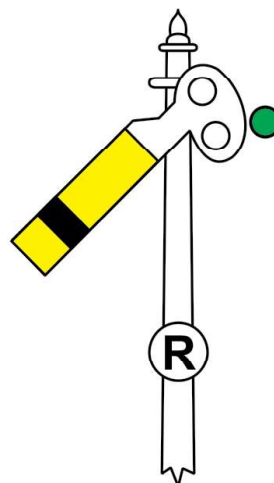
- (4) The aspects and indications of a semaphore arm type Repeating signal are shown below:-

Semaphore Arm type Repeating signal in Two-Aspect Signalling Territory

‘ON position



‘OFF’ position’



Aspect: Signal ‘On’

Signal ‘Off’

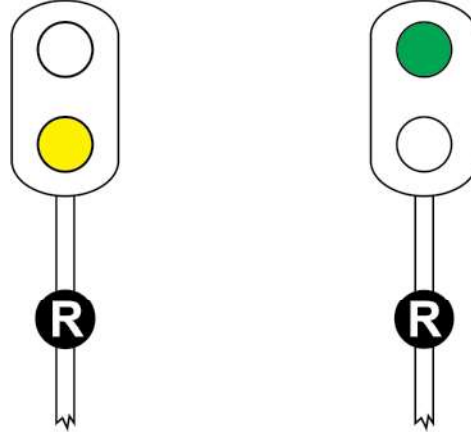
Indication: Signal which it repeats is at ‘on’

Signal which it repeats is ‘off’

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

‘आन’ स्थिति

‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : सिगनल ‘आन’

सिगनल ‘ऑफ’

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

स. नि. 3.16 (1) :

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

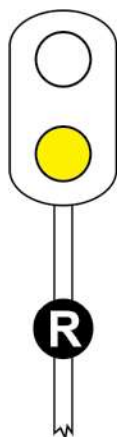
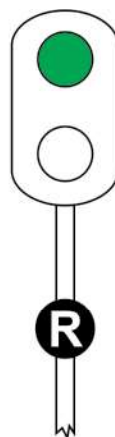
3.17 सिगनलों के पहचान चिन्ह तथा निशान:

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

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

‘ON’ Position

‘OFF’ Position



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

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

S.R. 3.16 (1):

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

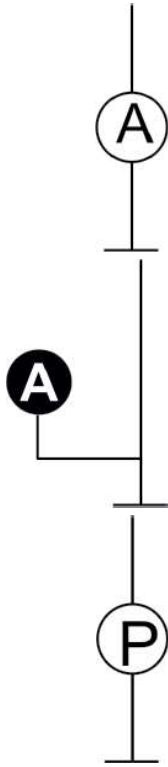
3.17. Distinguishing markers and signs for signals:-

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

आकृति

कहाँ लगे

विवरण



स्वचलन (आटो मैटिक) रोक
स्टॉप सिगनल पर

सफेद गोल चकरी पर काला
'A' अक्षर

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

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

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

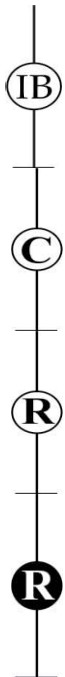
सफेद गोल चकरी
(डिस्क) पर काला 'P' अक्षर

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

आकृति

कहाँ लगे

विवरण



मुख्यवर्ती ब्लॉक रोक
(स्टॉप) सिगनल

सफेद गोल चकरी पर काला
'IB' अक्षर

बुलावा (कालिंग-आन)
सिगनल पर

सफेद गोल चकरी पर
काला 'C' अक्षर

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

सफेद गोल चकरी पर
काला 'R' अक्षर

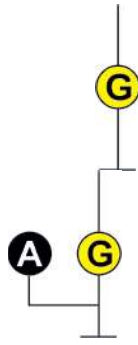
रंगीन बत्ती सिगनल व्यवस्था
क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल
(रिपीटिंग सिगनल) पर

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

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

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

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



फाटक रोक (स्टाफ)
सिगनल पर

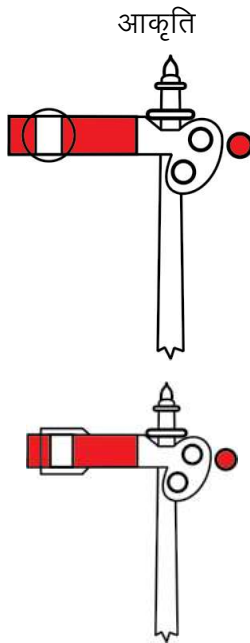
पीली गोल चकरी पर
काला 'G' अक्षर

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

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

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

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



आकृति

कहाँ लगे

विवरण

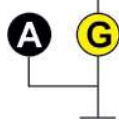
केवल मालगाड़ियों की परिचालित
लाइन के लिये आगतन (रोक) सेमाफोर भुजा पर एक काला रिंग
स्टाफ सिगनल पर

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

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

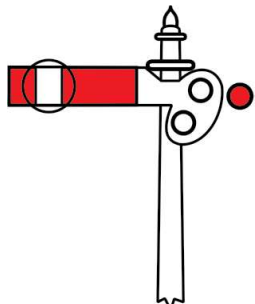
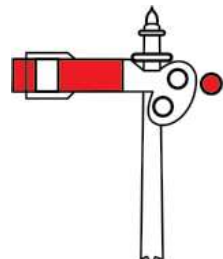
स0नि0 3.17 (1): जब कोई फाटक रोक (स्टाफ) सिगनल अर्ध स्वचल रोक (स्टाफ) सिगनल हो और समपार के अलावा कांटों की हिफाजत करता हो तो, उस पर काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का प्रज्ज्वलित अक्षर 'ए' तथा सफेद रोशनी के प्रज्ज्वलित अक्षर 'ए जी' लगाये जायेंगे। इस प्रकार के सिगनल का संकेत निम्न प्रकार होगा :

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

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

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

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

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

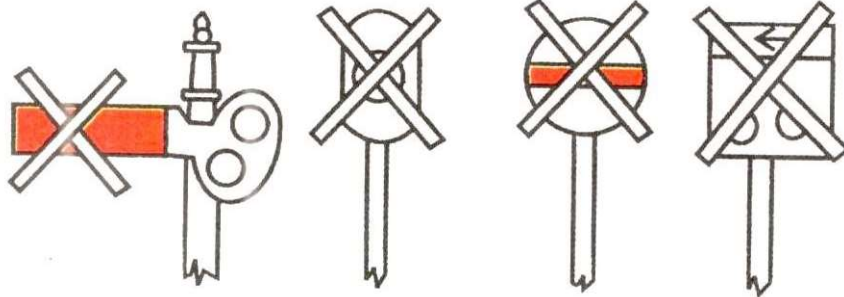
- (3) Other distinguishing markers or signs may be used with the approval of the Railway Board.

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

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

3.18 प्रयोग में न आने वाले सिगनल:-

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



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

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

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

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

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

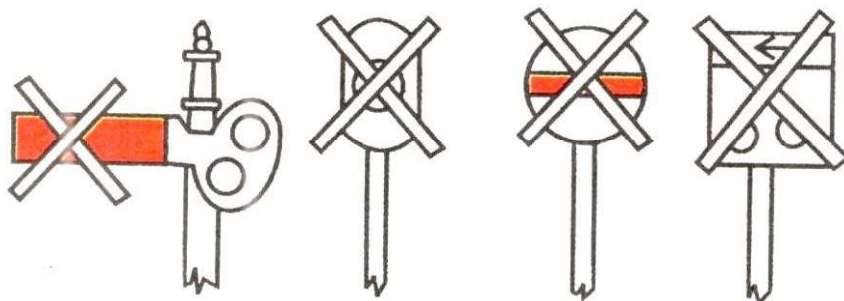
- (ii) मार्ग संकेतक (रूट इंडिकेटर) को 'आन' समझा जाना चाहिए यदि कोई मार्ग (रूट) नहीं बताता जबकि उसका सम्बन्धित सिगनल 'ऑफ' हो। यदि रूट इंडिकेटर 'आन' हो तब उससे सम्बन्धित सिगनल को भी 'आन' ही समझा जायेगा यद्यपि वास्तव में वह 'ऑफ' है।
- (iii) यदि किसी ट्रेन के लोको पायलट को स्टेशन से प्रस्थान करते हुए प्रस्थान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

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

- (क) इस प्रकार समूहबद्ध किया जाएगा कि हर एक परिचालित लाइन से सम्बन्धित सिगनल आसानी से पहचाना जा सके और ये सिगनल सम्बन्धित परिचालित लाइनों के यथा संभव ऊपर लगाए जाएंगे।
- (ख) इस प्रकार लगाया जाएगा कि मैन लाइन का सिगनल अन्य परिचालित लाइन अथवा लाइनों से सम्बन्धित सिगनल से अधिक उँचा हो, तथा
- (ग) इस क्रम से व्यवस्थित किया जायेगा कि सबसे बायीं ओर का सिगनल सबसे बायीं ओर की लाइन से और बायीं ओर से दूसरा सिगनल बायीं ओर की दूसरी लाइन से और अन्य सिगनल भी इसी प्रकार सम्बन्धित होंगे।

3.18. Signals out of use:-

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



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

3.19. Placing of stop signals at diverging junctions:-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.24 पीछे की बत्तियाँ:—

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.24. Back-lights -

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

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

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

3.26 Commissioning of fixed signals:-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ख) 'बी' क्लास स्टेशनों पर

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

दोहरी (डबल) लाइन पर एक बाहरी एवं निकट और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल इकहरी (सिंगिल) और दोहरी दोनों लाइनों पर, यदि गाड़ी बिना रुके 50 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक की गति से चलती है तो नियम 3.06 के अनुसार एक चेतावनी सिगनल लगाया जायेगा और

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

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

- (1) यदि पूर्ण ब्लॉक पद्धति में, इकहरी लाइन के किसी बी क्लास स्टेशन पर बाह्यतम सम्मुख कांटे या निकट (होम) सिगनल के बाहर आने वाली गाड़ी की दिशा में नियम 8.09 के अधीन, विशेष अनुदेशों द्वारा अवरुद्ध करने की अनुमति दी जाती है तो एक शंटिंग लिमिट बोर्ड अथवा एक अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल उस बाह्यतम सम्मुख कांटे या निकट (होम) सिगनल से इतनी शंटिंग दूरी पर लगाया जायेगा जितनी स्थानीय परिस्थितियों में आवश्यक है। परन्तु शंटिंग लिमिट बोर्ड (जिस पर स्टेशन की ओर 'शंटिंग लिमिट' शब्द लिखे होंगे तथा रात को इसकी स्थिति बताने के लिए दोनों दिशाओं में दिखने वाली सफेद रोशनी वाली बत्ती लगी होगी) अथवा अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल तथा दूसरी ओर से प्रथम रोक सिगनल के बीच की दूरी किसी भी दशा में द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में 400 मीटर तथा बहुसंकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.34 समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर स्थावर सिगनल :—

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

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

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

घ— सिगनलों तथा कांटों का प्रचालन

3.36 साधारणतया स्थावर सिगनल:—

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

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

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

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

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

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

3.34. Fixed signals at level crossing -

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

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

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

D. Working of Signals and Points

3.36. Fixed signals generally: -

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

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

3.37 सिगनलों के स्वाभाविक संकेत -

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

3.38 गाड़ियों के संचालन पर प्रभाव डालने वाले कांटे-

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

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

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

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

3.37. Normal aspect of signals. -

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

3.38. Points affecting movement of trains –

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

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

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

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

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

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

नोट— साधारण व सहायक नियम 3.82 देखें।

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

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

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

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

3.40 होम सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें —

- (1) जब गाड़ी अंतिम स्टेशन से भिन्न और किसी निकट (होम) सिगनल की ओर आ रही है, तो सिगनल को गाड़ी निकट (होम) सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि —
 - (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है; या

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

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

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

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

Note- See G&S. Rule 3.82

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

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

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

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

3.40. Conditions for taking 'off' Home Signal -

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) इकहरी लाइन पर –

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

(ख) मध्यवर्ती ब्लाक सिगनलिंग के लिये –

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

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

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

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

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

3.46 शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग:

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

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

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

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

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

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

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

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

3.46. Use of fixed signals for shunting: -

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

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

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

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

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

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

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

3.49 सिगनल बतियों की देखभाल और उन्हें जलाना:—

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

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

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

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

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

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

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

3.49. Care and lighting of signal lamps.-

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

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

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

3.51 कांटे:—

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

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

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

3.51. Points:-

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

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

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

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

(ड) हैंड सिगनल

3.52 हैंड सिगनलों का प्रदर्शन :-

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

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

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

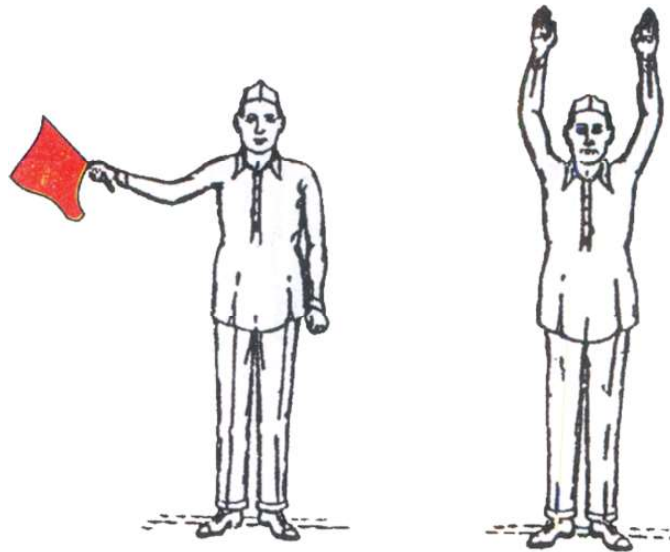
3.53 रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल :

संकेत

एकदम रुक जाओ

दिन में प्रदर्शन विधि :

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



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

E. Hand Signals.

3.52. Exhibition of hand signals. -

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

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

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

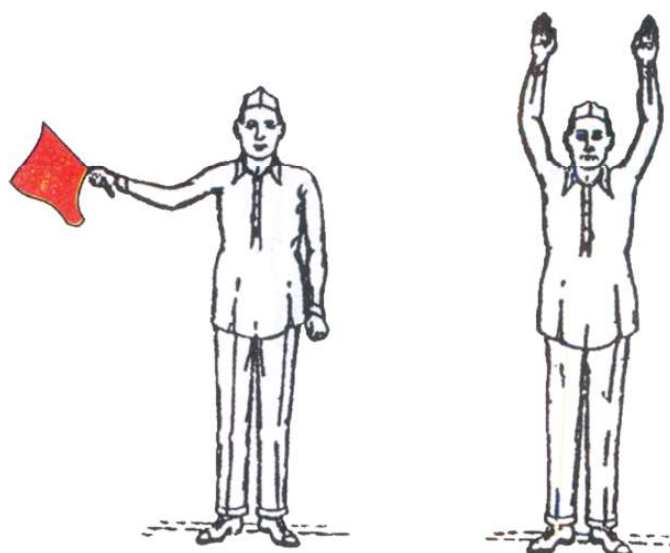
3.53. Stop hand Signal. -

Indication:

Stop dead

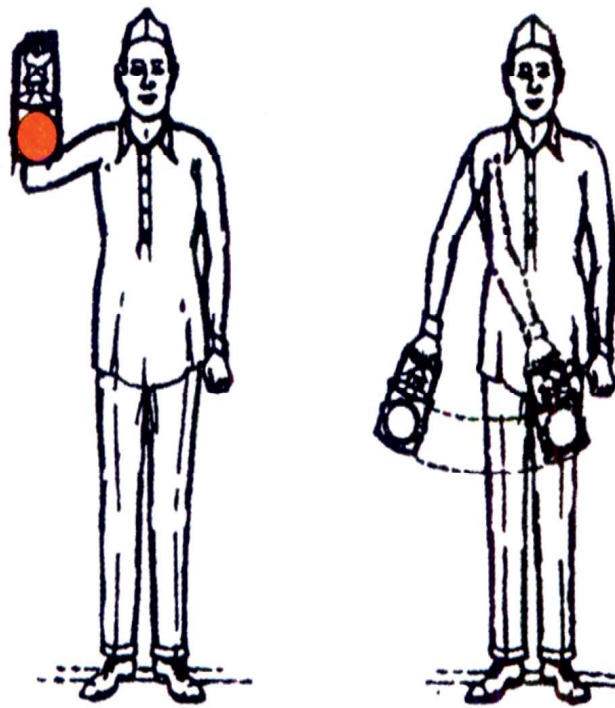
How given by day :

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



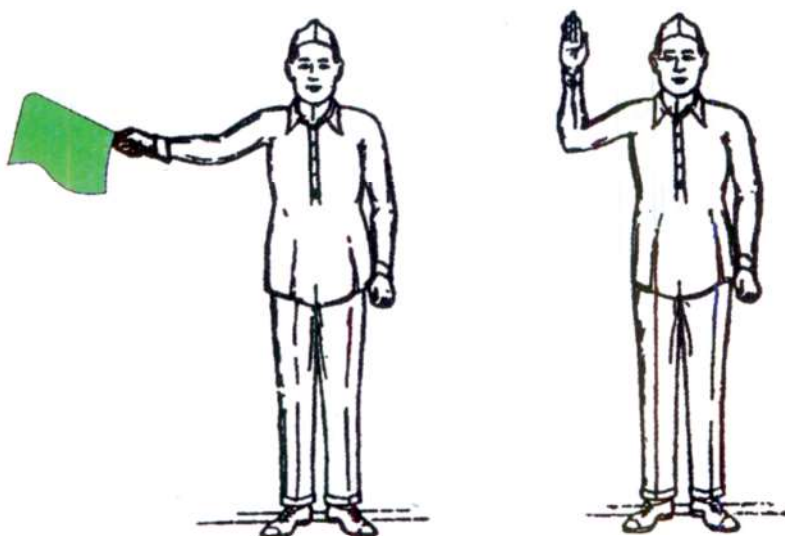
3.54 आगे बढ़ो हैंड सिगनल :

संकेत

आगे बढ़ो

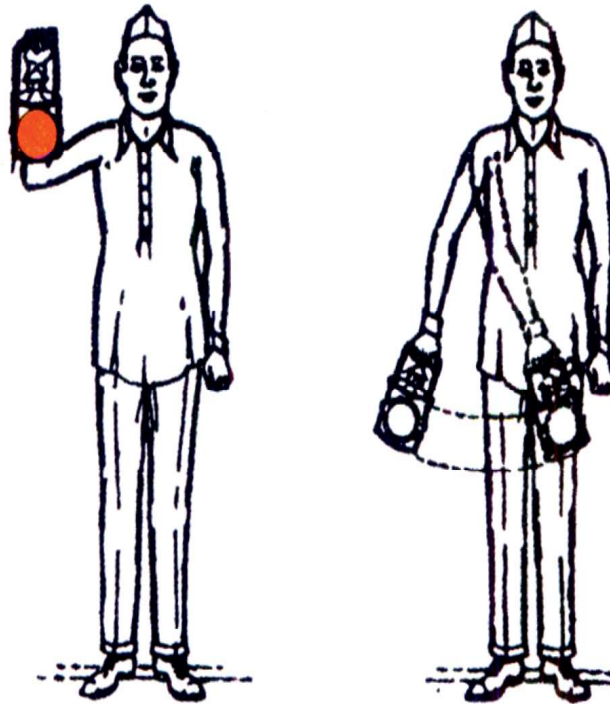
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



How given by night:

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



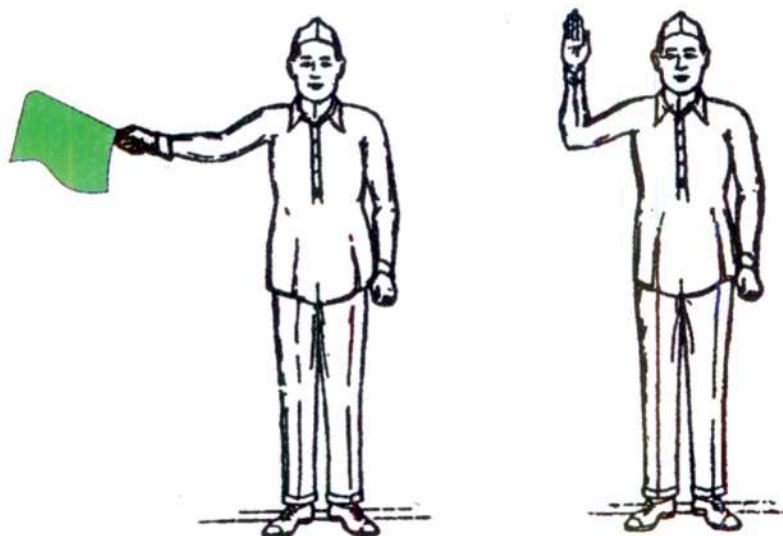
3.54. Proceed hand signal.-

Indication

Proceed

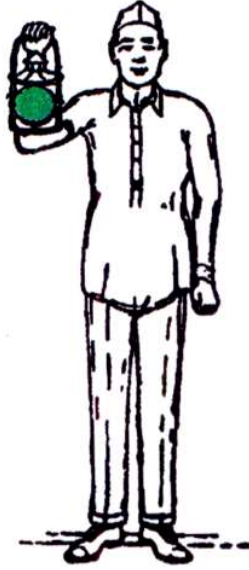
How given by day :

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



3.55 सतर्कता से आगे बढ़ो हैंड सिगनल:

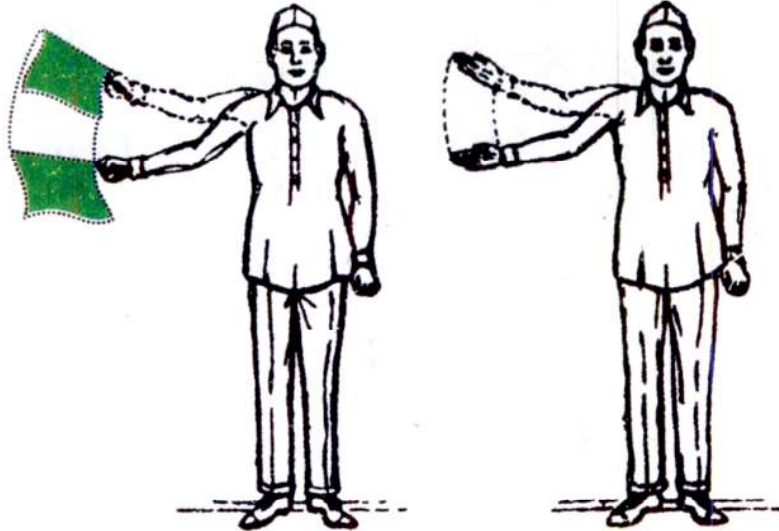
संकेत

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

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

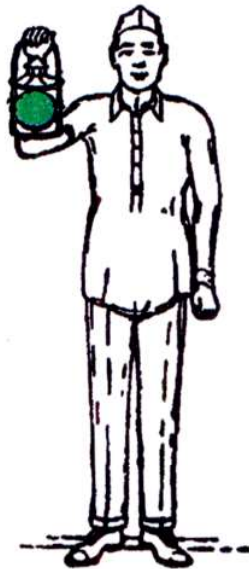
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



How given by night:

By holding a green light steadily as illustrated below :



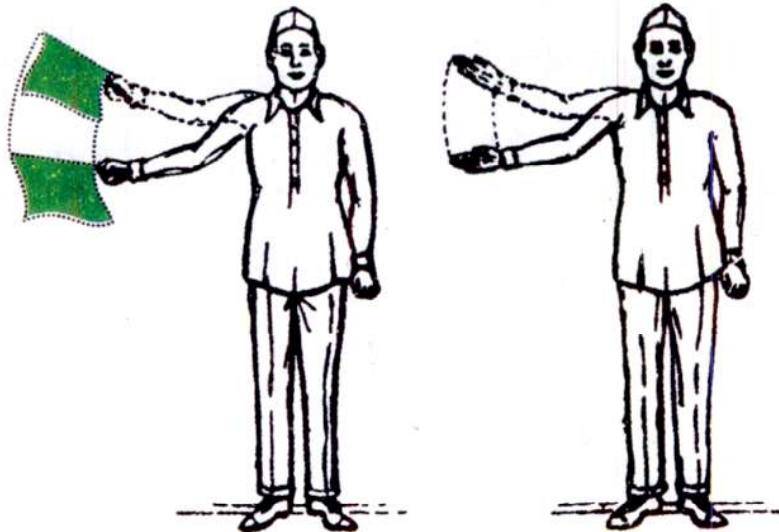
3.55. Proceed with caution hand signal: -

Indication:

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

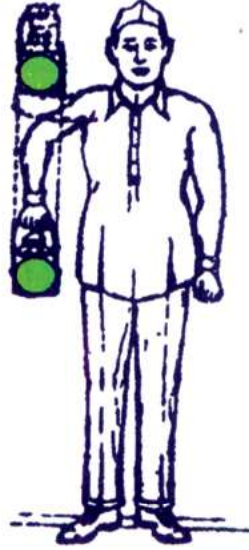
How given by day :

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि

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



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

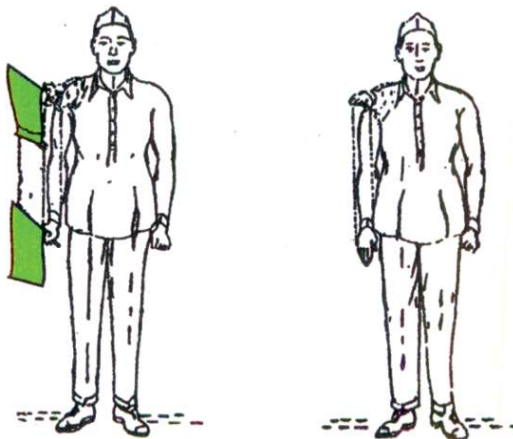
3.56 शंटिंग के लिए हैंड सिगनल: रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल के अतिरिक्त, शंटिंग कार्य के लिए निम्नलिखित हैंड सिगनलों को प्रयोग किया जायेगा, अर्थात् –

(क) संकेत

सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ

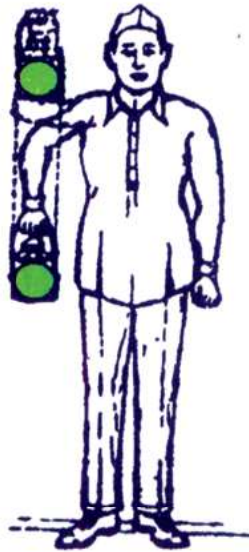
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



How given by night:

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



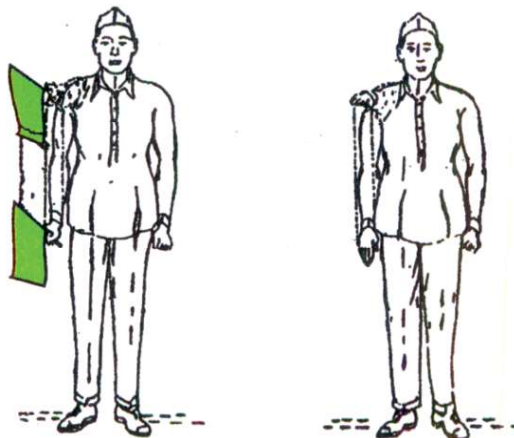
Note :-When the speed is to be reduced further, this signal shall be given at a slower and slower rate and when a stop is desired, the Stop hand signal shall be shown.

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

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

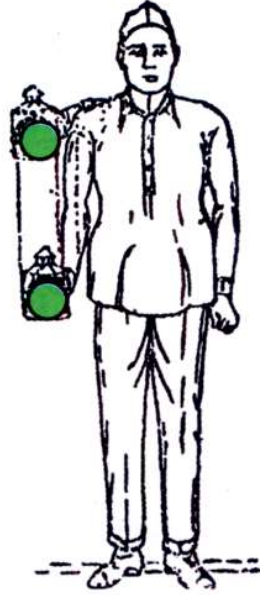
How given by day:

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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

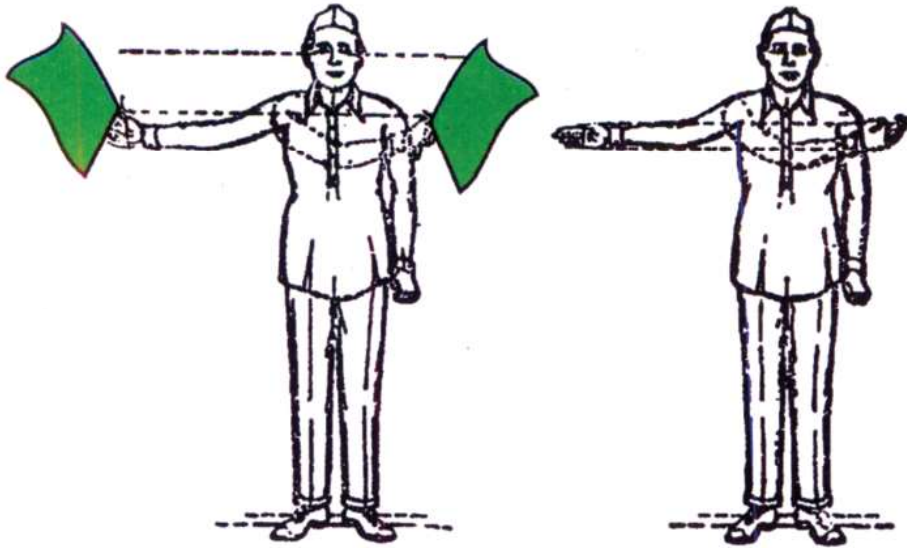


(ख) संकेत

सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो

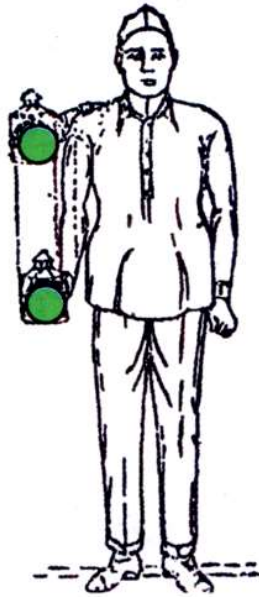
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



How given by night:

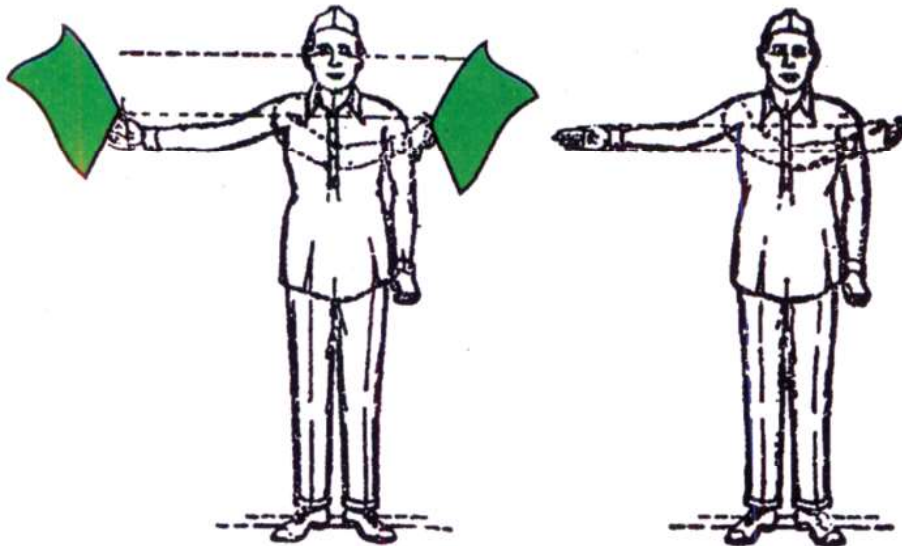
By a green light moved slowly up and down as illustrated below :-



(b) Indication: Move towards the person signalling

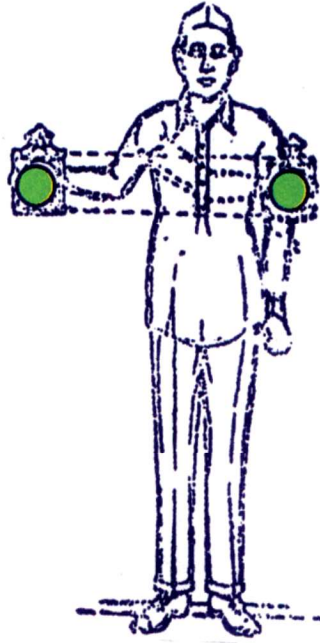
How given by day:

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि:

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



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

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

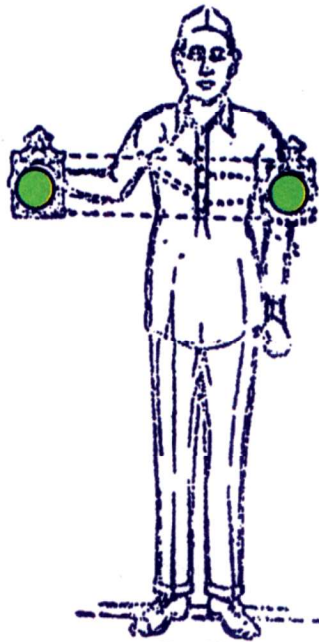
दिन में प्रदर्शन विधि:

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



How given by night:

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

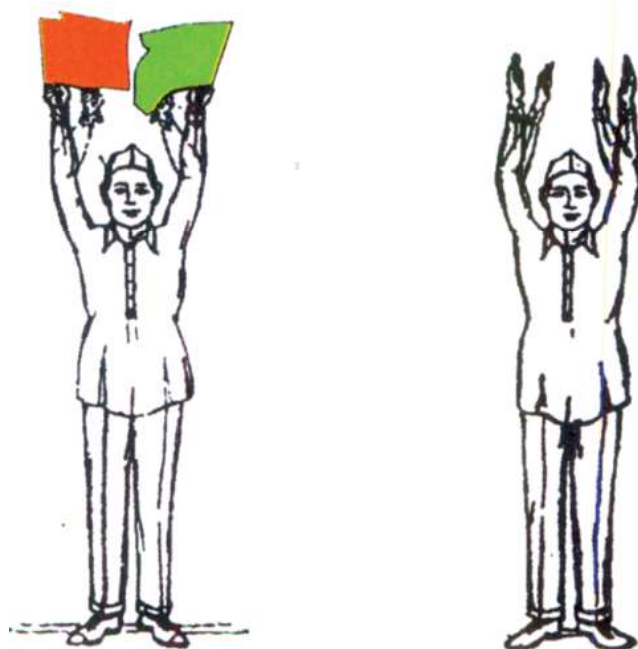


Note :- The hand signals for Move away from the person signalling and Move towards the person signalling shall be displayed slower and slower, until the stop hand signal is given if it is desired to stop.

(c) Indication: Moving slowly for Coupling

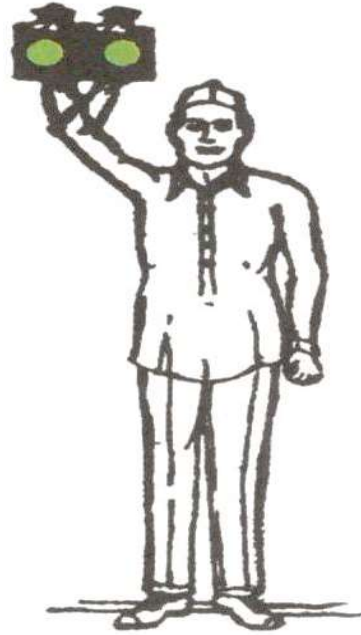
How given by day :

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



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

3.58 हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना:—

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

च— पटाखा सिगनल

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

3.60 पटाखों के प्रयोग की विधि:—

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

How given by night :

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



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

3.58 Knowledge and possession of hand signals: -

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

F. Detonating Signals

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

3.60 Method of using detonators:-

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

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

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

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

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

स0नि0 3.61(1):

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

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

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

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

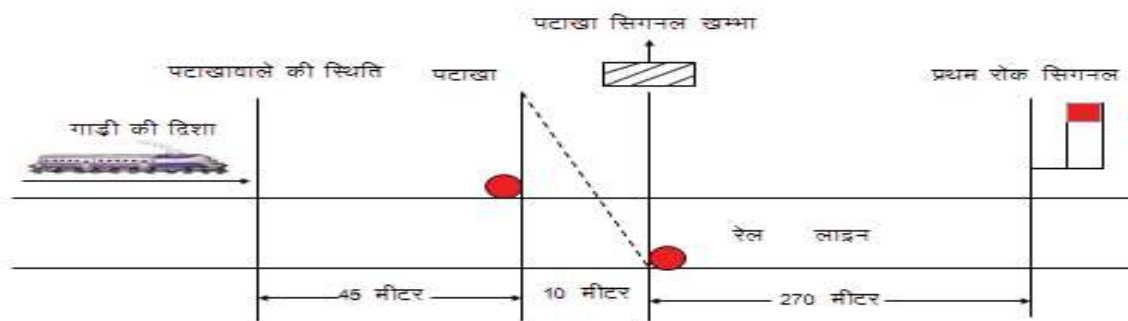
- (1) In thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, whenever it is necessary to indicate to the Loco Pilot of an approaching train the locality of a signal, two detonators shall be placed on the line by a railway servant appointed by the Station Master in this behalf about 10 metres apart,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

S.R. 3.61 (1) :

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

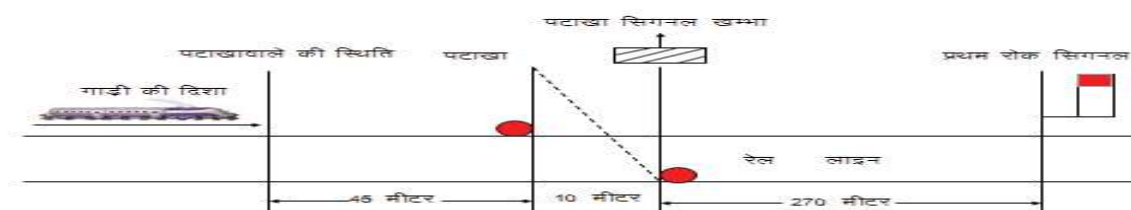
The VTO may be the light (or arm by day) of a Starter Signal (where exists) or the back light of the Home Signal etc. as defined G.R. 3.61(2) (b). In such cases, the VTO is normally located 300-350 meters at a place from where it is to be seen by the SM. During foggy or Tempestuous weather, when such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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

3.62 अवरोध होने पर पटाखे लगाना:—

- (1) जब कभी लाइन पर किसी अवरोध के कारण, किसी रेल सेवक के लिए आती हुई गाड़ियों को रोकना आवश्यक है, तो वह साफ तौर पर अपना रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाते हुए अवरोध के स्थान से 400 मीटर आगे जायेगा और वहां लाइन पर पटाखा रखेगा इसके बाद वह अवरोध की जगह से 800 मीटर आगे जायेगा और वहां लाइन पर लगभग 10—10 मीटर के अन्तर से 3 पटाखे रखेगा। परन्तु बड़ी लाइन (ब्रॉड गेज) पर पहला पटाखा अवरोध से 600 मीटर की दूरी पर और तीन पटाखे 1200 मीटर की दूरी पर, जो एक दूसरे से लगभग 10 मीटर दूर होंगे, रखे जायेंगे।
- (2) यदि अवरोध दूर होने से पहले ही उक्त रेल सेवक को बुला लिया जाता है तो वह तीनों पटाखों को वहीं छोड़ देगा और लौटते समय बीच के पटाखे को उठा लेगा।

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

3.64 पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना:—

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

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

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

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

3.62. Placing of detonators in case of obstruction: -

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

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

3.64 Knowledge and possession of detonators.-

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

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

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

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

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

(5) पटाखों की जाँच (टेस्टिंग) –

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 3.65. किसी अवरोध के होने पर आने वाली किसी गाड़ी को चेतावनी देने के लिए रात्रि में लाल क्षण दीप्ति हस्त सिगनल लैम्प या दिन के दौरान एक लाल झंडी का उपयोग किया जाएगा।
- 3.66 **चेतावनी सिगनलों का प्रयोग:**— यदि किसी ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध के कारण लाइन को संरक्षित करने की आवश्यकता है और जब रेल सेवक पटाखा रखने के लिए जा रहा है तो नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित सिगनल का उपयोग किया जा सकेगा।
- 3.67 **चेतावनी सिगनल की जानकारी और उनको पास रखना:**—

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

ज— खराब हुए स्थावर सिगनल और कांटे

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

- (1) जैसे ही स्टेशन मास्टर को पता चले कि कोई सिगनल खराब हो गया है या ठीक से काम नहीं कर रहा है, वैसे ही वह—
- (क) सिगनल को यदि वह पहले से ही 'आन' स्थिति में नहीं है तो, तत्काल 'आन' स्थिति में करने की व्यवस्था करेगा
- (ख) सक्षम रेल सेवकों को अपेक्षित हैंड सिगनल और पटाखों के साथ खराब सिगनल के नीचे तब तक सिगनल देते रहने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसका इस बावत समाधान नहीं हो जाता कि खराब सिगनल पूर्ण रूप से चालू हालत में हो गया है।
- (ग) खराब सिगनलों से होकर गुजरने वाली गाड़ियों के संचालन के लिए अपेक्षित रूप में नियम 3.69 और 3.70 के अनुसार कार्यवाही करेगा, तथा
- (घ) इस घटना की सूचना, सिगनलों की देखभाल के लिए जिम्मेदार रेल सेवक को और यदि सेक्शन नियंत्रित है तो नियंत्रक को भी देगा।

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

G. Signal to warn incoming train of danger ahead

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

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

3.67 Knowledge and possession of warning signals:-

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

H. Defective fixed Signals and Points

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

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

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

स0 नि0 3.68 :

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

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

SR. 3.68 :

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

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

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

द्वारा,
स्टेशन मास्टर

..... स्टेशन

गाड़ी इंजन संख्या.....

को,

लोको पायलट,

शंटिंग इंजन संख्या.....

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

.....हस्ताक्षर लोको पायलट

..... हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर

स्टेशन मास्टर मुहर

दिनांक.....

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

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

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

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

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

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

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

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

Station Stamp.....

Date.....

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

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

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

प्राधिकार दिलायेगा, या

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

स0 नि0 3.69 –

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

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

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

SR 3.69 -

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

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

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

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

क्र.सं.	दिनांक	समय	गाड़ी सं०	लाइन सं०	सिगनल बटन सं०	प्वाइंट सेट तथा लॉक संकेत प्रज्ज्वलित		पैनल स्टे.मा. के हस्ताक्षर	टिप्पणी
						नार्मल	रिवर्स		

- (ख) स्टेशनों पर जहाँ पैनल पर प्वाइंट लॉक संकेत विशेष तौर नहीं लगाये गये हैं अथवा पैनल/आर.आर.आई./एस.एस.आई. के विफलता की स्थिति में-स्टेशनों पर जहाँ पैनल पर प्वाइंट लॉक संकेत विशेष तौर से नहीं लगाये गये हैं अथवा संकेत पैनल में प्वाइंट लॉक संकेत प्रदर्शित होने में विफल हो अथवा गाड़ी संचालन के उद्देश्य से लगाये गये पैनल/आर.आर.आई./एस.एस.आई. के विफलता की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि नामित रूट साफ है, क्रैंक हैण्डिल से सभी प्वाइंटों को समुचित रूप से सेट कर एवं उस रूट के सभी प्वाइंटों, चाहे फेसिंग हो या ट्रेलिंग, को क्लैम्प लगाकर तालाबंद किया गया है। ऐसी परिस्थिति में सामान्य एवं सहायक नियम सं० 3.38, 3.39, 3.40, 3.42, और 3.69 या 3.70 के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा (जैसी स्थिति हो)।
- (3) (i) खराब सिगनल को पार करने का प्राधिकार फार्म टी-369(1) या टी-369(3बी) में दो प्रतियों में छपता है और किताब के रूप में होता है ताकि कार्बन से काम लिया जा सकें। जहाँ पर सिगनल खराब है उस स्टेशन व सिगनल का नाम फार्म में स्पष्ट रूप से लिखा जाना चाहिए और स्टेशन मास्टर का पूरा हस्ताक्षर होना चाहिए। लोको पायलट द्वारा हस्ताक्षरित प्रतिपत्रों काउन्टर फायल स्टेशन के पास अभिलेख के रूप में रहेगा।
- (ii) लोको पायलट के पास टी-369(1) या टी-369(3बी) फार्म का होना ही खराब सिगनल को पार करने का प्राधिकार नहीं है। इसके अतिरिक्त साधारण नियम 3.70(1) और (2) के अनुसार अग्रिम प्रस्थान सिगनल (एडवांस स्टार्टर) को छोड़कर शेष सभी सिगनलों के नीचे से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल लोको पायलट को अवश्य दिखाया जाना चाहिए।
- (4) (i) गाड़ी को 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल देने के लिए प्वाइन्ट्समैन को भेज देने के बाद जब तक वह गाड़ी पूरी तरह से आकर रुक न जाये, स्टेशन मास्टर किसी अन्य गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' करने के लिए या किसी अन्य गाड़ी को हैंड सिगनल पाइलट करने के लिए प्राधिकृत नहीं करेगा जिससे हैंड सिगनल पर आने के लिए प्राधिकृत पहली गाड़ी से सम्बन्धित लाइन पर अवरोध हो।
- (ii) सिगनल खराब होने की अवस्था में जब भी कोई गाड़ी स्टेशन में लेनी हो तो स्टेशन मास्टर को इस बात की विशेष रूप से सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि गाड़ी को आते समय जिन कांटों से पास होना है उनकी ओर कोई विरोधी संचालन न होने पाये।
- (5) उन स्टेशनों पर जहाँ केवल बाहरी (आउटर) सिगनल खराब हो और निकट (होम) सिगनल ठीक हालत में हो वहाँ साधारण नियम 369(3)(क) के अन्तर्गत 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल देने और साधारण नियम 369(3)(ख) के अन्तर्गत लोको पायलट को लिखित प्राधिकार देने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में देखने के बाद ही 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल दिखायेगा या खराब सिगनल को पार करने का प्राधिकार देगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

पास करने के लिए हैंड सिगनल दिया जायेगा। सिगनल के खराब होने की सूचना गाड़ियों के लोको पायलटों को पिछले स्टेशन पर उस सिगनल पर रूकने के लिए चेतावनी के रूप में दी जायेगी।

(ख) यदि रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा हुआ चेतावनी (वार्नर) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'आन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो उसके ऊपर के रोक (स्टॉप) सिगनल को भी खराब माना जायेगा और रात्रि के समय चेतावनी (वार्नर) सिगनल की बत्ती बुझा दी जायेगी।

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

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

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

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

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

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

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

(ग) यदि फाटक वाला उपलब्ध नहीं है, या उपलब्ध है किन्तु हैंड सिगनल नहीं दिखा रहा है तो वह समपार से थोड़ा पहले गाड़ी को रोक लेगा, जहाँ इसके बाद उसे फाटक पार करने के लिए यदि फाटक वाला है तो या वह हैंड सिगनल दिखायेगा और यदि नहीं है तो गाड़ी का इंजन चालक दल का कोई सदस्य यह निश्चित कर लेने के पश्चात् कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद हो गया है, हैंड सिगनल दिखाएगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

स.नि. 3.74:

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

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

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

स0 नि0 3.75:

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

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

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

SR 3.74:

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

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

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

SR 3.75 :

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

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

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

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

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

3.77 खराब या नुकसान ग्रस्त कांटे, इत्यादि:—

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

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

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

- (1) (क) इंजन चालक प्रत्येक सिगनल पर चाहे उसे उस सिगनल को दिखाए जाने का कारण ज्ञात है या नहीं, तत्काल ध्यान देगा और उसका पालन करेगा,
- (ख) साथ ही इंजन चालक सिगनलों पर ही पूरा विश्वास नहीं करेगा, तथापि सदैव सतर्क और सावधान रहेगा।
- (2) (क) यदि उसके इंजन से कोई पटाखा फटता है तब इंजन चालक रुक-रुक कर सीटी बजाएगा और प्रत्येक संभावित सावधानी जिसके अंतर्गत जैसे आवश्यक होने पर गति कम करेगा जिससे गाड़ी को ठीक प्रकार से अपने नियंत्रण में रख सके और लाइन पर किसी अवरोध से पहले ही रोक सकने में समर्थ हो या
- (ख) इंजन से पटाखा/पटाखे फटने के स्थान से 1.5 किलोमीटर आगे चलने के पश्चात् भी यदि और कोई पटाखा/पटाखे नहीं फटते हैं तो वह प्राधिकृत गति पुनः प्राप्त कर सकेगा और
- (ग) वह इस घटना की रिपोर्ट अगले स्टेशन या केबिन को देगा।
- (3) यदि धुन्ध, आंधी या किसी अन्य कारण से सिगनल दिखने में अवरोधन है तो लोको पायलट गाड़ी को पूरी तरह नियंत्रित करने के लिए सभी संभव सावधानी बरतेगा।
- (4) जब इंजन चालक, पटाखा (पटाखे) को छोड़कर किसी अन्य चेतावनी सिगनल द्वारा अवरोध की सूचना होती है तो वह तुरंत अपनी गाड़ी को रोक देगा और वह चेतावनी सिगनल देने वाले व्यक्ति की सलाह या उसके स्वयं के द्वारा अवरोध की सूचना के आधार पर कार्य करेगा।
- (5) चेतावनी सिगनल दिखाए जाने का और ब्यौरा पता नहीं लगने की दशा में, दिन में 1 मिनट और रात्रि में 2 मिनट के लिए रुकने के पश्चात् वह सतर्क दृष्टि रखते हुए अगले ब्लाक सेक्शन तक सतर्कता पूर्वक गाड़ी को आगे ले जाएगा।

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

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

3.77. Defective or damaged points etc:-

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

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

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

- (6) इंजन चालक को, रेल सेवक के जिस सेक्शन या सेक्शनों पर काम करना है वहां की कार्य पद्धति, सिगनलों की अवस्थिति और गाड़ियों के परिचालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितियों से अपने आपको पूरी तरह परिचित रखेगा और यदि वह रेल के किसी भाग से, जिस पर उसे काम करना है, परिचित नहीं है तो वह किसी अर्हक रेल सेवक की सेवाएं सहायता के लिए लेगा, जो ऐसे भाग से परिचित है”।

स.नि. 3.78:—

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

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

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

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

S.R. 3.78:-

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

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

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

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

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

(1) गाड़ी का लोको पायलट अपने से संबंधित बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (रूटिंग) सिगनल को 'आन' स्थिति में या खराब होने पर तब तक पास नहीं करेगा, जब तक कि—
(क) उसने पहले किसी स्टेशन पर लिखित रूप में सिगनल के खराब होने की सूचना प्राप्त नहीं कर ली है और उसे सिगनल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल सेवक से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल नहीं मिल गया है, अथवा

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

(2) गाड़ी का लोको पायलट बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (रूटिंग) सिगनल 'आन' अथवा खराब होने की स्थिति में पास करते समय यह सुनिश्चित कर लेगा कि उसकी गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं है।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

स.नि. 382:

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

3.83 सिगनलों के बारे में इंजन चालक दल की सहायता:-

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

स.नि. 3.83:

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

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

स.नि. 3.84:

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

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

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

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

SR 3.82:

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

3.83. Assistance of the engine crew regarding signals:-

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

SR 3.83 :

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

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

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

SR 3.84:

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

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

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

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

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

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

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

3.85 सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना:—

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



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

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

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

3.85. Reporting of defects in signals.

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



अध्याय—IV साधारणतया गाड़ियों का संचालन

क. गाड़ियों की समय पाबंदी तथा उनका परिचालन

- 4.01 मानक समय—** स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन भारत सरकार द्वारा निर्धारित मानक समय के अनुसार किया जायेगा। जिसकी सूचना निर्धारित रीति से, रेल के सब प्रमुख स्टेशनों को प्रतिदिन 16.00 बजे भेजी जायेगी।
- 4.02. विज्ञापित समय की पाबन्दी—** कोई भी सवारी या मिली-जुली (मिक्सड) गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।
- 4.03. घड़ी मिलाना—** गाड़ी के अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन से या, चालक दल बदली स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, गार्ड अपनी घड़ी को स्टेशन या ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करने के लिए प्राधिकृत स्थान की घड़ी से मिलाएगा और लोको पायलट को भी उस समय की सूचना देगा जिससे कि तदनुसार वह भी अपनी घड़ी मिला ले।
- 4.04. गाड़ी के चलक दल के लिए उपस्थिति का समय—** प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट, सहायक लोको पायलट विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित स्थान और समय पर ड्यूटी के लिए उपस्थित होगा।
स.नि. 4.04 (i) मण्डल रेल प्रबन्धक उस स्थान व समय को अधिसूचित करेंगे जहाँ पर और जब गार्ड, लोको पायलट, सहायक लोको पायलट को अपनी ड्यूटी पर उपस्थित होना है।
- 4.05. सही परिचालित लाइन—** लोको पायलट अपनी गाड़ी सही परिचालित लाइन से ही ले जाएगा।
- 4.06. परिचालन की दिशा—**
- (1) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, दोहरी (डबल) लाइन पर प्रत्येक गाड़ी अपनी बांयी तरफ वाली लाइन पर ही चलेगी।
 - (2) यदि दो या दो से अधिक समानान्तर लाइनें हैं तो किस लाइन पर किस दिशा में गाड़ियाँ चलें, यह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।
- 4.07. कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा मानक आयामों की अनुसूची देना—**
- (1) तत्समय प्रवृत्त कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) की एक-एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, गार्ड, लोको पायलट, रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और ऐसे किसी भी अन्य रेल सेवक को दी जाएगी, जिसे अपनी ड्यूटी के दौरान उसके प्रयोग की आवश्यकता है।
 - (2) कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) प्रकाशित हो जाने पर, उसकी एक प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को भी दी जाएगी।
 - (3) तत्समय प्रवृत्त मानक आयामों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और गाड़ी परीक्षक को दी जाएगी।

ख. गाड़ियों की गति

4.08 साधारणतया गति सीमाएं—

- (1) (क) रेल के हर सेक्शन में प्रत्येक गाड़ी का संचालन गति की उन सीमाओं के भीतर ही होगा जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा उस सेक्शन के लिए मंजूर की गई हैं।
- (ख) हर सेक्शन के लिए मंजूर की गई गति और स्थायी गति प्रतिबन्ध सम्बन्धी कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में दिखाए जाएंगे।
- (ग) लोको पायलट, तब के सिवाय जबकि किसी विद्युत रेल इंजन के मामले में कोई एक गतिमापी मीटर अथवा अन्य रेल इंजनों के मामले में दो गति मापी मीटर खराब हों, खण्ड के लिए स्वीकृत गति का पालन करेगा। ऐसे खराब गति मापी मीटरों के मामले में सवारी गाड़ियों की अधिकतम अनुज्ञेय गति और निर्धारित (बुक) गति,

CHAPTER IV WORKING OF TRAINS GENERALLY

A. Timing and Running of Trains

- 4.01. Standard time-** The working of trains between stations shall be regulated by the standard time prescribed by the Government of India, which shall be transmitted daily to all the principal stations of the railway at 16.00 hours in the manner prescribed.
- 4.02. Adherence to advertised time:-** No passenger train or mixed train shall be dispatched from a station before the advertised time.
- 4.03. Setting watch:-** Before a train starts from a terminal or crew changing station, the Guard shall set his watch by the station clock or the clock at the authorised place of reporting for duty and communicate the time to the Loco Pilot who shall set his watch accordingly.
- 4.04. Time of attendance for train crew:-** Every Guard, Loco Pilot, Assistant Loco Pilot shall be in attendance for duty at such place and at such time as may be prescribed by special instructions.
- S.R. 4.04 (i) The Divisional Railway Manager shall notify the place where and time at which the Guard and Loco Pilot, Assistant Loco Pilot shall report for duty.
- 4.05. Proper running line:-** The Loco Pilot shall take his train along the proper running line.
- 4.06. Direction of running:-**
- (1) On a double line, every train shall run on the left hand line unless otherwise prescribed by special instructions.
 - (2) If there are two or more parallel lines, the direction in which trains are to run on each line shall be prescribed by special instructions.
- 4.07. Supply of Working Time Table and Schedule of Standard Dimensions:-**
- (1) A Copy of the Working Time Table for the time being in force shall be supplied to each station Guard, Loco Pilot, Inspector of Way or Works, and any other railway servant requiring the use of the Working Time Table during the course of his duties.
 - (2) A copy of the Working Time Table shall, on issue be supplied to the Commissioner of Railway Safety.
 - (3) A copy of the Schedule of Standard Dimensions for the time being in force shall be supplied to each Inspector of Way or Works and Train Examiner.

B. Speed of Trains.

4.08. Limits of speed generally: -

- (1)
 - (a) Every train shall be run on each section of the railway, within the limits of speed sanctioned for that section by approved special instructions.
 - (b) The sectional speed sanctioned and permanent speed restrictions shall be shown in the Working Time Table.
 - (c) The Loco Pilot shall observe the sanctioned speed except when either one speedometer in case of electric loco or two speedometer in case of other locomotives are defective. In such cases of defective speedometer both the maximum permissible speed and booked speed of coaching trains

दोनों को अन्यथा अनुज्ञेय गति से दस प्रतिशत कम किया जायेगा।

- (2) लोको पायलट—
 - (क) गाड़ी के परिचालन का विनियमन और नियंत्रण कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) के अनुसार करेगा, जिससे कि न तो उसकी गति तेज हो और न समय की ही हानि हो, तथा
 - (ख) दो स्टेशनों के बीच उससे अधिक समय की पूर्ति नहीं करेगा जो कार्यचालन समय सारणी में (वर्किंग टाइम टेबल) इसके लिए अनुमत है और सभी गति प्रतिबन्धों का पालन करेगा।
- (3) यदि लोको पायलट को सूचना देना आवश्यक है कि कहां पर गाड़ियाँ प्रतिबन्धित गति से चलनी हैं अथवा किस स्थान पर रेल लाइन की मरम्मत या किसी अन्य अवरोध के कारण गाड़ियों को रोकना है, तो नियम 15.09 में विनिर्दिष्ट कार्रवाई की जाएगी।
स.नि. 4.08(i) गति के बारे में विशेष अनुदेश कार्य चालन समय सारणी में दिये हुये हैं। इनका अनुपालन लोको पायलट द्वारा सावधानी से किया जाना चाहिए। लोको पायलट उन अस्थायी गति प्रतिबन्धों का भी सावधानी से पालन करेगा जो उसे 'सतर्कता आदेश' या प्रस्थान आदेश के माध्यम से या अन्य रीतियों से दिये जाने हैं।

4.09 सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर):—

- (1) जब कभी, लाइन की मरम्मत हो रही है या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता है तो लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) दिया जाएगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किन किलोमीटरों में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलाई जाएगी। यह सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसी रीति से दिया जायेगा जैसा विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।
- (2) उपनियम (1) वहाँ लागू नहीं होगा जहाँ लगातार अधिक समय से मरम्मत चल रही है और स्थावर सिगनल ऐसे स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगा दिए गए हैं और सम्बन्धित चल कर्मचारी (रनिंग स्टाफ) को इस बारे में अधिसूचित कर दिया गया है।
- (3) उपनियम (1) में उल्लिखित सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) सफेद कागज पर हरे अक्षरों में होगा और उसे ठीक प्रकार से तैयार किया जाएगा तथा उस पर पूरे हस्ताक्षर किए जाएंगे। अस्थायी तौर पर सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) ऐसा सफेद कागज भी हो सकता है जिसपर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक हरी पट्टी हो।

स.नि. 4.09 (I):

- (i) सतर्कता आदेश पर स्टेशन मास्टर, लोको पायलट व गार्ड द्वारा हमेशा पूरा हस्ताक्षर किया जाना चाहिए।
- (ii) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के स्टेशन मास्टर द्वारा नोटिस स्टेशन को सूचना भेज देने के बाद तथा उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त होने के पहले, यदि कोई गाड़ी उसे अपने स्टेशन से चलाना हो तो वह बिना संकोच के निर्धारित प्रारूप टी-409 पर सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (iii) 'केवल एक गाड़ी पद्धति' वाले क्षेत्र में जिस स्टेशन से ऐसे सेक्शन में गाड़ियाँ प्रविष्ट होती हैं उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर अप एवं डाउन दोनों दिशाओं की गाड़ियों के लिये अलग अलग सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (iv) जिस ब्लॉक सेक्शन में स्थायी प्रतिबंध के सम्बन्ध में पर्याप्त इंजीनियरिंग संकेत, दिए गए हैं, उसके लिए नोटिस स्टेशन अथवा उस स्टेशन से ठीक पहले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश और/या शून्य सतर्कता आदेश जारी करना आवश्यक नहीं होगा।
- (v) जब कोई नया सिगनल प्रयोग में लाया जाये या वर्तमान सिगनल को हटाकर दूसरे स्थान पर लगाया जाये जिससे गाड़ियों का परिचालन प्रभावित हो तो सिगनल को प्रयोग में लाये जाने या हटाये जाने

shall be reduced by ten percent from the speed otherwise permissible.

- (2) The Loco Pilot shall -
 - (a) regulate and control the running of the train according to the Working Time Table, so as to avoid either excessive speed or loss of time and
 - (b) not make up between any two stations more time than is allowed in this behalf in the Working Time Table, and shall also observe all speed restrictions.
- (3) When it is necessary to indicate to the Loco Pilot where trains are to run at a restricted speed or where trains have to come to stop due to the line being under repairs or due to any other obstruction, action shall be taken as specified in Rule 15.09.

S.R. 4.08(i) The special instructions to be obeyed in regard to speed are contained in the working Time Table which must be carefully observed by the Loco Pilot. He must also carefully observe any temporary speed restrictions which are conveyed to him by means of 'Caution Order' or by endorsed on an order to proceed or by other means.

4.09. Caution Order:-

- (1) Whenever, in consequence of the line being under repair or for any other reason, special precautions are necessary, a Caution Order detailing the kilometers between which such precautions are necessary, the reasons for taking such precautions, and the speed at which a train shall travel, shall be handed to the Loco Pilot at the stopping station immediately short of the place where such precautions are necessary, or at such other stations and in such manner, as prescribed under special instructions.
- (2) Sub-rule (1) does not apply in the case of long continued repairs when fixed signals are provided at an adequate distance short of such place and have been notified to the running staff concerned.
- (3) The Caution Order referred to in sub-rule (1) shall be on green paper, both faces being green, and be made out and signed in full :-

Provided that as a temporary measure the Caution Order may be on white paper with a green band running diagonally across the form. As a temporary measure the caution order may be issued on white paper with a green band running diagonally across the form.

SR 4.09 (I):

- (i) A Caution Order shall always be signed in full by the Station Master, Loco Pilot and Guard.
- (ii) The Station Master of affected Block Section, after sending advice to notice station and before receiving acknowledgment if he has to start a train from his, will issue Caution Order on prescribed Form T/409 without hitch.
- (iii) In 'One Train only' territory, the Station Master of the Station where from the trains enter into such a section shall issue Caution Order for both Up and Down directions separately.
- (iv) For Block section where permanent restriction provided with adequate Engineering Indication exists, Caution Order and/or 'NIL' Caution order need not be issued by Notice Station or by station immediately preceding that section.
- (v) When a new signal is brought into use or an existing signal is shifted which would affect running of trains, a Caution Order should be issued for a period of 90 (Ninety) days after

के बाद नब्बे (90) दिनों तक सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा जिससे लोको पायलटों का ध्यान किये गये परिवर्तन की ओर दिलाया जा सके।

(II) सूचना भेजना:-

- (i) जब कभी लाइन तथा शिरोपरी उपस्कर (ओ.एच.ई.) की मरम्मत के कारण या अन्य किन्हीं कारणों से विशेष सतर्कता की आवश्यकता हो अथवा गाड़ी के लिये किसी संकट की आशंका हो तो स्टेशन मास्टर ऐसी सूचना मिलने पर तुरन्त प्राप्त प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर, नियंत्रक, केन्द्रीकृत यातायात नियन्त्रण परिचालक, पावर कंट्रोलर, कर्षण शक्ति नियंत्रक, सेक्शन इंजीनियर (लोको), अन्य संबंधित रेल कर्मचारी तथा नोटिस स्टेशन अथवा स्टेशनों (कार्यकारी समय सारिणी में निर्दिष्ट) को प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान के अन्तर्गत ऐसी अवस्था की सूचना देगा।
- (ii) नियंत्रक, केन्द्रीय यातायात नियंत्रक परिचालक/कर्षण नियंत्रक/पावर कंट्रोलर भी अपनी तसल्ली करेंगे कि सभी सम्बन्धित स्टेशन मास्टरों, सम्बन्धित सेक्शन इंजीनियर (ट्रैक्शन) तथा सेक्शन इंजीनियर (लोको) को इन परिस्थितियों की सूचना दे दी गयी है।

(III) सतर्कता आदेश जारी करने की विधि:-

- (1) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों द्वारा:-
 - (i) लाइन के मरम्मत होने अथवा किसी ऐसी घटना जिसमें गाड़ी की संरक्षा को खतरा हो तथा जिसके लिये सतर्कता बरतना आवश्यक हो, ऐसी सूचना पाने वाला स्टेशन मास्टर ब्लॉक संरक्षण में चलने वाली गाड़ी या वाहन को अपने यहाँ से अथवा दूसरे छोर से प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश की अनुमति नहीं देगा जब तक कि:-
 - (क) दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर ने ऐसी सूचना प्राप्ति की स्वीकृति नहीं दी हो;
 - (ख) उसने स्थायी गति प्रतिबंध, जो कार्यकारी समय सारिणी में अधिसूचित हैं, उनके अतिरिक्त, आगे के खतरे या उसकी स्थिति के बारे में लोको पायलट और गार्ड को सतर्कता आदेश जारी करके, चेतावनी न दे दी हो; अथवा
 - (ग) उसने यह तसल्ली न कर ली हो कि, सम्बन्धित नोटिस स्टेशन ने सतर्कता आदेश जारी कर दिया है; अथवा
 - (घ) उसे सामान्य कार्यचालन के बारे में सूचना न मिल गई हो।
 - (ii) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर भी उपरोक्त धारा (1) के उपधारा (ख) से (घ) तक के अनुसार कार्यवाही करेगा।
 - (iii) जब तक यह सुनिश्चित नहीं कर लिया जाये कि नोटिस स्टेशन ने सतर्कता आदेश जारी कर दिया है तब तक न रुकने वाली गाड़ियों को भी सतर्कता आदेश देने के लिये अनियमित रूप से रोका जाएगा।

नोट: सतर्कता आदेश जारी करने के लिये काम करने वाली गाड़ियाँ, विभागीय गाड़ियाँ तथा अकेला इंजन नियमित रुकने वाली गाड़ियाँ समझी जायेगी।

(2) नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा:-

- (क) लाइन की मरम्मत होने या किसी अन्य घटना की, जिससे गाड़ियों की संरक्षा को खतरा हो तथा जिसके लिये सतर्कता बरतने की आवश्यकता हो, ऐसी सूचना मिलने पर नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर सूचना मिलने की प्राप्ति स्वीकृति भेजेगा तथा प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में जाने के लिये कोई गाड़ी अपने यहाँ से भेजने के लिये तब तक आज्ञा नहीं देगा जब तक कि सतर्कता आदेश के माध्यम से खतरे के तथा खतरे के स्थल के विषय में लोको पायलट और गार्ड को चेतावनी न दे दे। वह प्रतिबन्ध स्थल के पिछले स्टेशन को, उस प्रथम गाड़ी को जिसको सतर्कता आदेश दिया गया है, विवरण देगा।
- (ख) यदि नोटिस स्टेशन को गाड़ी की दिशा में अगले नोटिस स्टेशन तक किसी स्टेशन के बीच विशेष सतर्कता की आवश्यकता की सूचना नहीं है तो वह अपने यहाँ से चलने वाली प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को 'कोई नहीं' सतर्कता आदेश निर्धारित प्रारूप टी/ए-409 पर जारी करेगा।

नोट:- नोटिस स्टेशन से लोको पायलट तब तक गाड़ी नहीं चलायेगा और गार्ड तब तक गाड़ी चलाने का संकेत नहीं देगा जब तक कि उन्हें सतर्कता आदेश न मिल गया हो।

the signal has been brought into use or shifted, drawing the attention of the Loco Pilots to the change that has been affected.

(II) Sending of information:

- (i) Whenever in consequence of the line, including OHE, being under repairs or for any other reasons special precautions are necessary, or when any danger to safety of trains is apprehended, the Station Master receiving such information shall immediately inform the station Master at the other end of the affected block section, the controller, the Centralised Traffic Control Operator, the Power Controller, the Traction Power Controller, the S.E.(Loco) other railway servants concerned and the Notice station or stations (to be specified in the Working Time Table) of such conditions under exchange of Private numbers.
- (ii) The Controller/the Centralised Traffic Control operator/Traction Power Controller/ the Power Controller shall in turn ensure that all the Station Masters and the S.E.(Loco) concerned have been advised of such conditions

(III) Procedure for issue of Caution Order-

- (1) By the Station Master at either end of affected Block section -
 - (i) The Station Master receiving advice about the line being under repairs, or any other eventuality endangering safety of trains, necessitating exercise of Caution shall not permit any train or any vehicle running under block protection to enter the affected Block section either from his station or from the other end, unless
 - (a) The Station Master at the other end has acknowledged receipt of such information;
 - (b) He has warned the Loco Pilot and the Guard of the danger ahead and its location by the issue of a Caution Order except in case of permanent speed restrictions which are notified in the Working Time Table; or
 - (c) He has ensured that Caution Order has been issued by the Notice Station concerned; or
 - (d) He has received advice about restoration of normal working.
 - (ii) The Station Master at the other end of affected Block section shall also take action in accordance with sub-clauses (b) to (d) of the clause 1 (i) above.
 - (iii) Run through trains shall be stopped out of course for issue of Caution Order till such time it has been ensured that a Caution Order has been issued by the Notice Station concerned.

NOTE: All work trains, departmental trains and light engines should be treated as scheduled stopping trains for the purpose of issuing Caution Orders.

- (2) By Station Master of Notice Station:-
 - (a) On receipt of advice of the line being under repairs or any other eventuality endangering the safety of trains necessitating exercise of caution, the Station Master of the Notice Station shall acknowledge the same and shall not allow any train which has to pass through the affected Block Section, to leave his station unless he has warned the Loco Pilot and the Guard of the danger and its location through the issue of a Caution Order. He shall also advise the Station Master of the station in rear of site of restriction of the particulars of the first train to which the Caution Order has been issued.
 - (b) The Station Master of a Notice Station shall issue 'NIL' Caution Order on prescribed form T/A 409 to the Loco Pilot and the Guards of all trains leaving his station if he has received no intimation of any special precautions to be observed between his station and the next Notice Station of the train in the direction of movement.

NOTE: The Loco Pilot shall not start the train and the Guard shall not give signal to start the train from a Notice Station until they have received the Caution Order.

- (3) नोटिस स्टेशन के अतिरिक्त अन्य स्टेशन से गाड़ी के चलने की अवस्था में:-
यदि कोई गाड़ी किसी ऐसे स्टेशन से चलायी जाती है जो नोटिस स्टेशन नहीं है तो स्टेशन मास्टर नियंत्रक, केन्द्रीकृत यातायात नियन्त्रण परिचालक अथवा कर्षण शक्ति नियंत्रक या पिछले नोटिस स्टेशन अथवा अगले नोटिस स्टेशन (सिर्फ इकहरी लाइन खंडों पर) से परामर्श करेगा तथा अगले नोटिस स्टेशन तक के लिये सतर्कता आदेश जारी करेगा। किन्तु, यदि संचार के विफल होने के कारण ऐसी सूचना स्टेशन मास्टर द्वारा कंट्रोल अथवा पिछले नोटिस स्टेशन या अगले नोटिस स्टेशन (सिर्फ इकहरी लाइन खंडों पर) से प्राप्त न हो सके और चलाई जाने वाली ट्रेन का चलाना नितान्त आवश्यक हो तो, यदि कोई अवरोध हो तो, उसके लिये अथवा 'निल' (कुछ नहीं) सतर्कता आदेश जारी करके, गाड़ी चलायी जायेगी। लोको पायलट को लिखित परामर्श दिया जायेगा कि वह अगले स्टेशन पर रुकें तथा वहाँ से प्राप्त आदेशानुसार कार्य करें। इस कार्यविधि का पालन उस स्टेशन पर पहुँचने तक होगा जहाँ पर सब अवरोधों का विवरण अगले नोटिस स्टेशन से प्राप्त किया जा सके।
- (4) रास्ते में गाड़ी कर्मीदल की बदली:- गाड़ी कर्मीदल के रास्ते में बदली हो जाने पर, चार्ज लेने वाले लोको पायलट/गार्ड लाइन की दशा जानने के लिये अपनी गाड़ी से सम्बन्धित सभी सतर्कता आदेश ले लेंगे तथा उनकी प्राप्ति स्वीकृति भारमुक्त होनेवाले लोको पायलट/गार्ड को देंगे।
- (5) रास्ते में सहायक/बैंकिंग इंजन जोड़ना:- रास्ते में स्टेशन पर सहायक इंजन या बैंकिंग इंजन जोड़ने पर प्रतिबंध विषयक जानकारी प्राप्त करने की जिम्मेदारी उस इंजन के लोको पायलट की होगी और वह गाड़ी के इंजन लोको पायलट या गार्ड से, जैसी भी स्थिति हो, संपर्क स्थापित करेगा और आवश्यक सूचना प्राप्त करेगा।
- (6) संचार साधनों के विफल होने पर:- संचार साधनों के विफल होने पर प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के ठीक पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर उस सेक्शन में इकहरी अथवा दोहरी लाइन है और कौन सी कार्य पद्धति प्रचलित है, इन सब का विचार किये बिना सब तरह की गाड़ियों के लिये सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (7) विद्युतीकृत सेक्शन में पावर ब्लॉक के समय:- किसी सेक्शन में परिचालित लाइन के पावर ब्लॉक के समय यदि वाहनों को डीजल इंजनों से चलाने की अनुमति देना आवश्यक हो जाये तो सतर्कता आदेश नियमानुसार जारी किया जाएगा। पावर ब्लॉक मांगते समय सम्बन्धित कर्षण नियंत्रक अनिवार्य रूप से पावर ब्लॉक की अवधि, ब्लॉक स्टेशन तथा उस स्टेशन की सही किलोमीटर दूरी जहाँ काम किया जाना हो, काम का स्वरूप, गाड़ियाँ किस गति से चलेगी तथा लोको पायलट द्वारा बरती जाने वाली अन्य विशेष सतर्कताओं का उल्लेख करेगा।
- (8) लोकल/उपनगरीय गाड़ियों की स्थिति में:- उपनगरीय सेक्शन पर चलने वाली गाड़ियों के लिये, आपात स्थिति को छोड़कर जबकि गति अवरोध की आवश्यकता एकदम पड़ जाये, कार्यचालन समय सारणी में इंगित तथा निर्धारित स्टेशनों के स्टेशन मास्टर द्वारा ही लोको पायलट और गार्ड को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा। ऐसी गाड़ियों के लिये पूरे सेक्शन, जिस पर गाड़ी चलनी है, का सतर्कता आदेश जैसी भी आवश्यकता समझी जाये या तो टाइप किया होगा या साइक्लोस्टाइल कराया जायेगा या उसे छपा लिया जायेगा तथा उन्हें एक ही बार जारी किया जायेगा जब तक कि कोई गति प्रतिबंध रद्द करने या नया प्रतिबंध लागू करने की आवश्यकता नहीं हो।
- (9) उन स्टेशनों पर जहाँ किसी गाड़ी का खड़ा होना नियमित नहीं है:-
(क) आपात स्थिति के अतिरिक्त, जिसमें गति प्रतिबंध लागू करने की आवश्यकता पड़ जाये, सतर्कता आदेश सामान्यतः जारी नहीं किया जायेगा।
(ख) ऐसे स्टेशन का स्टेशन मास्टर यदि सतर्कता आदेश जारी करने की आवश्यकता के बारे में सूचना पाता है तो वह तुरन्त निकटस्थ ब्लॉक स्टेशन को सतर्कता आदेश जारी करने की सूचना देगा तथा इसकी प्राप्ति की अभिस्वीकृति प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करने के बाद ही गति प्रतिबंध लगाने वाले संवाद की प्राप्ति स्वीकृति भेजेगा।
(ग) ऐसी सूचना पाने पर उस निकटस्थ स्टेशन का स्टेशन मास्टर जहाँ पहले सूचना मिली है इस तरह कार्य करेगा मानो उसे स्वयं प्रतिबंध लगाने का संवाद मिला हो।

-
- (3) In case of trains originating from stations other than Notice stations:-
In case of train originating from a station which is not notice Station the Station Master shall consult the Controller of the Centralised Traffic Control operator of the Traction Power Controller the Notice Station in rear of the Notice Station in advance (on single line sections only) and issue Caution Orders up to the Notice Station in advance. However, when such information cannot be collected by the Station due to failure of communications with control of the Notice Station in rear or Notice Station in advance (on single line section only) and it becomes about necessary to start the train originating from the station, the train should be started after issuing a Caution Order for restrictions, if any, or a 'NIL' Caution Order up to the Block station in advance giving a written advice to the Loco Pilot to stop at the Block Station in advance and act upon the instructions available there. This procedure will be followed till station is reached which can obtain particulars of all restrictions upto the Notice Station in advance
- (4) Change of train crew enroute- In case of change of train crew enroute, the Loco Pilot Guard taking over charge must take overall Caution Orders relating to his train to acquaint himself of the conditions on the line giving due acknowledgment to the Loco Pilot/Guard who is being relieved
- (5) Attaching of Assisting/Banking engine enroute - In case of an assisting or a banking engine being attached a station enroute the responsibility for acquainting himself about restrictions shall lie on the Loco Pilot of such an engine who shall contact the train engine Loco Pilot or the Guard as the case may be, and get the necessary information.
- (6) During failure of communications - During failure of communications the Station Master of the station immediately in rear of the affected Block section shall issue Caution order to trains of all descriptions irrespective of whether it is a single line section of a double line section and irrespective of the system of working in force, on the section
- (7) In case of power blocks on electrified sections - In case it becomes necessary to permit movement of vehicles hauled by steam or diesel locomotives on a section, under Power block for a running lines Caution Order must be issued as per rules. While asking for the power block, the Traction Power Controller concerned shall invariably mention the duration of the power block the Block stations and the exact kilometreage between which the work is to be done, the nature of work the speed at which the train shall travel and other special precautions required to be observed by the Loco Pilot
- (8) In case of local/Suburban trains- In the case of trains running on suburban section. Caution Order shall be issued to the Loco Pilots and Guards by the Station Masters only of such stations as are indicated and specified in the Working Time Table except in case of emergency necessitating sudden imposition of speed restrictions. In respect of these trains the Caution Orders may be either typed, cycle styled or printed as considered necessary, covering the entire section on which the train is to run and shall be issued only once unless some speed restriction is/are required to be cancelled or some further speed restriction/restrictions is/are required to be imposed.
- (9) In Case of stations where no train is booked to stop -
- (a) A Caution Order shall normally not be issued except in an emergency necessitating sudden imposition of speed restrictions; and
 - (b) If any information warranting issue of a Caution Order is received by the Station Master of such a station, he shall immediately advise the adjoining Block stations for the issue of Caution Order and only after obtaining their acknowledgements in this regard under exchange of private numbers, shall acknowledge the message requiring imposition of speed restrictions.
 - (c) On receipt of such information the Station Master of the adjoining stations who receives the information first shall act as if he had himself received the message for imposition of the restrictions.

(IV) सतर्कता आदेश का विवरण और उसकी तैयारी:—

- (क) (ड.) तथा (ज) में उल्लिखित को छोड़कर सतर्कता आदेश सफेद कागज पर हरे अक्षरों में, नियत फार्म में बनाया जायेगा। सभी फार्म क्रम से संख्यांकित होंगे तथा प्रत्येक पत्रक पर जारी करने वाले स्टेशन की मुहर लगी रहेगी। यह तीन प्रतियों में होगा जिसकी एक एक प्रति लोको पायलट/सहा0 लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन रिकार्ड के लिये होगी।
- ऐसी गाड़ियों के बारे में जो लोको पायलट तथा सह लोको पायलट द्वारा चलाई जाती हैं, सतर्कता आदेश चार प्रतियों में तैयार किया जायेगा। जिनमें से एक-एक प्रति लोको पायलट, सह-सहायक लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन रिकार्ड के लिये होगा। यह साफ और सुवाच्य कार्बन प्रक्रिया, टाइप, साइक्लोस्टाइल या छपाई द्वारा तीन या चार प्रतिलिपि में बनाया जायेगा।
- (ख) सतर्कता आदेश फार्म की छपाई द्विभाषीय अर्थात् अंग्रेजी-हिन्दी/प्रादेशिक भाषा में होगी।
- (ग) सतर्कता आदेश के पिछले पृष्ठ पर कोई प्रविष्टि नहीं की जायेगी। यदि एक से अधिक सतर्कता आदेश फार्म का प्रयोग किया जाये तो 1, 2, 3 आदि के क्रम से संख्यांकित किये जायेंगे।
- (घ) इसमें किलोमीटर, दूरी और स्टेशन या स्टेशनों के बीच जहाँ सतर्कता आवश्यक है, उसका कारण, गाड़ी की गति जिस पर प्रतिबंधित सेक्शन में चलेगी, का उल्लेख रहेगा। स्टेशन का कोड प्रयोग नहीं किया जायेगा। सम्बन्धित स्टेशनों के नाम पूरे लिखे जायेंगे।
- (ड.) कुछ निर्दिष्ट स्टेशनों पर तथा निर्दिष्ट गाड़ियों को छोड़कर जैसे राजधानी एक्सप्रेस, लम्बी दूरी की थ्रू मालगाड़ियाँ, लोकल/उपनगरीय गाड़ियाँ इत्यादि जिनके सतर्कता आदेश टाईप/साइक्लोस्टाइल करायें या छपाये जा सकते हैं बशर्ते कि फिर से सतर्कता आदेश देते समय यह सुनिश्चित कर लेने के लिये पुनः जांच कर लिया जायेगा कि जहाँ सावधानी बरतने की आवश्यकता है, वे सभी स्थान इसमें शामिल कर लिये गये हैं, प्रत्येक गाड़ी के लिये सतर्कता आदेश विशेष रूप से अलग अलग बनाये जायेंगे। इस बारे में आवश्यक व्यवस्था सम्बन्धित स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमावली में की जायेगी और ऐसे स्टेशनों/गाड़ियों को कार्यकारी समय सारिणी (वर्किंग टाइम टेबल) में निर्दिष्ट किया जायेगा। जहाँ कहीं भी कोई गति प्रतिबंधों या उससे अधिक स्थानों पर पालन होने हों, ऐसे सभी स्थानों की किलोमीटर दूरी उनके संचालन की दिशा में भौगोलिक क्रमानुसार अंकित की जानी चाहिये।
- (च) इसे पूर्ण हस्ताक्षर तथा दिनांक के साथ लिखा जायेगा।
- (छ) कोई गलती या ओवरराइटिंग की स्थिति में इसे रद्द कर नया सतर्कता आदेश तैयार किया जायेगा।
- (ज) अस्थायी तौर पर सतर्कता आदेश सफेद कागज पर, जिस पर हरी तिरछी पट्टी खिंची हो, तैयार करने की अनुमति दी जा सकती है।
- (झ) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर केवल नियमित खड़ी होने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को तथा जो गाड़ियाँ अनियमित खड़ी हो जायें, उनके लोको पायलट को याद के लिये सतर्कता आदेश जारी करेगा। इकहरी लाइन सेक्शन पर जहाँ यथात् (मूर्त) प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है, याद के लिये सतर्कता आदेश प्रस्थान प्राधिकार के साथ थ्रू गाड़ियों के लोको पायलट को भी, जब वह स्टेशन पार करती है, दिया जायेगा। विशेष अनुदेशों के अंतर्गत उपनगरीय सेक्शन में रिमाइन्डर कॉशन आर्डर जारी नहीं किया जायेगा।

(V) सतर्कता आदेश का दिया जाना :—

- (1) स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को सतर्कता आदेश या तो स्वयं देगा या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त कर्मचारी से दिलवाया जायेगा और उसको प्राप्त करने तथा समझ लेने के प्रमाणस्वरूप रिकार्ड पत्रक पर लोको पायलट एवं गार्ड के हस्ताक्षर लिये जायेंगे। जहाँ एक से अधिक फार्म दिये जायेंगे वहाँ लोको पायलट/गार्ड से प्रत्येक फार्म पर हस्ताक्षर लिया जायेगा।
- (2) यदि लोको पायलट सतर्कता आदेश को समझने में असमर्थ हो तो वह स्टेशन मास्टर को बुला कर उससे व्याख्या करायेगा। बड़े यार्डों में विशेष अनुदेशों के अंतर्गत, सतर्कता आदेश की व्याख्या करने का उत्तरदायित्व गाड़ी के गार्ड को सुपुर्द किया जा सकता है।
- (3) जहाँ गाड़ी में आगे एक से अधिक इंजन हों तो सतर्कता आदेश सबसे अगले इंजन के लोको पायलट को दिया जायेगा तथा उपरोक्त उपनियम (1) के अनुसार उसका हस्ताक्षर लिया जायेगा। हालांकि, सबसे अगले इंजन के लोको पायलट को सतर्कता आदेश देने के पहले दूसरे इंजन या इंजनों के लोको पायलट या लोको पायलटों को इसे (सतर्कता आदेश) दिखाया

(IV) Description and preparation of Caution Order:-

- (a) Caution order shall be prepared in the prescribed form on white paper in green colour font except as specified in para (e) and (h) below. All forms should be serially numbered and the name of the station issuing it shall be stamped on each foil. It shall be in three foils one each for the Loco Pilot, the Guard and the Station record. In case of trains worked by engines, manned by Loco Pilots and co-Loco Pilots, the Caution Order shall be prepared in four foils-one each for the Loco Pilot, the Co-Loco Pilot, the Guard and the Station record. It should be prepared neatly and legibly in triplicate or quadruplicate by carbon process, typed, cyclostyled or printed.
- (b) The Printing of Caution Order forms should be bilingual, i. e., in English and Hindi/Regional language.
- (c) No entries should be made on the back of the Caution Order. If more than one Caution Order form is used, pages should be serially numbered as page 1, page 2, page 3 etc.
- (d) It shall specify the kilometrage and the station at which or the stations between which caution is required to be observed the reasons therefore and the speed at which the train will travel on the restricted zone, Station Codes should not be used Names of the stations concerned should be written in full
- (e) Caution Order shall be specifically made out for each train separately except at specified stations and for specified trains e.g. Rajdhani Express, through goods train with long runs, local/suburban trains etc. In which case it may be typed, cyclostyled or printed, provided that it shall be checked up again at the time of service to ensure that all locations where caution is required to be observed have been incorporated therein. Necessary provisions in this regard shall be made in station working rules of station concerned and such stations/trains shall be specified in the working time table. Wherever speed restrictions are required to be observed at two or more locations, the kilometrage of all such stations shall be indicated in geographical order in relation to the direction of movement.
- (f) It shall always be dated and signed in full.
- (g) In case of any error or over writing, it shall be cancelled and a fresh one prepared.
- (h) As a temporary measure, the caution orders may be permitted to be prepared on white paper with a green band running diagonally across the form.
- (i) Reminder caution orders on prescribed form T/B 409 should also be issued by the station master of the Block section immediately in rear of the affected block section only to the loco pilots of all scheduled stopping trains and of those trains which may be stopped out of course. On single line sections where a tangible authority to proceed is given, reminder Caution Orders should be given to the loco pilot of through trains also along with the authority to proceed, while running through the station. Reminder caution Order may not be issued on suburban sections under special instruction.

(V) Service of Caution Order –

- (1) The Caution Order shall be delivered to the Loco Pilot and the Guard by the station master either personally or through a competent railway servant deputed by him and the signature of Loco Pilot and Guard obtained on the record foil in token of their having received and understood it. When more than one foil is served, each counter foil will be signed by the Loco Pilot/Guard.
- (2) In case is unable to understand the contents of the Caution Order, he shall call upon the Station Master to have explained Under special instructions, the responsibility for explaining the contents of the Caution Order may be entrusted to the Guard of the train in big yards.
- (3) Where there is more than one leading engine the Caution Order shall be given to the Loco Pilot of the foremost leading engine and his signature obtained in accordance with sub-rule (1) above. However, before delivering the Caution Order to the Loco Pilot of the foremost leading engine it shall be shown to the Loco Pilot or Loco

जायेगा तथा उस पर उसके पढ़ या समझ लेने के प्रमाण स्वरूप उसका या उनका हस्ताक्षर ले लिया जायेगा। बैंकिंग इंजन या पीछे लगे इंजनों के लिये गार्ड को दिये जाने वाले सतर्कता आदेश की प्रति गार्ड को देने के पहले बैंकिंग इंजन/पीछे लगे इंजनों के लोको पायलट को दिखाया जायेगा तथा उसको पढ़ लेने और समझने के प्रमाणस्वरूप उसका या उनका हस्ताक्षर ले लिया जायेगा।

- (4) यदि गाड़ी इंजन द्वारा पीछे की ओर ढकेली जा रही हो तो प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के तुरन्त पिछले ब्लॉक स्टेशन पर एक अतिरिक्त सतर्कता आदेश (डुप्लीकेट कॉशन आर्डर) गाड़ी के गार्ड को दिया जायेगा।
- (VI) विशेष एहतियात (सावधानी) को अधिसूचित/निरस्त करने की प्रक्रिया:-
 - (1) जब एक सक्षम रेल कर्मचारी, मरम्मत के लिये अथवा किसी कार्य या अन्य कारण से किसी लाइन के शिरोपरि उपस्कर (ओ.एच.ई.) सहित किसी भाग पर गति अवरोध या विशेष सतर्कता लागू करने की आवश्यकता समझे तो वह -
 - (क) सबसे निकटस्थ ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को (अधिमामतः सम्बन्धित ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नियंत्रित करनेवाले ब्लॉक स्टेशन को) को यथार्थ किलोमीटर तथा स्टेशन जहाँ पर अथवा जिन स्टेशनों के बीच प्रतिबंध या विशेष सतर्कता का पालन करना हो उसका स्वरूप तथा संभावित अवधि, प्रतिबंध के स्थान पर संरक्षा का तरीका तथा उस स्थान, जहाँ इंजीनियरिंग संकेत प्रदर्शित होना है आदि के बारे में लिखित सूचना देगा। वह सम्बन्धित अन्य रेल कर्मचारियों को भी पैराग्राफ (II) की धारा में (i) के अनुसार सूचित करेगा जिनको इस विषय में अधिसूचित करना है, और
 - (ख) ऐसे कार्य तब तक प्रारंभ नहीं करेगा जब तक कि स्टेशन मास्टर से लिखित प्राप्ति स्वीकृति न मिल जाये।
 - (ग) सूचना प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर तब तक प्राप्ति स्वीकृति नहीं देगा जब तक कि यदि दूसरे सिरे पर कोई ब्लाक स्टेशन है तो उसके स्टेशन मास्टर, सूचना न दे दे और प्राप्ति स्वीकृति न ले लें।
 - (2) जब ऐसे प्रतिबंध अथवा विशेष सतर्कता का कारण हटा लिया जायेगा तो सक्षम रेल कर्मचारी इस तथ्य को सबसे निकटतम ब्लॉक स्टेशन को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सूचित करेगा और दूसरे संबंधित अधिकारियों को भी सूचित करेगा जिन्हें प्रतिबंध लागू करने के पूर्व सूचित किया गया था।
- (VII) गतिप्रतिबंध निरस्त होने के पश्चात् स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्यवाही:-
 - (1) प्रतिबंध हटा लेने के बारे में सूचना प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर इस तथ्य को, दूसरे सिरे के सम्बन्धित ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को, नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को और अन्य रेल कर्मचारी को जिन्हें पहले इस बारे में अधिसूचित किया गया था, सूचित करेगा। सतर्कता आदेश निरस्त करने की सूचना भेजने के पश्चात् स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश जारी करना बंद कर देगा।
 - (2) यदि स्टेशन पर किसी गाड़ी का रुकना नियत नहीं है तो प्रतिबंध हटाये जाने की सूचना बगल के निकटतम ब्लॉक स्टेशन को भेजी जायगी जो उपरोक्त पैरा (1) के अनुसार कार्यवाही करेगा।
- (VIII) सतर्कता आदेशों का रिकार्ड :-
 - (क) उन सभी स्टेशनों पर जहाँ सतर्कता आदेश जारी किये जाते हैं, स्टेशन मास्टर लागू किये गये गति प्रतिबंधों का उनके लागू करने तथा निरस्त करने के दिनांक के साथ, प्राधिकार, स्वरूप आदि का रिकार्ड सतर्कता आदेश रजिस्टर में अद्यतन रखेगा तथा प्रत्येक सोमवार को जारी करने वाले सतर्कता आदेश, गति की दिशा के अनुसार भौगोलिक क्रम से अग्रसारित करेगा। इन रजिस्ट्रों में स्टेशन कोड को छोड़कर कोई अन्य कोड प्रयुक्त नहीं होगा।
 - (ख) इसी प्रकार के रिकार्ड, अन्य स्थानों पर जैसे कन्ट्रोल कार्यालय, लोको शेड, डीजल लॉबी तथा वहाँ जहाँ ऐसी सूचनाएँ दी जाती हैं, रखे जायेंगे।
 - (ग) यात्रा की समाप्ति पर गाड़ी सम्बन्धी अन्य प्रलेखों के साथ सतर्कता आदेश लोको पायलट और गार्ड द्वारा क्रमशः सेक्शन इंजीनियर (लोको) और स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जाएगा।
- (IX) सतर्कता आदेश का परिरक्षण:- सतर्कता आदेश की रिकार्ड-प्रतियाँ जारी करने के बाद बारह महीने तक परिरक्षित रखी जायेगी।

- Pilots of other engine or engines on the train and his or their signature or signatures obtained in token of his or their having gone through it and understood its contents. In case there is a banking engine in rear the Caution Order intended for the Guard shall before being handed over to the Guard, be shown to the Loco Pilot/ Loco Pilots of banking engine/engines and his/their signature/signatures obtained in token of his/their having gone through it and understood its contents.
- (4) A duplicate Caution order shall be given to the Guard of the train at the Block station immediately in rear of the affected block section the train being worked by an engine pushing it
- (VI) Method of notifying cancellation of special precautions –
- (1) When a competent railway servant finds it necessary to impose any speed restriction or any special precaution on a portion of a line, including OHE, due to repairs or work or for any/ other reason, he shall –
- (a) Advise in writing the Station Master of the nearest Block station (preferably the Block station controlling entry into the Block sections concerned), the exact kilometrage and the Station at which of the stations between which the restriction or special precaution is to be observed, its nature and likely duration, the method of protection of the place of restriction together with the location where engineering indicators are to be exhibited to, and also advise other railway servant concerned as per clause (i) of paragraph (II) who are required to be notified in this regard; and
- (b) Not commence such operations until written acknowledgment is received from the Station Master.
- (c) The Station Master receiving the advice shall not acknowledge it until he has advised the station Master of the Block station at the other end of the Block section, if any, to be affected and obtained his acknowledgment.
- (2) When the cause of such restriction or special precaution has been removed; the competent railway servant shall advise this fact the Station Master of the nearest Block station under exchange of private numbers and other officials concerned who were notified earlier of the imposition of restriction.
- (VII) Action by the Station Master after cancellation of the speed restriction:-
- (1) The Station Master receiving advice regarding the removal of the restriction shall advise this fact to the Station Master at the other end of the Block section concerned. Station Masters of Notice stations and other railway servants who were advised about it earlier. After issue of the advice regarding cancellation of the Caution Order the Station Master may discontinue the issuing of the Caution Order.
- (2) If no train is booked to stop at the station, the advice regarding the removal of restriction shall be sent to one of the adjoining Block's who should take action in accordance with Para (1) above
- (VIII) Record of Caution Orders:-
- (a) At all stations where Caution Orders are issued, the Station Master shall keep an up-to-date record of all the speed restrictions imposed with the dates of their enforcement and cancellation, authority, nature, etc., in the Caution Order Register and bring forward every Monday, in geographical order in relation to the direction of movement, the Caution Orders due to be issued. No Codes may be used except station Codes in these registers.
- (b) Similar records should be kept at other places like Control office, loco sheds/Diesel lobby etc. also where information in this regard is received.
- (c) The loco pilots and the Guards should hand over the caution order to S.E.(Loco) and Station Master respectively at the end of their journey along with the other train papers.
- (IX) Preservation of caution order:- Record foils of the caution orders shall be preserved for a period of twelve months after issue.

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

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

स0 नि0 4.10 (i):

- (क) उपयुक्त क्लैप के उपयोग द्वारा काँटों की क्लैम्प पैडलॉकिंग करके गति को 30 किमी प्रति घंटे तक बढ़ाया जा सकता है।
- (ख) अलग से किसी अस्थायी पैनल की आवश्यकता नहीं है और केवल फ्री होम सिग्नल दिया जाएगा।
- (ग) ऑपरेटिंग स्टाफ द्वारा काँटों की इंटीग्रिटी की जाँच की जाएगी और संबंधित सिग्नल में फेसिंग प्वाइंट का नार्मल डिटेक्शन उपयुक्त सर्किट वायरिंग द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा।
- (घ) ए.एस.एम. द्वारा स्वयं ट्रैक का भौतिक सत्यापन किया जाएगा।
- (ङ) 30 किमी प्रति घंटे की गति से नान-इन्टरलॉकिंग के लिए अनुमोदित विशेष अनुदेश के अन्तर्गत उपयुक्त इन्फ्रास्ट्रक्चर की सहायता से, जैसा आवश्यक समझा जाय, अस्थायी कार्य अनुदेश में आवश्यक संरक्षा निर्देश समाहित किये जाने चाहिए।

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

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

स.नि.4.11:

- (1) (क) जब किसी कारण गाड़ी को बिना रुके सीधी लाइन से पास करना सम्भव न हो तो इसे लूप लाइन से बिना रुके 15 कि0मी0प्र0घं0 की प्रतिबन्धित गति से अथवा उस लूप लाइन हेतु अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित गति से चलाया जा सकता है।
- (ख) किसी भी स्थिति में गाड़ी को मालगाड़ी वाले लूप लाइनों से बिना रुके गुजरने नहीं देना चाहिए।
- (ग) जब गाड़ी किसी स्टेशन के लूप लाइन से बिना रुके गुजरती है तो उन स्टेशनों पर जहाँ चेतावनी (वार्नर) सिग्नल प्रयोग में हो, चेतावनी सिग्नल 'ऑफ' नहीं किये जायेंगे।
- (2) यदि किसी गाड़ी के लोको पायलट को जिसे स्टेशन से बिना रुके गुजरना हो, लाइन क्लीयर देने वाले यन्त्र पर या पहले सम्मुखी काँटों पर प्रस्थान प्राधिकार नहीं मिलता है तो उसे गाड़ी की गति को तुरन्त नियंत्रित करना चाहिये। यदि वह स्टेशन भवन के सामने प्रस्थान प्राधिकार पा जाता है तो वह 15 किलोमीटर प्रतिघंटा की प्रतिबंधित गति से स्टेशन से बिना रुके गुजर सकता है।

4.12. इंजन द्वारा ढकेलना:—

- (1) विशेष अनुदेशों के सिवाय कोई इंजन या स्वनोदित (सेल्फ प्रोपल्ड) वाहन किसी गाड़ी को स्टेशन सीमा से बाहर नहीं ढकेलेगा और ऐसा करते समय उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी;

4.10. Limits of speed over facing points:-

- (1) The speed of trains over non-interlocked facing points shall not exceed 30 kilometres an hour in any circumstances and the speed over turn-outs and crossovers shall not exceed its permissible speed or 30 kilometres an hour whichever is less, unless otherwise prescribed by approved special instructions, which may permit a higher speed.
- (2) Subject to the provisions of sub-rule (1), a train may run over interlocked facing points at such speed as may be permitted by the standard of interlocking.

SR 4.10(i) :

- (a) Speed can be raised up to 30 kmph with clamp padlocking of points by using suitable clamps.
- (b) No separate temporary panel is needed and only free home signal shall be given.
- (c) Integrity of point shall be checked by Operating Staff and normal detection of facing points shall be proved in the concerned signal by suitable circuit wiring.
- (d) Physical verification of track shall be done by ASM physically.
- (e) Necessary safety direction should be incorporated in temporary working instruction for non-interlocking at 30 kmph under approved special instruction with suitable infrastructural support as deemed necessary.

4.11. Limits of speed while running through stations:-

- (1) The speed of trains over non-interlocked facing points shall not exceed 30 kilometres an hour in any circumstances and the speed over turn-outs and crossovers shall not exceed its permissible speed or 30 kilometres an hour whichever is less, unless otherwise prescribed by approved special instructions, which may permit a higher speed.
- (2) In every case in which trains are permitted to run through on a non-isolated line, all shunting shall be stopped and no vehicle unattached to an engine or not properly secured in accordance with Rule 5.23 may be kept standing on a connected line which is not isolated from the through line.

S.R.4.11 :

- (1)
 - (a) When due to any reason it is not possible to run a train through on a straight line, it may be run through via loop line at a restricted speed of 15 kmph or at such speed as prescribed by approved special instructions over that loop line.
 - (b) Under no circumstances must a train be allowed to run through goods loop.
 - (c) When a train passes over the loop line without stopping at the station, the Warner signal will not be taken "off" where Warner signals are in use.
- (2) If the loco pilot of the train booked to run through a station, does not receive 'Authority to Proceed' at the pickup apparatus or at the first facing points, he should immediately control the speed of his train. If he receives the 'Authority to Proceed' opposite the station building, he may run through the station at a restricted speed of 15 kilometres per hour.

4.12 Engine pushing:-

- (1) No engine or self propelled vehicle shall push any train outside station limits except in accordance with special instructions and at a speed not exceeding 25 kilometres an hour;

परन्तु यह उप नियम ऐसी गाड़ी के लिए लागू नहीं होगा जिसका सबसे आगे वाला वाहन चालन उपकरणों से सुसज्जित है और जिसे अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन परिचालित किया जा सकता है,

परन्तु यदि किसी गाड़ी के पीछे सहायक इंजन की गाड़ी के साथ जोड़े बगैर, अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन चलाने की अनुमति दी गई है तो उसपर यह उपनियम लागू नहीं होगा। परन्तु यह और भी कि आपात स्थिति को छोड़कर कोई भी गाड़ी जिसमें निरंतर निर्वात/वात ब्रेक नहीं लगे हैं, स्टेशन सीमा से बाहर नहीं ढकेली जायेगी।

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

- (2) यदि रात्रि में अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या जहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित किया गया है, कोई गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर किसी इंजन द्वारा ढकेली जाती है तो ऐसी गाड़ी के आपात स्थिति को छोड़कर, सबसे आगे वाले वाहन में निर्धारित प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां लगाई जायेंगी।
- (3) जब गाड़ियाँ उपनियम (1) और (2) में वर्णित रूप में चलाई जाती हैं तो यदि ढकेलने वाला इंजन सबसे पीछे है तो उसमें अथवा सबसे पीछे के वाहन में, यदि कोई है पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) लगेगी।

स.नि.4.12 (1) जब कोई गाड़ी किसी स्टेशन से स्टेशन सीमा से बाहर ढकेले जाने के आदेश के साथ चलती है तो जहाँ तक संभव हो अगला वाहन ब्रेकवान होना चाहिये और सूर्यास्त के बाद जिस दिशा में गाड़ी जा रही हो उस ओर कम से कम दो बत्तियाँ दिखाई पड़नी चाहिये तथा उनमें कम से कम एक बत्ती लाल होनी चाहिए। इंजन पर पिछली (टेल) बत्ती अवश्य दिखाई जानी चाहिये और गार्ड को सबसे अगले वाहन में या उसके निकट वाहन में जिसमें ब्रेक लगा हो चढ़ना चाहिये।

- (2) इकहरी लाइन पर स्टेशन से रवाना होने के बाद यदि अदृश्य परिस्थितियों के कारण गाड़ी को उसी स्टेशन की ओर वापस आना हो तो उसको प्रथम रोक सिगनल पर अवश्य खड़ा करना चाहिये और वहाँ से स्टेशन में किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा पायलट किया जाना चाहिये। दोहरी लाइन में गाड़ी जिस स्टेशन से रवाना हुई थी उस स्टेशन की ओर वापस आते समय यदि सही लाइन पर है तो सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल पर और यदि गलत लाइन पर चल रही हो तो दूसरी लाइन के प्रथम रोक सिगनल के सामने अवश्य रोकना चाहिए और वहाँ से स्टेशन के किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा स्टेशन में पायलट करके लाया जायेगा।
- (3) यदि सबसे अगला वाहन ब्रेकवान हो तो पीछे से ढकेले जाने वाली गाड़ी की गति 25 किलोमीटर प्रतिघंटा से अधिक नहीं होनी चाहिये। यदि सबसे अगला वाहन ब्रेकवान नहीं हो या आगे की दृश्यता साफ नहीं हो या कोई पायलट नहीं कर रहा हो तो पीछे से ढकेले जाने वाली गाड़ी की गति 10 किलोमीटर प्रतिघंटा से अधिक नहीं होनी चाहिये।

4.13. टेंडर आगे होने पर इंजन की गति सीमा:-

- (1) (क) कोई सवारी या मिली-जुली गाड़ी भाप (स्टीम) इंजन द्वारा, टेंडर आगे होने पर, स्टेशन सीमा के बाहर निम्नलिखित दिशाओं के सिवाय नहीं खींची जाएगी, अर्थात्:-
 - (i) जब प्राधिकृत अधिकारी ने इसके लिए लिखित आदेश दिया है, या
 - (ii) ऐसी परिस्थिति जिसमें लोको पायलट ऐसा करना अनिवार्य रूप से आवश्यक समझे,
- (ख) गाड़ी इस प्रकार ले जाई जाती है तो उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी या 40 किलोमीटर प्रति घंटे तक की ऐसी कोई उच्चतर गति होगी जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन प्राधिकृत की जाती है।
- (2) अनिवार्य आवश्यकता होने पर, भाप (स्टीम) इंजन लगी माल गाड़ियाँ टेंडर आगे होने पर, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं चल सकेंगी या ऐसी किसी उच्चतर गति

Provided that this sub-rule shall not apply to a train the leading vehicle of which is equipped with driving apparatus and which may be operated under approved special instructions;

Provided further that this sub-rule shall not apply to an engine assisting in rear of a train, which may be permitted under approved special instructions to run without being coupled to the train.

Provided also that no train which is not equipped with continuous vacuum/air brake shall be pushed outside station limits except in case of emergency;

Provided further that a "Patrol" or "Search light special with one or more vehicles in front of the engine may be permitted to run at a maximum speed of 40 kilometres an hour".

- (2) For movement of trains outside station limits with engine pushing during night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or where otherwise prescribed by special instructions, the leading vehicle of such trains shall be equipped with the prescribed head light and marker lights except in case of emergency.
- (3) When trains are worked as described in sub-rules (1) and (2) the engine pushing the load when it is the rearmost, or the rearmost vehicle if any, shall carry a tail board or a tail lamp.

S.R. 4.12 (1) When a train leaves a station with orders to be pushed outside station limits, the leading vehicle must, if possible be a brake-van and after sunset must show at least two lights in the directions in which it is moving, of which at least one should be red. Tail light must be exhibited on the engine, and the Guard must ride in the leading vehicle, or in the nearest vehicle thereto, which is fitted with a brake.

- (2) When on the single line after leaving a station a train has, owing to unforeseen circumstances, to push back towards that station, it must be brought to stand at the first stop signal, and must be piloted from there into the station by one of the station staff. On double line a train returning to the station which it has previously left, must stop. If on the correct line, at the first stop signal which refers, and if on the wrong line, opposite the first stop signal of, from where it will be piloted into the station by one of the station staff.
- (3) If the leading vehicles a brake-van, the speed of a pushing train must not exceed 25 kilometres an hour. If the leading vehicle is not a brake-van, the speed must not exceed 10 kilometres an hour

4.13 Limits of speed with engine tender foremost:-

- (1) (a) A passenger train or a mixed train shall not be drawn outside station limits by a steam engine running tender foremost, except-
 - (i) under a written order issued by the authorised officer; or
 - (ii) in a case of unavoidable necessity, to be established by the Loco Pilot.
- (b) When any such train is so drawn, the speed shall not exceed 25 kilometres an hour, or such higher speed, not exceeding 40 kilometres an hour, as may be authorised by approved special instructions.
- (2) In cases of unavoidable necessity, goods trains may run with steam engine tender foremost at a speed not exceeding 25 kilometres an hour or such higher

से चल सकेंगी जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए। किन्तु ऐसी गति किसी भी दशा में 40 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

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

स0नि0 4.13 (i) साधारण नियम 4.13(1)(क)(i) के अधीन निर्धारित लिखित आदेश मण्डल रेल प्रबन्धक के प्राधिकार से जारी किया जायेगा।

ग— गाड़ियों और उनके चालक दल के साज सामान

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

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

स.नि. 4.14 (i) जब गाड़ियाँ स्टेशन पर एक दूसरे को क्रॉस करती हैं तो पहले आने वाली गाड़ी की बिजली की प्रमुख बत्ती धीमी कर दी जानी चाहिये। यदि प्रकाश को धीमा करने वाला स्वीच खराब हो तो प्रमुख बत्ती एकदम बुझा देनी चाहिये।

speed, which shall, in no circumstances, exceed 40 kilometres an hour, as may be laid down by special instructions.

- (3) When trains have to be worked with steam engines tender foremost as a regular measure under sub-clause (i) of clause (a) of sub-rule (1) and sub-rule (2), the head light and marker light as prescribed in Rule 4.14 shall be provided on the tender.

S.R. 4.13 (i) The written order prescribed under G.R. 4.13(1) (a) (i) shall be issued under the authority of the Divisional Railway Manager.

C. Equipment of Trains and Train Crew

4.14 Head light and marker light:-

- (1) A train shall not be worked at night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or in long tunnels, unless the engine carries an electric head light of an approved design and, in addition, two oil or electric white marker lights.
- (2) An engine employed exclusively on shunting at stations and yards shall, at night or during thick foggy or tempestuous weather impairing visibility display such head lights as are prescribed by the Railway Administration, and exhibit two red marker lights in front and in rear.
- (3) The electric head light on the engine shall be fitted with a switch to dim the light and shall be dimmed.
 - (a) when the train remains stationary at a station;
 - (b) when the train is approaching another train which is running in opposite direction on double or multiple track of same or different gauges; and
 - (c) on such other occasions as may be prescribed by special instructions.
- (4) In case the electric head light fails or a train has to be worked with the engine running tender foremost in an emergency, the engine shall display the two oil or electric white marker lights referred to in sub-rule (1) pointing in the direction of movement and the train shall run at a speed prescribed by special instructions.
- (5) In case defective electric head light of locomotive running in section provided with reflective type of Engineering fixed signal, during night or thick foggy weather impairing visibility, on BG and MG, the Loco Pilot work the train cautiously at a speed not exceeding the severest temporary speed restriction imposed in the block section or 40 kmph whichever is less.
- (6) Coaching locos should not be turned out from home shed if the speedometers/ recorders are in defective condition. In case of speedometer/ recorder becoming defective during the run, the train should run at a speed prescribed by special instructions.

S.R. 4.14 (i) Where trains have to cross at station, the first train to arrive must have its electric head light dimmed. If the dimming switch is out of order, the head light must be extinguished altogether.

4.15 पिछली (टेल) तथा बगल (साइड) बत्तियां:-

- (1) रात्रि के समय अथवा धुंध कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, स्टेशन सीमा के बाहर कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जायेगी जब तक उसमें निम्नलिखित न हों—
 - (क) उस स्थिति में सिवाय जिसमें उप नियम (2) लागू होता है नियम के साथ जुड़े वाहनों में कम से कम एक लाल पिछली बत्ती (टेल लैम्प) तथा दो ऐसी बगल (साइड) बत्तियां लगी हैं जो पीछे की ओर लाल तथा इंजन की ओर सफेद दिखाई देती है।
परन्तु माल गाड़ियों तथा ईएमयू गाड़ियों में बगल (साइड) बत्तियों को त्यागा जा सकता है।
 - (ख) यदि इंजन बिना किसी वाहन के अकेला है तो उसमें कम से कम एक लाल पिछली (टेल) बत्ती है तथा
 - (ग) यदि दो या दो से अधिक इंजन एक साथ बिना किसी वाहन के जुड़े हैं तो कम से कम पिछले इंजन के पीछे एक लाल पिछली (टेल) बत्ती लगी है।
- (2) जब कोई कोयला पायलट अर्थात् ऐसी गाड़ी जो कोयला साइडिंगों में वाहनों को एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है जब किसी ब्लाक सेक्शन में अथवा ब्लाक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंग में काम करती है तो उस पर लाल पिछली (टेल) बत्ती की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लाक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लाक सेक्शन से प्रवेश करती है या वहाँ से निकलती है। परन्तु यह तब तक इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष निर्देश दे दिये गये हैं कि किसी अन्य गाड़ी को ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लाक सेक्शन में, जहाँ वह कार्य कर रहा था, अवरोध डालने वाला कोई वाहन नहीं छोड़ा है।
- (3) जब समानान्तर लाइनों पर एक ही दिशा में गाड़ियां चलती हैं तो उन नियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित बगल (साइड) बत्ती का प्रबन्ध विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जा सकता है।
- (4) जब किसी गाड़ी को अनुगामी गाड़ी पास करने के लिए शंट किया जाता है तो उप नियम (1) खण्ड (क) में उल्लिखित पिछली (टेल) बगल (साइड) बत्तियों का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।
- (5) स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा साइडिंगों में शंटिंग में कार्यरत इंजन पर विशेष आदेशों के अनुसार पिछली (टेल) बत्तियां लगी होंगी।

स0नि0 4.15(1): रात के समय किसी स्टेशन पर जब कोई गाड़ी उसी दिशा में आने वाली किसी दूसरी गाड़ी का प्राथमिकता देने के लिए रोक ली जाती है तो पहली गाड़ी के गार्ड को इस लाइन के अनुगमन करने वाली गाड़ी गुजरने वाली है, उस लाइन के तरफ की अपने ब्रेकयान की बगल बत्ती (साइड लैम्प) को लाल के बजाय सफेद कर देना चाहिए और दूसरी तरफ की बगल बत्ती (साइड लैम्प) और पिछली (टेल) बत्ती को अपनी साधारण स्थिति अर्थात् लाल ही रहने देना चाहिए। अनुगामी (फालोइंग) गाड़ी के पास न होने तक गार्ड को अपने ब्रेक के पास ही रहना चाहिए। इसके बाद जिस बगल बत्ती (साइड लैम्प) की रोशनी बदल दी गयी थी उसे फिर से अपनी साधारण अर्थात् पीछे की ओर लाल दिखती हुई स्थिति में बदल देना चाहिए। यदि आने वाले लोको पायलट को एक ही ऊँचाई में दो लाल रोशनी दिखाई पड़े जो यह संकेत करता हो बगल बत्ती की लाल रोशनी सफेद रोशनी नहीं बदली गयी है तो उसे सीटी देकर सावधानी के साथ आना चाहिए तथा लाल रोशनी के पहले गाड़ी को रोक देना चाहिए जब तक कि एक बत्ती सफेद रोशनी में नहीं बदल दी जाती है।

4.16 पिछला टेल बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प)–

- (1) उपनियम (2) में किये गये उपबन्धों के सिवाय कर्मचारियों को गाड़ी की सम्पूर्णता के बारे में बताने के लिए अन्तिम वाहन की पहचान के लिए उसके पीछे निम्नलिखित का लगाया जाना आवश्यक है अर्थात्

4.15 Tail and Side lights:-

- (1) At night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, no train shall be worked outside station limits unless it has –
 - (a) In the case of an engine with vehicles attached, save in a case to which sub rule(2) applies, at least one red tail light, and two side lights showing red towards the rear and white towards the engine.
Provided that provision of side lights on Goods trains and Electric Multiple unit trains may be dispensed with.
 - (b) in the case of a single engine without vehicles attached one red tail light; and
 - (c) in the case of two or more engines coupled together without vehicles attached, at least one red tail light affixed to the rear engine.
- (2) A colliery pilot, i.e. a train used for collecting or distributing vehicles in colliery siding, when working in a block section or in the colliery siding taking off from a block sections, need carry a red tail light only as it enters or leaves the block station, ensure that no other train is permitted to proceed into the block section until the Guard of the colliery pilot has certified that he has left no vehicle obstructing the block section in which he has been working.
- (3) When trains may run in the same direction on parallel lines, the sidle lights mentioned in clause (a) of sub rule (1) shall be dealt with in accordance with special instructions.
- (4) ‘When a train has been shunted for a following train to pass, the tail and side lights mentioned in clause (a) shall be dealt with in accordance with special instructions.
- (5) Within station limits or in a siding, an engine employed in shunting shall have tail lights in accordance with special instructions.

S.R. 4.15(1) When a train is stopped or shunted at night at a station to allow a following train to precede it, the Guard of the former train must change his brake van side light next to the line on which the following train is to pass from red to white the other side an tail lights being left in their normal position, showing red. The Guard must remain near his brake van until the following train has passed and then replace the altered side light to its normal position showing red to the rear. Should the Loco Pilot of an approaching train observe two red lights at the same elevation. Indication, indicating that a side lamp has not been changed from red to white, he must whistle and approach cautiously and must stop the train short of the red lights until one of them is changed to white.

4.16 Tail board or tail lamp.

- (1) In order to indicate the staff that a train is complete, the last vehicle shall, except as provided for in sub-rule(2), be distinguished by affixing to the rear of it :

- (क) दिन में अनुमोदित डिजाइन का पिछला (टेल) बोर्ड या अनुमोदित डिजाइन की लाल रंगी हुई पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो प्रकाशित न हो अथवा
- (ख) रात्रि में, और धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब दिन में स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, अनुमोदित डिजाइन की एक लाल रोशनी वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो अंतिम वाहन जांच युक्ति को प्रदर्शित करने के लिए क्षण दीप्ति लाल रंग का प्रकाश दर्शाएगी; या
- (ग) विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत कोई अन्य उपकरण
- (2) जब कोई कोयला पायलट अर्थात् ऐसी गाड़ी जो कोयला साइडिंगो में वाहनों की एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है। जब किसी ब्लाक सेक्शन में अथवा ब्लाक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंगो में काम करती है तो उस पर पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत किसी अन्य उपकरण की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लाक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लाक स्टेशन की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वहाँ किसी भी सिरे ब्लाक स्टेशन में प्रवेश करती है या वहाँ से निकलती है परन्तु यह जब तक इस बात की अनुसूचित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिये गये हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लाक सेक्शन से जहाँ वह कार्य कर रहा था अवरोध डालने वाला कोई वाहन नहीं छोड़ा है।
- (3) पिछला (टेल) बोर्ड या प्रकाश सहित पिछली बत्ती (टेल लैम्प) के बदले में एक लाल झण्डी का प्रयोग केवल आपात स्थिति में हर बार विशेष अनुदेशों के अधीन ही किया जा सकता है।
- स0नि0 4.16 (i) इस बात को बताने के लिए कि गाड़ी सम्पूर्ण है तथा उसका कोई हिस्सा अलग नहीं हो गया है। अन्तिम वाहन में पहचान के लिए उसके पीछे निम्नलिखित उपकरण रखे जायेंगे:—
- (क) दिन और साफ मौसम में एक लाल रंग का पिछला (टेल) बोर्ड जिस पर 'एल वी', अक्षर सफेद रंग से रंगा होगा,
- (ख) एक पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो रात्रि में (सूर्यास्त से सूर्योदय तक) तथा धुंध और कुहरा के मौसम में लाल रोशनी प्रदर्शित करती हो,
- (ग) किसी आपात स्थिति में केवल स्वल्प यात्रा के लिए एक लाल झंडी जब कि पिछला (टेल) बोर्ड या न जली हुई लाल पेंट वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) उपलब्ध न हो। ऐसी अनुमति केवल दिन में तथा साफ मौसम में संबंधित वरिष्ठ मण्डल/मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा विशेष परिस्थिति के लिए अपवाद स्वरूप प्रदान की जायेगी।
- (ii) जब ब्रेकवान के पीछे कोच जोड़ा जाय तो ब्रेकवान की बिजली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) रात्रि को बुझा दी जानी चाहिए और अधिकारीगण को अपना निरीक्षण यान ब्रेकवान के पीछे लगवाने पर यह देखना चाहिए कि ऐसा कर दिया गया है।
- (iii) लाइट इंजन में चाहे वह अकेला हो या इसके साथ दूसरा इंजन लगा हो पीछे की ओर दिन में पिछला बोर्ड (टेल बोर्ड) और रात्रि में पिछली बत्ती (टेल लैम्प) लगी होनी चाहिए। जब लाइट इंजन एक दूसरे के साथ जुड़े हुए जा रहे हों तो अगले इंजन से पिछला बोर्ड/बत्ती (टेल बोर्ड/लैम्प) को हटा देना चाहिए।

4.17 स्टेशन मास्टर की पास होने वाली गाड़ियों के पिछले (टेल) बोर्ड या पिछले बत्ती (टेल लैम्प) से सम्बन्धित जिम्मेदारी:—

- (1) स्टेशन मास्टर को यह देखना होगा कि उसके स्टेशन से पास होने वाली प्रत्येक गाड़ी अन्तिम वाहन पर नियम 4.16 के अनुसार पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या अन्य उपकरण लगा है।
- (2) यदि स्टेशन से कोई ऐसी गाड़ी पास होती है कि जिस पर गाड़ी की सम्पूर्णता का ऐसा चिन्ह नहीं लगा है, तो स्टेशन मास्टर:

- (a) By day, a tail board of approved design or a red painted tail lamp of approved design which may be until, or
 - (b) By night, as well as in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility during day, a red tail lamp or approved design displaying a flashing red light to indicate last vehicle check device; or
 - (c) Such other device as may be authorized by special instructions.
- (2) A Colliery pilot, i.e. a train used for collecting or distributing vehicles in colliery siding, when working in a block section or in the colliery siding taking off from a block section need carry a tail board or tail lamp or such other device as may be authorized by special instructions, only as it enters or leaves the block station of either end of such block section provided that special instructions are issued to ensure that no other train is permitted to proceed into the block section until the Guard of the Colliery Pilot certifies that he has left no vehicle obstructing the block section in which he has been working.
- (3) In emergencies only, and under special instructions in each case, a red flag may be used in lieu of a tail board or an unlit tail lamp.

S.R. 4.16 (i) In order to indicate that the train is complete and that no portion has become detached, the last vehicle be distinguished by lacing in rear of it:

- (a) a red tail-board with the Letter “LV” painted in white thereon, by day and in clear weather,
 - (b) a tail lamp showing a red light by night (sun set to sun rise) and in thick or foggy weather,
 - (c) a red flag in any emergency of a short trip only when a tail board/unlit red painted tail lamp is not available. This is permitted during day light and in clear weather only under exceptional circumstances, when specially authorized by the concerned Senior Divisional/ Divisional Operating Manager.
- (ii) The tail light of the brake van must be switched off at night when a coach/wagon is attached outside the brake van in rear and officers who attach their inspection carriage behind the brake-van should see that this is done.
- (iii) Light engines, single and coupled must carry in the rear tail board by day and a tail light by night. The tail board/light on the leading must always be removed when light engines are proceeding coupled.

4.17 Responsibility of Station Master regarding tail board or tail lamp of passing trains:-

- (1) The Station Master shall see that the last vehicle of every train passing through his station is provided with a tail board or tail lamp or such device in accordance with the provisions of Rule 4.16.
- (2) If a train passes the station without such indication to show that it is complete, the Station Master shall:

- (क) तत्काल अगले स्टेशन को सूचित करेगा कि गाड़ी को रोक कर अभाव की पूर्ति कर दी जाए और यह सूचना दी जाए कि गाड़ी पूर्ण है या नहीं;
- (ख) इस बीच यह सुनिश्चित करने के लिए कि पिछले स्टेशन से किसी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जाए, ब्लॉक सेक्शन को बन्द करने का कार्य रोक देगा, परन्तु जहाँ किसी सेक्शन में ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर या ट्रैक सर्किट और किसी सिरे या नॉन रनिंग लाइनों को छोड़कर संपूर्ण ट्रैक सर्किट वाले स्टेशन यार्ड की व्यवस्था है तथा जहाँ ऐसे उपस्कर की व्यवस्था वाला ब्लॉक सेक्शन क्लीयर इंडीकेशन स्वतः ही ब्लॉक सेक्शन का क्लीयरेंस सुनिश्चित करेगा, वहाँ गाड़ी को रोक रखने की आवश्यकता नहीं है।
- (ग) जब तक अगले स्टेशन से यह सूचना नहीं मिल जाती कि गाड़ी पूर्ण है, तब तक वह न तो पिछले ब्लॉक सेक्शन को खाली समझेगा और न ही उसे बन्द करेगा।
- स.नि.4.17(i) स्टेशन से बिना रुके पास होने वाली गाड़ियों के सम्बन्ध में उनके सम्पूर्ण आ जाने को सुनिश्चित करने के उद्देश्य से स्टेशन मास्टर स्वयं उस गाड़ी के पीछे लगे टेल बोर्ड/टेल लैम्प/टेल लाइट को देखने के लिये जिम्मेदार होगा।
- (ii) यह जिम्मेदारी रुकने वाली गाड़ियों की स्थिति में दो या अधिक केबिन वाले स्टेशन पर यह ड्यूटी उस केबिन के केबिनमैन की होगी जो इस स्थान से निकटतम है जहाँ गाड़ी का अंतिम वाहन खड़ा होता है। ऐसी स्थिति में ज्यों ही कोई गाड़ी आकर रुकती है, अंतिम वाहन के पीछे लगे टेलबोर्ड/टेललैम्प/टेल लाइट को देखकर केबिनमैन सुनिश्चित कर लेगा कि गाड़ी संपूर्ण आ गयी है। केबिन मैन जब तक ऐसी स्थिति को सुनिश्चित नहीं कर ले तब तक उसे होम सिगनल वापस नहीं करना चाहिये और न ही टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को गाड़ी के पूर्ण आगमन की सूचना देनी चाहिये। जहाँ की-ट्रांसमिटर लगा हो वहाँ होम सिगनल की चाभी की-ट्रांसमीटर द्वारा प्रेषित किया जाना स्टेशन मास्टर के लिये केबिनमैन की ओर से यह आश्वासन होगा कि गाड़ी संपूर्ण आ गयी है। अन्य स्थितियों में केबिनमैन द्वारा प्राइवेट नं0 दिया जाना चाहिये। स्टेशन मास्टर को जब तक चाभी या प्राइवेट नं0 न प्राप्त हो तब तक उसे गाड़ी सेक्शन से बाहर हो गयी है संकेत नहीं भेजना चाहिये।
- (iii) यदि पहुंचने पर कोई गाड़ी टेल बोर्ड/टेल लैम्प/टेल लाइट की दृष्टि से अपूर्ण पायी जाती है तो केबिनमैन टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और स्टेशन मास्टर प्राइवेट नं0 देकर उसकी स्वीकृति देगा। प्राइवेट नं0 के मिल जाने पर केबिन मैन होम सिगनल को टान स्थिति में वापस कर सकता है और चाभी, यदि कोई हो, विद्युतीय माध्यम से भेज सकता है। इसके बाद स्टेशन मास्टर गाड़ी के गार्ड से गाड़ी के सम्पूर्ण आगमन का प्रमाण-पत्र सम्पूर्ण आगमन पंजिका में प्राप्त करेगा।
- (iv) दो या दो से अधिक केबिन वाले स्टेशनों के अतिरिक्त अन्य स्टेशनों पर रुकने वाली गाड़ियों के गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण-पत्र प्राप्त करने के लिये निर्धारित प्रारूप फार्म टी/1410 पर गाड़ी पूर्ण आगमन रजिस्टर रखा जायेगा।

क्र.सं.	दिनांक	गाड़ी सं०	आगमन समय		गार्ड का हस्ताक्षर इस हेतु कि उसकी गाड़ी पूर्ण आ गयी है तथा फाउलिंग मार्क साफ करके खड़ी है।
			घन्टा	मिनट	

स्टेशन मास्टर इस रजिस्टर को अपने स्टेशन के किसी कर्मचारी द्वारा गाड़ी की संख्या और दिनांक लिखकर गार्ड के पास भेजेगा। गार्ड स्वयं को आश्वस्त कर लेने के बाद कि उस गाड़ी का अंतिम वाहन सभी उल्लंघन चिन्हों के भीतर खड़ा है, गाड़ी के आगमन का समय उचित कॉलम में लिखकर पूरा हस्ताक्षर करेगा। इसके बाद गार्ड गाड़ी के सम्पूर्ण आगमन का संकेत देने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर को दिन में हरी झंडी और रात में हरी बत्ती हिलाकर सिगनल देगा। गार्ड का हैन्ड सिगनल मिल जाने पर स्टेशन मास्टर लाइन बंद कर देगा परन्तु जिस ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी अभी आयी है उस स्टेशन को न तो लाइन क्लीयर देगा और न ही उस स्टेशन से लाइन क्लीयर लेगा जब तक कि रजिस्टर वापस नहीं मिल जाय और अपने आपको यह आश्वस्त न कर ले कि गार्ड द्वारा गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र दे दिया गया है।

- (a) Immediately advise the station in advance to stop the train to see that the defect is remedied and to advise whether or not the train is complete,
- (b) Meanwhile without the closing of the block section to ensure that no train is allowed to enter the block section from the station in rear, and Provided that where in a section, a block proving axle counter or track circuit and complete track circuiting of station yard, excluding non running lines on either end is provided with such equipment shall ensure clearance of block section automatically the withholding may not be necessary.
- (c) Unless the station in advance has advised that the train is complete, neither consider the block section in rear as clear nor close it.

S.R.4.17 (i) For run through trains, it is the duty of the Station Master to personally inspect the Tail board/Tail lamp/ light in the rear of the train to ascertain that the train has arrived complete.

- (ii) In the case of stopping trains, at stations where two or more cabins are provided this duty will devolve on the cabinman of the cabin nearest to which the last. In such a case, as soon as a train arrived, the cabinman will satisfy that it has arrived complete by seeing the Tail board/ Tail lamp/light affixed in the rear of the last vehicle on the train and until he has so satisfied himself he must not put the Home Signal to 'ON' and report the complete arrival of the train by telephone to the Station Master. Where there is a key transmitter, the transmission of the Home Signal key back to the Station Master is the cabinman's assurance that the train has arrived complete. In other cases, the cabinman must give a private number. Until the key of private number is transmitted, the Station Master must not send the train out of section signal.
- (iii) If a train arrives incomplete in respect of the Tail board/Tail lamp/light the cabinman will inform the Station Master by telephone and the Station Master will acknowledge with a private number. After he receives the private number, the Cabinman may put the Home signal to 'ON' and transmit the key. If any, The Station Master will then require the Guard to certify the complete arrival of the train in the Train Intact Arrival Register.
- (iv) At station & other than those provided with two or more cabin, a Train Intact Arrival Register' on prescribed form T/1410 shall be maintained for the purpose of obtaining complete arrival certificates from Guards of stopping trains. This book shall have the following columns:-

S. No.	Date	Train No.	Time of Arrival		Guard's signature in token that his train has arrived complete and is standing clear of all fouling marks
			Hours	Minutes	

The Station Master shall send the book to the Guard through one of his station staff after entering the date and train No. The Guard, shall after satisfying himself that the last vehicle of his train is standing clear of all fouling marks, record the arrival time and his full signature in the appropriate columns. Thereafter he shall signal to the station master on duty by waving a green flag during the day and a green light during the night as an indication of the train having arrived complete. The station master shall close the line on receipt of hand signals from the guard but shall not be line clear or obtain line clear from the block station from which the train has just arrived unless he has received back the book and satisfied himself that the guard has certified the complete arrival of the train.

- (v) यदि कोई गाड़ी सम्पूर्ण नहीं आयी है, तो गार्ड की यह व्यक्तिगत जिम्मेदारी होगी कि वह तत्काल इसकी सूचना स्टेशन मास्टर/केबिनमैन/स्वीचमैन को स्थिति के अनुसार दे दे।
- (vi) दोहरी लाइन पर जब कोई गाड़ी बिना टेल लैम्प/टेल बोर्ड के गुजरती है तब स्टेशन मास्टर उस ब्लॉक सेक्शन के बगल की लाइन से गुजरने वाली गाड़ी को रोककर लोको पायलट एवं गार्ड को वस्तुस्थिति से अवगत करायेगा एवं सतर्कता पूर्वक चलने एवं किसी अवरोध की दशा में तत्काल रोक सकने की गति का पालन करने का सतर्कता आदेश तब तक जारी करेगा जब तक कि यह प्रमाणित नहीं हो जाये कि गाड़ी का पिछला विच्छेदित भाग, यदि कोई है, दूसरे लाइन को बाधित नहीं कर रहा है।
- (vii) उन स्टेशनों पर जहाँ इन्ड केबिन/पैनल की व्यवस्था नहीं है किन्तु वहाँ पर सबसे बाहरी काँटों के पास टेलीफोन से सुसज्जित कोई समपार फाटक है, गाड़ियों के आगमन की दशा में गेटमैन गाड़ियों के टेल लैम्प/टेल बोर्ड के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी के पूर्ण आगमन के टोकन रूप में स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर देगा।

4.18. संचार साधन:-

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

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

- (1) अपनी गाड़ी पर ड्यूटी के समय प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट के पास निम्नलिखित साज-सामान होंगे, अर्थात् :-
 - (क) इन नियमों या इनके उन भागों की एक प्रति जो नियम 2.01 के अधीन उसे दिए गए हैं ;
 - (ख) रेल के जिस सेक्शन में गाड़ी चलनी है, उसके लिए प्रवृत्त कार्य चालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा सभी शुद्धि पत्रों और परिशिष्टों की, यदि कोई है, एक प्रति;
 - (ग) एक हैंड सिगनल बत्ती,
 - (घ) एक सीटी (केवल गार्डों के लिए);
 - (ङ) एक लाल झंडी और एक हरी झंडी;
 - (च) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित, पटाखों का इतना स्टॉक जो सम्बन्धित नियमों के पालन के लिए पर्याप्त है,
 - (छ) प्राथमिक उपचार पेटी (फर्स्ट-एड-बॉक्स) केवल सवारी गाड़ियों के गार्डों के लिए तथा
 - (ज) ऐसी अन्य वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस सम्बन्ध में निर्धारित करे।

- (v) Should, however, the train not arrived complete, it is the personal responsibility of guard to bring the fact immediately to the notice of the station master, Cabin Assistant Station Master, Cabin Man or Switch Man as the case may be.
- (vi) On double line when a train is passed without tail lamp/tail board, the station master will stop entry of the train in the same block section on the adjacent line and advise the guard and Loco Pilot the circumstances and issue caution order to proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction until it is certified that the rear portion of the parted train, if any, is not obstructing the other line.
- (vii) At station where end cabin/panel is not provided but there is a level crossing gate equipped telephone near outermost facing point. The gateman during reception of train, after ascertaining that train has passed with Tail Board/Tail Lamp intact has cleared. The fouling mark, shall give a private no. to station master in token of complete arrived of train.

4.18 Means of communication:-

- (1) No passenger train or mixed train shall be dispatched from any station, unless every passenger carriage is provided with means by which communication can be made with the guard or the Loco Pilot.
- (2) Sub-rule (1) shall not apply to-
 - (a) Passenger or mixed trains in case of complete or partial failure of vacuum; and
 - (b) Such particular trains as may be exempted under approved special instructions.
- (3) If a Railway Administration is satisfied that mischievous use of the means of communication referred to in sub-rule (1) is prevalent it may, notwithstanding anything contained in that sub-rule, direct the disconnection, for the time being of the means of communication provided in all or any of the passenger carriages in any such train.
- (4) A Goods vehicle in which passengers are carried is not a 'Passenger carriage' within the meaning of this rule.

4.19 Guard's and Loco Pilot equipment:-

- (1) Each Guard and Loco Pilot shall have with him, while on duty with his train, the following equipment-
 - (a) A copy of these rules or such portions thereof as have been supplied to him under Rule 2.01
 - (b) A copy of the Working Time Table and all correction slip and appendices, if any, in force on that section of the railway over which the train is to run,
 - (c) a hand signal lamp,
 - (d) a whistle (for Guards only)
 - (e) a red flag and a green flag
 - (f) a stock of detonators sufficient to comply with the relevant rules as may be prescribed by special instructions,
 - (g) a first aid box (for Guards of passenger carrying trains only); and
 - (h) Such other articles as may be prescribed by the Railway Administration in this behalf.

- (2) यदि किसी गार्ड या लोको पायलट के पास उपनियम (1) में उल्लिखित या निर्दिष्ट वस्तुओं में से कोई नहीं है, तो वह इस बात की रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा जो इस कमी की पूर्ति करेगा।
- (3) प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट, गाड़ी पर ड्यूटी के समय, अपने साथ उस चश्मे की दो जोड़ी रखेगा जिसका पहनना उसके लिए डाक्टर की सलाह के अनुसार आवश्यक है।

नोट: लोको पायलट एवं गार्ड के उपकरण समय समय पर जारी विशेष अनुदेश के अनुरूप होंगे।

स.नि.4.19: (I) प्रत्येक गार्ड के पास (स्वयं के साथ अथवा गार्ड वैन में) और लोको पायलट के पास (स्वयं के साथ अथवा लोको में), अपनी गाड़ी में ड्यूटी के समय नियम 2.01 के तहत उसे दिये गये नियमों अथवा इनके संगत भागों की एक प्रतिलिपि (हार्ड अथवा इलेक्ट्रानिक रूप में) तथा रेलवे के उस खंड जहाँ गाड़ी चलाई जानी है, पर लागू वर्किंग समय सारणी और सभी शुद्धि परचियाँ और परिशिष्ट, यदि कोई हो, की प्रतिलिपि (हार्ड अथवा इलेक्ट्रानिक रूप में) होनी चाहिए।

- (II) निम्नलिखित उपकरण भी गार्डों के व्यक्तिगत उपकरण होंगे –

- (i) सभी गार्डों के लिये एल.ई.डी. आधारित टेल लैम्प
- (ii) डिटैचेबल प्रेशर गेज एडाप्टर के साथ मालगाड़ी के गार्डों के लिये।

- (III) सहायक लोको पायलट को निम्नलिखित उपकरण, उनको वहन करने हेतु सुविधाजनक बैग के साथ जारी किये जायेंगे:—

- (i) तीन रंगों वाला टार्च
- (ii) लाल और हरी झंडी
- (iii) हथौड़ी सह पेचकस
- (iv) कार्यकारी समय-सारणी

4.20. इंजन चलाने की जिम्मेदारी:—

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

4.21. विद्युत गाड़ी चलाना:—

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

- (2) If any Guard of Loco Pilot is not in position of any articles mentioned or referred to in sub-rule(1), he shall report the fact to his superior who shall make good the deficiency.
- (3) Each Guard shall have with him while on duty with his train, two pairs of such spectacles as he is required to wear under medical advice.

Note : Each Guard and Loco Pilot should also be in possession of a watch in addition to the equipment prescribed in sub rule (1)

S.R. 4.19 (I) Each Guard (with him/her or in Guard van) and Loco Pilot (with him /her or in Loco), while in duty with his/her train, shall have a copy (in hard or in electronic form) of these rules or relevant portions thereof, as supplied to him/her under Rule 2.01 and a copy (in hard or in electronic form) of the working time table and all the correction slips and appendices, if any, in force on that section of the Railway over which the train is to run.

- (II) Following items will also be the personal equipments of Guards:
 - (i) LED based tail lamps for all Guards.
 - (ii) Detachable pressure gauges with adapters for goods Guards.
- (III) The following equipments along with a handy bag to carry the same be issued to Assistant Loco Pilots :
 - (i) Tri colour Torch
 - (ii) Red and Green Flag
 - (iii) Hammer-cum-screw
 - (iv) Working Time Table

4.20 Manning of engine in motion :-

- (1) Except when otherwise provided by special instructions, no engine shall be allowed to be in motion on any running line unless the Loco Pilot as also the Assistant Loco Pilot are upon it.
- (2) Subject to the provision of sub rule(3), in no circumstances shall a person other than the Loco Pilot or a Railway servant duly qualified in all respects, drive and engine on any running line.
- (3) If a Loco Pilot becomes incapacitated while engine is in motion, the Assistant Loco Pilot or the Fireman, if duly qualified, may work the train to the next station cautiously and where the Assistant Loco Pilot or the Fireman is not duly qualified, he shall bring the train to a stop and send a Message to the Station Master of the nearest station to make arrangement for a Loco Pilot to take over the train, and for so doing he may take the assistance of the Guard.

4.21 Driving an electric train:-

- (1) In case of electric engine or diesel engine having twin cabs, the Loco Pilot shall be in the leading driving compartment when the train is in motion or when the train is standing on any running line except as otherwise prescribed in these rules.
- (2) (a) In the case of a single or multiple unit train, if the driving apparatus in the leading driving compartment becomes defective, the train shall be driven cautiously from the nearest driving compartment which is serviceable; in this event, the Guard shall travel in the leading driving compartment and shall convey the necessary signals to the Loco Pilot; the Guard shall also sound the horn or whistle as necessary and apply the brake in case of emergency and shall be responsible for stopping the train correctly at signals, stations and obstructions.

(ख) यदि विद्युत इंजन का सबसे अगला चालन कक्ष खराब हो जाता है तो गाड़ी पिछले चालन कक्ष से सहायक लोको पायलट चलाएगा किन्तु यह तब जब वह चलाने के लिए यथाविधि योग्यता प्राप्त है। लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा और गाड़ी के सही संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

उपरोक्त सामान्य नियम 4.21(1) एवं (2)(ख) जो विद्युत इंजन पर लागू होते हैं वह गाड़ी संचालन हेतु ट्विन कैब युक्त डीजल इंजन पर भी लागू होंगे।

4.22. इंजन या टेंडर पर चलना:—

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

4.23. ब्रेकयान:—

- (1) आपात स्थिति में या विशेष अनुदेशों के अधीन की गई व्यवस्था के सिवाय, किसी गाड़ी को तब तक किसी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जाएगा जब तक कि उसके साथ एक या एक से अधिक ब्रेकयान या हैंड ब्रेक वाहन नहीं लगे हैं।
- (2) यह नियम रेल कार, केवल अकेले इंजन या आपस में जुड़े ऐसे इंजनों पर लागू नहीं होगा।

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

स.नि. 4.24:

- (1) (क) सवारी या मिश्रित या मालगाड़ी की स्थिति में जब समूची गाड़ी में वैक्युम/एअर ब्रेक काम कर रहा हो पिछले ब्रेकयान के पीछे दो बोगियां या समकक्ष चार पहिये वाले वाहन लगाये जा सकते हैं बशर्ते कि उनमें वैक्युम/एअर ब्रेक लगे हों जो अच्छी दशा में काम करने वाले हों। वैक्युम/एअर पाइप से युक्त वाहन/माल डिब्बे भी पिछले ब्रेकयान के पीछे लगाये जा सकते हैं। यदि इन्हें पूर्णरूप से वैक्युम/एअर ब्रेक वाले वाहन/डिब्बों के बीच मार्शल किया गया हो और ऐसे वाहन/डिब्बों की संख्या उपर्युक्त निर्धारित संख्या से अधिक न हो।
- (ख) किन्तु सवारी या मिश्रित गाड़ियों में जिसमें पूरी गाड़ी में वैक्युम/एअर ब्रेक काम कर रहा हो उपर्युक्त उपखण्ड (क) में निर्धारित संख्या के अतिरिक्त एक निरीक्षण यान (बोगी या अन्यथा) भी लगाया जा सकता है यदि इसमें अपनी हैंड ब्रेक लगा हो।
- (ग) जब समूची गाड़ी में वैक्युम/एअर ब्रेक काम न कर रहा हो तो केवल एक निरीक्षण यान (बोगी या अन्यथा) ब्रेकयान के पीछे लगाया जा सकता है बशर्ते कि हैंड ब्रेक कार्यरत अवस्था में लगा जिसका प्रयोग उसमें यात्रा करने वाले अधिकारी द्वारा किया जा सके।
- (2) केवल दिन के समय मालगाड़ी के पिछले ब्रेकयान के पीछे एक क्षतिग्रस्त वाहन लगाया जा सकता है जिसके परिचालन की उपयुक्तता (फिट टू रन) का प्रमाणपत्र मिल चुका हो और उसके साथ कोई सक्षम रेल सेवक चल रहा हो।
- (3) (क) उन खण्डों को छोड़कर जहाँ 100 में 1 से अधिक का ढलान हो एक इंजन जिसके साथ एक लोको पायलट दल यान (क्रू वान), चिकित्सा यान या निरीक्षण यान जुड़ा हो, चाहे इनमें हैंड ब्रेक हो या न हो, एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन बिना गार्ड और ब्रेकयान के भेजा जा सकता है बशर्ते कि उसमें कार्यशील वैक्युम/एअर ब्रेक यंत्र लगा हुआ हो।
- (ख) लाइन क्लीयर मांगते या देते समय सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को आदान-प्रदान किये जाने वाले लाइन क्लीयर संदेश में ब्रेकवान, चिकित्सा यान या निरीक्षण यान के नम्बर का उल्लेख करना चाहिए और उसे सम्बन्धित गाड़ी पुस्तक में अभिलिखित करना चाहिये।

- (b) In the case of an electric engine or diesel engine having twin cabs, if the leading driving compartment becomes defective, the train shall be driven from the trailing driving compartment by the Assistant Loco Pilot if he is duly qualified to drive; and the Loco Pilot shall remain in the leading driving compartment, and shall be responsible for the correct operation of the train.

Existing GR 4.21(1) & (2)(b) which is applicable to electric engine shall also be applicable for working of trains by diesel engine having twin cab.

4.22 Riding on engine or tender:-

- (1) No person other than the engine crew shall be authorised to ride on the engine or tender of a steam locomotive, except in accordance with special instructions.
- (2) Except as may be permitted by special instructions, no person other than the engine crew shall be authorised to enter any driving compartment of a single or multiple unit train or train propelled by electric, diesel or petrol engine.
- (3) No unauthorised person shall manipulate any apparatus contained therein.

4.23 Brake-vans:-

- (1) No train shall be allowed to enter a block section, unless one or more brake-vans or hand braked vehicles are attached to it, except in emergency or as provided for under special instructions.
- (2) This rule does not apply to rail-cars, light engine or light engines coupled together.

4.24 Position of brake-van on train:- Unless it be otherwise directed by special instructions, one brake-van shall be attached to the rear of the train, provided that reserved carriages or other vehicles may, under special instructions, be placed in rear of such brake-van.

S.R. 4.24:

- (1)
 - (a) In case of passenger or a mixed or a goods train worked with vacuum/ air pressure throughout, two bogies or their equivalent (4 four wheelers) may be attached behind the rear brake van provided these are fitted with vacuum/air brake in good working order. Vacuum piped vehicles/wagons are also permitted to be attached behind the rear brake van provided these are marshaled between fully vacuum fitted vehicles/wagons and provided that the number of vehicles/wagons attached behind the rear brake van does not exceed the limit specified above.
 - (b) However in case of passenger or a mixed or a goods train worked with vacuum/ air pressure throughout, an inspection carriage (bogie or otherwise) may also be attached in addition to the limitation provided in sub-para (a) above provided it has its own hand brake.
 - (c) In the case of trains not worked with vacuum/ air pressure throughout, one inspection carriage (bogie or otherwise) only fitted with a hand brake in good working order and as can be operated by its occupant during the run, may be attached in rear of the rear brake van.
- (2) One damaged vehicle certified as fit to run and accompanied by a competent railway servant, may be attached in rear of the rear brake van of a goods train, during day light hours only.
- (3)
 - (a) Except on sections with a gradient of 1 in 100 or steeper, an engine with one crew van or one medical van or one inspection carriage attached with or without hand brake may be dispatched from any station without a Guard and/or brake van provided the same is equipped with active vacuum/ air brake apparatus. The loco pilot must be advised of the attaching of the vehicle in rear by memo and his acknowledgment obtained by the station master on duty.
 - (b) While asking for and granting line clear, the number of the crew van or medical van or inspection carriage must be mentioned in the line clear messages exchanged between the station master concerned and recorded in the relevant train books.

4.25. गार्ड:-

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

स0 नि0 4.25(1): आपात स्थिति में बिना गार्ड के गाड़ियों का संचालन वरिष्ठा मण्डल परिचालन प्रबन्धक मण्डल परिचालन प्रबन्धक के विशेष आदेशों द्वारा किया जाये और ऐसी स्थिति में गार्ड द्वारा निर्वाह होने वाले कार्य लोको पायलट द्वारा किया जायेगा।

- (i) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि गाड़ी इंजन से आखरी डिब्बे तक जो ब्रेकयान भी हो सकता है, वैक्युम/एयर ब्रेक युक्त है। यदि गाड़ी के प्रस्थान स्टेशन पर गार्ड उपलब्ध नहीं है तो, गाड़ी परीक्षक ऐसी गाड़ी के आखरी डिब्बे का नम्बर और प्रकार ब्रेक पावर सर्टीफिकेट पर लिखेगा। और यदि क्रू बदलने वाले व बीच के स्टेशनों पर गार्ड उपलब्ध नहीं है तो, यह कार्य स्टेशन मास्टर की सूचना के पश्चात गाड़ी के ब्रेक पावर के परीक्षण और सुनिश्चित के बाद कि आखरी के चार पिस्टन कार्य कर रहे हैं, लोको पायलट द्वारा किया जायेगा। वैक्युम/ब्रेक पावर सर्टीफिकेट पर हस्ताक्षर करने के पहले लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि आवश्यक मात्रा में वैक्युम/एयर प्रेशर ब्रेकयान में उपलब्ध है। वैक्युम/एयर प्रेशर गेज गाड़ी चलने वाले स्टेशन द्वारा उपलब्ध कराया जायेगा।
- (ii) एल.वी. बोर्ड/टेल लैम्प लोको पायलट को उपलब्ध कराया जायेगा, और लोको पायलट द्वारा आखरी डिब्बा संकेतक डिब्बे के पीछे निरपवाद लगाया जायेगा। ऐसी गाड़ियों का संचालन रात्रि में होने पर टेल लैम्प होना अति आवश्यक है।
- (iii) लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा व स्टेशन मास्टर आवश्यक पृष्ठांकन द्वारा उल्लेख करेगा कि, गाड़ी को बिना गार्ड के चलना है और इस सम्बन्ध में खण्ड नियंत्रक को प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान के साथ नोट कराया जायेगा, जो रास्ते के स्टेशनों को सूचित करेगा। स्टेशन मास्टर गाड़ी के नम्बर मिलने पर, एण्ड केबिन यदि है और रास्ते के सभी फाटक वालों को जहाँ टेलीफोन सुविधा है, तदनुसार प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान के साथ नोट करायेगा।
- (iv) यह स्थिति कि, गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है, और अन्तिम डिब्बे का नम्बर प्रत्येक लाइन क्लीयर पूछताछ पुस्तिका व जबाबी पुस्तिका के साथ-साथ प्रस्थान रिपोर्ट पर लिखा जायेगा जब गाड़ी का संचालन स्वचल ब्लॉक पद्धति पर हो रहा है तो, लाइन क्लीयर पूछताछ व जबाबी सन्देश गाड़ी सिगनल रजिस्टर पर लिखे जायेंगे। बिना गार्ड के चल रही गाड़ी के साथ उसके अन्तिम वाहन का नम्बर दर्शाते हुए एक अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान किया जायेगा।
- (v) इन्टरमिडियट ब्लॉक रोक सिगनल का संचालन करने वाले स्टेशन मास्टर को जब ये मालूम होता है कि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है तो, गाड़ी को आगे चलाने से पहले वह इन्टरमिडियट ब्लॉक पोस्ट से आगे अगले ब्लॉक स्टेशन के खण्ड को एक ब्लॉक खण्ड मानेगा और इन्टरमिडियट ब्लॉक रोक सिगनल से अगले ब्लॉक स्टेशन तक के ब्लॉक खण्ड के लिये लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।
- (vi) सहायक लोको पायलट स्टेशन से सीमा निकलते हुए, पीछे की ओर तेज नजर रखेगा और स्टेशन कर्मचारियों द्वारा दिखाये जाने वाले किसी भी खतरे के संकेत का आदान प्रदान करेगा।
- (vii) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन पर खड़ी होती है, तो स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी पूरी आ गई है, और फाउलिंग मार्क को साफ करते हुए खड़ी हुई है।
- (viii) धुन्ध, कोहरे, और कम दृश्यता में एवं सम्पूर्ण संचार व्यवस्था के भंग होने और दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन संचालन में बिना गार्ड के गाड़ियों के संचालन की सख्त मनाही है।

4.25. Guards:-

- (1) Except under special instructions or in an emergency, every running train shall be provided with one or more Guards.
- (2) The Guard of a running train shall travel in his brake van, except-
 - (a) in an emergency, or
 - (b) under special instructions.
- (3) When a train is worked without Guard, such of his duties as can be performed by the Loco Pilot shall devolve on him as may be specified by special instructions.

S.R. 4.25 (1): In an emergency, running of a train without Guard should be done with the specific order of Sr. DOM/DOM and in that case such of the duties of the Guard, as can be performed by the Loco Pilot, shall devolve upon the latter as may be specified by special instructions –

- (i) It should be ensured that the train is provided with continuous vacuum/air pressure from the engine to the rear most vehicle, which may be a brake van. If the Guard is not provided at the originating station of the train, the TXR shall mention the number and type of the rear most vehicle in the Brake Power Certificate issued for such a train. And if no Guard is provided at any intermediate point, the crew changing station, the Loco Pilot on being informed by the Station Master, shall examine the Brake Power of the train and ensure that the rear most four pistons are in working order. Before signing the vacuum/brake power certificate the Loco Pilot shall ensure that the required amount of vacuum/air pressure is provided in the brake van. Vacuum/Pressure gauge shall be provided by the originating station.
- (ii) L.V. Board/Tail Lamp must be made available to the Loco Pilot and the last vehicle indicator shall invariably be fixed at the tail end of the rear most vehicle by the Loco Pilot. The tail lamp is essential in running such a train in the night time.
- (iii) Caution Order shall be issued to the Loco Pilot by the Station Master with necessary endorsement stating that the train is to run without Guard and Section Controller shall also be advised of the fact under exchange of private numbers, who will inform the stations en route. The Station Master on getting the train number, will inform the end cabins, where provided and gatemen of all the level crossing gates en route provided with telephonic communication accordingly under exchange of private numbers.
- (iv) The fact that the train is running without Guard and also the last vehicle number shall be mentioned in each line clear enquiry and reply message, and with the departure report while working train on Automatic Block System. Line clear enquiry message and reply shall be recorded in the train signal register. A separate private number shall include the number of the last vehicle of the train and this number shall be exchanged stating that the train is running without Guard.
- (v) The Station Master of the Block station working the Intermediate Block Stop Signal on becoming aware that the train is running without Guard, shall before dispatching such a train, treat the entire section up to the Block Station immediately ahead of the intermediate block post as one block section and obtain line clear for the block section between intermediate block stop signal and the block station in advance.
- (vi) Assistant Loco Pilot will keep a continuous look out, while running through a station, towards the rear, and shall acknowledge any danger signal shown by the station staff.
- (vii) When such a train stops at a station, the Station Master/Switch men/Cabinmen shall ensure that the train has arrived complete and is standing clear of the fouling mark.
- (viii) During thick, foggy and tempestuous weather and during total failure of communication and single line working on double line section running of train without Guard is strictly prohibited.

- (ix) लोको पायलट द्वारा पटाखा सिगनल का एक अतिरिक्त सेट साथ रखना होगा, वह गाड़ी के बचाव के लिये जिम्मेदार होगा।
- (x) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन के मध्य किसी दुर्घटना, विफलता, रुकावट और किसी अन्य परिस्थितियों के कारण रुक जाती है, और लोको पायलट को लगता है कि, वह आगे नहीं चल पायेगा तो, इकहरी लाइन पर वह आगे की दिशा में व सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ गाड़ी का बचाव करेंगे। दोहरी लाइन की स्थिति में जब साथ वाली लाइन अवरुद्ध नहीं है तो, लोको पायलट आगे की तरफ व सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ गाड़ी का बचाव करेंगे। इस स्थिति में की जब साथ वाली लाइन अवरुद्ध है तो, लोको पायलट पहले साथ वाली लाइन का बचाव करेगा और फिर अपनी लाइन का आगे की तरफ बचाव करेगा, और सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ।
- (x) सवारी गाड़ी की स्थिति में लोको पायलट को प्राथमिक उपचार पेटी, पोर्टेबल फील्ड टेलीफोन और आपात लाईट उपस्कर भी उपलब्ध कराने चाहिए।
- (2) गार्ड के स्थान पर सहायक लोको पायलट का उपयोग केवल मालगाड़ियों के लिए निम्नानुसार किया जा सकता है:
 - (i) एएलपी का उपयोग केवल मालगाड़ियों में गार्ड के रूप में किया जाना है।
 - (ii) एएलपी का उपयोग केवल आपात स्थिति और गार्ड की अत्यधिक कमी के मामले में किया जाना है।
 - (iii) एएलपी का उपयोग उनके मूल ड्यूटी में एएलपी की आवश्यकता से अधिक उपलब्ध होने पर किया जाएगा।
 - (iv) एएलपी द्वारा किसी भी वाणिज्यिक कार्य के अतिरिक्त जी.आर. और एस.आर. में निर्धारित मालगाड़ी के गार्ड के कर्तव्यों का पालन किया जायेगा।
 - (v) मंडल परिचालन विभाग एएलपी को आवश्यक उपकरण जैसे झंडी, ट्राई कलर टॉर्च, वॉकी-टॉकी, डेटोनेटर, अंतिम वाहन बोर्ड और टेल लैंप प्रदान करेगा।
 - (vi) कोई अन्य आवश्यक उपकरण भी मण्डल द्वारा उचित समझे जाने पर प्रदान किया जा सकता है।
 - (vii) एएलपी सी.एम.एस. सिस्टम में एएलपी के रूप में साइन ऑन/ऑफ करेंगे और एरिया कंट्रोलर या सेक्शन कंट्रोलर की सलाह पर क्रू कंट्रोलर द्वारा गार्ड के रूप में काम करने के लिए एक मेमो दिया जाएगा।
 - (viii) एएलपी को इस कार्य के लिए प्रचलित नियमों के अनुसार एएलपी का पारिश्रमिक दिया जाएगा।
 - (ix) गार्ड के रूप में कार्य करने से पहले गार्ड की ड्यूटी के संबंध में एएलपी को स्टेशन मास्टर/यातायात निरीक्षक द्वारा काउन्सल किया जाना चाहिए।

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

(घ) वेहिकिल और क्रेन

4.27. क्रेन:—

- (1) कोई भी सफरी क्रेन किसी गाड़ी के साथ तब तक नहीं लगाया जाएगा जब तक किसी उचित रूप से प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा यह प्रमाणित नहीं कर दिया जाता कि वह ठीक चालू हालत में है और, यदि आवश्यक है तो, उसकी जिब के लिए एक डमी ट्रक भी लगा हुआ है।
 - (2) जब क्रेन को किसी विद्युत कर्षण वाली या उससे लगी किसी लाइन पर काम करना है तो विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकथित निर्धारित कार्यविधि और सावधानी का भी, पालन किया जाएगा।
- स.नि.4.27 (i) इस नियम के लिए प्राधिकृत व्यक्ति गाड़ी परीक्षक है। किन्तु उन छोटे स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी परीक्षक नियुक्त नहीं हैं, क्रेन का प्रभारी क्रेन परिचालन की उपयुक्तता प्रमाणित करने में सक्षम है।
- (ii) मंडल परिचालन प्रबंधक अथवा मंडल यांत्रिक अभियंता की अनुमति के बिना किसी भी क्रेन को यात्री गाड़ी से नहीं ले जाया जायेगा।

- (ix) Extra sets of detonators should be carried by the Loco Pilot who shall be responsible for protection of the train.
- (x) When such a train is stopped between stations on account of accident, failure, obstruction or other exceptional cause and Loco Pilot finds that his train cannot proceed further, he shall immediately on single line, protect the train in front and the Assistant Loco Pilot in rear. In case of double line, when adjacent line is not blocked, the Loco Pilot shall protect in front and Assistant Loco Pilot in rear. In case adjacent line is blocked the Loco Pilot shall first protect the adjacent line and then his own line in front and Assistant Loco Pilot in the rear.
- (xi) In case of passenger carrying trains, the Loco Pilot shall also be provided with first aid box, portable field telephone and emergency light equipment.
- (2) ALPs can be used in lieu of Guard for freight trains only with following instructions :
 - (i) ALPs are to be utilised as Guards only in the freight trains.
 - (ii) ALPs to be utilised only in case of emergency and extreme shortage of Guard.
 - (iii) ALP to be used if available beyond the requirement of ALPs in their original duty.
 - (iv) ALP will perform duties of the goods (Guards as prescribed in the GR and SR except any commercial duty.
 - (v) Divisional Operating department should provide the essential equipments like flags, tri-colour torch, Walkie-Talkie, detonators, last vehicle board and tail lamp to the ALPs.
 - (vi) Any other essential equipment required may also be provided as deemed fit by the division.
 - (vii) ALPs will be signing on/off as ALP in the CMS system and will be given a memo by crew controller to work as Guard on the advice of area controller or section controller.
 - (viii) ALPs will be given the remuneration of an ALP as per the extant rules for this working.
 - (ix) ALP should be counseled by SM/TI for Guard work before working as a guard.

4.26 Couplings:- No vehicle that is not fitted with a coupling or couplings of approved pattern shall be attached to any train.

D. Vehicles and Cranes

4.27 Cranes:-

- (1) No travelling crane shall be attached to a train until it has been certified by a duly authorised person that it is in proper running order, and with a dummy truck for the jib, if necessary.
- (2) When a crane is to work on any line provided with electric tractions or any line adjacent to it, the procedure and precautions as laid down under special instructions shall also be followed.

S.R. 4.27 (i) The authorized person for purpose of this rule, is the Train Examiner. But at roadside stations where Train Examiner are not posted, the craneman incharge of the crane is competent to certify fitness to run.

- (ii) Except with the permission of Divisional Operating Manager or Divisional Mechanical Engineer no crane may be run on a train carrying passengers.

4.28. वाहनों की लदाई:-

- (1) किसी वैगन या ट्रक की लदाई इस प्रकार नहीं की जायेगी कि उसका सकल भार पूरे के लिए अधिनियम की धारा 72 की उपधारा (1) के अधीन नियत अधिकतम सीमा से या ऐसा वहन क्षमता, यदि कोई हो, के फेरफार से जो उक्त धारा की उपधारा (4) के अधीन रेल प्रशासन द्वारा विहित किया जाय, अधिक हो जाए।
- (2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, कोई वाहन इस प्रकार नहीं लादा जाएगा कि उसका आयाम रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित अधिकतम चल आयाम (मैक्सिमम मूविंग डाइमेंशन) से अधिक हो जाए।
- (3) यदि किसी ट्रक में लदा हुआ माल ट्रक की सीमा से असुरक्षित रूप में आगे निकला हुआ है तो उस ट्रक के साथ एक अतिरिक्त ट्रक डमी के रूप में, लगा दिया जाएगा।
- (4) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा यह काम किसी अन्य रेल सेवक को नहीं सौंपा जाता, गाड़ी का गार्ड उस गाड़ी में जुड़े खुले ट्रक पर लदे माल की सावधानी पूर्वक जांच करेगा और यदि कोई माल अपनी जगह से खिसक गया है या उसे ठीक प्रकार से व्यवस्थित करने की आवश्यकता है तो वह या तो माल को सुरक्षित रूप से बंधवा देगा या उस ट्रक को गाड़ी से अलग करवा देगा।

स.नि. 4.28 (1) किसी भी प्रकार के वाहन के परिचालन की आज्ञा नहीं दी जायेगी यदि वह वाहन या उससे लदा हुआ सामान नीचे दिये गये आयाम के अन्दर न हो:-

	बड़ी लाइन (ब्राड गेज)			छोटी लाइन (मीटर गेज)	
	कोचिंग	चार पहिया	बोगी माल	कोचिंग	माल
	स्टॉक	माल डिब्बा	डिब्बा	स्टॉक	डिब्बा
	मि.मी.	मि.मी.	मि.मी.	मि.मी.	मि.मी.
(क) चौड़ाई में-पटरियों के मध्य से दोनों ओर	1625	1600	1525	1372	1295
(ख) ऊंचाई में-पटरियों के मध्य से रेल सतह से लम्बवत् ऊपर	4115	4115	4115	3430	3430
(ग) किनारे की ऊंचाई-रेल सतह से (सीधी) लम्बवत् ऊंचाई	3505	3505	3505	3200	3200

- नोट:- (i) भार का ऊपरी भाग मध्य और किनारे की अधिकतम ऊंचाई को मिलाने वाली रेखा से बाहर नहीं बढ़ना चाहिये।
- (ii) यात्रियों को वहन करने वाले पटरी के मध्य से दोनों ओर 1625 मि.मी. चौड़ाई वाले बड़ी लाइन के वाहन तथा 1372 मि.मी. चौड़ाई वाले छोटी लाइन के वाहन में लग दरवाजे अन्दर की तरफ खुलने वाले या खिसकने वाले होने चाहिये।
- (2) सभी भार वाहकों पर भार वाहन की क्षमता लिखी होती है और विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय इस भार वहन क्षमता से अधिक बोझ नहीं लादना चाहिये।
- (3) (क) गाड़ी परीक्षण वाले स्टेशनों से पास होने वाली गाड़ियों के खुले डिब्बे में लदे सामानों का गाड़ी परीक्षक द्वारा जांच किया जाना चाहिये और नीचे लिखे फार्म पर प्रमाण पत्र तैयार कर गाड़ी के गार्ड के माध्यम से कार्यरत स्टेशन मास्टर को अवश्य दे देना चाहिये।

सेवा में,

स्टेशन मास्टर,

.....स्टेशन

मैंने आजसंख्या अप/डाउन गाड़ी पर लगे खुले डिब्बे संख्या..... की जांच कर ली है और एतद्वारा यह प्रमाणित करता हूँ कि ये सभी ठीक प्रकार से लदे एवं सुरक्षित हैं।

प्रति हस्ताक्षरित

हस्ताक्षर.....

हस्ताक्षर.....

पद

गाड़ी संख्या..... अप/डाउन का गार्ड

स्टेशन

स्टेशन

दिनांक.....

4.28. Loading of vehicles:-

- (1) No wagon or truck shall be so loaded as to exceed the maximum gross load on the axle fixed under sub-section (1) of section 72 of the Act, or such varied carrying capacity, if any, as may have been prescribed by the Railway Administration under sub section(4) of the said section.
- (2) Except under approved special instructions, no vehicle shall be so loaded as to exceed the maximum moving dimensions prescribed from time to time by the Railway Board.
- (3) When a load in a truck projects to an unsafe extent beyond the end of a truck, an additional truck shall be attached to act as a dummy.
- (4) The Guard shall, unless this duty is by special instructions imposed on some other railway servant, carefully examine the load of any open truck which may be attached to the train and if any such load has shifted or requires adjustment, shall have the load made secure or the truck removed from the train.

S.R. 4.28 (1) No vehicle of any description must be allowed to run if it and the load carried by it are not within the following dimensions:-

	Broad Gauge			Meter Gauge	
	Coaching Stock	4-Wheeled Good Stock	Bogie Goods Stock	Coaching Stock	Goods Stock
	mm	mm	mm	mm	mm
(a) In width: from centre of rails on either side	1625	1600	1525	1372	1295
(b) In height: from centre of rail Perpendicularly above Rail Level	4115	4115	4115	3430	3430
(c) In height at sides: to a perpendicular height above rail level	3505	3505	3505	3200	3200

NOTE: (i) The top of the load must nowhere project beyond a line joining the point of maximum height at center and at sides.

(ii) Passenger carrying B.G. stock with width 1625 millimeters on either side from centre of rails and M.G. stock with width 1372 millimeters on either side from center of rails must be fitted with inward opening of sliding doors.

- (2) The carrying capacity of all goods vehicles used for the carriage of goods is marked on each vehicle and the carrying capacity so marked is not to be exceeded, otherwise than in accordance with special instructions.
- (3) (a) Train Examiners must inspect loads on all open trucks on trains passing train examining stations and must makeover to the Station Master on duty, through the Guard of the train, a certificate prepared in the following form.

To,

The Station Master,

..... Station.

I have examined loads on open trucks No. on..... No. Up/Down on date and here by certify that the same are properly loaded and secured

Countersigned Signature

Signature Designation

Guard of No. Up/Down Station

Station Date

- (ख) कार्यरत स्टेशन मास्टर को यह प्रमाण-पत्र दिये जाने के पूर्व गार्ड को भी सभी खुले डिब्बों में लदे सामानों की जांच अवश्य करना चाहिए और प्रमाण-पत्र को प्रति हस्ताक्षरित करना चाहिए।
- (ग) गार्ड को भी सभी खुले डिब्बों में लदे सामानों की जांच, उन सभी स्टेशनों पर भी करनी चाहिये जहाँ गाड़ी रुकती है और पर्याप्त समय उपलब्ध है।
- (घ) जब खुला डिब्बों में लदे सामानों को व्यवस्थित करना आवश्यक हो तो स्टेशन मास्टर को इसे ठीक करा लेना चाहिये और उसके बाद गाड़ी परीक्षक एवं गार्ड का प्रमाण-पत्र प्राप्त कर लेना चाहिये।

4.29. क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन:-

- (1) यदि कोई वाहन पटरी से उतर जाता है तो उसे स्टेशनों के बीच तब तक नहीं चलाया जाएगा जब तक कि सक्षम गाड़ी-परीक्षक उसकी जांच करके उसे पास नहीं कर देता परन्तु यदि कोई वाहन स्टेशनों के बीच पटरी से उतर जाता है किन्तु उसे फिर से पटरी पर चढ़ा दिया जाता है तो लोको पायलट यदि सुरक्षित समझता है तो, उस वाहन को धीमी गति से अगले स्टेशन तक ले जाएगा।
- (2) यदि गार्ड या स्टेशन मास्टर को गाड़ी के किसी भी वाहन की दशा में गाड़ी परीक्षक द्वारा उसकी जांच की जाने से पहले ही, किसी संकट की आशंका है तो वे लोको पायलट से परामर्श करेंगे, और यदि वह आवश्यक समझता है तो उस वाहन को गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा।

स.नि. 4.29(i) साधारण नियम के अनुसार घंटी संकेत (बेल कोड) छ: विराम एक के प्राविधान के अन्तर्गत गर्म धुरी या अन्य संकट पूर्ण स्थितियों के बारे में सूचना पाने पर स्टेशन मास्टर, जहाँ तक संभव हो गाड़ी को मैन लाइन में लेगा। यदि वह ऐसा करने में असमर्थ हो तो वह गाड़ी को लूप लाइन में लेने के पूर्व प्रथम रोक सिग्नल पर रोक लेगा।

गर्म धुरी वाले माल डिब्बों का गाड़ी परीक्षक (उन स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी परीक्षण होता है) या लोको पायलट द्वारा स्टेशन यार्ड में आवंटित लाइन पर गाड़ी के आकर रुक जाने के बाद जाँच की जायेगी।

- (ii) जब स्टेशन मास्टर को ऐसे वाहन के बारे में सूचना मिलती है जो पटरी से उतर चुका होता है या जिसका रनिंग गियर किसी भी प्रकार खतरनाक समझा जाता है तो वह गाड़ी को सिग्नल के बाहर ही खड़ा कर देगा क्योंकि ऐसे वाहनों का संचालन विशेषतया स्टेशन यार्ड के काँटों पर गंभीर दुर्घटनायें उत्पन्न कर सकता है। स्टेशन यार्ड में प्रवेश के पूर्व गाड़ी की पूरी जाँच कर ली जायेगी।

(ड) गाड़ी चलाने से पूर्व की सावधानियाँ

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

4.31. प्रस्थान करने से पूर्व गाड़ियों की जांच:-

- (1) जब किसी स्टेशन पर गाड़ी-परीक्षक द्वारा गाड़ी की जांच कर ली जाती है तो स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति नहीं देगा जब तक उस परीक्षक से यह रिपोर्ट नहीं मिल जाती कि गाड़ी जाने योग्य है और उसमें निर्धारित ब्रेक शक्ति है।
- (2) उन स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी परीक्षक पदस्थापित नहीं है या रोड साईड स्टेशनों पर स्टेबलड लोड को क्लीयर करते समय, गार्ड एवं लोको पायलट-
 - (i) गाड़ी स्टार्ट करने के पहले बैक्युम या एअर प्रेशर की निरन्तरता और पर्याप्त ब्रेक पावर की क्रियाशीलता एवं अक्रियाशील पिस्टन की गणना करके सुनिश्चित करेंगे।
 - (ii) दृश्य परीक्षण के द्वारा सुनिश्चित करेंगे कि अन्डर गियर व ब्रेक ब्लॉक, सेपटी ब्रेकेट, टेक एरिया पिन, ब्रेक गियर पिन में कोई लूज फिटिंग नहीं है जो गाड़ी के संरक्षित संचालन में खतरनाक है।

- (b) The Guard must also inspect the loads on all open trucks and countersign the certificate before making it over to the Station Master on-duty.
- (c) The Guard must also inspect the loads on all open trucks at each station at which the train stops where time permits,
- (d) When loads of open trucks require adjustment, Station Masters must have this done, and then obtain the Train Examiner's and Guard's certificate.

4.29 Damaged or defective vehicles:-

- (1) No vehicle which has been derailed shall run between stations, until it has been examined and passed by a competent Train Examiner:
Provided that in case of a derailment between stations, the Loco Pilot may, if the vehicle has been re railed and if he considers it safe to do so, take such vehicle to the next station at a slow speed.
- (2) If a Guard or Station Master has reason to apprehend danger from the condition of any vehicle on a train before it can be inspected by a Train Examiner, the Loco Pilot shall be consulted, and if he so requires, the vehicle shall be detached from the train.

S.R. 4.29 (i) Under the provision for bell Code 'Six-pause one' as per G.R. stipulating the exigencies for cases of not axle and any other dangerous conditions on the train, the Station Master receiving such advice shall, where possible, receive the train on the main line if he is unable to do so, he shall bring it to a stop outside the first-stop signal before admitting it into the loop line, on which it is to be received.

The Hot Axle wagon shall be examined by the TXR: staff (in case of train examining station) or by the Loco Pilot after the train has come to a stop at the allotted line in the station yard.

- (ii) When the Station Master receives advice of a vehicle on a train which is derailed or whose running gear is in any way considered dangerous, he shall bring the train to a stop outside signals since the further movement of such vehicle, especially over points in the station yard is likely to cause a serious accident. The train shall be thoroughly examined before being admitted into the station yard.

E. Precautions before Starting Train

4.30. Loco Pilot and Guard to examine notices before stating:- Every Loco Pilot and Guard before starting with a train shall examine the notices issued for their guidance, and ascertain there from whether there is anything requiring their special attention on that section of the railway over which they have to work.

4.31. Examination for trains before starting:-

- (1) When a train is examined by a Train examiner at a station, the Station Master shall not give permission to start the train until he has received a report from such examiner to the effect that the train is fit to proceed and has the prescribed brake power.
- (2) At station where no train examiner is posted or at way side station while clearing the stable load, Guard and Loco Pilot :
 - (i) Shall ensure vacuum or air pressure continuity and adequate brake power by counting operative or non operative piston before starting.
 - (ii) Shall ensure by visual examination that there are no loose fittings in the under gear including brake block, safety brackets, track area pins, brake gear pins which may endanger the safe running of the train.

- (iii) ब्रेक पावर प्रमाण पत्र की वैधता की जांच करके यदि वैधता तिथि समाप्त हो चुकी हो तब गाड़ी को गन्तव्य की दिशा में अगले गाड़ी परीक्षण बिन्दु तक ले जायेगा और कन्ट्रोल को स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित किया जायेगा एवं साथ में मद (iv) के अन्तर्गत तैयार संयुक्त नोट पर हस्ताक्षर करेगा।
- (iv) तीन प्रतियों में सादे कागज पर संयुक्त नोट को तैयार करेंगे। ब्रेक पावर और कमी यदि कोई हो तो इंगित करते हुये उसके नीचे अपने हस्ताक्षर करेंगे तथा इसकी दो प्रतियाँ अपने पास रख कर उसकी तीसरी प्रति स्टेशन मास्टर को हस्तगत की जायेगी।
- (3) स्टेशन मास्टर तब तक लोको पायलट और गार्ड को गाड़ी स्टार्ट करने की आज्ञा नहीं देगा जब तक वह इस आशय का संयुक्त मेमो नहीं प्राप्त कर ले कि गाड़ी प्रस्थान हेतु फिट है।

स.नि. 4.31(1): जब कभी गाड़ी परीक्षण या बिजली के कर्मचारियों को गाड़ी के डिब्बों के बीच या उसके नीचे या दूसरे किसी खतरनाक स्थिति में काम करना हो जहाँ ऐसी गाड़ी या वाहन के संचालन से वे घायल हो सकते हैं जो अपनी अपेक्षित सुरक्षा के लिये उन्हें दिन में जांच के समय गाड़ी के दोनों ओर एक बड़ा लाल झंडा या 0.38x0.30 मीटर का लाल रंग से रंगा बोर्ड जिस पर सफेद रंग से 'रुको' लिखा हो रेल तल से 1.21 मीटर की ऊँचाई पर प्रदर्शित करना चाहिये। सूर्यास्त से सूर्योदय के बीच झंडा या स्टॉप बोर्ड की जगह लाल बत्तियाँ लगा दी जायेंगी। जब झण्डे, बोर्ड या बत्तियाँ प्रदर्शित हो रहे हों तो गाड़ी का संचालन किसी भी कारण नहीं किया जायेगा। इन झण्डे, बोर्ड या बत्तियों को गाड़ी परीक्षक या बिजली कर्मचारी ही हटायेंगे और इन सिगनलों का हटाया जाना यह संकेत करता है कि गाड़ी का परीक्षण पूरा हो चुका है। इसके बाद वह/वे लोग स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा/करेंगे कि उसका कार्य पूरा हो गया है।

नोट:- मान्यता प्राप्त मरम्मत लाइन जो गाड़ी परीक्षक के नियंत्रण में है, उनके अतिरिक्त किसी भी अन्य लाइन या साइडिंग पर रोक के किसी भाग के रूप में या एकाकी स्थिति में खड़े सभी वाहनों के लिये यह अनुदेश लागू होगा।

- (2) (i) जब कभी ऐसी परिस्थिति हो कि कैरेज एवं वैगन विभाग के कर्मचारी द्वारा किसी गाड़ी के परीक्षण हेतु कोई लाइन व्यस्त हो तो काँटों को उस व्यस्त लाइन के विपरीत स्थिति में सेट करके क्लैम्प व पैडलॉक करने के लिये मण्डल रेल प्रबन्धक स्थायी अनुदेश जारी करेंगे। (जिसे स्टेशन संचालन नियमावली में सम्मिलित किया जायेगा) इस नियम का विशेष संदर्भ गुड्स यार्ड से है जहाँ काँटों का स्वतन्त्र रूप से परिचालन किया जाता है।
- (ii) काँटों को क्लैम्प द्वारा कसना व पैडलॉक करने का कार्य यार्ड कर्मचारियों द्वारा किया जायेगा तथा सम्बन्धित गाड़ी परीक्षक को इसकी सूचना भेजते समय इस तथ्य को फार्म संख्या टी 431 के सम्बन्धित पत्रक पर अलग से पृष्ठांकित किया जायेगा और चाभी/चाभियाँ गाड़ी परीक्षक को सौंप दी जायेंगी जिन्हें वह गाड़ी परीक्षण समाप्त होने तक अपने पास रखेगा।

टिप्पणी: (क) ये अनुदेश उन्हीं मामलों में लागू होंगे जब सवारी/माल डिब्बों को मरम्मत गाड़ियों के प्रारम्भिक तथा समाप्ति वाले स्टेशनों के ट्राफिक यार्ड में किया जाता हो।

(ख) कार्यरत गाड़ी परीक्षक व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी है कि स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को परीक्षण के पूर्व तथा पश्चात् मेमो द्वारा सूचित कर दिया है और पावती प्राप्त कर ली गयी है।

- (3) संचालन के अयोग्य घोषित वाहनों पर "नॉट टू रन" का लेबल लगा दिया जायेगा।
- (4) जो वाहन क्षतिग्रस्त हैं किन्तु खाली या लदे हुये जाने योग्य हैं उन पर तदनुसार लेबल लगा दिया जायेगा।
- (5) जब तक कि क्षति सूचक ज्ञापन (डैमैज मेमो) को स्टेशन मास्टर या अन्य विशिष्ट रूप से विनियुक्त यातायात कर्मचारियों द्वारा प्राप्ति की स्वीकृति न मिल जाये तब तक गाड़ी परीक्षण कर्मचारी इस बात के लिये जिम्मेदार होंगे कि कोई क्षतिग्रस्त वाहन गाड़ी में लगकर बाहर न चला जाये।

- (iii) Shall check up the validity of the brake power certificate. In case validity period is over, shall work the train up to the next train examiner point. In the direction of movement and control shall be prepared as specified in clause (iv) and
 - (iv) Shall prepare the memo jointly on plain sheet in triplicate indicating the brake power and deficiency, if any, and shall append their signatures on the same and both of them shall retain a copy of the same. Third copy thereof shall be handed over to the station master
- (3) The station master shall not permit the Guard and the Loco Pilot to start the train until he has received a joint memo from both of them to the effect that the train is fit to proceed.

S.R. 4.31 (1): In order to afford the necessary protection the train Examining staff and Electrical staff working underneath or between Carriages, or in any dangerous position, where they are likely to be injured by the movement of such vehicle or train, a large red flag or a board about 0.38x0.30 meters painted red and inscribed with the word “STOP” in white erected about 1.21 meters above ground level, will be exhibited by them at both ends of trains during the course of examination during day light; between sun set and sun rise, the flags or stop boards should be replaced by red lamps. No train must be moved under any pretext whatever, while these flags, boards, or lamps are being displayed. The train Examiner and Electrical staff, who put them in position will remove the flags, boards or lamps and the removal of the signals indicates that the examination of the train is complete. He/They will then inform the Station Master on duty that his/their work is completed.

NOTE:- These instructions also apply to all vehicles standing alone or forming part of a rake on any line. Or siding other than recognized repair lines under the control of the Train Examiner.

- (2) (i) Whenever conditions render such a course possible, the Divisional Railway Manager shall issue standing instructions (to be also included in the station working rule) for points to be clamped and locked against a line which is occupied by a train undergoing examination by staff of carriage & wagon department. This rule has particular reference to Goods yards where points are worked independently.
- (ii) The clamping and padlocking of points shall be done by the yard staff and when sending out intimation/to the Train Examiner concerned the fact that this has been done shall be endorsed separately on the relevant foil of the form T/431 and the key or keys shall be made over to the train Examiner, who shall retain it till the examination is completed.

NOTE: - (a) These instructions will apply in cases when repairs to coaches /wagons are done in traffic yard at train originating and terminating stations.

- (b) The TXR on duty is personally responsible to ensure that Station Master/Asstt. Yard Master is advised before and after such examination through a memo and obtained acknowledgment.
- (3) Vehicles pronounced unfit to run must be labeled “Not to run”.
 - (4) Vehicles which are damaged, but fit to run either loaded or empty, must be labeled accordingly.
 - (5) The carriage examining staff will be responsible that a damaged vehicle does not go out on a train until such time as the ‘Damage memo’ has been acknowledged the Station Master or some other specially deputed official of the traffic department.

- (6) (क) गिट्टी विभागीय गाड़ियाँ जो गाड़ी परीक्षण वाले स्टेशन से गुजर रही हों उन्हें नियमित मालगाड़ी मानकर उनकी जांच होनी चाहिये।
- (ख) जो गाड़ियाँ गाड़ी परीक्षण वाले स्टेशन से न गुजरें उनकी जाँच विशेष कर ब्रेक के समंजन (एडजस्टमेंट) इत्यादि के बारे में कम से कम हफ्ते में एक बार की जानी चाहिये। गार्ड/स्थायी रेलपथ निरीक्षक जो गिट्टी/विभागीय गाड़ियों के प्रभारी के रूप में हो निकटतम गाड़ी परीक्षक को इस बात के लिये अग्रिम सूचना भेजने तथा गाड़ी की जांच करवाने के लिये जिम्मेदार होंगे।
- (ग) गाड़ी परीक्षण कर्मचारियों द्वारा गाड़ी की जांच करने के बाद फिट प्रमाण पत्र निर्धारित प्रारूप फार्म टी/431 पर दिया जाना चाहिये। स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर गाड़ी/भार/वैगन/कोच को परीक्षण हेतु प्रस्तुत करते समय फार्म टी/431 के भाग 'ए' एवं 'बी' के कालम में प्रविष्टि करके गाड़ी परीक्षक को भेजेंगे। गाड़ी परीक्षक 'ए' भाग पर हस्ताक्षर करके 'बी' एवं 'सी' भाग को अपने पास रखते हुये फार्म टी/431 वापस कर देंगे। परीक्षण के उपरान्त गाड़ी परीक्षक अपनी रिपोर्ट 'सी' भाग द्वारा स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को भेजेंगे।

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

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

स.नि. 4.32 (i) लोको पायलट को यह भी देखना चाहिये कि ब्रेकवान की बगल की बत्तियाँ (साइड लाइट्स) इंजन के दोनों तरफ से स्पष्ट रूप से देखी जा सकती हैं और यदि ये दिखाई न दें तो उसे इस बात को गार्ड की जानकारी में लाना चाहिये।

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

4.34 गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करते समय गार्ड के कर्तव्य:— गार्ड गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करने के समय, गाड़ी के प्रस्थान करने से पहले, इस बावत अपना समाधान करेगा कि —

- (क) गाड़ी ठीक प्रकार से जोड़ी गई है,
- (ख) गाड़ी में निर्धारित ब्रेक शक्ति है।
- (ग) गाड़ी में पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) और बगल (साइड) बत्तियां लगी हैं तथा आवश्यकतानुसार बत्तियां जला दी गई हैं। और वे तेज रोशनी दे रही हैं।
- (घ) यदि गार्ड और लोको पायलट के बीच कोई संचार साधन है तो ठीक प्रकार कार्य करते हैं, तथा
- (ङ) साधारणतया, जहाँ तक यह सुनिश्चित कर सकता है, गाड़ी यात्रा के लिए पूर्ण रूप से सक्षम है।

स.नि. 4.34: किसी गाड़ी का चार्ज लेते समय और गाड़ी के ब्रेक पावर प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करते समय गार्ड इस बात को सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी परीक्षक ने ब्रेक पावर प्रमाण पत्र पर इस आशय से हस्ताक्षर कर दिये हैं कि —

- (1) सभी कैरेज व वैगनों के दरवाजे सही रूप से क्रियाशील हैं और उन्हें बन्द व लॉक किया जा सकता है।
- (2) वेस्टीबुल कनेक्शन सही रूप से संरक्षित कर दिये गये हैं तथा आवश्यकतानुरूप दरवाजे लॉक और बोल्ट किये जा सकते हैं।

- (6) (a) The ballast/departamental train passing through Train Examining station should be treated as regular Goods trains and examined as such.
- (b) Those not passing through the TXRs stations should be examined at least once a week especially in regard to the adjustments of brakes etc. The Guard, P.W. Inspector incharge of ballast/departamental train will be responsible for sending advance information to nearest TXRs for the same and to get the train examined.
- (c) TXR staff should issue fit certificate after examining the train on prescribed form T/431. The station master/yard master while offering a train or load or vehicle/wagon shall fill in the columns of A and B foil of form no. T/431 and send the book to TXR concerned. The TXR will sign on A foil and retain 'B' and 'C' foil. After examination TXR will send his report on foil 'C' to SM/YM on duty.

4.32 Examination of train by Loco Pilot:- The Loco Pilot shall, before the commencement of the journey and after performing any shunting enroute, ensure:-

- (a) That his engine is in proper working order.
- (b) That the coupling between the engine and the train is properly secured, and
- (c) that the head light and marker light as prescribed in sub-rule (1) of Rule 4.14 are in good order, and these are kept burning brightly, when required.

SR 4.32 (i) The Loco Pilot must also see that the brake van side lights at night can be clearly seen from both sides of the engine, and if they cannot be seen, he must bring this fact to the notice of the Guard.

4.33 Examination of Single and Multiple units by Loco Pilot:- When coupling single or multiple units or coaches of any such units together, the Loco Pilot shall be responsible for observing that all electrical couplings are properly made.

After all couplings have been made, the Loco Pilot while taking over the complete train shall satisfy himself that the control and power apparatus and brakes of the complete train are in proper and prescribed working order.

4.34 Duties of Guard when taking over charge of a train:- The Guard when taken over charge of a train shall satisfy himself, before the train is dispatched:-

- (a) That the train is properly coupled.
- (b) That the train is provided with the prescribed brake power.
- (c) That the train carries tail board or tail lamp and side lamps and that such lamps are lighted and kept burning brightly, when required.
- (d) That the appliance, if any, for communication between the Guard and Loco Pilot, is in proper working order, and
- (e) Generally that, as far as he can ascertain, the train is in a state of efficiency for traveling.

SR 4.34 When taking over charge of a train and before signing the train examiners Brake Power Certificate, the Guard of a train shall ensure that the train examiner has signed in the Brake Power Certificate form that :-

- (i) The doors of all carriages and wagons are in proper working order and can be closed and fastened.
- (ii) Vestibules connection are properly secured, that doors when necessary, are locked and bolted.

4.35 गाड़ियों का प्रस्थान:—

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

स.नि. 4.35: (1) चक्रवात (साइक्लोन) के कारण जब किसी खतरे की आशंका हो तो स्टेशन मास्टर, लोको पायलट और गार्ड से परामर्श के पश्चात् यदि वे इस बात की आवश्यकता समझते हैं तो वे गाड़ी को उस समय तक रोक लेने के लिये प्राधिकृत हैं जब तक कि खतरा समाप्त या कम न हो जाये। जब गाड़ियाँ इस कारण से रोकੀ जाये तो स्टेशन मास्टर को इस आशय का एक प्रमाण पत्र तैयार कर गार्ड एवं लोको पायलट से प्रति हस्ताक्षरित करा लेना चाहिये और इसे मण्डल परिचालन प्रबन्धक के पास भेज देना चाहिये। स्टेशन पर तूफानी मौसम की स्थिति होने पर जिससे यात्रियों/गाड़ियों की सुरक्षा को खतरा होने की संभावना हो तो स्टेशन मास्टर आने वाली गाड़ी के लिये 'लाइन क्लियर' देना अस्वीकार कर सकता है।

- (2) सवारी गाड़ी सम्बन्धी कार्य समाप्त हो जाने पर जब गाड़ी के प्रस्थान का समय हो जाये तो स्टेशन मास्टर प्रस्थान घण्टी बजायेगा। सीमान्त (टर्मिनल) जंक्शन, इंजन बदलने वाले या उपाहारालय वाले स्टेशनों पर यात्री गाड़ी के प्रस्थान समय से 5 मिनट पूर्व, चेतावनी घण्टी बजवायी जानी चाहिये।
- (3) इस बावत अपना समाधान कर लेने के पश्चात् कि प्रस्थान करने वाली गाड़ी से सम्बन्धित सभी कार्य समाप्त हो चुका है, सभी काँटे सही तौर पर बैठा दिये गये हैं तथा सम्मुख कांटा यदि कोई हो, तालाबन्द कर दिये गये हैं, स्टेशन मास्टर लोको पायलट को प्रस्थान आदेश (जहाँ इसकी आवश्यकता हो) दिलवाने का प्रबन्ध करेगा और यात्री गाड़ियों के लिये घण्टी बजवाने का आदेश देगा। इसके बाद यदि सभी यात्री बैठ गये हों और सभी काम ठीक हो तो गार्ड अपनी सीटी बजाकर तथा दिन में सिर के ऊपर पूरा हाथ उठाकर हरी झण्डी व रात में हरी रोशनी को दिखाकर गाड़ी को चलाने के लिये सिगनल देगा। यह बात स्पष्ट रूप से समझ लेनी चाहिये कि लोको पायलट को प्रस्थान आदेश दे देना ही केवल गाड़ी चलाने की अनुमति नहीं है। घण्टी का बजाना स्टेशन मास्टर द्वारा गार्ड को गाड़ी चलाने का सिगनल है और गार्ड द्वारा सीटी का बजाना व हरी झण्डी/बत्ती (रोशनी) का दिखाया जाना जैसा कि ऊपर वर्णन किया गया है उसका लोको पायलट को गाड़ी चलाने का सिगनल है। लोको पायलट को अपनी गाड़ी तब तक नहीं चलाना चाहिये जब तक कि उसे गार्ड का सिगनल न मिल जाये बशर्ते कि उसे प्रस्थान आदेश मिल गया हो और उसके लिये रास्ता ठीक से बना हो एवं सिगनल यदि कोई हों तो उसके लिये उन्हें 'ऑफ' करा दिया गया हो।

4.35 Starting of trains:-

- (1) A Loco Pilot shall not start his train from a station without the authority to proceed. Before starting the train, he shall satisfy himself that all correct fixed signals and, where necessary, hand signals are given and the line before him is clear of visible obstructions and the Guard has given the signal to start.
- (2) The Guard shall not give the signal for starting the train unless he has received the permission of the station master to start, in the manner prescribed by special instructions.
- (3) The Guard shall not give the signal for starting unless he has satisfied himself that, except in accordance with special instructions, no person is traveling in any compartment or vehicle or roof of the vehicle not intended for the use of passengers. Guard, Loco Pilot or Assistant Loco Pilot shall take help, if necessary from Government Railway Police, Railway Protection Force and Station Staff to remove the unauthorized persons from the compartment or vehicle or roof of the vehicle.
- (4) The station master shall see, before he gives the guard permission to start a train, that all is right for the train to proceed.
- (5) The permission of the station master referred to in sub rule (2) may be dispensed with in case of suburban trains on such sections of a railway as may be specified by special instructions.
- (6) When permission of the station master to start has been dispensed with under sub rule (5) or at a station where no station master is posted, the guard shall see, before giving the starting signal, that all is right for the train to proceed.

SR 4.35 (1) When the station master apprehend danger through a cyclonic storm they are authorized to detain trains, if considered necessary after consultation with the Loco Pilot and guard, until the apprehended danger has passed or abated. When trains are detained for this reason, the station master be prepare a certificate to this effects and have it countersigned by the Loco Pilot and guard and send it to the Divisional Operating Manager.

In the event of a cyclonic whether condition prevailing at the station portending danger to the safety of passenger/trains the station master may refused to grant 'Line Clear' to the incoming train.

- (2) When the work of a passenger train is finished and it is time for it to start the station master must cause the starting bell to be rung. At terminal junction, engine changing and refreshment room station, a warning bell or gang must be sounded five minutes before the starting time of the passenger train.
- (3) The station master, after satisfying himself that all work in connection with and outgoing train has been completed and that all points have been correctly set and facing points, if any, locked, will arrange to make over the "Authority to proceed" to the Loco Pilot (where such is required) and in case of passenger train order the departure bell to be rung. The Guard will then, provided all passenger are seated and all is correct, give signal for the train to start by blowing his whistle and waving a green flag by day and a green light by night at full extent of the arm above the head. It must be clearly understood that the handing over of the 'Authority to proceed' to the Loco Pilot is not in itself permission to start a train. The ringing of the bell is the station master's signal to the guard to start, and the guard's signal to the Loco Pilot to start is the whistle and green flag or light described above. The Loco Pilot should not start his train till he receives the guard's signal provided that he has also receive the 'Authority to proceed' and route is properly set for him and signals, if any, are taken off for him.

- (4) उपर्युक्त साधारण नियम 4.35 (4) में प्रयुक्त पद 'सब ठीक है' में विशेष रूप से यह आशय शामिल है कि सम्बन्धित प्रस्थान सिगनल जहाँ पर लगे हैं, "ऑफ" स्थिति में हैं।
- (5) तूफान और तेज हवा के दौरान गाड़ी संचालन के लिये, किये जाने वाले पूर्वोपाय –
- (i) स्टेशन पर: जब मौसम विज्ञान विभाग से चक्रवात, तूफान या तेज हवा की सूचना देते हुए चेतावनी संदेश प्राप्त हुआ हो और/अथवा यह यथोचित आशंका हो कि तेज तूफान आने वाला है जिससे यात्रियों, गाड़ी आदि की संरक्षा को खतरा है, स्टेशन मास्टर, जब तक तूफान शांत न हो जाय और वह गाड़ियों के संचालन को निरापद न समझें, गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट से परामर्श करके गाड़ी रोक देगा और उसके स्टेशन पर आने वाली किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर देने से भी इंकार कर देगा।
 - (ii) यात्रा के दौरान : (क) यदि कोई गाड़ी चलते हुये किसी चक्रवात, तूफान या तेज हवा में फंस जाये और जिससे लोको पायलट की राय में गाड़ी की संरक्षा को खतरा हो सकता है, वह तत्काल अपनी गाड़ी की गति को नियंत्रित करेगा और जहाँ तक संभव हो यह ध्यान में रखते हुये तीव्र मोड़ों, ऊँचे तटबंधों और पुलों (उनके पहुँच मार्गों सहित) पर गाड़ी न रोकी जाये, प्रथम सुविधाजनक स्थान पर रोक देगा। गति को नियंत्रित करने और गाड़ी को रोकने में लोको पायलट अपनी गाड़ी को ध्यानपूर्वक और बिना किसी झटके के रोकेंगा। वह गाड़ी को गार्ड के परामर्श से दुबारा तभी चलायेगा, जब चक्रवात, तूफान अथवा तेज हवा कम हो गयी हो और आगे बढ़ना निरापद समझा जाये।
(ख) गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट गाड़ी में यात्रा करने वाले रेल कर्मचारियों के सहयोग से यह देखने का प्रयत्न करेंगे कि यात्रियों द्वारा सवारी डिब्बों के दरवाजे और खिड़कियाँ खुले रखे गये हैं जिससे हवा सवारी डिब्बों के आर-पार बेरोक टोक बह सके।
 - (iii) असुरक्षित स्थानों और विशेष रूप से चुने गये पुलों जहाँ पुलों के निकटवर्ती स्टेशनों में से एक पर पवनमापी (एनीमोमीटर) प्रतिष्ठापित किये गये हों, के मामले में, यदि पवनमापी विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हवा के वेग को खतरे के स्तर से अधिक इंगित करता है तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा।
(क) स्टेशन मास्टर सेक्शन नियंत्रक और दूसरी तरफ से स्टेशन मास्टर को गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करने की आवश्यकता के विषय में तत्काल सूचना देगा।
(ख) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से गाड़ी शुरू करने अथवा वहाँ से होकर जाने वाली गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं देगा तथा उसके स्टेशन पर आने के लिये निकटवर्ती स्टेशन पर प्रतीक्षारत गाड़ियों को भी लाइन क्लीयर नहीं देगा।
(ग) वह विशेष अनुदेशों द्वारा यथा निर्धारित, हवा का वेग फिर से खतरे की सीमा से कम हो जाने के पश्चात् सेक्शन नियंत्रक और निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर के परामर्श से गाड़ियों के सामान्य संचालन को पुनः शुरू करेगा।
- 4.36. गार्ड गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा:**— गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान, गार्ड या (एक से अधिक गार्ड होने पर) मुख्य गार्ड, यातायात के लिए गाड़ी को ठहराने या चलाने से सम्बन्धित सभी बातों के लिए गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा। किसी स्वनोदित वाहन, जैसे कि बिना ट्रेलर और बिना गार्ड के मोटर कोच, की दशा में गार्ड के कर्तव्यों का पालन लोको पायलट करेगा।
- 4.37. स्टेशन सीमा में गार्डों की अधीनता:**— जब गाड़ी स्टेशन सीमा के अन्दर है, तो गार्ड स्टेशन मास्टर के आदेश के अधीन होगा।
- 4.38. सहायक लोको पायलट, लोको पायलटों की आज्ञा मानेंगे:**— सब बातों के बारे में सहायक लोको पायलट अपने लोको पायलटों के विधिपूर्ण आदेशों का पालन करेंगे।
- 4.39. लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन:**— गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान लोको पायलट निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा, अर्थात्

-
- (4) The term 'all is right' used under GR 4.35 (4) above specifically includes that the relevant starter signal is 'Off' wherever provided.
- (5) Precautions to be taken for working of trains during storm and strong wind-
- (i) At station: When the warning message forecasting cyclone, storm or storm wind has been received from the Meteorological Department and/or there is a reasonable doubt that severe storm is going to break out endangering the safety of passenger trains etc. the station master shall in consultation with the guard and the Loco Pilot of the train, detain the train and also refuse to grant line clear to a train coming to his station until storms abates and he considers movements of train safe.
 - (ii) During run: (a) Should a train be caught on the run in a cyclone, storm or strong wind of an intensity which in the opinion of the Loco Pilot, is likely to endanger the safety of the train he shall immediately control the speed of his train and bring it to a stop at the first convenient place taking care as far as possible to avoid stoppage of the train at places like sharp curves, high embankments and bridges (including approaches there of). In controlling the speed and bringing the train to a halt, the Loco Pilot shall stop his train carefully and without the jerk. He shall restart the train in consultation with the guard only after the cyclone, storm or strong winds abates and it is considered safe to proceed.
(b) The Guard and Loco Pilot of the train in co-operation with the railway staff traveling in the train shall try to see that doors and windows of the coaches are kept open by the passengers to allow free passage of the wind through the coaches.
 - (iii) Vulnerable locations – In case of vulnerable locations and specially selected bridges where anemometers are installed at one of the stations adjacent to bridges, the station master shall take the following action if the anemometer is indicating wind velocity higher than the danger level as prescribed by the special instructions –
 - (a) Station Master shall inform the Section controller and the Station Master on the other side immediately about the need to control the movement of trains.
 - (b) Station Master shall not start or allow the movements of the trains through his station and also not grant line clear to the trains waiting at the adjacent station for his station.
 - (c) He shall resume the normal running of the trains in consultation with the section controller and the Station Master at the adjacent station after the wind velocity is again below the danger level as prescribed by special instructions.
- 4.36. Guard to be incharge of train -** After the engine has been attached to a train, and during the journey, the Guard or (if there be more than one Guard) the Head Guard shall be in charge of the train in all matters affecting stopping or movement of the train for traffic purposes. In the case of any self-propelled vehicle, such as a motor coach without a trailer and unaccompanied by a Guard, the duties of the Guard shall devolve on the Loco Pilot.
- 4.37. Subordination of Guards in station limits:-** When a train is within station limits, the Guard shall be under the order of the Station Master.
- 4.38. Assistant Loco Pilots to obey Loco Pilot:-** The Assistant Loco Pilots shall obey the lawful orders of their Loco Pilots in all particulars.
- 4.39. Loco Pilot to obey certain orders:-** After an engine has been attached to a train and during the journey, the Loco Pilot shall obey-

- (क) यातायात के उद्देश्य से गाड़ी चलाने, रोकने या परिचालन संबंधी सभी बातों में गार्ड के आदेशों का, तथा
- (ख) स्टेशन मास्टर द्वारा या विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी भी रेल सेवक द्वारा उसे दिए जाने वाले सभी आदेश, जहाँ तक कि वे उसके इंजन के सुरक्षित और समुचित रूप से कार्य चालन की दृष्टि से ठीक है।

च – यात्रा के दौरान गाड़ी का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य

- 4.40. लोको पायलट या सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे:—** जब गाड़ी चल रही है तो प्रत्येक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेगा और प्रत्येक सहायक लोको पायलट भी, जब वह अन्यथा कोई आवश्यक काम नहीं कर रहा है, ऐसा ही करेगा।

स.नि. 4.40 (i) लोको पायलट या सहायक लोको पायलट, जैसी भी दशा हो, अपनी गाड़ी के आगे किसी अवरोध या असुरक्षित दशा देखने पर जिसके कारण गाड़ी का आगे जाना संभव नहीं हो, आगे वाले खतरों के लिये अन्य लोको पायलट दल के सदस्यों को चेतावनी देने हेतु तुरन्त 'खतरा' कहकर चिल्लायेगा और साथ ही स.नि. 4.50 (iii) के अनुसार चार बार छोटी सीटियाँ बजाएगा। इस दशा में लोको पायलट आगे वाले खतरे के संबंध में प्रश्न नहीं करेगा और सबसे पहले कम से कम संभावित समय में गाड़ी को रोक देने के हेतु ब्रेक लगायेगा।

- 4.41. लोको पायलट या सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे:—** यात्रा के दौरान, लोको पायलट तथा सहायक लोको पायलट यह देखने के लिए बार-बार पीछे देखते रहेंगे कि गाड़ी उनके पीछे सुरक्षित और सही ढंग से आ रही है या नहीं।

स.नि. 4.41 (i) लोको पायलट या सहायक लोको पायलट रेलपथ पर कार्यरत गैंग या रक्षित समपार से गुजरते समय विशेष ध्यान देंगे यह देखने के लिए कि गाड़ी के संरक्षित संचालन में खतरे का संकेत उन लोगों के द्वारा तो नहीं है।

- 4.42. लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान:—**

- (1) गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड एक दूसरे के साथ, ऐसे समयों पर और इस रीति से संकेतों का आदान-प्रदान करेंगे जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये।
- (2) जब गाड़ी बिना रुके किसी स्टेशन से पास हो रही है तो उसके लोको पायलट और गार्ड उन 'आल राइट' संकेतों को देखेंगे जो स्टेशन मास्टर और स्टेशन के ऐसे अन्य कर्मचारी, जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है, गाड़ी के सुरक्षित और सही रूप में चलने की दशा में देते हैं, तथा विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उन संकेतों को अभिस्वीकृत करेंगे। यदि गाड़ी सुरक्षित और सही रूप से नहीं चल रही है, तो स्टेशन मास्टर या अन्य कर्मचारी रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा, जिसकी प्राप्ति पर गार्ड और लोको पायलट गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करेंगे।

स.नि.4.42(1): निम्नलिखित स्थितियों में गार्ड व लोको पायलट के बीच सिगनलों का आदान प्रदान अवश्य होगा –

- (i) जब कोई भी गाड़ी स्टेशन पर रुकने के बाद प्रस्थान करती है।
- (ii) जब गाड़ी स्टेशन सीमा के बाहर रुकने के बाद प्रस्थान करती है।
- (iii) जब गाड़ी किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरती है।
- (iv) जैसे ही गाड़ी लाइन के उस खण्ड से जिस पर गति प्रतिबंध लगाया गया है, पूरी तरह गुजर जाती है। (i) और (iii) में वर्णित स्थितियों में जैसे ही पिछला ब्रेकवान स्टेशन प्लेटफार्म को पास कर जाये, इसके बाद जितनी जल्दी संभव हो सिगनलों का आदान-प्रदान होना चाहिये।

नोट:— जब कोई रुकने वाली या न रुकने वाली गाड़ी किसी स्टेशन से जिसमें हाल्ट भी शामिल है, पास हो जाये, तो गार्ड पीछे देखकर इस बात स्वयं को संतुष्ट करेगा कि गाड़ी सम्पूर्ण है और किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा खतरे का अन्य कोई निर्देश तो नहीं दिया जा रहा है जिससे यह चेतावनी मिले कि गाड़ी के लिये कोई गड़बड़ी है। इसके बाद ही वह लोको पायलट से साधारण नियम 4.42 के अनुसार 'सब ठीक है' सिगनल का आदान-प्रदान करेगा।

- (a) the orders of the Guard, in all matters affecting the starting, stopping or movement of the train for traffic purposes, and
- (b) all orders given to him by the Station Master or any railway servant acting under special instructions, so far as the safe and proper working of his engine will admit.

F. Duties of Staff working Trains during Journey

- 4.40 Loco Pilot and Assistant Loco Pilot to keep a Good look-out:-** Every Loco Pilot shall keep a good look-out while the train is in motion, and every Firemen or Assistant Loco Pilot shall also do so when he is not necessarily otherwise engaged.

S.R. 4.40 (i) The loco pilot and the Assistant loco pilot, as the case may be, on observing any obstruction or any unsafe condition ahead of his train as a result of which the train cannot proceed shall at once cry “KHATRA” to warn the other member crew of the engine about the danger ahead and simultaneously sound four short whistles as per SR 4.50 (iii). The Loco Pilot in this case will not query about the danger ahead and apply the brake first to stop the train in least possible time.

- 4.41. Loco Pilot and Assistant Loco Pilot to look back:-** Loco Pilot and Assistant Loco Pilot shall look back frequently during the journey to see whether the train is following in a safe and proper manner.

S.R. 4.41 (i) The loco pilot and the Assistant loco pilot, shall pay the special attention while passing permanent way gangs working on line or manned level crossing gates to see whether any danger signal is being exhibited by them as a warning of any danger to safe running of trains.

- 4.42. Exchange of signals between Loco Pilot, Guard and station staff:-**

- (1) The Loco Pilot and the Guard of a train shall exchange signals with each other, at such times and in such manner as may be prescribed by special instructions.
- (2) The Loco Pilot and the Guard of a train shall, while running through a station, look out for and, except under special instructions, acknowledge the ‘all-right’ signals which the Station Master and such other staff at the station as may be specified by special instructions shall give if the train is proceeding in a safe and proper manner. If the train is not proceeding in a safe and proper manner, the Station Master or the other staff shall exhibit a Stop hand signal, on receipt of which the Guard and the Loco Pilot shall take immediate steps to stop the train.

S.R. 4.42 (1) : Signals between the Guard and Loco Pilot must always be exchanged in following cases -

- (i) When a train starts after stopping at a station;
- (ii) When a train starts after stopping outside station limits;
- (iii) When a train runs through a station.
- (iv) As soon as the train has completely passed the portion of the line over which a restriction of speed has been imposed. The signals must be exchanged in cases (i) and (iii) as soon as the rear brake van has cleared the station platform or as soon as possible after the rear brake van has cleared the station platform.

NOTE :- When a train, either stopping or non stopping has passed a station inclusive of a train halt, the Guard shall look back and satisfy himself that no danger or other indication is given by any of the station staff, as a warning that there is anything wrong with the train, and that the train is complete; thereafter he shall exchange all right signal with the loco pilot as per GR 4.42

- (2) दिन में हरी झण्डी और रात में हरी रोशनी को क्षैतिज स्थिति में हिलाकर सिगनल का आदान-प्रदान होना चाहिये। सिगनल सीधी लाइन में इंजन और ब्रेकवान के बायें तरफ से देना चाहिये और घुमाव पर जिस तरफ से सिगनल अच्छी तरह से देखा जा सके उस ओर से देना चाहिये। जब गार्ड के ब्रेकवान के विशेष अभिकल्प या अन्य कारण से स्टेशन कर्मचारियों से 'सब ठीक है' सिगनल का आदान-प्रदान नहीं कर सकता है तो वह स्टेशन कर्मचारियों के सिगनल को देखेगा और उसके बाद लोको पायलट से संचार माध्यम या अन्य प्रदान की गयी व्यवस्था द्वारा सिगनल का आदान-प्रदान करेगा।
- (3) जब किसी गाड़ी में दो या अधिक गार्ड हों तो सहायक गार्ड द्वारा गार्ड को यह दिखने के लिये है कि वे अपने स्थान पर हैं गार्ड से इसी भांति सिगनल का आदान प्रदान करना चाहिये, ज्योंहि गाड़ी रवाना होती है। जब तक गार्ड को इनसे सिगनल मिल न जाये तब तक उसे लोको पायलट से सिगनल का आदान प्रदान नहीं करना चाहिये।
नोट:- सहायक नियम 4.42(1)(2) व (3) में उल्लिखित गार्ड के सिगनल की स्वीकृति लोको पायलट एक छोटी तेज सीटी से देगा। जब लोको पायलट को ऐसे सिगनल न मिलें तो वह दो सीटी तेज सीटियों से इनकी मांग करेगा।
- (4) चालित गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट/स0 लोको पायलट बगल की लाइन से गुजरने वाली गाड़ी को देखने तथा उस में गाड़ी की संरक्षा को खतरे में डालने वाली स्थिति संज्ञान में आने पर खतरे का हाथ सिगनल दिखाते हुए उस गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट/स0 लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने के लिये उत्तरदायी होंगे।
- (i) गाड़ी के विपरीत दिशा में चलने की स्थिति में, जैसा कि दोहरी लाइन में, लोको पायलट/स0 लोको पायलट विपरीत दिशा में चल रही गाड़ी के लोको पायलट/स0 लोको पायलट से 'सब ठीक है' (आल राइट सिगनल) हरा हाथ सिगनल का आदान प्रदान करेंगे। इसी प्रकार गाड़ी के गार्ड विपरीत दिशा में चल रही गाड़ी के गार्ड से 'सब ठीक है' (आल राइट सिगनल) हरा हाथ सिगनल का आदान प्रदान करेंगे।
- (ii) बगल के ट्रैक पर एक दूसरे की विपरीत दिशा में चल रही गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट/सहायक लोको पायलट एक दूसरे की गाड़ी को देखेंगे/जांच करेंगे।
- (iii) किसी असामान्य स्थिति के संज्ञान में आने पर लोको पायलट/सहायक लोको पायलट एवं गार्ड दूसरी गाड़ी के लोको पायलट/सहायक लोको पायलट एवं गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिए खतरे का या कोई अन्यथा आवश्यक हाथ सिगनल, प्रदर्शित करेंगे।
- (5) किसी स्टेशन से गाड़ी के थू जाने की स्थिति में, स्टेशन मास्टर ट्रेन को ऑल-राइट सिगनल दिखाएगा, यदि गाड़ी को यात्रा जारी रखने के लिए सब ठीक है अन्यथा वह खतरे का संकेत या अन्य निर्धारित संकेत दिखाएगा। स्टेशन से गाड़ी के थू गुजरते समय, लोको पायलट और गार्ड ऐसे संकेतों को देखने के लिए सतर्क रहेंगे, जो गार्ड द्वारा यथाविधि स्वीकृत किये जायेंगे सिवाय राजधानी एक्सप्रेस, शताब्दी एक्सप्रेस, गरीबरथ एक्सप्रेस तथा अन्य गाड़ियाँ जिनके एस.एल.आर. का गार्ड कम्पार्टमेंट वातानुकूलित हो।

4.43. गार्ड पूरी तरह निगाह रखेंगे:- यात्रा के दौरान और स्टेशनों पर रुकने के समय, प्रत्येक गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा और समय-समय पर इस बावत अपना समाधान करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड और ब्रेकवान की बत्तियाँ अपने स्थान पर हैं। और आवश्यकतानुसार, वे सभी तेज रोशनी दे रही हैं और गाड़ी हर प्रकार से पूर्ण है और वह सुरक्षित तथा सही रूप से आगे बढ़ रही है।

स.नि. 4.43 (i) रक्षित समपार फाटक पर गुजरते समय गार्ड फाटकवाला के सिगनल को देखने के लिये पूरी तरह निगाह रखेगा कि कहीं गाड़ी के असामान्य दशा में गुजरने का संकेत तो नहीं है।

नोट:- "ब्रेकवान बत्ती" पद के अन्तर्गत पिछली बत्ती (टेल लैम्प) भी शामिल है।

4.44. प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकी हुई गाड़ी:-

- (1) यदि बिना किसी स्पष्ट कारण के किसी गाड़ी को पांच मिनट तक प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ा रखा जाता है तो गार्ड को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और ब्रेक्समैन स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए केबिन या स्टेशन जाएगा। यदि ब्रेक्समैन/सहायक गार्ड नहीं हैं तो स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट किसी फायरमैन या सहायक लोको पायलट को केबिन या स्टेशन

- (2) Signals must be exchanged by day by waving green flag horizontally, and by night by waving green light horizontally. On a straight line, the signal must be given from the left hand side of the engine and brake van and on a curve from the side where from they can best be seen.
- In case where Guard is unable to exchange All Right Signal with station master, due to special design of brake van etc; he shall observe the signal given by the station staff and then exchange signal with loco pilot either by telecommunication equipment or by any means provided for the purpose.
- (3) When there are two or more Guards with a train, the assistant Guard must exchange signals in same way with the Guard as soon as the train starts to show him that they are in their places; and until he receives their signals, the Guard must not exchange the signals with the loco pilot.
- NOTE :- Loco Pilot should acknowledge the Guard's signal referred to in SR 4.42(1), (2) and (3) by a short sharp whistle. If loco pilot does not receive such signals, he shall call for it by two short sharp whistles.
- (4) Guards and Loco Pilots/Asstt. Loco Pilots of running trains will be responsible to watch any train passing on the adjacent line and to attract the attention of the Guard and the Loco Pilot/Asstt. Loco Pilot of the later train, by exhibiting danger hand signal, should any condition be noticed on that train which may endanger its safety.
- (i) In case of trains running in opposite direction, as on double line, the Loco Pilots/Asstt. Loco Pilots of a train shall exchange 'all right' green hand signals with the Loco Pilot/Asstt. Loco Pilot of the train running in opposite direction. Likewise Guard of a train shall, 'all right' green hand signals with the Guard of the train running in opposite direction.
- (ii) Guards and Loco Pilots/Asstt. Loco Pilots of the trains running in opposite direction on adjacent track shall watch/examine each other's trains.
- (iii) In case anything unusual is noticed, danger or any other hand signal as warranted shall be exhibited to attract the attention of the Loco Pilot/Asstt. Loco Pilot and Guard of the other train by the Loco Pilot/Asstt. Loco Pilot and Guard respectively.
- (5) In case of a train running through a station, the Station Master shall show an all-right signal to the train if all is right for the train to continue the journey, otherwise he shall show Danger signal or other prescribed indication. While running through station, the Loco Pilot and the guard shall be on the lookout for such signals which shall be duly acknowledge by the Guard except in case of Rajdhani Express, Shatabadi Exp., Garibrath Exp. and other trains worked with SLRs having Air Conditioned Guard compartment.

4.43 Guard to keep a good look-out:- During the journey including halts at stations, every Guard shall keep a good look-out and satisfy himself from time to time that the tail board and brake-van lamps are in position and that all brake-van lamps, where required, are burning brightly, that the train is complete in every respect and is proceeding in a safe and proper manner.

S.R. 4.43 (i) When passing on manned level crossing the Guard shall look out to see if any signal is given by gateman to indicate that anything is wrong with the train.

NOTE:- The term "brake-van lamp" includes "tail lamp".

4.44. Train held up at first Stop signal:-

- (1) When a train has, without and apparent cause, been kept standing at the first Stop signal for five minutes, the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle to warn the Guard, and the Brakesman shall proceed to the cabin or station to warn the Station Master. If there is no Brakesman, the Loco Pilot shall depute a Assistant Loco Pilot to proceed to the cabin or station to warn

जाने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। केबिन या स्टेशन जाते हुए ब्रेक्समैन या फायरमैन या सहायक लोको पायलट स्टेशन की ओर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता जाएगा। प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर गाड़ी रूकते ही गार्ड इस बात की जांच करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) ठीक तरह प्रदर्शित है और वह गाड़ी के पीछे की ओर सतर्कता से निगाह रखेगा। पन्द्रह मिनट या इससे कम समय के बाद, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये, चाहे कारण स्पष्ट है या नहीं, गार्ड नियम 6.03 में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार गाड़ी के पीछे की सुरक्षा के लिए प्रस्थान करेगा। यदि इसी बीच सिगनल 'ऑफ' कर दिया जाता है या लोको पायलट को सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने का आवश्यक प्राधिकार मिल जाता है तो वह गार्ड को वापस बुलाने के लिए निर्धारित कोड में सीटी देगा और गाड़ी चलाने से पहले उसके साथ हैंड सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा।

- (2) यदि गाड़ी के साथ गार्ड नहीं है तो इसका पालन लोको पायलट को करना होगा।

4.45. लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना:-

- (1) यदि गार्ड को खतरे की आशंका है या वह किसी कारण गाड़ी को रोकना आवश्यक समझता है तो वह लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए यथा शक्ति प्रयत्न करेगा।
- (2) यदि इंजन को संकेत भेजने के लिए कोई अन्य संचार साधन नहीं है और गार्ड, लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना चाहता है तो वह तेजी से हैंड ब्रेक लगाएगा और उतनी ही तेजी से झटपट उसे खोलेगा तथा जहाँ यह संभव है, वह बगल (साइड) बत्तियों को उल्टा कर देगा जिससे कि लाल रोशनी इंजन की ओर दिखाई दे।
- (3) जब लोको पायलट का ध्यान आकर्षित हो जाता है तब आवश्यक हैंड सिगनल दिखाए जाएंगे।
- (4) यदि गाड़ी में निरन्तर ब्रेक व्यवस्था है तो आपात काल में गाड़ी रोकने के लिए गार्ड उस ब्रेक को धीरे-धीरे लगा सकता है।

स.नि. 4.45 (i) गाड़ी का गार्ड यह निगरानी रखेगा कि लोको पायलट को निर्धारित गति से अधिक नहीं जाना है। लोको पायलट को निर्धारित गति सीमा से अधिक चलने पर गार्ड सामान्य नियम 4.45 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

4.46. गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता— यदि लोको पायलट को गार्ड के हैंड ब्रेक की सहायता की आवश्यकता पड़ती है तो वह, निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा, और यदि आवश्यक है तो बार-बार बजाएगा अथवा यदि ब्रेक सीटी लगी हुई है तो उसे बजाएगा और लोको पायलट तथा गार्ड के बीच यदि संचार के कोई अन्य साधन है तो वह उनका भी उपयोग करेगा।

स.नि. 4.46 (i) लोको पायलट को चेतावनी दी जाती है कि गाड़ी को खींचने में गार्ड की सहायता पर निर्भर न रहें, विशेषकर जब एक ही ब्रेकवान हो। लोको पायलट को अपनी गाड़ी पूरे नियंत्रण में रखकर ही स्टेशन में प्रवेश करना चाहिए और प्लेटफार्म सीमा का अतिलंघन न करने के लिये सावधान रहना चाहिए।

नोट — सहायक नियम 4.47 (i) भी देखें।

4.47. गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना —

- (1) यदि लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी या ब्रेक सीटी बजाता है तो गार्ड तुरन्त अपने हैंड ब्रेक लगायेंगे।
- (2) यदि गाड़ी तेज ढाल पर उतर रही है और यदि गाड़ी की चाल को इक्सार (स्थिर) करने की आवश्यकता है तो गार्ड अपने हैंड ब्रेकों द्वारा लोको पायलट की सहायता करेंगे।

स.नि. 4.47 (i) स्टेशन में प्रवेश करते समय या लोको पायलट से सिगनल मिलने पर या लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने हेतु या वास्तविक खतरे के मामले में या विशेष अनुदेशों के अधीन कार्यचालित ढलानों पर इन सब स्थितियों को छोड़कर यातायात विभाग के गाड़ी कर्मचारियों को कभी भी ब्रेक नहीं लगाना चाहिए जब गाड़ी चल रही हो।

the Station Master. Assistant Loco Pilot proceeding to the cabin or station shall show a Stop hand signal towards the station. The Guard shall as soon as the train is stopped at the first Stop signal, check up that the tail board or tail lamp is correctly exhibited and shall maintain a vigilant attitude in rear of the train. After fifteen minutes or such less time as may be prescribed by special instructions, the guard shall, irrespective at whether the cause is apparent or not, proceed to protect the rear of the train in accordance with instructions laid down in Rule 6.03. If in the meantime the signal is taken 'off', or the Loco Pilot receives the necessary authority to pass the signal in the 'on' position, he shall sound the prescribed code of whistle to recall the Guard and exchange hand signal with him before starting the train.

- (2) In the case of a train not accompanied by a Guard, these duties shall devolve on the Loco Pilot.

4.45 Attracting attention of Loco Pilot: -

- (1) If any Guard sees reason to apprehend danger or consider it necessary for any reason to stop the train, he shall use his best endeavors to attract the attention of the Loco Pilot.
- (2) In the absence of other means of communications with the engine, a Guard desiring to attract the Loco Pilot's attention shall apply his hand brake sharply and suddenly release it, and wherever possible, he shall reverse the side lamps to show red towards the engine.
- (3) When the attention of the Loco Pilot has been attracted, the necessary hand signals shall be down.
- (4) If the train is fitted with continuous brake, the Guard may, in case of emergency, apply such brake gradually to stop the train.

S.R. 4.45 (i) The Guard of the train shall watch that the Loco Pilot does not exceed the speed prescribed. In case the loco pilot exceeds the speed prescribed the Guard shall take action as per GR 4.45.

4.46. Assistance from Guard's hand brake:- When the Loco Pilot requires the assistance of Guard's hand brake, he shall sound the prescribed code of whistle, if necessary repeatedly, or, if a brake whistle is provided, sound such whistle, and shall also use other means of communication, if provided, between the Loco Pilot and Guard.

S.R. 4.46 (i) Loco Pilot are warned not to depend on Guards for assistance in pulling the trains, more particularly when there is only one brake van. Loco Pilot must enter stations with their train fully under control and must be careful not to overshoot the platform.

Note :- See also SR 4.47(i).

4.47. Application of Guard's hand brake.-

- (1) When the Loco Pilot sounds the prescribed code of whistle or the brake whistle, the Guards shall immediately apply their hand brakes.
- (2) When a train is travelling down a steep incline, the Guards shall, if necessary to steady the train, assist the Loco Pilot with their hand brakes.

S.R. 4.47 (i) Except when entering a station, or on receipt of a signal from a loco pilot, or to attract the attention of the loco pilot, or in case of actual danger, or upon gradients worked under special instructions, the traffic train staff must not apply their brakes while the train is in motion.

(ii) किसी भी हालत में ब्रेक को इस तरह नहीं लगाना चाहिए कि चक्के फिसलने लगें अर्थात् वे घूमने से रुक जाये।

4.48. इंजन को गाड़ी से काटने के लिए गार्ड की अनुमति:— यदि गाड़ी स्टेशन की सीमा के बाहर या कहीं भी उतार-चढ़ाव पर खड़ी की जाती है तो गार्ड की अनुमति के बिना, लोको पायलट अपने इंजन को गाड़ी से नहीं काटेगा। गार्ड ऐसी अनुमति देने से पहले स्वयं इस बात अपना समाधान कर लेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक अच्छी तरह से कस कर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय भी करेगा, जो आवश्यक हैं या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हैं।

परन्तु जहाँ कहीं भी संरक्षा की दृष्टि से आवश्यक समझा जाता है, वहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा, इंजनों के गाड़ी से काटे जाने पर पूर्णतः निषेध लगाया जा सकता है।

स.नि. 4.48 (i) अनुमति लिखित रूप में ही दी जानी चाहिए।

4.49. गाड़ी को चलाना तथा रोकना: लोको पायलट अपनी गाड़ी को सावधानी से तथा बिना झटका दिए चलाएगा और रोकेगा।

स.नि. 4.49 (i) जहाँ तक संभव हो किसी भी प्रकार की गाड़ी को पुल पर या ऐसी स्थिति में जिसमें वह पुल के किसी हिस्से का उल्लंघन कर रही हो, नहीं रोकना चाहिए।

4.50. इंजन सीटी का बजाना:

(1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, लोको पायलट सदा नीचे लिखी परिस्थितियों में, सीटी के लिए निर्धारित कोड के अनुसार इंजन की सीटी बजाएगा, अर्थात् —

(क) इंजन को चलाने से पहले;

(ख) सुरंग में प्रवेश करते समय; तथा

(ग) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(2) इंजन का सीटी कोड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

स.नि. 4.50(i) गाड़ी के एक बार रुक जाने के पश्चात् किसी भी उद्देश्य से फिर चलाने के पहले इंजन सीटी हर हालत में बजायी जानी चाहिये।

(ii) समपार फाटक के पूर्व सीटी पट पर पहुँचने पर लोको पायलट को समपार फाटक तक पहुँचने तक रुक-रुक कर सीटी बजाते जाना चाहिए ताकि सड़क उपभोक्ताओं का ध्यान आकर्षित किया जा सके व यह चेतावनी का भी कार्य करे।

(iii) इंजन सीटी संकेत नीचे दिये जाते हैं:—

सीटी संकेत

क्रमांक	इंजन सीटी	संकेत
1	एक बार छोटी सीटी	<p>(क) चलने से पूर्व</p> <p>(i) सहायक/उच्चालक (बैंकिंग इंजन के लोको पायलट से सूचित करने के लिए अगले इंजन का लोको पायलट इंजन को चलाने के लिए तैयार है।)</p> <p>(ii) सहायक/उच्चालक इंजन (वर्किंग) इंजन के लोको पायलट द्वारा अगले इंजन की स्वीकृति (पावती) सूचक।</p> <p>(iii) लोको यार्ड छोड़ने अथवा लोको सम्बन्धित कार्य पूरा होने जाने के बाद रवाना होने की सूचना स्वरूप।</p> <p>(iv) लोको यार्ड में जाने के लिए इंजन तैयार है।</p> <p>(ख) चलते समय</p> <p>(i) दूसरे इंजन की सहायता नहीं चाहिए।</p> <p>(ii) सहायक/उच्चालक इंजन (बैंकिंग) इंजन लोको पायलट द्वारा सूचना (पावती) की सहायता रोक दी गयी।</p>

- (ii) On no account must the brake be applied so as to skid the wheels, ie; to prevent them from revolving.

4.48. Permission of Guard to detach engine from train:- When a train has been brought to a stand outside station limits or anywhere on a grade, the Loco Pilot shall not detach his engine from the train without the permission of the Guard who, before giving such permission, shall satisfy himself that the van-brakes have been put on securely and take such other measures as may be necessary or prescribed by special instructions:

Provided that detaching of engines from trains in such cases may be prohibited altogether under special instructions wherever considered necessary in the interest of safety.

S.R. 4.48 (i) Permission must be given in writing.

4.49 Starting and stopping of train - The Loco Pilot shall start and stop his train carefully and without a jerk.

S.R. 4.49 (i) As far as practicable no train of any description must be stopped on or fouling any portion of a bridge.

4.50 Sounding of engine whistle-

- (1) Except under special instructions, the Loco Pilot shall always sound the whistle of the engine according to the prescribed code of whistle -
 - (a) before putting an engine in motion;
 - (b) when entering a tunnel; and
 - (c) at such other times and places as may be prescribed by special instructions.
- (2) Engine whistle code shall be prescribed under special instructions.

S.R. 4.50 (i) The engine whistle must invariably be sounded before moving a train for any purpose whatsoever after such train has once come to a stand.

- (ii) On approach of a Whistle Board provided in rear of level crossing gates, the Loco Pilot must keep on whistling intermittently up to the level crossing so that it may attract the attention of road users and act as a warning.
- (iii) The engine whistle Codes are given indicated below :-

WHISTLE CODE

No.	Code of Engine Whistle	Indication
1.	One short whistle	(a) Before Starting <ol style="list-style-type: none"> (i) Indication to Loco Pilot of assisting/banking engine that the Loco Pilot of leading engine is ready to start. (ii) Acknowledgment by the Loco Pilot of assisting /banking engine to leading engine. (iii) Engine ready to leave loco yard or after completing loco work. (iv) Engine ready to go to loco yard. (b) On run : <ol style="list-style-type: none"> (i) Assistance of other engine not required. (ii) Acknowledgment of Loco Pilot of assisting/banking engine that assistance stopped.

2	दो बार छोटी सीटी	(क) गार्ड का सिगनल (संकेत) मांगना। (ख) गार्ड द्वारा सिगनल (संकेत) का आदान प्रदान नहीं हुआ। (ग) स्टेशन कर्मचारियों द्वारा सिगनल (संकेत) का आदान-प्रदान नहीं हुआ।
3.	एक बार लम्बी और एक बार छोटी सीटी	(क) गार्ड द्वारा ब्रेक छोड़े जाने के लिए। (ख) स्टेशन अथवा दो स्टेशनों के बीच से इंजन अथवा गाड़ी रवाना (स्टार्ट) करने के पहले। (ग) साइडिंग में वापस आने के बाद मुख्य लाइन साफ हो जाने का संकेत।
4.	तीन बार छोटी सीटियां	(क) गार्ड द्वारा ब्रेक लगाये जाने के लिए। (ख) गाड़ी नियंत्रण के बाहर है गार्ड सहायता करे।
5.	चार बार छोटी सीटियां	(क) दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा दूसरे असाधारण कारणों से गाड़ी आगे नहीं जा सकने का संकेत। (ख) गाड़ी का पीछे की ओर से रक्षा करने का संकेत।
6	दो बार लम्बी और दो बार छोटी सीटियां	गार्ड को इंजन पर बुलाना।
7.	एक बार छोटी एक बार लम्बी और एक बार छोटी सीटियां	(क) टोकेन नहीं मिला। (ख) टोकेन छूट गया। (ग) गलत प्रस्थान आदेश के साथ (घ) रोक (स्टाफ) सिगनल को आन स्थिति में पार करती हुई
8	एक बार लम्बी सीटी	(क) चलने के पूर्व-ढलान (घाट) खण्ड में वैक्यूम का पुर्ननिर्माण, स्प्रेग, (अटकाव) हटाने का संकेत। (ख) चलने पर गार्ड का सिगनल (संकेत) की पावती।
9.	एक बार लगातार लम्बी सीटी	(क) सुरंग अथवा प्रतिबंधित दृश्यता के क्षेत्र में, अथवा मोड़ या कटान अथवा दुर्घटना स्थल पर पहुँचते समय अथवा जब कोहरा, आँधी या अन्य किसी कारण से सिगनल की दृश्यता बाधित हो। (ख) गाड़ी को पिछले भाग से रक्षा करने वाले रेल कर्मचारियों को बुलाना। (ग) सामग्री गाड़ी रवाना होने के लिए तैयार है। (घ) स्टेशन पर बिना रुके जाते हुए। (ङ) "आन" स्थिति वाले रोक (स्टाफ) सिगनल पर पहुँचते हुए। (च) रोक (स्टाफ) सिगनल पर रुक जाने पर।
10.	एक बार लम्बी और एक बार छोटी और एक लम्बी सीटियां और एक बार छोटी सीटियां	(क) ट्रेन विभाजित (ट्रेन पार्टिंग) (ख) अधूरी गाड़ी आने पर
11.	एक बार छोटी और एक बार लम्बी सीटियां	(क) खतरे की जंजीर खींची गयी। (ख) इंजन में अपर्याप्त वैक्यूम (ग) गार्ड द्वारा वैक्यूम लगाना। (घ) अंतर्संचार का प्रयोग किया गया।
12.	दो बार छोटी और दो बार लम्बी सीटियां	यातायात दिशा के विरुद्ध जाते हुए इस पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए कि यातायात दिशा के विपरीत संचालन पूरा होने तक इस सीटी को बार-बार दुहराया जाय।
13	दो बार लम्बी सीटियां	पैंटोग्राफ उठाओ- दूसरे इंजन स्वीकृति (पावती)।
14	एक बार लम्बी और एक बार छोटी और एक बार लम्बी सीटियां	पैंटोग्राफ नीचा करो। दूसरे इंजन स्वीकृति (पावती)।
15	एक बार लम्बी और दो बार छोटी सीटियां।	(क) सिगनल हत्था झुका है किन्तु रोशनी बुझी है। (ख) सिगनल हत्था अनुचित/अपर्याप्त रूप से "आफ" किया गया है। (ग) सिगनल दोषपूर्ण है।
16	तीन बार लम्बी सीटियां	उल्लंघन चिन्ह साफ नहीं है।
17	रुक रुक कर	समपार पर पहुँचते समय।

4.51 लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत- जब गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड के बीच घंटी संचार की व्यवस्था है तो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित घंटी संकेत कोड का प्रयोग किया जायेगा।

2.	Two short whistle	(a) Call for Guard's signal. (b) Signals not exchanged by Guard. (c) Signals not exchanged by Station staff.
3.	One long and one short whistle	(a) Call to release brakes. (b) Before starting engine or a train from station/mid-section (c) Main line clear after backing into siding.
4.	Three short whistle	(a) Guard to apply brakes. (b) Train is out of control guard, to assist
5.	Four short whistle	(a) Train cannot proceed on account of accident, failure, obstruction or other exceptional case, (b) Protect train in rear .
6.	Two long and short whistles	Call for Guard to come to engine.
7.	One short, one long and one short whistles	(a) Token not received. (b) Token missed (c) With wrong "authority to proceed." (d) Passing stop signal at "ON".
8.	One long whistles	(a) Before starting-vacuum/pressure recreated on ghat section, remove sprags. (b) on run-acknowledgment of Guard's Signal.
9.	One long continuous whistle	(a) Approaching tunnel or area of restricted visibility or curves or cutting or site of accident or when in consequence of fog, storm or any other reason the view of signals is obstructed. (b) Recall railway servant, protection train in rear. (c) Material train ready to leave. (d) Running through a station. (e) Approaching a stop signal at "ON" (f) Detained at a stop signal.
10.	One long, one short, one long and one short whistles	(a) Train Parting (b) Train arriving incomplete.
11.	Two short and one long whistles	(a) Alarm chain pulled (b) Insufficient vacuum in engine. (c) Guard applies vacuum brake (d) Intercommunication apparatus used.
12.	Two short and two long whistles	Moving against the 'direction of traffic' special attention should be paid to repeat this whistle code frequently until the movement against the direction of traffic is completed. Raise pantograph-To be acknowledged by the other Engine
13.	Two long whistles	Raise pantograph-To be acknowledged by the other Engine
14.	One long, one short and One long whistle	Lower pantograph-to be acknowledged by the other Engine
15.	One long and two short whistle	(a) Signal arm lowered but light extinguished (b) Signal arm improperly/insufficiently taken 'OFF' (c) Defective signal
16.	Three long whistles.	Fouling mark not cleared.
17.	Intermittent whistling	Approaching Level Crossing

4.51 Bell signals between Loco Pilot and Guard: When bell communication is provided between the Loco Pilot and the guard of the train, bell signal code, as may be prescribed by special instructions, shall be used.

स0नि0 4.51 (i)–मेंमू गाड़ियों के लोको पायलट व गार्ड के मध्य घंटी संकेत निम्न अनुसार होंगे:

(1) गार्ड द्वारा दिये जाने वाला घंटी संकेत–लोको पायलट द्वारा इसी संकेत से प्राप्ति स्वीकृति की जायेगी।

क्रमांक	संकेत	घंटी कोड
1	आपात स्थिति – गाड़ी रोको	000000000000..... लगातार गाड़ी रुकने तक
2	गाड़ी प्रस्थान	00
3	गाड़ी पीछे ढकेली जाये	000
4	लोको पायलट द्वारा निर्धारित गति सीमा का उल्लंघन	0–0
5	गति प्रतिबन्ध क्षेत्र सीमा समाप्त	00–00

(2) लोको पायलट द्वारा दिये जाने वाला घंटी संकेत–गार्ड द्वारा इसी संकेत से प्राप्ति स्वीकृति की जायेगी।

क्रमांक	संकेत	घंटी कोड
1	रोक सिगनल का खतरे की दशा में पार करना।	000–000
2	लोको पायलट को गार्ड की आवश्यकता है	0000–0000
3	गाड़ी का पिछे से बचाव	0000
4	ब्रेक पावर जांच	00000

- नोट – (1) '0' का मतलब एक "घंटी" से है।
 (2) "–" का मतलब एक "पाज" से है।
 (3) दो घंटियों के बीच में "2" (दो) सेकेण्ड का अन्तर होगा।
 (4) "–" का मतलब '5' (पाँच) सेकेण्ड के समय अन्तराल से है।
 (5) एक पूर्ण घंटी संकेत देने के बाद पुनः 10 सेकेण्ड के बाद दोहराया जाना चाहिए।

4.52. पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना:– लोको पायलट स्टेशन यार्ड या सुरंग से पास होते समय या जब इंजन पुल पर हो, तब पानी, आग या सिलेंडर बाहर नहीं फेंकेगा।

4.53. होज पाईप या वाटर कालम की भुजा:– किसी टंकी या वाटर कालम से पानी लेने के बाद लोको पायलट का यह कर्तव्य है कि वह पाइप या भुजा को लाइन के ऊपर से अलग हटा दे और अगर उसे बांधने का कोई साधन है तो ठीक से कस कर बांध दें।

4.54. यात्री:– प्रत्येक गार्ड गाड़ी में चढ़ने तथा उतरने वाले को पूरी सहायता देगा।

छ – गाड़ी के पहुंचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

4.55. पावर बन्द करना:– गाड़ी रोकते समय लोको पायलट लाइन के उतार–चढ़ाव, मौसम की स्थिति पटरियों की दशा, ब्रेक शक्ति तथा गाड़ी की लम्बाई और भार का विशेष ध्यान रखते हुए, यह निश्चित करेगा कि पावर कहाँ बन्द की जाए।

4.56. गार्ड यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए:– यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो गार्ड यह ध्यान रखेगा कि, जहाँ तक संभव है उसकी गाड़ी का अन्तिम वाहन सब काँटों और कैंचियों के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बचकर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और अवरुद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

स.नि. 4.56 (1) जब गार्ड इस बावत समाधान कर ले कि उसकी गाड़ी का अंतिम वाहन उन सभी रनिंग लाइनों के उल्लंघन चिन्हों से बचकर खड़ा है, जिन पर अन्य गाड़ियों का आना जाना हो सकता है तो वह पूर्ण आगमन प्रमाण–पत्र पर हस्ताक्षर कर स्टेशन मास्टर के पास भेजेगा। यदि अंतिम वाहन ने उल्लंघन चिन्हों को साफ नहीं किया है तो वह स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना तुरन्त देगा और अवरुद्ध लाइन पर किसी संचालन को रोकने हेतु स्टॉप हैंड सिगनल दिखायेगा।

(2) स्टेशनों पर गाड़ियों की प्राथमिकता या क्रासिंग के समय गार्ड की जिम्मेदारी:–

- (i) यदि किसी दूसरी गाड़ी के क्रासिंग या उसकी प्राथमिकता देने के लिये गाड़ी परिचालन (रनिंग) लाइन पर रुकी हुई हो तो उस गाड़ी का गार्ड विशेष रूप से सजग रह कर यह ध्यान देगा कि जिस लाइन पर उसकी गाड़ी रुकी हुई है, उसके लिये सिगनल गलती से ऑफ न किये जायें और यह सुनिश्चित करने के लिये रास्ता सही बनाया जाये और ताला बन्द किये जाने के लिये इस नियम के बाद वाले पैराग्राफ में दिये गये अनुर्देशों के अनुसार कार्यवाही करेगा।

S.R. 4.51(1) The bell code between Loco Pilot and Guard of MEMU trains is as following:

(i) Bell code given by Guard and acknowledged by the Loco Pilot.

S.N.	Code	Bell code
1	Emergency-Stop the train	0000000.....Continuous till the train stops
2	Train Start	00
3	Train pushing	000
4	Over speeding by Loco Pilot	0-0
5	Ending of speed restriction zone	00-00

(ii) Bell code given by Loco Pilot and acknowledged by the Guard.

S.N.	Code	Bell Code
1.	Passing stop Signal at ON condition	000-000
2.	Guard required by Loco Pilot	0000-0000
3.	Protect Train in Rear	0000
4.	Brake Power testing	00000

- Note: (1) 'O' means one bell
 (2) '-' means one pause
 (3) The time interval between bells is 2 second
 (4) '-' means a time interval of 5 second
 (5) A complete bell code repeated after 10 seconds.

4.52 Throwing out water, fire or cinders:- A Loco Pilot or Fireman shall not throw out water. Fire or cinders, when passing through a station yard or tunnel, or when on a bridge.

4.53 Hose or water crane:- After taking water from a tank or water column, the Loco Pilot shall see that the hose or arm is left clear of the line and, when it is provided with fastening, properly secured.

4.54 Passengers:- Every Guard shall give his best assistance to passengers entraining and Detaining.

G. Duties of Staff on Arrival

4.55 Shutting off power:- In stopping a train, the Loco Pilot shall determine where to shut off power by paying particular attention to the gradient, the state of the weather, the condition of the rails, the brake power and the length and weight of the train.

4.56 Guard to see the train is topped clear of fouling marks:- When a train comes to a stand at a station, the guard shall see that, wherever possible, the last vehicle of his train has cleared the fouling marks of all points to prevent any movement of the fouled line.

S.R. 4.56 (1) When the Guard has satisfied himself that the last vehicle on his train has cleared the fouling marks of all running lines over which other trains might have to travel, he must sign the arrival certificate and send it to the Station Master at once and exhibit stop Hand Signal to prevent any movement on the fouled line.

(2) Responsibilities of the Guard during crossing and precedence of trains at stations:

- (i) The Guard of a train standing on a running line waiting to cross or give precedence to another train, shall keep a sharp look out to see that the Signal are not taken 'off' wrongly for the line occupied by his own train and in order to ensure the same, he shall verify the correct setting and locking of the route as per instructions contained in the subsequent paras of this rule.

- (ii) अन्तर्पाशित (इन्टरलाकड) स्टेशनों पर जहाँ ब्रेकेट वाले होम सिगनल लगे हों वहाँ प्रतीक्षा करने वाली गाड़ी का गार्ड बाद में क्रास करने और/या प्राथमिकता पाने वाली गाड़ी के लिये जाने के लिये लाइन का ठीक बना होम सिगनल के हथ्थे/बत्ती को देखकर सुनिश्चित करेगा। जहाँ ब्रेकेट वाले होम सिगनल किसी कारण खराब हो वहाँ कांटा संकेतों को देखकर यदि ये दिये हुये हैं, लाइन का ठीक से बना होना सुनिश्चित करेगा। यदि कांटा संकेत न हो तो कांटों के ठीक बना होने को सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर पर होगी।
- (iii) अन्तर्पाशन रहित और नॉन-की लॉकड स्टेशनों पर गार्ड स्टेशन मास्टर कार्यालय में लाइन चाभी/चाभियों को देखकर कांटों के सही बने होने को सुनिश्चित करेगा। अन्य अन्तर्पाशन रहित स्टेशनों पर जहाँ कांटों पर क्लैम्प और ताले लगाये जाते हैं क्रासिंग तथा/अथवा प्राथमिकता के लिये बाद में आने वाली गाड़ी के लिये लाइन ठीक से बनी होने को सुनिश्चित करने के लिये गार्ड कांटा संकेतों को देखकर करेगा।
- 4.57. गाड़ी से इंजन काटना—** यदि गाड़ी खड़ी कर दी जाती है और इंजन को, अकेले या वाहनों के सहित शेष गाड़ी से अलग करना आवश्यक है तो गाड़ी का युग्मक (कपलिंग) काटने से पहले, गार्ड इस बावत अपना समाधान करेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक कसकर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय करेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जायें।
- 4.58. लोको पायलट यह ध्यान रखेगा के गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए:—** यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि, जहाँ संभव है, उसका इंजन सब कांटों और कैचियों के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बच कर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करने की व्यवस्था करेगा तथा अवरुद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए 'रोक'(स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।
- स.नि. 4.58(i) लोको पायलट को हर हालत में यह ध्यान रखना चाहिये कि उसका इंजन सभी रनिंग लाइनों के जिन पर दूसरी गाड़ियाँ आ सकती हैं, उल्लंघन चिन्हों से बच कर खड़ी है। जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी हो जाती है और लोको पायलट को पता चलता है कि उसका इंजन उल्लंघन चिन्ह के अन्दर नहीं खड़ा है तो उसे तुरन्त खतरे की सीटी (तीन लंबी सीटी) बजाना चाहिये और उसे स्टेशन मास्टर को सूचना देने तथा 'रोको' हैंड सिगनल देने की व्यवस्था करनी चाहिये जिससे अवरुद्ध लाइन पर कोई संचालन न हो सके। इस सूचना के मिलने पर स्टेशन मास्टर को गाड़ी को पीछे ले जाने की व्यवस्था करनी चाहिये ताकि इंजन उल्लंघन चिन्ह के अन्दर हो जाये। ऐसा करने के बाद स्टेशन मास्टर को उल्लंघन चिन्हों के अन्दर होने की स्थिति के बावत समाधान करना चाहिये और गार्ड का आगमन प्रमाण पत्र प्राप्त करना चाहिये।
- 4.59. सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद, चलना—** यदि सवारी गाड़ी किसी स्टेशन के प्लेटफार्म पर या उसके आगे या पीछे खड़ी कर दी जाती है तो लोको पायलट उसे तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसे गार्ड का आदेश नहीं मिल जाता है या जब उसे कोई दुर्घटना बचानी है।
- स.नि. 4.59(i) जिस गाड़ी में यात्री बैठे हो उसको चलाने के पूर्व इंजन की सीटी अवश्य बजायी जानी चाहिए (साधारण नियम 4.50 देखें) एवं सीटी बजाने और इंजन के संचालन के बीच न्यूनतम 15 सेकेण्ड का अंतर होना चाहिए।
- 4.60. गार्ड गाड़ी को, बिना किसी को सौंपे, छोड़कर नहीं जाएगा —** जब तक कि गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार ठीक प्रकार किसी को सौंप नहीं दी जाती, गार्ड उसे छोड़कर नहीं जाएगा।
- 4.61. लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए, इंजन छोड़कर नहीं जाएगा—** ड्यूटी करता हुआ कोई भी लोको पायलट अपने काम करते हुए इंजन या स्वनोदित (सेल्फ प्रॉपेल्ड) वाहन को, चाहे वह स्टेशन पर है या किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर, छोड़कर नहीं जाएगा; जब तक कि ऐसा करना नितान्त आवश्यक नहीं है और उसके इंजन या स्वनोदित (सेल्फ-प्रापेल्ड) वाहन का प्रभार (चार्ज) किसी सक्षम रेल सेवक को सौंप नहीं दिया गया है। लोको पायलट, ऐसे स्वनोदित (सेल्फ-प्रोपेल्ड) वाहन को, जिस पर वह अकेला ही है, आवश्यकता पड़ने पर छोड़कर जा सकता है परन्तु यह तब, जब उसने कैब में ताला लगा दिया है, और वाहन को निचले गियर में डालने के साथ-साथ इगनीशन स्विच को 'ऑफ' कर दिया है और हैंड ब्रेक को कसने के बाद, उसमें ताला लगा दिया है।

- (ii) At interlocked stations where bracketed home signals are provided, the Guard of the waiting train shall verify the correct setting of the route for the reception of subsequent trains crossing and/or taking precedence by seeing the arm or light of the home signals. Where the bracketed home signals are out of order for any reason, the Guard shall verify the correct setting of the route by seeing the point indicators where provided; if point indicators are not provided, however, the responsibility for ensuring correct setting of points will be entirely that of the station master.
- (iii) At non-interlocked and key-locked stations, the Guard shall verify the correct setting of route by examining the route key/keys in the SM's office. At other non-interlocked stations where points are clamped and pad locked, he shall verify the correct setting of route for subsequent trains crossing and/or taking precedence by seeing the point indicators.

4.57. Detaching engine:- Whenever a train has been brought to a stand, and it is necessary for the engine, with or without vehicles, to be detached from the rest of the train, the Guard shall, before the train is uncoupled, satisfy himself that the van-brakes have been put on securely and take such other measures as may be prescribed by special instructions.

4.58. Loco Pilot to see that train is stopped clear of fouling marks:- When a train comes to a stand at a station, the Loco Pilot shall see that, wherever possible, his engine is clear of the fouling marks of all points and crossing. If not, he shall take steps to inform the Station Master at once and exhibit Stop hand signal to prevent any movement on the fouled line.

S.R. 4.58 (i) The loco pilot must in all cases see that his engine is brought to stand clear of the fouling marks of all running lines over which other trains might have to travel. If when the train comes to stand, the loco pilot finds that his engine is not clear of the fouling marks, he must at once sound his danger whistles(three long whistles) and shall arrange to inform the station master and exhibit stop hand signal to prevent any movement on fouled lines. On receipt of this information, the station master must take steps to back the train so that the engine stands clear of the fouling marks. After doing so, the station master must satisfy himself about the clearance of the fouling marks and obtain the Guard's arrival certificate.

4.59. Moving of train carrying passengers after it has been stopped at a station:- When a train carrying passengers has been brought to a stand at a station, whether alongside, beyond, or short of the platform, the Loco Pilot shall not move it, except under orders of the Guard or to avert an accident.

S.R. 4.59 (i) Before moving a train carrying passengers, the engine whistle must be sounded (see General Rule 4.50) and at least fifteen second must be allowed to elapse between the cessation of the whistle and the movement of the engine.

4.60. Guard not to leave train till handed over.- No Guard shall leave his train until it has been properly handed over in accordance with special instructions.

4.61. Loco Pilot not to leave the engine when on duty.- No Loco Pilot shall leave his working locomotive or his self-propelled vehicle when on duty, whether at a station or on a running line, except in case of absolute necessity and after a competent railway servant has been placed in charge of the locomotive or self - propelled vehicle. In the case of a self-propelled vehicle manned by a Loco Pilot only, Loco Pilot may leave it when necessary, provided he has locked the cabs and has put the vehicle in low gear with the ignition switch in the off position and has screwed down and locked the hand brake.

स.नि. 4.61(i) समुचित प्रधिकार के अतिरिक्त, जब शंटिंग हो रही हो उस समय लोको पायलट को इंजन से उतरने या उसे सहायक लोको पायलट अथवा अन्य व्यक्ति को इंजन का कार्यभार सौंपने की अनुमति नहीं है।

ज- मेटेरियल ट्रेन का संचालन

4.62. ब्लॉक सेक्शन में मेटेरियल ट्रेन का संचालन:- मेटेरियल ट्रेन का संचालन केवल दोनों ओर के स्टेशन मास्टर्स की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

स.नि. 4.62(1) जब गिट्टी गाड़ी दो स्टेशनों के बीच काम करने के लिए प्रस्थान आदेश पर प्राधिकृत की गई हो तो गार्ड को अपनी गाड़ी की रक्षा की आवश्यकता नहीं, सिवाय उस स्थिति में जबकि इंजन को किसी कारण से गाड़ी से अलग करना पड़े और अगले स्टेशन भेजना पड़े। (साधारण नियम 6.09 देखिये) ऐसी स्थितियों में गार्ड अपनी गाड़ी को उस दिशा में जिधर से इंजन वापस लौटेगा और पीछे की ओर भी सुरक्षित करने के लिए जिम्मेदार है।

- (2) गिट्टी गाड़ी का केवल उन स्थितियों में स्टेशन के बीच विभाजन करना चाहिए जब कि काम की सुविधा करने के लिए ऐसा करना आवश्यक हो परन्तु 300 में 1 ग्रेड से अधिक ढलान पर किसी भी हालत में ऐसा नहीं किया जाना चाहिए।
- (3) यदि किसी कारण वश इंजन गिट्टी गाड़ी से अलग कर दिया जाता है या गाड़ी का विभाजन किया जाता है तो गार्ड अपनी गाड़ी के वाहन को बाँधने के लिए जिम्मेदार होगा। इंजन से अलग होने वाले वाहनों को पहले बाँध देना चाहिए, ब्रेक कस दिये जाने चाहिए या नीचे गिरा दिये जाने चाहिए। विभक्त हुई गाड़ी के हरेक भाग के कम से कम आधे वाहनों के ब्रेक नीचे गिरा देना चाहिए और प्रत्येक भाग में एक पहिये में स्प्रेग लगा देना चाहिए।
- (4) जब गार्ड गिट्टी या अन्य सामान उतारते समय या लादते हुए गाड़ियों पर काम कर रहे हैं तो वे इस बात के लिए जिम्मेदार होंगे कि गाड़ियों के संचालन के लिए गिट्टी या अन्य सामान्य लाइन से दूर रखे जायें।
- (5) साधारण खुले डिब्बों से गिट्टी उस समय नहीं उतारना चाहिए जब गिट्टी गाड़ी गति में हो। फिर भी हापर डिब्बे से जो रेल से हटकर गिट्टी गिराने के लिए विशेष रूप से निर्मित किये गये हैं और जिनमें गिरने वाली गिट्टी की मात्रा का विनियमन करने के लिए उपकरण का प्रावधान है उस समय भी गिट्टी गिरायी जा सकती है जब गिट्टी गाड़ी चल रही हो किन्तु गति 10 किमी/घंटा से अधिक न हो और यह कार्य प्रभारी इंजीनियरिंग कर्मचारी की देख-रेख में है जो पटरी को अवरोध रहित अवस्था में छोड़ने के लिए जिम्मेदार होगा।
- (6) स्टेशनों के बीच काम करने वाली गाड़ी का इंजन उसी स्टेशन को जहाँ से वह चला है गाड़ी के पीछे ढकेल कर ले जा सकता है। बशर्ते कि उस ओर की दूरी 07 किमी से अधिक न हो और अगले स्टेशन की दूरी पिछले स्टेशन से जहाँ से वह चला है अधिक हो। यदि पिछले स्टेशन की दूरी 07 किमी से अधिक है या अगले स्टेशन की दूरी पिछले स्टेशन की दूरी से कम है तो ऐसी स्थिति में गाड़ी अगले स्टेशन की ओर जानी चाहिए ताकि वहाँ पर इंजन घूम कर और गाड़ी के आगे लगकर गाड़ी को खींचता हुआ उस स्टेशन को वापस आ जाये जहाँ से वह चला है। यदि दूरी 07 किमी से अधिक न हो तो इंजन उसी प्रकार स्टेशन से गाड़ी को ढकेल कर ले जा सकता है किन्तु ऐसी स्थिति में लोको पायलट को प्रभारी निरीक्षक या गार्ड द्वारा जब वह निरीक्षक के रूप में काम कर रहा हो लिखित आदेश दिया जाना चाहिए।
- (7) गिट्टी गाड़ी के गार्ड को इंजीनियरिंग विभाग के मजदूरों और कर्मचारियों के अतिरिक्त जो गाड़ी पर काम कर रहे हैं, किसी अन्य व्यक्ति को जब तक कि उनके पास उचित पास न हो उस गाड़ी से यात्रा करने की अनुमति नहीं देना चाहिए।
- (8) जब गिट्टी गाड़ी स्टेशनों के बीच काम समाप्त करने के पश्चात् स्टेशन पर सूर्यास्त तक आ गई हो तो वह खाली या लदे हुए वाहनों के साथ जहाँ से आयी हो लाइन क्लीयर पर मालगाड़ी की निर्धारित गति से जा सकती है।
- (9) सूर्यास्त के पश्चात् यदि गिट्टी गाड़ी बिना रुके हुए जा रही हो तो गार्ड इस बात के लिए जिम्मेदार होगा कि लदे हुए खुले डिब्बों में जिनके किनारे लदे हुए सामान से कम से कम 30 सेमी से ऊपर न हो, कोई भी मजदूर यात्रा नहीं कर रहे हैं।
- (10) जब स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में गिट्टी से भरे डिब्बों को छोड़ दिया गया हो तो गार्ड या गाड़ी के अन्य प्रभारी व्यक्ति को साइडिंग के काँटों के निकटतम डिब्बे के पहिये को बाँध देना चाहिए तथा यह भी देखना चाहिए कि डिब्बों को उचित रीति से अन्यथा बाध दिया गया है और स्काच ब्लाक, यदि

S.R. 4.61 (i) Loco Pilots are not permitted to get off their engines while shunting is being done, or to give up the charge of their engine to Assistant Loco Pilots or others, except on proper authority.

H. Working of Material Trains.

4.62. Working of a material train in block section:- A material train shall be worked only with the permission of the Station Masters on each side and in accordance with special instructions.

S.R. 4.62 (1) When a ballast train is authorized on an 'Authority to proceed' to work between stations, it will not be necessary for the Guard to protect his train, except when the engine has, for any cause, to be detached from such train and to be run to the next station. (see general rule 6.09). In such cases, the Guard is responsible for protecting his train in the direction the engine would return, as also in the rear of the train.

- (2) Ballast trains must only be divided between stations when absolutely necessary to facilitate work and never on a gradient steeper than 1 in 300.
- (3) The Guard of the Ballast train is responsible for securing vehicles of his train if the engine is detached for any reason or if the train is divided. Vehicles disconnected from the engine must be first secured, brakes being screwed or pinned down. At least half the number of each group of vehicles on a divided train must have their brakes pinned down, and one wheel of each group sprung.
- (4) Guards are responsible for keeping, ballast and material clear of the line for running trains, when they have been working, with trains, loading or unloading, ballast or other material.
- (5) Ballast must not be unlocked from ordinary trucks while a ballast train is in motion. Hopper trucks specially constructed for dropping ballast clear of the running rail and provided with machinery for regulating the discharge of the ballast, may be unloaded while the ballast train is in motion at a speed not greater than 10 kilometres per hour under the orders of the engineering official in charge, who will be responsible for leaving the track clear of obstruction.
- (6) An engine working a ballast train between stations may push back the train into the station from which it started, provided the distance does not exceed 7 kilometres and provided the distance to the station in advance is greater than the distance to the station from which it started. Should the distance from the station in rear exceed 7 kilometres or the distance to the station in advance be less than the distance from the station in rear, the train must proceed on the station in advance, in order to allow the engine to run around the train and return to the starting station pulling the train; or the engine may similarly push the train out from station, provided the distance does not exceed 7 kilometres, but in this case a written order must be given to the Loco Pilot by the inspector in charge of the ballast train, or by the Guard when acting as inspector.
- (7) Guard of ballast trains must not allow anyone but Engineering Department laborers and staff who are working with their trains to travel by such trains, unless proper passes are held.
- (8) When a ballast train has completed its work between station and has arrived at a station by sunset, it may afterwards return home with empty or loaded vehicle, working on line clear and subject to the limits of speed prescribed for goods trains.
- (9) If a Ballast train is running through after sunset, the Guard is responsible that the laborers do not travel in loaded trucks, the sides of which are not least 30 centimetre above the material in them.
- (10) When Ballast wagons are left on a siding outside station limits, the Guard or other person in charge of the train must secure a wheel of the wagon nearest to the point of the siding and must see that the wagons are otherwise properly secured and that scotch blocks, where

दिये गये हैं, बाँध दिये गये हैं। काँटों के निकटतम डिब्बे के पहियों को जंजीर से बाँध देना चाहिए और ताला लगा देना चाहिए और अन्य सभी वाहनों के ब्रेक को नीचे गिरा देना चाहिए या कस देना चाहिए।

- (11) जब कोई गिट्टी गाड़ी स्टेशन सीमा के अन्दर साइडिंग में छोड़ दी जाये तो गार्ड को चाहिए कि सभी ब्रेक मजबूती के साथ लगा दें और साइडिंग काँटों के निकटतम वाहन को रेल की पटरी से निर्धारित सुरक्षा जंजीर द्वारा बाँध दें (साधारण नियम 4.64)।
- (12) सहायक नियम 4.62(13) में दिये गये नियमों के अतिरिक्त गिट्टी गाड़ी की गति उसी वजन की मालगाड़ी के लिए निर्धारित गति से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (13) (क) जब इंजन गिट्टी गाड़ी पीछे की ओर से ढकेल रहा हो और ब्रेकवान आगे की ओर हो:-
 - (i) गाड़ी की गति सीधी लाइन पर 15 किमी/घंटा और मोड़ (टर्नआउट) पर 10 किमी/घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए।
 - (ii) गार्ड को अगले ब्रेकवान में यात्रा करनी चाहिए और लोको पायलट को निरन्तर हरा हैंड सिग्नल देते रहना चाहिए। हरे सिग्नल का न दिखायी पड़ना किसी रूकावट के कारण हो सकता है और लोको पायलट को तुरन्त रूक जाना चाहिए।
 - (iii) गाड़ी के चालक दल को विशेषकर जिस ओर गाड़ी चल रही हो अच्छी निगाह रखनी चाहिए और किसी रूकावट के पहले रूक जाने के लिए तैयार रहना चाहिए और
 - (iv) अन्तर्पार्शन रहित स्टेशनों पर मोड़ (टर्न आउट) के निकट पहुंचते समय गार्ड को सबसे बाहर सम्मुख (फेसिंग) काँटे के पहले गाड़ी को रोक कर इस बावत समाधान कर लेना चाहिए कि काँटे सही तौर पर बने और ताला बन्द है तथा मानव रक्षित है और तब लोको पायलट को पीछे चलाने के लिए हैण्ड सिग्नल दिखलाना चाहिए।
- (ख) इंजन गिट्टी को ढकेल रहा हो और ब्रेकवान सबसे अगला वाहन न हो:-
 - (i) गति 10 किमी/घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए।
 - (ii) गार्ड को सबसे अगले वाहन में चलना चाहिए और उपर्युक्त खण्ड (क)(ii) में दिये गये नियम का पालन करना चाहिए।
 - (iii) उपर्युक्त खण्ड (क) (iii) (iv) का पालन अवश्य होना चाहिए।

4.63. मेटेरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार—मेटेरियल ट्रेन का गार्ड गाड़ी चलाने का सिग्नल देने से पहले, यह देख लेगा कि कर्मकार गाड़ी पर चढ़ गए हैं, और उन्हें बैठ जाने की चेतावनी देगा।

4.64. स्थायी रूप से खड़ी हुई (स्टेबलड) मेटेरियल ट्रेन की रक्षा:

- (1) अनिवार्य परिस्थितियों को छोड़कर, किसी स्टेशन पर कोई मेटेरियल ट्रेन परिचालित लाइन पर स्थायी रूप में खड़ी (स्टेबिल) नहीं की जाएगी।
- (2) यदि कोई मेटेरियल ट्रेन किसी स्टेशन पर स्थायी रूप में खड़ी की गई (स्टेबलड) है तो उसकी रक्षा निम्नलिखित रीति से की जाएगी और स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि—
 - (क) मेटेरियल ट्रेन के वाहन ठीक प्रकार कसे बंधे हुए हैं और किसी काँटे या कैंची का उल्लंघन नहीं कर रहे हैं।
 - (ख) जिस लाइन पर मेटेरियल ट्रेन स्थायी रूप में खड़ी की गई (स्टेबलड) है उसके सभी अपेक्षित काँटे उस लाइन से विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और वे काँटे शिकंजे (क्लैम्प) या चटखनी और पनी (बोल्ट और काटर) और तालों से जकड़ दिए गए हैं, तथा
 - (ग) ऐसे तालों की चाबियां उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में तब तक रहेंगे जब तक कि मेटेरियल ट्रेन साइडिंग या लाइन से जाने के लिए तैयार नहीं हैं।
- (3) गार्ड तब तक अपना प्रभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा जब तक कि उसका इस बावत समाधान नहीं हो जाता कि मेटेरियल ट्रेन इन नियम में निर्धारित रूप में रक्षित कर दी गई है।

सं0नि0 4.64(i) जब तक गार्ड सिग्नल न दे लोको पायलट को साइडिंग से गाड़ी नहीं चलानी चाहिये।

provided, are fastened. The wheels of the vehicle nearest to the point must be chained and locked and the brakes of all other vehicles pinned or screwed down.

- (11) When a Ballast is left on a siding in station limits, the Guard must securely put down all brakes, and fasten to the rail the vehicle nearest the points of the siding with the prescribed safety chain. (see general rule 4.64).
- (12) Subject to the provisions of SR 4.62 (13), the speed of the ballast train must not exceed that prescribed for Goods trains of similar weight.
- (13)
 - (a) When the engine is pushing a Ballast train and the brake van is leading -
 - (i) the speed must not exceed 15 Kilometres an hour on the straight line and 10 kilometres an hour over a turn out.
 - (ii) the Guard must travel in the leading brake van and continuously exhibit a green hand signal to the loco pilot, the absence of a green hand signal may be due to an obstruction and the loco pilot must stop at once and
 - (iii) the train crew must keep a good look out specially in direction in which the train is moving and must be prepared to stop short of any obstruction; and
 - (iv) at non interlocked stations when approaching turn outs, the Guard must stop the train at the outermost facing points, satisfy himself that he points are correctly set, locked and manned and then show hand signals to the loco pilot to back.
 - (b) When the engine is pushing a Ballast train and the brake van is not leading -
 - (i) the speed must not exceed 10 kilometres an hour.
 - (ii) the Guard must travel in the leading vehicle and the provisions of clause(a)(ii) above must be complied with
 - (iii) Clauses(a) (iii) and (iv) above must be complied with

4.63. Workers on material train: The Guard of a material train shall, before giving the signal to start, see that all the workers are on the train, and warn them to sit down.

4.64 Protection of material train when stabled:

- (1) A material train shall not be stabled on a running line at a station, except in unavoidable circumstances.
- (2) When a material train is stabled at a station, it shall be protected in the following manner and the Station Master shall ensure that :-
 - (a) the vehicles of the material train have been properly secured and are not fouling any points or crossings;
 - (b) all necessary points have been set against the line on which the material train is stabled and such points have been secured with clamps or bolts and cotters and padlocks, and
 - (c) the keys of such padlocks are kept in his personal custody until the material train is ready to leave the siding or line.
- (3) The Guard shall not relinquish charge until he has satisfied himself that the material train has been protected as prescribed in this rule.

S.R. 4.64 (i) The Loco Pilot must not move the train from the siding unless signalled by the Guard.

4.65 रेल पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन:— रेल पथ बिछाने, पथ पर कुटाई, (आन ट्रैकटेम्पिंग) करने वाली अथवा अनुरक्षण मशीनों का संचालन स्टेशन मास्टर की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

स0नि0 4.65 (1): 'आन ट्रैक' मशीन स्वप्रेरित हैं। ये मशीनें उस कार्य प्रणाली के अधीन, जहाँ यह मालगाड़ी के पिछवाड़े, जोड़ी जाती है को छोड़कर, ट्रेन के रूप में कार्य करेगी और उसे एक गाड़ी के रूप में माना जायेगा जैसा कि ओपन लाइन कार्य प्रणाली के लिए सामान्य नियम 1.02(58) में वर्णित है। यद्यपि मशीन से जुड़ा कोई गार्ड या ब्रेकवान की आवश्यकता नहीं है।

दिन या रात्रि समयों के दौरान जब दृष्टि स्पष्ट रहती है और पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था कर ली जाती है रेलपथ पर एक साथ अधिक से अधिक पाँच रेलपथ मशीनें एक प्राधिकार के अधीन ब्लाक खण्ड के भीतर कार्य संचालन हेतु आगे बढ़ायी जा सकती है और अगले स्टेशन को अग्रसर की जा सकती है या पीछे लौटायी जा सकती है। सभी 'आन ट्रैक' रेलपथ मशीनें एक-एक करके स्टेशन से एक साथ प्रस्थान या प्रवेश करेंगी।

इस स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक संचालन के मामले में एक साथ 03 मशीनें एवं प्रत्येक एक कैम्प कोच के साथ एक प्राधिकार से आगे बढ़ाई जायेगी। घने कुहरे और तुफानी मौसम में एवं संचार की पूर्ण विफलता के दौरान इन मशीनों को लाइन पर कार्य करने की अनुमति नहीं है।

(2) (क) प्रत्येक मशीन खण्ड इंजी0/टी0टी0 या पर्यवेक्षक/टी0टी0 से सीधे प्रभार में रहेगी जिन्हें यहाँ 'आपरेटर' कहा जायेगा। प्रत्येक मशीन के साथ पूरक कार्मिक सामान्यतः एक आपरेटर एक कुशल कर्मचारी (आर्टीजन) एवं तीन खलासी का होगा। यद्यपि प्रत्येक रेलपथ मशीन पर रेल कार्मिकों की संख्या 08 से अधिक नहीं होगी। प्रत्येक मशीन के ड्राइविंग केबिन पर रेल कर्मियों की संख्या पाँच से अधिक नहीं होगी। आपरेटर योग्य व्यक्ति, मैन लाइन पर मशीन के प्रभार को वहन करने में सक्षम और नियमों में भी सापेक्ष प्रमाणित तथा वास्तविक ड्राइविंग एवं इकाई को दक्षता पूर्वक चलाने वाला होगा।

(ख) 'आन ट्रैक' रेलपथ मशीनें एक इंजीनियरिंग पदाधिकारी जो खण्ड इंजीनियर से नीचे का नहीं होगा, के सीधे पर्यवेक्षण में कार्य करेगी जो रेलपथ को ट्रैफिक ब्लाक लेने के लिए और कार्य की प्रगति के समय लाइनों के संरक्षण के लिए उत्तरदायी होगा जिसे प्रभारी खण्ड इंजीनियर कहा जायेगा।

(3) योग्यता प्रमाण पत्र:—

(i) मशीन का आपरेटर रेलपथ मशीन का तब तक उपयोग/कार्य नहीं करेगा जब तक कि—

(क) वह रेलपथ मशीन के कार्य संचालन का वैद्य प्रमाण-पत्र (कम्पीटेन्सी सर्टिफिकेट) न रखता हो जो उसके मशीन पर कार्य करने की सक्षमता के टोकन के रूप में जारी किया गया हो यह परमिट का पा.इंजी0./टी.टी. द्वारा जारी किया हुआ हो और 03 वर्ष के लिए वैद्य होगा। आपरेटर योग्यता प्रमाण पत्र के नवीनीकरण के लिए समाप्ति की तिथि से काफी पूर्ण आवेदन करेगा।

(ख) आपरेटर को ट्रेन कार्यप्रणाली नियमों के प्रशिक्षण हेतु जाना पड़ेगा और उन्हें 03 वर्ष की अवधि के भीतर पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के लिए जाना वाँछनीय होगा।

(ग) वह खण्ड के कार्यप्रणाली एवं सिगनलिंग से पूर्ण रूप से परिचित हो और जैसा कि लोको पायलटों के लिए प्रस्तावित है रोड लर्निंग के लिए जाना पड़ेगा और इस तथ्य को मशीन पर रखे योग्यता पुस्तिका में दर्ज करना पड़ेगा। यह सहायक इंजीनियरिंग/टी.टी. द्वारा प्रति हस्ताक्षरित होगा।

(ii) मशीन का संचालन करने के लिए उत्तरदायी मशीन का आपरेटर आई.आर.टी.एम.डी.सी./प्रयागराज के प्रशिक्षण के कार्यक्रम का अनुसरण करेगा।

(iii) उसके पास रेलवे चिकित्सकीय डाक्टर द्वारा ए-3 कोटि का चिकित्सीय स्वस्थता प्रमाण-पत्र अवश्य होना चाहिये।

(4) उपकरण:— मशीन का आपरेटर यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि मशीन का रनिंग लाइन जाने से पूर्व प्रत्येक रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर निम्नलिखित उपकरण सभी तरह से पूर्ण और सही हालत में उपलब्ध है:—

(क) दो लाल एवं एक हरा हाथ सिगनल झण्डा।

(ख) दो तीन रंगों वाली हाथ सिगनल बत्तियाँ।

(ग) दो ताला सहित चैन।

4.65 Working of track maintenance machines:- Track laying or on track tamping or maintenance machines shall be worked only with the permission of the Station Master and in accordance with special instructions.

SR.4.65 (1) "On Track" Track Machines are self propelled machines. These machines shall be worked as a train under the system of working as applicable except when it is attached in the rear of goods train and shall be treated as a train as defined in GR 1.02(58) for the purpose of working on open line. However, there need not be any Guard or brake van attached to the machine.

During day or night hours, when the vision is clear and adequate lighting arrangements have been made up to '5' ON TRACK Track Machines may be allowed under one authority to proceed for working within the block section and proceed to next station or come back. All 'On Track' Track Machines must leave and enter the station at a time one after another. In case of movement from one station to another station up to 3 'On Track' Track Machines with one camp coach each may be allowed under one authority to proceed.

In case of thick, foggy and tempestuous weather as well as during the total failure of communication these Machines are not permitted to work on line

- (2) (a) Each Machine shall be in direct charge of SE/TT, JE/TT, Supervisor/TT here in after called the operator. The complement of staff with each machine will normally be one operator, one mechanic and three khalasis. However, number of railway staff on each track Machines should not exceed 8 number of railway staff on driving cabin of each Machines shall not exceed 5. The operator shall be qualified person, competent to hold the charge of Machines on the main line also certified to be qualified in the rules and actual driving and working of the unit efficiency.
- (b) The 'On-Track' Track machine shall work under the direct supervision of an engineering official not below the rank of section engineer who will be responsible for taking the traffic block and for protection of the lines while the work is in progress hereinafter, who will be called Section Engineer incharge.

(3) Competency Certificates:-

- (i) Operator of the machine shall not use / operate the track Machine unless-
 - (a) He is in possession of a valid Track Machine working permit which will be issued in token of his being competent to operate the machine. This permit will be issued by XEN/ITT and will be valid for 3 years. The operator shall apply well in advance of date of expiry for renewal of the competency certificate.
 - (b) The operator shall undergo training in train working rules and shall be required to go for refresher course within a period of 3 Years.
 - (c) He is fully conversant with the system of working, signalling of the section and has undergone road learning as prescribed for Loco Pilots and has recorded this fact in a competency book kept on the machine. This will be counter signed by the AEN/TT.
- (ii) The Operators of the Machines responsible for operating/running of the Machines shall follow the schedule of initial training IRTMTC/Prayagraj.
- (iii) He must possess a certificate of Medical fitness issued by a Railway Medical Doctor in A3 category.

(4) EQUIPMENT:- The operator of the machine will be responsible to ensure that the following equipments complete in all respects and in working condition, are available on each Track Maintenance Machine before the machine is put on a running line:-

- (a) Two red and one green HS flag.
- (b) Two tricolour HS lamps
- (c) Two chains with padlocks

- (घ) दो ताला सहित क्लैम्प।
 (ङ) दस (फाग) कुहरा सिगनल।
 (च) एक घड़ी।
 (छ) जहाँ मशीन कार्यरत है उस खण्ड के कार्यकारी समय सारणी की एक प्रति।
 (ज) सामान्य व सहायक नियम पुस्तक अद्यतन शुद्धि पर्ची सहित।
 (झ) एक चार सेल वाला फ्लैशर लाइट।
 (ट) एक पेट्रोमैक्स लैम्प।
 (ठ) एक पोर्टेबल फील्ड टेलीफोन।
 (ड) दो बैनर झण्डियाँ।
 (ढ) एक प्राथमिक सहायता बाक्स
 (ण) दो अद्द स्किड्स।
 (त) टेल लैम्प।
- (4.1) प्रत्येक रेलपथ अनुरक्षण मशीन निर्धारित अग्रदीप (हेड) एवं पश्चदीप (टेल लाइट) के साथ सुसज्जित होगी। मार्कर लाइट तथा फ्लैशर लाइट सामान्य नियम 4.14 से 4.16 और उसके सहायक नियम के अनुसार होगा।
 जब कई मशीन एक साथ प्रस्थान करें तो एल0वी0 बोर्ड/पश्चदीप (टेल लैम्प) को केवल अंतिम मशीन पर पीछे की ओर लगाया जाये।
- (5) संचालन के नियम:-**
- (i) कार्यरत स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति (शंटिंग आर्डर के रूप में) के बिना कोई भी रेलपथ अनुरक्षण मशीन साइडिंग/स्टैबलिंग लाइन से रनिंग लाइन पर नहीं लाई जायेगी।
 (ii) जब रेलपथ अनुरक्षण मशीन को एक ब्लाक स्टेशन से दूसरे ब्लाक स्टेशन में ले जाने की आवश्यकता हो तो आपरेटर सामान्य नियम 1.02(06) में वर्णित केवल उपर्युक्त प्राधिकार के साथ ही मशीन को चलायेगा।
 (iii) दो ब्लाक स्टेशनों के बीच रेलपथ अनुरक्षण मशीनों से कार्य करने के लिए निम्नलिखित कार्य विधियों का पालन किया जायेगा:-
- (क) रेलपथ अनुरक्षण मशीनें लाइन ब्लाक के अन्तर्गत कार्य करेगी। प्रभारी खण्ड इंजीनियर (रेलपथ) ब्लाक के लिए स्टेशन मास्टर को दो प्रतियों के माँगपत्र देगा जिसमें कार्य करने वाली रेलपथ मशीनों की संख्या, वाँछित ब्लाक अवधि और क्या मशीनें अगले स्टेशन को भेजी जायेगी या कार्य की समाप्ति के उपरान्त प्रारम्भिक स्टेशन स्थापित करेगा और ट्रेनों के आवागमन का पता लगायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ कार्यस्थल तक मशीन के साथ जायेगा।
 (ख) मंजूर किये गये ब्लाक की अवधि को कन्ट्रोलर से पता लगाने के उपरान्त स्टेशन मास्टर अनुमंय ब्लाक की अवधि का अनुमोदन तथा अन्य केन्द्र विशेष अनुदेश अंकित करते हुए माँग पत्र की मूल प्रति को प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को लौटायेगा।
- (ग) एकल लाइन खण्ड: कार्य एवं अग्रसर होना:-** स्टेशन मास्टर पहले अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा, अंतिम स्टाप सिगनल लोवर करेगा। ब्लाक खण्ड के भीतर कार्य करने की अनुमति अनुरक्षण मशीनों की संख्या को दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसे रेलपथ अनुरक्षण मशीनों के सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित कराया जायेगा और उसे प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को यदि कोई टोकन हो तो उसके साथ सौंप दिया जायेगा, प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ अंतिम रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा। कार्य की समाप्ति पर रिसेप्शन सिगनलों को लोवर करते हुए मशीनें प्राप्त की जायेगी।
 अगले स्टेशन पर पहुँचने पर प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ यदि कोई टोकन हो तो उसके साथ-साथ विशेष सतर्कता आदेश तभी सौपेगा जब अंतिम मशीन ब्लाक खण्ड को क्लीयर करेगी। वह यह भी प्रमाणित करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है। तब ही स्टेशन लाइन को बन्द करेगा।

- (d) Two clamps with padlock.
 - (e) Ten fog signals.
 - (f) One watch
 - (g) A copy of the working time table of the section where the machine is working.
 - (h) G&SR book with upto date amendment sip.
 - (i) One 4 cell flasher light.
 - (j) One petro max lamp
 - (k) One portable field telephone
 - (l) Two banner flags
 - (m) One first aid box
 - (n) Skids-Two numbers.
 - (o) Tail Lamp
- (4.1) Each Track Maintenance Machine must be equipped with prescribed head and tail light. Marker lights and flasher lights as per GR 4.14 to 4.16 and the SR's thereto.
- While moving in convoy the LV Board/tail lamp, should be fixed only on the last machine in the direction of movement.

(5) Rules for Operation:–

- (i) No Track Maintenance Machine shall be brought on a running line from the siding/ stabling line without the written permission of the station Master on duty in the form of a shunting order.
- (ii) When the Track Maintenance Machine is required to move from one Block Station to another Block Station, the Operator should run the machine only with the proper authority to proceed as, defined in GR 1.02(6)
- (iii) The following procedures shall be observed for working of track maintenance Machines between two Block Stations:-
 - (a) The Track Maintenance Machines shall work under line block. The Sectional Engineer incharge (P.Way) shall give requisition for block in duplicate to SM, Indicating the number of Track maintenance Machines which will work, the duration of block required and whether the Machines will proceed to the next station or return back to the starting station after completion of the work. The SM shall then contact the control and ascertain the movement of trains before granting line block Sectional Engineer Incharge (P. Way) will accompany the Machines to its work site,
 - (b) After ascertaining from control, the duration of block that may be granted. SM shall return the original copy of the requisition to the sectional Engineer Incharge (P. Way) endorsing the duration of the block permitted and other special instructions if any.
 - (c) **Single Line Section: Work and Proceed:** SM will obtain line clear from Station in advance, take OFF Last stop signal, issue caution order indicating the number of Maintenance Machines permitted to work within the block section which will be signed by all the Operators of Track Maintenance Machines and will be handed over to the Sectional Engineer Incharge (P. Way) along with token if any. Sectional Engineer Incharge (P.Way) shall travel on the last track maintenance Machines. On completion of the work Machines will be received by taking OFF reception signals.
On reaching the station in advance Sectional Engineer Incharge (P Way) will hand over the token if any as well as the caution order only when the last machine clear the block section. He will also certify that the block section has been cleared and track is fit for train movement. Then only the SM will close the line.

(घ) एकल लाइन खण्ड: कार्य एवं वापस होना:-

(i) **टोकन/टेबलेट उपकरण के साथ:** स्टेशन मास्टर पहले अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा और अंतिम स्टाप सिगनल लोवर करेगा, ब्लाक खण्ड के भीतर कार्य करने की अनुमति, स्टेशन जहाँ कार्य करके वापस होंगे एवं रेलपथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या को दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसे रेलपथ अनुरक्षण मशीनों के सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित कराया जायेगा और उसे प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को टोकन/टेबलेट के साथ सौंप दिया जायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ प्रथम रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा। कार्य की समाप्ति पर रिसेप्शन सिगनलों को लोवर करते हुए मशीनें वापस ली जायेगी। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ टोकन/टेबलेट के साथ-साथ विशेष सतर्कता आदेश कार्यरत स्टेशन मास्टर को तभी सौंपेगा जब सभी रेलपथ अनुरक्षण मशीनें ब्लाक खण्ड को क्लीयर कर देगी। वह स्टेशन मास्टर को एक प्रमाण पत्र भी जारी करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है। तब ही स्टेशन मास्टर लाइन क्लीयर को निरस्त करेगा और ब्लाक उपकरण को नार्मल करेगा।

(ii) **टोकनलेस ब्लाक उपकरण के साथ:** स्टेशन मास्टर ब्लाक बैक करेगा, शंटिंग चाभी निकालेगा, फार्म टी/806 पर शंटिंग आदेश जारी करेगा जिसपर ब्लाक खण्ड में कार्य करने हेतु अनुमत ट्रैक मशीन/मशीनें की संख्या इंगित करेगा, किस स्टेशन को मशीन/मशीने कार्य करने के पश्चात् वापस लौटेंगी इत्यादि कनिष्ठ खण्ड अभियंता (रेलपथ) को शंटिंग चाभी के साथ सौंपेगा जो सबसे आगे चलने वाली ट्रैक मशीन पर यात्रा करेगा।

कार्य समाप्ति के पश्चात् मशीन प्रथम रोक सिगनल पर रुकेगी उसके बाद स्टेशन मास्टर के निर्देश का पालन करेगी। स्टेशन मास्टर सिगनल को 'ऑफ' करके अथवा पायलट कर आगमन की व्यवस्था करेगा।

कनिष्ठ खण्ड अभियंता (रेलपथ) शंटिंग चाभी एवं शंटिंग आदेश सभी ट्रैक मशीनों के ब्लाक खण्ड साफ करने के पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर को सौंपेगा। वह स्टेशन मास्टर को इस आशय का प्रमाण पत्र भी देगा कि ट्रैक गाड़ी संचालन हेतु फिट है। इसके पश्चात् ही स्टेशन मास्टर ब्लाक बैक वापस करेगा एवं शंटिंग चाभी को इस हेतु लगे 'ई' टाइप ताले में लगायेगा।

(च) दोहरी लाइन खण्ड: कार्य और अग्रसर होना:

(i) **सही दिशा के माध्यम से:** स्टेशन मास्टर पहले अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा, अंतिम स्टाप सिगनल को लोवर करेगा, ब्लाक खण्ड के भीतर कार्य करने की अनुमति रेलपथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या को दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश द्वारा जारी करेगा जिसे रेलपथ अनुरक्षण मशीनों के सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित कराया जायेगा और उसे प्रभारी रेलपथ निरीक्षकों को सौंप दिया जायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ अंतिम रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा। कार्य की समाप्ति पर सभी रिसेप्शन सिगनलों को लोवर कर मशीनें प्राप्त कर ली जायेगी।

अगले स्टेशन पर पहुँचने पर प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ स्टेशन मास्टर से विशेष सतर्कता आदेश तभी सौंपेगा जब अंतिम मशीन ब्लाक खण्ड को क्लीयर कर देगी। वह यह भी प्रमाणित करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है। तब ही स्टेशन मास्टर लाइन को बन्द करेगा।

(ii) **गलत दिशा के माध्यम से:** स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन से ब्लाक टेलीफोन पर लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा, रेलपथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या दर्शाते हुए पेपर लाइन क्लीयर टिकट बनायेगा, कार्य कर रहे रेलपथ मशीनों की संख्या को स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए वह स्टेशन जहाँ कार्य की समाप्ति कर मशीनें जायेगी

(d) Single line section Work and return:-

- (i) **With token/Tablet instruments:** SM will obtain line clear from station in advance take off last stop signal, issue caution order Indicating the number of Track Maintenance Machines permitted to work within the block section, the station where they will return to which will be signed by all the operators of Track Maintenance Machines and will be handed over to the Sectional Engineer Incharge (P Way) along with token/ tablet. Sectional Engineer Incharge (P. Way) shall travel on the first track machine. On completion of the work the Machines will be received by taking off reception signals. Sectional Engineer Incharge (P Way) shall hand over the token tablet as well as caution order to the SM on duty only when all track maintenance Machines have cleared the block section. He will also issue a certificate to the SM that block section has been cleared and track is fit for train movement. Then only SM will cancel the line clear and normalize the block instrument
- (ii) **With Token less: Block Instruments:** Station Master will block back the section, take out the shunting key, issue shunting order on form T/806 indicating the number of track machine (s) permitted to work within the block section, the station where they will return etc which will be handed over to the Junior Section Engineer (P.Way) along with the shunting key Junior/Section Engineer (P.Way, shall travel on the first track machine.

On completion of the work the machine will stop at the first stop signal there after be guided by the Instructions of the Station Master. The Station Master shall arrange reception by taking OFF signal or pilot the train.

Junior Section Engineer (P.Way) shall hand over the shunting key as well as shunting order to the Station Master on duty when all the track Machines have cleared the block section. He will also issue a certificate to the Station Master that the track is fit for train movement. Then only, Station Master will remove the Block Back and Insert Shunting key in the 'E' type lock provided for this.

(e) DOUBLE LINE SECTION WORK AND PROCEED:

- (i) **Via right direction:** SM will obtain line clear from station in advance, take OFF last stop signal, issue a caution order indicating the number of Track Maintenance Machines permitted to work within the block section which will be signed by all the operators of track maintenance Machines and will be handed over to the PW Incharge. Sectional Engineer Incharge (P. Way) shall travel on the last Track Maintenance Machine. On completion of the work, the Machines will be received by taking OFF reception signals
- On reaching the station in advance, Sectional Engineer Incharge (P.Way) will hand over to the SM the caution order only when the last machine clears the block section. He will also certify that the block section has been cleared and the track is for train movement. Then only the SM will close the line.
- (ii) **Via Wrong Direction:** Station Master will take the line clear from station in rear on block telephone indicating the number of Track Maintenance Machine which will work from that station upto the next station, prepare paper line clear ticket, Issue caution order clearly

लिखते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा। पेपर लाइन क्लीयर टिकट तथा विशेष सतर्कता आदेश सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित होगा और तब इसे प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को सौंपा जायेगा जो अंतिम मशीन पर यात्रा करेगा। सभी सम्मुख काँटों को सही ढंग से सेट और लाक कर और जिन ट्रेलिंग काँटों से होकर मशीन को गुजरना है उसे ठीक ढंग से सेट करने के उपरान्त स्टेशन से लिखित प्राधिकार जारी करा कर मशीनों को स्टेशन से बाहर पायलट कराया जायेगा।

कार्य की समाप्ति के उपरान्त अगले स्टेशन पर पहुँचने पर आपरेटर अपने मशीनों को सही लाइन से सम्बन्धित प्रथम स्टाप सिगनल या गलत लाइन (जिस पर वे चल रही है) से सम्बन्धित अंतिम स्टाप सिगनल जो भी पहले आ जाये उसके विपरीत लाकर रोकेगा।

ब्लाक खण्ड के दूसरे छोर पर का स्टेशन मास्टर सिगनल (मशीन को जो भी पहले मिलेगा) के नीचे वर्दी में एक रेलकर्मि को तैनात करेगा जो खतरे के हैण्ड सिगनल पर मशीन को रोक देगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर के द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पर उसे स्टेशन पर पायलट करायेगा।

यदि आपरेटर यह पाता है कि स्टेशन तक ट्रेन को पायलट कराने के लिए सिगनल के फुट पर कोई भी रेलकर्मि वर्दी में तैनात नहीं है तो सामान्य नियम 4.44 का पालन किया जायेगा।

सम्मुख दिशा में सभी क्रासओवर कांटें, जिनपर से मशीने गुजरेगी क्लैम्प एवं पैडलाक किये जायेंगे। ब्लाक खण्ड के दूसरे छोर पर के स्टेशन पर पहुँचने पर प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ पेपर लाइन क्लीयर टिकट सौंपेगा, विशेष सतर्कता आदेश स्टेशन मास्टर को तभी देगा जब अंतिम मशीन ब्लाक खण्ड को क्लीयर करती है। वह यह प्रमाणित भी करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है तब ही स्टेशन मास्टर लाइन को बन्द करेगा तथा सामान्य ट्रेनों के आवागमन को बहाल किया जा सकेगा।

(छ) दोहरी लाइन खण्ड: कार्य एवं वापसी:

- (i) **सही दिशा के माध्यम से:** स्टेशन मास्टर खण्ड के अगले भाग (ब्लाक फारवर्ड) को ब्लाक करेगा, डबल लाइन में 'डायडो' ब्लाक उपकरण की सुई (निडल) को सीधे 'ट्रेन आन लाइन' स्थिति पर रखकर शंटिंग चाबी निकालेगा। ब्लाक खण्ड के भीतर कार्य करने की अनुमति रेलपथ मशीनों की संख्या स्टेशन जहाँ वे वापस जायेगी को दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसे सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित किया जायेगा और यदि कोई शंटिंग चाबी हो तो उसके साथ प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को सौंपा जायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ प्रथम रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा। इसके अतिरिक्त अंतिम स्टाप सिगनल को खतरे की स्थिति पर पार करने के लिए टी-369(3बी) भी जारी किया जायेगा। कार्य की समाप्ति पर आपरेटर अपनी मशीन को सही लाइन के प्रथम स्टाप सिगनल या उस लाइन पर जिस पर वे चल रहे हैं, के अंतिम स्टाप पर जो भी पहले मिल जाये, के विपरीत लाकर खड़ा करेगा।

स्टेशन मास्टर सिगनल (मशीन को जो भी पहले मिलेगा) के फुट पर वर्दी में एक रेलकर्मि को तैनात करेगा जो खतरे के सिगनल पर मशीन को रोकेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित प्राधिकार पर उसे स्टेशन पर पायलट करेगा।

यदि आपरेटर यह पाता है कि कोई रेलकर्मि मशीन को पायलट करने के लिए तैनात नहीं किया है तो सामान्य नियम 4.44 का पालन करेगा।

सम्मुख दिशा में जहाँ से मशीन को आगे बढ़ाया जायेगा के सीधी क्रास ओवर काँटों को क्लैम्पित और तालाबद्ध कर दिया जायेगा।

indicating the number of track Machines to work, the station to which the Machines will go on completion of work. The paper line clear ticket and the caution order should be signed by all the operators and then should be handed over to the Sectional Engineer Incharge (P. Way) who shall travel on the last machine.

The Machines shall be piloted out of the station on a written authority issued by the SM after all the facing points have been correctly set and locked and trailing points correctly set over which the Machines will pass. On approaching the next station after completion of the work the operators shall bring their Machines in stop opposite the First stop signal pertaining to the right line or at the last stop signal pertaining to the wrong line (on which they are running) whichever they come across first.

The SM at the other end of the block section shall depute a Railway staff in uniform at the foot the signal (which ever the Machines should encounter first) who shall stop the Machines on danger hand signal and thereafter pilot them into the station on a written authority issued by the Station Master.

If the operators find that no Railway servant in uniform has been deputed at the foot of the signal to pilot the train into the station. GR 4.44 shall be observed.

All the crossover points in the facing direction over which the Machines shall proceed shall be clamped and pad locked. On reaching the station at the other end of the block section Sectional Engineer incharge (P.Way) will hand over the paper line clear ticket, caution order to SM only when the last machine clears the block section. He will also certify that the block section has been cleared and the track is fit for train movement. Then only the SM Will close the line and normal train running may be resumed.

(f) Double line section Work and Return:

- (i) Via Right Direction:** SM will block forward the section as per rules, arrange to put the needle of the block Instrument directly to “Train on Line”, take out the shunting key in case of Dido Double line block Instrument, issue caution order indicating the number of track Machines permitted to work within the block section station where they will return etc. which will be signed by all the operators and will be handed over to the Sectional Engineer Incharge (P. Way) along with the shunting key if any. Sectional Engineer Incharge (P. Way) shall travel on the first track Maintenance Machine in addition an authority will also be issued for passing the last stop signal at danger.

On completion of the work, the operators shall bring their Machines to stop opposite first stop signal pertaining to the right line or on at the last stop signal pertaining to the line on which they are running which ever comes across first.

SM shall depute a Railway servant in uniform at the foot of the signal (whichever the Machines would encounter first) who shall stop: the machine at the danger signals and thereafter pilot them into the station on a written authority issued by the SM.

If the operators find that no Railway servant has been deputed to pilot the machine GR 4.44 shall be observed.

All the crossover points in the facing direction over which the Machines shall proceed shall be clamped and pad locked.

On reaching the station Sectional Engineer Incharge (P. Way) will hand

स्टेशन पहुँचने पर प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ स्टेशन मास्टर को केवल तभी विशेष सतर्कता आदेश सौपेगा जब अंतिम मशीन ब्लाक खण्ड को क्लीयर कर देती है। वह यह भी प्रमाणित करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है तब ही स्टेशन मास्टर लाइन को बन्द करेगा तथा सामान्य ट्रेनों के आवागमन को बहाल किया जा सकेगा।

(ii) गलत दिशा के माध्यम से:

नियमानुसार स्टेशन मास्टर खण्ड को ब्लाक बैक करेगा, ब्लाक उपकरण की सुई (नीडल) को 'ट्रेन आन लाइन' स्थिति पर रखेगा, दोहरी लाइन ब्लाक उपकरण 'डायडो' के मामले में शंटिंग चाबी निकालेगा ब्लाक के भीतर कार्य करने की अनुमति रेलपथ मशीनों की संख्या स्टेशन जहाँ मशीन वापसी को दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसे सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित किया जायेगा और यदि कोई शंटिंग चाबी हो तो उसके साथ प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को सौंपा जायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ, प्रथम रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा।

सभी सम्मुख काँटों को ठीक ढंग से सेट और लाक तथा जिस रास्ते से मशीन को गुजरना है उनके ट्रेलिंग काँटों को ठीक ढंग से सेट करने के बाद ही मशीन को स्टेशन के बाहर लिखित प्राधिकार के द्वारा पायलट कराया जायेगा।

कार्य की समाप्ति पर मशीनों को रिसेप्शन सिगनल को लोवर करके प्राप्त किया जायेगा। जब तक अंतिम मशीन स्टेशन के भीतर न पहुँच जाये तब तक स्टेशन पोर्टर प्रथम रोक सिगनल के फुटपर हरी झण्डी/हैण्ड सिगनल दिखाते रहेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ शंटिंग चाबी यदि कोई हो तो उसके साथ-2 विशेष सतर्कता आदेश कार्यरत स्टेशन मास्टर को तभी सौपेगा जब सभी रेलपथ मशीनें ब्लाक खण्ड को क्लीयर करेगी। वह यह प्रमाण-पत्र भी जारी करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है तब ही स्टेशन मास्टर ब्लाक बैक को हटायेंगा।

(6) पूर्वोपाय:

- (i) मशीन के प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ कार्य स्थल की संरक्षा और यदि कोई अतिलंघन होती है तो उस मामले में निकटवर्ती रेलपथ की संरक्षा के लिए उत्तरदायी है। मशीनों के कार्य सम्पादन के उपरान्त वह रेलपथ की सुरक्षा के लिए भी उत्तरदायी होगा।
- (ii) दोनों तरफ के स्टेशन मास्टर ब्लाक खण्ड में कार्य की अनुमति प्राप्त करने वाले रेलपथ मशीनों की कुल संख्या के बारे में प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अधीन इस ब्लाक खण्ड में पड़ने वाले टेलीफोनों से सुसज्जित सभी समपारों को सूचित करेंगे।
- (iii) जब कई रेलपथ मशीनें एक साथ ब्लाक खण्डों में आगे बढ़ती हैं तो यह आपरेटरों की जिम्मेदारी होगी कि वे अपनी मशीनों को एक दूसरे से कम से कम 120 मीटर की दूरी पर रखें।
- (iv) कार्य के दौरान मानव सहित या मानव रहित फाटकों से गुजरने की आवश्यकता होने पर प्रत्येक रेलपथ मशीन को समपार के पहले रुकना होगा और रेलपथ मशीन तथा सड़क यातायात की संरक्षा को सुनिश्चित करने के उपरान्त ही गुजरना होगा।
- (v) प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को मशीन के संरक्षण के लिए हमेशा प्रत्येक मशीन के साथ बैनर झण्डियों से सुसज्जित 4 दक्ष झण्डीवाला, 10 डेटोनेटर, 2 फ्यूजी और लाल हाथ वाली झण्डियाँ लिए हुए रखना होगा। एक झण्डावाला कार्य स्थल के दोनों तरफ 600 मीटर की दूरी पर बैनर झण्डी प्रदर्शित करेगा और एक झण्डी वाला कार्यस्थल के दोनों तरफ 1200 मीटर की दूरी पर स्टाप हैण्ड सिगनल दिखायेगा।
- (vi) दोहरी लाइन खण्ड पर या यार्ड में कार्य करते हुए कुछ मशीनें निकटवर्ती लाइनों को अवरुद्ध करती हैं। बी0आर0एम0 ब्लेडों को बाहर की ओर खींचते समय निकटवर्ती लाइन को अवरुद्ध करने लगता है तो प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ स्टेशन मास्टर से लिखित रूप से दोनों लाइनों को ब्लाक करने करने का अनुरोध करेगा और ऐसे कार्य को केवल तभी हाथ में लिया जायेगा, यदि कंट्रोल और स्टेशन मास्टर द्वारा दोनों लाइनों को ब्लाक करने की अनुमति दी गई हो और दोनों लाइनें सामान्य नियम 6.03 के अनुसार संरक्षित कर दी जाये। उन मशीनों

over the caution order to the SM only when the last machine clears the block section. He will also certify that the track is fit for train movement. Then only SM will close the line and normal working may resume.

(ii) Via the wrong direction:-

SM will block back the section as per rules, put the needle of the block Instrument directly to "Train on Line" take out the shunting key in case of 'Dido' double line block Instrument issue caution order indicating the number of track maintenance machine station where they will return etc. which will be signed by the operators and then will be handed over to the Sectional Engineer Incharge (P.Way) along with the shunting key if any. Sectional Engineer Incharge (P.Way) will travel on the first track machine

The Machines shall be piloted out of the station on a written authority issued by the SM after all the facing points have been correctly set and locked and trailing points correctly set over which the Machines will pass.

On completion of the work the Machines will be received by taking OFF reception signals. Until the last machine enters the Station, the station porter shall continue showing green flag/hand signal at the foot of the first stop signal.

Sectional Engineer Incharge (P Way) shall handover the shunting key, If any, as well as the caution order to the SM on duty, only when all the track machine have cleared the block section. He will also issue a certificate that the track is fit for train movement. Then only the SM will remove the block back.

(6) PRECAUTIONS:

- (i) The Sectional Engineer Incharge (P. Way) of the machine is responsible for the protection of the site of work and also for protection of adjoining track in case of infringement, if any. He shall also be responsible for safety of track after the working of the Machines.
- (ii) The Station Master on either side shall inform all the level crossing equipped with telephones falling in this block section about the total number of track Machines permitted to work in the block section under exchange of private number.
- (iii) While the track Machines are moving in the block section in convoy, it will be the responsibility of the operators either Machines to remain at a minimum distance of 120 mtrs. from each other.
- (iv) In course of working, when required to pass a manned or unmanned gate, each track Machines shall stop short of the level crossing and pass only after ensuring the safety of the track machine and road traffic.
- (v) The Sectional Engineer Incharge (P. Way) shall always take four efficient flagmen equipped with banner flags, ten detonators, two fuses and red hand flags each, to protect the machine. One flagman shall exhibit banner flag at a distance of 600 mtrs. on either side of the site of work and one flagman showing a stop hand signal at a distance of 1200 meters on either side of the site of work.
- (vi) Some Machines tend to foul the adjacent lines, while working on double line sections or in the yard. BRM may foul the adjacent line when stretching out its blades. If any part of a machine is likely to foul the adjacent line while working, the Sectional Engineer Incharge (P. Way) shall request SM in writing to block both the lines and such work should only be undertaken, if blocking both lines has been permitted by the control and the SM and both the lines have been protected as per G.R. 6.03. For working of those Machines which do not infringe the adjacent line on double line

के कार्य के लिए जो दोहरे खण्ड पर निकटवर्ती लाइन को अतिलंघन नहीं करते हैं, ब्लाक अवधि के दौरान निकटवर्ती लाइन पर ट्रेनों के आवागमन के लिए ट्रेनों के लोको पायलटों को उपर्युक्त सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा।

- (vii) सी.एम.एस./डूओ या अन्य किसी ऐसे मशीन के मामले में जहाँ आपरेटर आगे की जानकारी सीधे प्राप्त करने की स्थिति में नहीं है। उसे आगे या पीछे केबिन में एक सहायक को नियुक्त करना होगा जो किसी प्रकार के अवरोध/अतिलंघन आदि के विषय में उसे मौखिक हैण्ड सिगनल/झण्डी आदि प्रदर्शित करके यह बतायेगा कि तदनुसार मशीन का संचालन नियंत्रित किया जा सके।

(7) रेलपथ मशीनों के संरक्षण जब वह स्टेशन पर स्थायी हो:

- (i) रेलपथ मशीनों के चलवाने और स्थायी होने की व्यवस्था स्टेशन मास्टर, खण्ड नियंत्रक की सलाह से करेगा। कन्ट्रोल के कार्य नहीं करने के मामले में स्टेशन मास्टर निकटवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों से सलाह करेगा।
 - (ii) रेलपथ मशीनें सामान्यतः नान – रनिंग लाइन पर स्टेबल की जायेंगी।
 - (iii) अपरिहार्य परिस्थितियों में जब रेलपथ मशीन रनिंग लाइन पर स्टेबल हो जाती है तो यंत्रिक हैण्ड ब्रेक का इस्तेमाल किया जायेगा और सामान्य नियम 5.23 एवं तदनुसूची सहायक नियमों के अनुसार मशीन को रेल से चेनबद्ध कर सुरक्षित किया जायेगा। सम्बन्धित सिगनल लीवर पर जहाँ ट्रैक सर्किटिंग नहीं है लीवर कालर का और स्टेशन मास्टर के कार्यालय में तत्सम्बन्धी स्लाइडों पर स्लाइड कॉलर/पिनो का उपयोग/प्रयोग किया जायेगा।
 - (iv) जब मशीन स्टेबल रहती है तो आपरेटर यह सुनिश्चित करेगा कि यह फाउलिंग मार्क्स एवं ट्रैप्स से दूर रहते हुए निकटवर्ती लाइनों को अवरुद्ध न करें। वह हैण्ड ब्रेक एवं स्किड का इस्तेमाल करेगा ताकि मशीन चलने न पाये। जिस लाइन पर रेलपथ मशीन स्टेबल की गई है उसके सम्बन्धित कॉटों को लाइन के विरुद्ध सेट किया जायेगा और कॉटों को क्लैम्प और कार्टर्स एवं तालों से सुरक्षित कर दिया जायेगा। ऐसे तालों की चाभी स्टेशन मास्टर के व्यक्तिगत अभिरक्षा में जब तक रखी जायेगी जब तक मशीन साइडिंग या रनिंग लाइन से जाने को तैयार नहीं हो जाती है। मशीन आपरेटर तब तक रखी जायेगी जब तक मशीन साइडिंग या रनिंग लाइन से जाने को तैयार नहीं हो जाती है। मशीन आपरेटर तब तक प्रभार से मुक्त नहीं होगा जब तक वह स्वयं इस बात से संतुष्ट न हो जाये कि मशीन यथावर्णित रूप से ठीक ढंग से सुरक्षित और संरक्षित हो गई है।
- (8) रेलपथ मशीनें शंटिंग आदेश के द्वारा स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना ट्रैफिक यार्ड में या उसके भीतर नहीं बढ़ेगी। उस लाइन पर माल, पैसेन्जर स्टाफ की कोई शंटिंग की अनुमति नहीं दी जायेगी जहाँ रेलपथ अनुरक्षण मशीनें स्टेबल की गई है और न ही मशीनों से सम्बद्ध हालत में शंटिंग की जायेगी।

(9) विफलतायें एवं दुर्घटनायें:

- (i) जब ब्लाक खण्ड को मशीन क्लीयर करने में सक्षम नहीं होती है तो रेलपथ मशीन को ब्लाक खण्ड में विफलता की श्रेणी 'जे' के अन्तर्गत दुर्घटना के रूप में माना जायेगा। दुर्घटना में रेलपथ मशीन के सम्मिलित होने पर उचित श्रेणी के अन्तर्गत दुर्घटना हुए दुर्घटना के रूप में माना जायेगा। दुर्घटना में रेलपथ मशीन के सम्मिलित होने पर उचित श्रेणी के अन्तर्गत हुए ट्रेन दुर्घटना के रूप में माना जायेगा और प्रचलित नियमों के अनुसार कार्यवाही की जायेगी।
 - (ii) ब्लाक खण्ड में रेलपथ मशीन के विफल होने की दशा में प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ ब्रेक पावर अच्छी हालत में है इस बात की व्यवस्था सुनिश्चित करते हुए अयोग्य इकाई को निकटवर्ती स्टेशन तक ढकेलने के बारे में निर्णय करेगा। अन्यथा एक संदेश वाहक द्वारा निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को सूचना भेज दी जायेगी और कन्ट्रोल को पोर्टेबल टेलीफोन से एक लाइट इंजन इकाई को खींचने हेतु भेजने के लिए कहा जायेगा।
 - (iii) ब्रेक डाउन की स्थिति में मशीनों को सामान्य नियम 6.03 एवं उसके सहायक नियम के अनुसार संरक्षित किया जायेगा।
- (10) **गति:** उन खण्डों में रेलपथ मशीन को चलना और कार्य करना है, के लिए अधिकतम अनुमंय गति रेल संरक्षा आयुक्त के अनुमोदनानुसार होगी, कॉटों और क्रासिंगों पर यद्यपि गति 10 किमी/घंटा तक अवरुधित होगी।
- (11) **रात्रि कालीन कार्य: सामान्यतः** रेलपथ मशीनों को दिन के प्रकाश में ही कार्य करने की अनुमति है परन्तु जहाँ दिन के प्रकाश समयों के दौरान सुविधाजनक यातायात ब्लाक उपलब्ध नहीं होता है,

section a suitable caution order to the Loco Pilots of the trains shall be issued for trains running on adjacent Line during block period.

- (vii) In case of CSM/DUO or any other such machine where the operator is not in a position to get a view of front directly, he shall ensure by deployment of his assistant in the front/rear cab that any obstruction /infringement etc. is communicated to him verbally or by display of HS/Flag etc., so that movement of the machine may be controlled accordingly.

(7) Protection of track Machines when stabled at station:

- (i) The running and stabling of the track Machines shall be arranged by the Station Master in consultation with the section controller. In case, the control is not working, the Station Master shall consult the Station Master of the adjoining stations.
- (ii) The track Machines shall normally be stabled on a non running line.
- (iii) When the track machine is stabled on a running line due to unavoidable circumstances, the mechanical hand-brakes shall be applied and machine shall be securely chained to the rails in accordance with GR 5.23 and SRs there under. Lever Collars shall be used on the concerned signal levers and slide collars/pins on the relevant slides in the office of the Station Master where track circuiting is not available.
- (iv) When the machine is stabled the operator shall ensure that it is berthed clear of fouling marks and traps and without obstruction the adjacent lines. He shall apply the hand brakes and skids to prevent movement. The concerned points shall be set against the line on which the track machine is stabled and such points shall be secured with clamp or bolts and cotters and pad locks. The keys of such pad locks shall be kept in the personal custody of SM until the machine is ready to leave from siding or running line. The machine operator shall not relinquish charge until he has satisfied himself that the machine has been properly secured and protected as prescribed.

- (8) The track Machines shall not move into or inside the traffic yard without the permission of the Station Master on shunting order. No shunting of goods/passenger stock shall be permitted on the line where track maintenance Machines are stabled nor shunting should be performed with the Machines attached.

(9) Failures & accidents:-

- (i) Failures in block section of the track machine, when the machine is not able to clear the block section, will be treated as train accident under class “J”. Accidents involving track Machines shall be treated as train accidents under the appropriate class and action should be taken as per the rules in force.
- (ii) In the case of failure of track machine in block section the Sectional Engineer Incharge (P. Way) may decide to push the disabled unit to the nearest station provided the brake power is in good condition.
Otherwise intimation shall be sent to the nearest station master through a messenger and to control through portable telephone asking for a light engine to tow the unit.
- (iii) In the event of brake down, the Machines shall be protected as per GR 6.03 and SR there under.

- (10) **Speed:** Maximum permissible speed should be as approved by C.R.S for the sections where the track machine is to run and work. On points & crossings, the speed shall however, be restricted to 10 KMPH

- (11) **Night Working:** Generally track Machines are allowed to work during day light hours but where convenient traffic blocks are not available during day light hours, these Machines

वहाँ इन मशीनों को रात्रि कालीन समयों में कार्य करने की अनुमति इन शर्तों पर है।

(क) मौसम साफ हो और घना कुहरा, तुफान या कड़ाके की सर्दी नहीं हो।

(ख) कार्य वरिष्ठ खण्ड इंजीनियर/रेलपथ की देखरेख में हो रहा हो।

(ग) कार्य के क्षेत्र में पर्याप्त प्रकाश की व्यवस्था की गई हो।

(घ) रेलपथ मशीन पर फ्लैशर लाइट या स्विवेलिंग लाइट और दोनों दिशाओं के लिए मार्कर लाइट की व्यवस्था हो।

झ— निजी इंजन तथा वाहन

4.66 निजी इंजन तथा वाहन:— विशेष अनुदेशों के अनुसार व्यवस्था के सिवाय, ऐसे इंजन या वाहन को, जो किसी स्वामी की निजी सम्पत्ति है, रेल क्षेत्र में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

सा0नि0 4.66 (i) वह स्थान जहाँ तक फैक्टरी के व्यक्तिगत इंजन/वाहन को यार्ड में जाने की अनुमति दी जा सकती है, स्टेशन कार्य प्रणाली में इंगित होना चाहिए।



may be allowed to work during night hours provided –

- (a) weather is clear and not thick foggy, tempestuous or extreme cold.
- (b) the working is supervised by a Sr. Section Engineer/P. Way
- (c) adequate lighting arrangements in the area of work have been made.
- (d) the track machine is provided with flasher lights or swiveling lights and marke lights for both the directions

I. Private Engines and Vehicles

4.66 Private Engines and Vehicles:- No engine or other vehicle, which are the property of a private owner, shall be allowed to enter upon the railway, except in accordance with special instructions.

SR 4.66 (i) The point upto which the private engine/ vehicle of the Factory can be allowed in the yard shall be indicated in the station Working Rules.



अध्याय – V

स्टेशनों का नियंत्रण तथा कार्यचालन

5.01 कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी:—

- (1) स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन सीमा के अन्दर उसके आदेशों के अधीन स्थायी या अस्थायी रूप में नियोजित कर्मचारियों के सुपुर्द कार्यों के कुशलतापूर्वक निर्वहन के लिए, जिम्मेदार होगा और ऐसे कर्मचारी स्टेशन के कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर के प्राधिकार और निर्देशों के अधीन होंगे।
- (2) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब सिगनल, काँटे, समपार (लेविल क्रासिंग) के फाटक और उसके स्टेशन की पूरी व्यवस्था ठीक चालू हालत में है और उसमें जो भी खराबियाँ हैं, उनकी रिपोर्ट, वह उपयुक्त प्राधिकारी को तुरन्त देगा।
- (3) स्टेशन मास्टर यह देखने के लिए भी जिम्मेदार है कि स्टेशन का कार्यचालन उस समय प्रवृत्त नियमों और विनियमों के अनुसार पूर्णतः किया जा रहा है।
- (4) स्टेशन मास्टर के अतिरिक्त अन्य कोई व्यक्ति लाइन क्लीयर न तो मांगेगा और न देगा, और न ही 'प्रस्थान प्राधिकार' देगा।

स.नि. 5.01.(1) सिगनल एवं काँटों में ताला बंद करना:— सभी होम सिगनल तथा प्रस्थान सिगनलों के लिए काँटों में पैडलॉक या सेफटीलॉक से बंद करने की व्यवस्था है। ऐसे सभी सिगनलों में, सिवाय जहाँ इसके विरुद्ध विशेष रूप से प्राधिकृत किया गया हो, सामान्यतया 'ऑन' स्थिति में तालाबंद होना चाहिये और स्टेशन मास्टर इन तालों की चाभियों की निरापद अभिरक्षा तथा अपने आदेशानुसार उनके उपयोग के लिये जिम्मेदार है।

- (2) सिगनल संचालन के लिये स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी:— सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर स्वयं जिम्मेदार है। कार्यरत स्टेशन मास्टर के व्यक्तिगत आदेश के बिना होम सिगनल ऑफ नहीं किया जाना चाहिये। जब स्टेशन मास्टर के आदेश से होम सिगनल ऑफ कर दिया गया है तब आउटर सिगनल इस कार्य के लिये प्रतिनियुक्त रेल सेवक द्वारा ऑफ किया जायेगा।
- (3) (i) स्टेशन मास्टर की प्लेटफार्म पर उपस्थिति:— ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्लेटफार्म पर उपस्थित रहना चाहिए तथा उसे स्वयं सुनिश्चित करना चाहिए कि आने वाली गाड़ी के लिए सही सिगनल ऑफ किये गये हैं तथा जब गाड़ी पास कर गई है तब सिगनल 'ऑन' स्थिति में वापस कर दिये जाते हैं।
- (ii) जब किसी गाड़ी को स्टेशन में लिया जा रहा है, तो कार्यरत स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करने के लिये कि सही आगमन सिगनल ऑफ किये गये हैं, होम सिगनल या उसके बैक लाइट को अवश्य देखना चाहिए। जहाँ होम सिगनल या उसका बैक लाइट दिखायी नहीं देती है वहाँ स्टेशन मास्टर को पुनरावर्तकों को यदि वे उसके कार्यालय में लगे हैं, देख कर सुनिश्चित करना चाहिये। यदि स्टेशन मास्टर के कार्यालय में पुनरावर्तक (रिपीटर) नहीं लगा है तो स्टेशन मास्टर को यह टेलीफोन पर सम्बन्धित केबिन से, जहाँ से विशिष्ट सिगनल प्रचालित होता है, सुनिश्चित करना चाहिये। यदि अंतर्पाशन (इन्टरलाकिंग) के दोषपूर्ण होने के कारण कोई गलत सिगनल 'ऑफ' हो जाये तो स्टेशन मास्टर उस सिगनल को खराब मानेगा और सामान्य एवं सहायक नियम 3.68 एवं 3.69 के अनुसार तुरन्त कार्यवाही करेगा।

- (4) गाड़ियों के क्रास करते समय सिगनल का ऑफ किया जाना:— जब इकहरी लाइन के किसी स्टेशन पर कोई गाड़ी किसी अन्य गाड़ी को क्रास करती है तो स्टेशन मास्टर को दूसरी गाड़ी के लिये सिगनल को आफ करने की आज्ञा तब तक नहीं देनी चाहिये जब तक कि वह स्वयं को आश्वस्त न कर ले कि पहली गाड़ी यार्ड में आकर खड़ी हो गयी है और उस लाइन से जिस पर दूसरी गाड़ी ली जाने वाली है, साफ है तथा जिन कैचियों से दूसरी गाड़ी पास करेगी, उनका उल्लंघन नहीं हो रहा है।

टिप्पणी:—यह नियम उन स्टेशनों पर लागू नहीं होता है जहाँ गाड़ियों के एक साथ (साइमलटेनियस) प्रवेश करने की सुविधायें उपलब्ध हैं।

CHAPTER V

CONTROL AND WORKING OF STATIONS

5.01 Responsibility of the Station Master for working:-

- (1) The Station Master shall be responsible for the efficient discharge of the duties devolving upon the staff employed, either permanently or temporarily, under the orders at the station or within the station limits and such staff shall be subject to his authority and direction in the working of the station.
- (2) The Station Master shall see that all signals, points, gates of level crossings and the whole machinery of his station are in proper working order and shall immediately report all defects therein to the proper authority.
- (3) The Station Master shall also be responsible to see that the working of the station is carried out in strict accordance with the rules and regulations for the time being in force.
- (4) No person other than the Station Master shall ask for or give Line Clear, or give 'Authority to proceed'.

S.R. 5.01 (1) Locking of signals and points:- Provision is made for locking by means of padlocks or safety locks all Home signals and starting signals. All such Station Master is responsible for the, safe custody of the keys of such locks, and for their use only in accordance with his orders.

- (2) Station Master responsible for the working of signals:- The Station Master is directly responsible for the working at the signals. The Home signal must not be taken 'off' without the personal order of the Station Master on duty. When the Home signal has been taken 'off' by the Station Master's orders, the outer signal will then be taken 'off' by the railway servant deputed to work it.
- (3)
 - (i) Station Master to be on platform- The Station Master on duty must be present on the platform and personally ensure that the correct signals have been taken 'off' for an approaching train and after the train has passed the signals are returned to the 'on' position.
 - (ii) When a train is being received the Station Master on duty should invariably watch the Home signals or their back light to ensure that correct approach signals are taken 'off'. Where the Home signals or their back lights are not visible, the Station Master should ensure this by looking at the repeaters if provided in his office.

In case the repeater is not provided in Station Master's office, the Station Master must ensure this on telephone from the cabin concerned from, which the particular signal is worked. In the event of a wrong signal being taken 'off' due to faulty working of interlocking, the Station Master shall treat the signal as defective and take immediate action as envisaged in G & S Rules 3.68 and 3.69.

- (4) **Taking 'off' signals when trains cross:-** When one train is to cross another train at a station on the Single line, the Station Master must not order the signals to be taken 'off' for the second train until he has satisfied himself that the first train has come to a stand in the yard and is clear of the line on which the second train is to be admitted, and that no crossings over which the second train will pass, are fouled.

NOTE: This Rule does not apply to stations where facilities exist for simultaneous reception of trains.

(5) बिना रुके जाने वाली (रनिंग थ्रू) गाड़ियों के लिये सिगनल:-

- (i) स्टेशन से बिना रुके जाने वाली (रनिंग थ्रू) गाड़ी के लिए स्थावर सिगनलों के उपयोग के अतिरिक्त हमेशा दोनों तरफ से 'आगे बढ़ो' (प्रोसीड) सिगनल (सा.नि. 3.54 देखें) अवश्य दिखलाया जाना चाहिए।
- (ii) जब स्टेशन संचालन नियमावली में विशेषतया अन्यथा अधिकथित नहीं है, उपरोक्त 'आगे बढ़ो' (प्रोसीड) सिगनल कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं स्टेशन भवन के सामने ऐसी जगह से दिया जाना चाहिए जो लोको पायलट एवं गार्ड को स्पष्ट रूप से दिखाई दे तथा दूसरी तरफ (ऑफ साइड) से किसी सक्षम स्टेशन कर्मचारी द्वारा दिया जाना चाहिए।
- (iii) (क) यदि किसी गाड़ी के पास होते समय स्टेशन मास्टर उसमें कोई असाधारण बात देखता है, जैसा कि माल का गिरना, किसी वाहन में आग लगना, एक्सल बाक्स का गर्म होना (गर्म धुरा), कोई अन्य दुर्घटना जो रेलवे लाइन तथा गाड़ी के संरक्षित रूप से संचालन में उल्लंघन या अवरोध उत्पन्न कर सकती है, तो वह खतरे का सिगनल या अन्य निर्धारित संकेत दिखायेगा। इसके अतिरिक्त यदि स्टेशन मास्टर के पास वॉकी-टॉकी सेट उपलब्ध है तो गार्ड एवं लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने में इसका उपयोग करेगा। स्टेशन को बिना रुके पास करते समय लोको पायलट और गार्ड ऐसे सिगनलों को देखने के लिये तैयार रहेंगे और गार्ड द्वारा इनकी विधिवत रूप से अभिस्वीकृति दी जायेगी। यदि लोको पायलट और गार्ड को ऐसे सिगनल न मिलें तो वे यह सुनिश्चित करने के लिये कि गाड़ी के आगे बढ़ने हेतु सब ठीक है, अतिरिक्त सतर्कता का पालन करेंगे। सिगनल दिखाने के सम्बन्ध में स्टेशन कर्मचारियों की असफलता की रिपोर्ट गार्ड के जरनल में दी जायेगी।
- (ख) रास्ते में स्टेशनों पर माल/मिश्रित गाड़ी में माल डिब्बों को जोड़ने की दशा में यह सुनिश्चित करने के लिए माल डिब्बों के दरवाजे सही रूप से गाड़ी में लगने के पूर्व बन्द कर दिये गये हैं, की जिम्मेदारी कार्यरत स्टेशन मास्टर की होगी। जिस पर भी गाड़ी के गार्ड को स्वयं सन्तुष्ट कर लेना चाहिए कि दरवाजे समुचित रूप से बन्द हैं और इस आशय का एक मेमो स्टेशन मास्टर को दे देना चाहिए। कार्यरत स्टेशन मास्टर को चलाने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि वह मेमो उसे प्राप्त न हो जाये।
- (iv) यदि स्टेशन मास्टर ऊपर के उपबन्धों में निर्धारित खतरा सिगनल दिखाकर गाड़ी को रोकने में असमर्थ रहा है, तो वह तुरन्त अगले स्टेशन को गाड़ी रोकने तथा जाँच करने के लिए सूचना देगा। जब तक वह प्रभावित गाड़ी अगले स्टेशन पर सम्पूर्ण न पहुँच जाये तब तक ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर साथ की लाइन/लाइनों पर चल रही किसी भी गाड़ी/गाड़ियों को उस सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं देंगे।
- (v) यदि कहीं स्टेशन मास्टर को माल या अन्य वाहन के कोई भाग गिरते हुए दिखायी दे और उसके पास यह विश्वास करने के लिए आधार है कि वे उसको स्टेशन सीमा के अन्दर गाड़ी के आने के पहले भी गिर चुके हैं तो वह पिछले स्टेशन को भी सूचित करेगा। जब ऐसी कार्यवाही की गयी है तो लोको पायलटों को परिस्थितियों से अवगत कराने तथा उनको सतर्कता-आदेश के माध्यम से तेज चौकसी रखने के लिए चेतावनी देने के बाद गाड़ियों को सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति दी जा सकती है। सतर्कता आदेश जारी करना तभी बन्द किया जायेगा जब यह सुनिश्चित हो जाये कि ब्लाक सेक्शन में कोई अवरोध नहीं है।
- (vi) (क) स्टेशन को बिना रुके पास करते समय इंजन के लोको पायलटों को अपने केबिन में अवरित खड़ा होकर खिड़की के बाहर थोड़ा झुककर देखना चाहिए। यदि स्टेशन भवन लोको पायलटों की ओर हो तो स्टेशन मास्टर से आल राइट संकेत का आदान-प्रदान उसे करना चाहिए। यदि स्टेशन भवन आफ साइड में है तो आल राइट संकेत का आदान-प्रदान ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से सहायक लोको पायलट को करना चाहिए। किसी स्टेशन को बिना रुके पास करते समय इंजन के लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को सीटी बजाना चाहिए।
- (ख) यदि लोको पायलट अथवा उसको सहायक लोको पायलट आल राइट संकेत का आदान-प्रदान करने या सीटी बजाने में असफल हो जाता है तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तुरन्त अगले स्टेशन को सूचित करेगा। रोक और गाड़ी की जाँच करो संकेत (छ: विराम एक) देगा तथा इस संकेत का कारण प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के

(5) Signals for trains running through:-

- (i) In addition to the use of fixed signals, the Proceed signal, (See G.R.3.54) must always be shown from both side for a train running through a station.
- (ii) Except where otherwise specially stated in the Station Working Rules, the Proceed Signal referred to above, must be given personally by the station master on duty from a position clearly visible to the loco pilot and Guard of the train and in front of the station building and by a competent station staff from the 'off' side.
- (iii)
 - (a) If a Station Master observes anything unusual with the train during its passage, such as goods falling off, a vehicle on fire, hot axle box, any other mishap likely to foul or obstruct the Railway Line and safe running of the train, he shall show a Danger signal or other prescribed indication. In addition the Station Master shall speak on Walkie Talkie set to draw attention of loco pilot & Guard where available with Station Master. While running through the station, the loco pilot and Guard shall be on the lookout for such signals which shall be duly acknowledge by Guard. In case loco pilot and the Guard do not receive such signal, they shall exercise extra caution to ensure that everything is right for the train to proceed. Failure on the part of the Station staff to display signal shall be reported in the Guard's journal.
 - (b) In case of goods/mixed train to which wagons are attached at stations enroute, it will be responsibility of station master on duty to ensure that wagon doors are properly closed before being attached to the train. The Guard of the train should however satisfy himself that the doors have been properly closed and give a memo to the station master to this effect. The station master on duty shall not give permission to start the train unless he is in possession of this memo.
- (iv) If the Station Master has not been able to stop the train by showing danger signal as prescribed above, he shall at once advise the station in advance to stop such train and examine it. Till such time, the affected train arrives complete at the station in advance, the station master at either end of the block section shall not allow any train or trains running on adjacent line or lines to enter the section.
- (v) In cases where a Station Master observes goods or some parts of the vehicle falling off and has reasons to believe that they might have fallen off before the train had arrived within his station limits he shall advise the station in rear also. When such action has been taken, the trains may be permitted to enter the section, after advising the Loco pilots of the circumstances and warning them through a caution order to keep a sharp look out. Issuing of caution order shall be discontinued only when it has been ascertained that the block section is free from obstructions.
- (vi)
 - (a) The Loco Pilot of an engine must invariably stand up in his cabin and lean out of the window a little while running through a station. He should exchange all right signal with the station master if the station building is on his side. In case station building is on the off side, the Asstt. Loco pilot should exchange all right signal with the station master on duty. The Loco pilot/ Asstt. Loco pilot of an engine should whistle while running through a station.
 - (b) If the Loco pilot or his assistant fails to exchange all right signal or whistle, the Station Master on duty should immediately advise the station in advance, and give "Stop and examine" signal (six pause one) explaining the circumstances for giving this signal under exchange of private numbers. The Section

साथ बनायेगा। सेक्शन नियंत्रक को भी सूचित किया जायेगा।

- (ग) अगला स्टेशन जब गाड़ी बिना रुके हुए (रन थ्रू) जाने के लिए बुक हो तो प्रस्थान सिगनल को आन स्थिति में वापस कर देगा परन्तु प्रस्थान का रास्ता गाड़ी के पास होने के लिए बनाकर ताला बन्द रहना चाहिए। यदि समय हो तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए तीन पटाखे (डेटोनेटर्स) दस-दस मीटर के अन्तर पर प्रस्थान सिगनल के आगे तुरन्त रख दिये जायेगा।
- (घ) यदि लोको पायलट प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल पर रुक जाता है तो पटाखों को यदि वे रखे गये हों, हटा दिया जायेगा तथा लोको पायलट से पिछले स्टेशन पर आल राइट संकेत आदान-प्रदान न करने या सीटी न बजाने के कारण जानने के बाद, गाड़ी को जाने दिया जायेगा। लोको पायलट द्वारा दिया गया कारण नियंत्रक को बता दिया जायेगा।
- (ङ) यदि लोको पायलट प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल पर रुकने में असफल हो जाता है और पटाखों को फोड़ने के बाद तथा प्रस्थान सिगनल की अवहेलना करते हुए बिना रुके चला जाता है तो स्टेशन कर्मचारियों को गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करना चाहिए। स्टेशन कर्मचारियों से खतरे का संकेत पाने पर गार्ड गाड़ी को रोक देगा। स्टेशन कर्मचारी इसे दुर्घटना की तरह अर्थात् लोको पायलट का सिगनलों को खतरे की दशा में पार करना मानेंगे और उचित कार्यवाही करेंगे जैसा कि दुर्घटना नियमावली में अधिकथित है।
- (च) स्टेशन कर्मचारी साथ-साथ अगले स्टेशन को आगमन तथा प्रस्थान सिगनलों को आन स्थिति में करने के लिए सूचित करेंगे।
- (छ) अगला स्टेशन तुरन्त ही सभी सिगनलों को आन स्थिति में वापस कर देगा और होम सिगनल से जितना दूर सम्भव हो पटाखे लगाने की व्यवस्था करेगा। कर्मचारियों को गाड़ी रोकने के लिए सब सम्भव कदम उठाने चाहिए।
- (ज) यदि गाड़ी आउटर/होम सिगनल पर रुक जाती है तो गाड़ी को लेने के लिए साधारण नियम/सहायक नियम 5.10 में अधिकथित कार्य विधि का अनुपालन किया जायेगा।
- (vii) दो ट्रेनों को एक साथ बिना रुके जाने की अवस्था में अथवा दोहरी लाइन खण्ड पर अप और डाउन लाइन के मध्य तथा इकहरी खण्ड में लूप लाइन पर स्थित वाहनों द्वारा स्टेशन की दृश्यता अवरूद्ध होने के कारण जब स्टेशन मास्टर के लिए स्थिर वाहनों को पार कर दूसरी तरफ सीधे जाने वाली गाड़ी से आल राइट सिगनल का आदान-प्रदान करना सम्भव न हो तो स्टेशन मास्टर सीधे जाने वाली गाड़ी के दूसरे तरफ लोको पायलट और गार्ड से आल राइट सिगनल का आदान-प्रदान करने के लिए सक्षम रेल कर्मचारी को वहीं के साथ नियुक्त करेगा। ऐसी अवस्था में लोको पायलट तथा गार्ड भी इस प्रकार के सिगनल के लिए गाड़ी के दूसरी तरफ सतत दृष्टि रखेंगे।
- (viii) (क) उन स्टेशनों पर जहाँ केबिन है, केबिन कर्मचारी जंक्शन/बड़े स्टेशनों को छोड़कर जहाँ शंटिंग इंजन द्वारा शंटिंग होता है, सहायक नियम में 5.01(5)(i) से (vi) निहित अनुदेश के अतिरिक्त प्रत्येक आने/जाने वाली गाड़ियों के लिए सामान्य नियम 3.54 के अनुसार प्रोसीड सिगनल भी दिखायेगा।
- (ख) बड़े जंक्शन/स्टेशनों पर जहाँ शंटिंग इंजन द्वारा शंटिंग होता है केबिन कर्मचारी यदि गाड़ी में कोई खराबी नहीं है, बिना रुके सीधे जाने वाली गाड़ी के लिए कोई झण्डी या रोशनी नहीं प्रदर्शित करेगा। किन्तु गाड़ी में यदि किसी प्रकार की खराबी ज्ञात होती है तो वे ट्रेन लोको पायलट और गार्ड को खतरे का सिगनल प्रदर्शित करेंगे। स्टेशन पर बिना रुके सीधे जाते समय गार्ड ऐसे सिगनल की निगरानी के लिए ब्रेकवान के दरवाजे या बरामदों में उपस्थित रहेगा।
- (6) **सम्मुख काँटों पर ताला लगाना:** स्टेशन में प्रवेश करते समय या वहाँ से प्रस्थान करते समय जिन सम्मुख काँटों से गाड़ी पास करेगी उन पर सदैव ताला लगाना चाहिए। यदि स्टेशन संचालन नियम में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है तो जैसे ही वह गाड़ी जिसके लिए इन काँटों पर ताला लगाया गया है, इन पर से पास कर जाये इनका ताला खोल देना चाहिए।
- (7) **काँटे, डिरोलिंगा स्विच, स्काच आदि की सामान्य स्थिति:** (i) स्टेशन संचालन नियम और स्टेशन यार्ड मानचित्र में सभी काँटों की सामान्य स्थिति तथा उन्हें ताला बन्द करके रखना है या खुला रहना है, स्पष्ट रूप से बतलाया जाना चाहिए।

Controller will also be advised.

- (c) The station in advance, when the train is booked to run through, will put back the departure signal to 'ON' but the departure route must be kept set and locked for the passage of the train. If time permits, three detonators 10 metres apart will be placed immediately beyond the starter signal to draw the attention of the Loco pilot/ Asstt. Loco pilot.
- (d) In case Loco pilot comes to stop at the starter signal, the detonators, if placed, will be where a Station Master observes goods or some parts of the will be removed and the train allowed after ascertaining from the loco pilot the reason for non exchange of all right signal or of not whistling at the last station. The reason given by the loco pilot will be advised to the controller.
- (e) In case the loco pilot fails to stop the starter signal and runs through after exploding detonators and disregarding the departure signals, the station staff should try to attract the attention of the Guard. The Guard on receiving danger signal from the station staff will stop the train.
The station staff will treat it as an accident i.e. loco pilot passing signals at danger, and take suitable action as laid down in the accident manual.
- (f) The station staff will at the same time advise the next station in advance to put back both reception signals and departure signals at on position.
- (g) The station in advance will immediately put back all signals to 'ON' and arrange to place detonators as far away from the Home signal as possible. The staff should take all possible steps to stop the train.
- (h) If train stops at the Outer/Home signal, the procedure laid down in GR/SR 5.10 will be observed for the reception of the train.
- (vii) In case two trains happen to pass through the station simultaneously or a train or load is stabled between the up and down line on the double line section and on the loop line on single line section obstructing the view of station when it may not be possible for the station master to cross over and exchange 'All Right' signal with the train, which is running on the other side of the stabled train load the station master shall depute a competent railway servant in uniform on the off side of the running train to exchange 'All Right' signals with the Loco Pilot and Guard. In such eventuality the Loco Pilot and Guard shall keep a good look out on the off side of the station for such signals.
- (viii) (a) At stations equipped with cabins, in addition to instructions contained in SR.5.01 (5)(i) to (vi) above, the cabin staff except at junction/ large stations where shunting is performed by shunting engine shall also show Proceed Signal as per GR 3.54 for all outgoing and incoming trains.
- (b) Cabin staff at large junction stations where shunting engines perform shunting shall not exhibit any flag or light to trains running through when there is nothing wrong with the trains. Should however, they find anything wrong with the train, they must display a Danger Signal to the Loco Pilot and the Guard of the train. While running through a station the Guard must appear at the door or on the Verandah of the brake van and watch for such signals.
- (6) **Locking of facing points:-** Facing points over which a running train will pass while entering or leaving a station must always be locked. These points must be unlocked as soon as the train for which they have been locked has passed over them, unless otherwise specified in the Station Working Rules.
- (7) **Normal position of Points, Derailing Switches, Scotch Blocks, etc-** (i) The Station working Rules and Station Yard Diagrams must clearly indicate the normal setting of all points and whether these have to be kept locked or unlocked.

- (ii) नियमतः जब तक स्टेशन संचालन नियम में विशेष रूप से अन्यथा निर्दिष्ट नहीं है, स्थायी ताला बन्द (परमानेन्टली लाकड) काँटे कैच साइडिंग काँटे, स्लिप साइडिंग काँटे, ट्रैप, काँटे और डिरेलिंग स्विचों के सिवाय अन्य सभी काँटे सामान्यतया सीधी लाइन के लिए टर्न-आउट के विरुद्ध बने रहेंगे तथा खुले रखे जायेंगे।
- (iii) स्थायी ताला बन्द (परमानेन्टली लाकड) काँटों, कैच साइडिंग काँटों और स्लिप साइडिंग काँटों को उनकी सामान्य स्थिति में जैसा कि स्टेशन संचालन नियम में निर्दिष्ट है, बना होना चाहिए और ताला बन्द रहना चाहिए।
- (iv) ट्रैप काँटे और डिरेलिंग स्विच साधारणतया क्रमशः ट्रैक और गिराने की स्थिति में बने रहेंगे और ताला बन्द रखे जायेंगे।
- (v) स्काच ब्लाक को साधारणतया लाइन के ऊपर रखा रहना चाहिए तथा उनमें ताला बन्द होना चाहिए।

(8) स्थायी ताला बन्द(परमानेन्टली लाकड) काँटे:

- (क) परिचालित लाइन से साइडिंग को या साइडिंग से परिचालित लाइन को ले जाने वाले सभी अन्तर्पाशन रहित (नान-इण्टरलाकड) काँटे ताला या चाभी से बन्द होने वाले स्थायी ताला बन्द काँटों की श्रेणी में आते हैं और परिचालित लाइन से अलगाव को सुनिश्चित करने के लिए उनमें स्थायी तौर पर ताला बन्द रहना चाहिए। परिचालित लाइन पर मध्यवर्ती क्रॉस ओवर और कैची के अन्तर्पाशन रहित (नान-इण्टरलाकड) काँटे और वे काँटे भी जो ट्रैफिक यार्ड को अन्य यार्डों जैसे कि लोको, इंजीनियरिंग या स्टोर यार्डों से अलग करते हैं यदि स्थायी ताला बन्द काँटों की श्रेणी में रखे गये हैं तो उनमें स्थायी तौर पर ताला बन्द होना चाहिए।
- (ख) स्थायी ताला बन्द काँटों का वर्गीकरण निम्नलिखित है:— श्रेणी ए काँटे जिनका उपयोग इतना कम होता है या जो स्टेशन से इतने निकट हैं कि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं उपस्थित होकर उनके देखभाल के औचित्य की आशा की जा सकती है।
श्रेणी बी काँटे के उपयोग बार-बार होता है या वे स्टेशन कार्यालय से इतने दूर हैं कि स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं उपस्थित होकर उनके देखभाल के औचित्य की आशा नहीं की जा सकती है।
- (ग) (i) परिचालित लाइन से साइडिंग की ओर ले जाने वाले स्थायी ताला बन्द काँटे सामान्यतः परिचालित लाइन के अनुकूल तथा साइडिंग के क्रॉस ओवर के प्रतिकूल नहीं की जा सकती है।
(ii) साइडिंग से परिचालित लाइन की ओर ले जाने वाली स्थायी ताला बन्द काँटे सामान्यतः परिचालित लाइन के अनुकूल तथा साइडिंग के क्रॉस ओवर के प्रतिकूल बने रहने चाहिए।
(iii) मध्यवर्ती क्रॉस ओवर और कैचियों के काँटे सामान्यतः सीधी लाइन के लिए बने रहने चाहिए।
(iv) ट्रैफिक यार्ड से अन्य यार्ड को ले जाने वाले काँटे ट्रैफिक यार्ड के अनुकूल तथा ट्रैफिक यार्ड के लिए क्रॉस-ओवर के प्रतिकूल बने होने चाहिए।
(v) अन्य यार्डों से ट्रैफिक यार्ड की ओर ले जाने वाले काँटे अन्य यार्डों के अनुकूल तथा ट्रैफिक यार्ड के लिए क्रॉस-ओवर के प्रतिकूल बने होने चाहिए।
- (घ) (i) स्थायी ताला बन्द काँटों की चाभियां सामान्यतः ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रहेंगे और उन काँटों पर संचालन के लिए जब उनको बनाने की आवश्यकता पड़े तभी चाभियां दी जायेगी।
(ii) श्रेणी बी के कुछ स्थायी ताला बन्द काँटों की चाभियां कुछ स्टेशनों पर विशेष अनुदेशों के अधीन जिनका स्टेशन संचालन नियम में स्पष्ट रूप से उल्लेख होना चाहिए, लाइन जमादार की अभिरक्षा में रहेंगी और वह इन काँटों के सही तौर पर सेट होने और ताला बन्द किये जाने के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा।
- (ङ) (i) जब श्रेणी 'ए' के स्थायी ताला बन्द काँटों का किसी संचालन के लिए प्रचालन होता है तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को स्वयं इनके प्रचालन का अधीक्षण करना चाहिए और यह देखना चाहिए कि उपयोग के पश्चात् काँटों को सामान्य स्थिति में फिर से सेट तथा ताला बन्द कर दिया गया है।
(ii) जब श्रेणी बी के स्थायी ताला बन्द काँटों का उन पर किसी संचालन के लिए प्रचालन होता है तो प्वाइन्ट्स मैन/जमादार को जिसे ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ने चाभियां दी हैं, स्वयं काँटों को उनकी सामान्य स्थिति में फिर से सेट तथा ताला बन्द करना चाहिए और ऐसा कर दिया गया इसकी सूचना व्यक्तिगत रूप से स्टेशन मास्टर को चाभियां वापस करते समय देना चाहिए।

- (ii) As a rule, all points other than permanently locked points, catch siding points, slip-siding points, trap points and derailing switches will normally be set for the straight and against the turn out and kept unlock, unless otherwise specifically indicated in the Station Working Rules
- (iii) Permanently locked points, catch-siding points and slip-siding points must be set in the normal position as indicated in the station Working Rules and kept locked.
- (iv) Trap point and derailing switches will be normally set and locked for the trap and for the derailing position respectively.
- (v) Scotch Blocks must normally be set across the rail and kept locked.

(8) Permanently Locked Points:-

- (a) All non interlocked (padlocked or key locked) points leading from running lines on to any siding or from sidings on to any running lines are classified as permanently locked points and must be kept permanently locked to ensure isolation of the running lines. Non interlocked points of intermediate cross overs and scissors crossing on running lines, and those isolating the traffic yard from other yards such as loco, engineering or stores yards where classified as permanently locked points, must also be kept permanently locked.
- (b) permanently locked points are classified as under-Class 'A' points which are so seldom used or are so near the station that the station master on duty may reasonably be expected to personally attend to them. Class B points which are so frequently used or are so far away from the station office that the Station Master cannot reasonably be expected to personally attend to them.
- (c)
 - (i) Permanently locked points leading from a running line to a siding must be normally set for the running line and against the cross over for the siding.
 - (ii) Permanently locked points leading from a siding to a running line must be normally set for the siding and against the –cross over for the running line.
 - (iii) Points or intermediate crossovers and scissors crossings must be normally set for the straight.
 - (iv) Points leading from the traffic yard to other yards must be set for the traffic yard and against the crossover for the other yard.
 - (v) Points leading from other yards to the traffic yard must be set for the other yard and against the cross-over for the traffic yard.
- (d)
 - (i) The keys of permanently locked points will be normally kept in the custody of the Station Master on duty and will be issued only when such points are required to be altered for any movement over them.
 - (ii) The keys of certain class 'B' permanently locked paints at certain stations may under special instructions to be clearly stipulated in the station working rules, be kept in the custody of the Line Jamadar who will be personally responsible for the correct setting and locking of such points.
- (e)
 - (i) When class 'A' permanently locked points are operated for any movement, the Station Master on duty must personally supervise the working of the points and see that the points are reset and relocked in their normal position after use.
 - (ii) When class B permanently locked points are operated for any movement over them, the Pointsman/ Line Jamadar, to whom the Station Master on duty issues the keys, must themselves reset and relock the points in their normal position and personally inform the station master of the having done so when returning the keys.

- (च) किसी गाड़ी को लेने या उसके प्रस्थान के पूर्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को यह बात सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि सभी स्थायी ताला बन्द काँटों की चाभियां (उन स्थायी ताला बन्द काँटों की चाभियों के अतिरिक्त जो जमादार के पास रहती हैं) उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में हैं, सिवाय उस समय जब ऐसी चाभी की किसी सिगनल को रिलीज करने के लिए आवश्यकता होती है और यह चाभी जब तक बाहर नहीं निकाली जा सकती जब तक कि सिगनल लीवर सामान्य स्थिति में वापस नहीं किया जाता। तथापि जंकशन स्टेशनों पर यह नियम केवल उन्हीं स्थायी ताला बन्द काँटों के लिए लागू होगा जो कि आने तथा जाने वाली गाड़ियों के मार्ग पर स्थित हैं या उनके मार्ग से सीधा सम्बन्ध हैं।
- (छ) स्थायी ताला बन्द काँटों की संख्या वर्गीकृत और उनकी सामान्य स्थिति का स्टेशन संचालन नियम में स्पष्ट रूप से वर्णन होना चाहिए।
- (9) **काँटों और सिगनल के तालों की चाभियों की अभिरक्षा:** ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अपने प्रभार में होने वाले सभी काँटों तथा सिगनल के तालों की चाभियों के निरापद अभिरक्षा के लिए जिम्मेदार है। ये चाभियां जब उपयोग में न हो चाभी बाक्स में रखी जानी चाहिए और बाक्स में सदा ताला लगा रहना चाहिए तथा उसकी चाभी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में होनी चाहिए।
- टिप्पणी: उपर्युक्त नियम उन स्थायी ताला बन्द काँटों की चाभियों के लिए लागू नहीं होता है जो ड्यूटी पर तैनात लाइन जमादार के पास रहती हैं और वह उनके निरापद अभिरक्षा के लिए जिम्मेदार हैं।
- (10) लाइन प्रवेश और लाइन सूचना पुस्तिकाओं (लाइन रिसेशन एण्ड इंटीमेशन बुक) का उपयोग न किये जाने वाले स्टेशनों पर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान के लिए कार्यविधि: अन्तर्पाशन रहित (नान-इटरलाकड) स्टेशन तीन प्रकार के हैं:-
- (i) नान की लाकड स्टेशन जहाँ काँटे क्लैम्प लगाकर और ताला बन्द करके सुरक्षित किये जाते हैं।
 - (ii) की लाकड स्टेशन जहाँ दोहरा एच.पी. लाक लगे हुए हैं (काँटे दोनों स्थितियों में ताला बन्द होते हैं।)
 - (iii) माडीफायड की लाकड स्टेशन जहाँ ट्रिपुल एच0पी0 की लाक लगे हुए हैं। ऐसे स्टेशनों पर गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान के लिए काँटों के परिचालन के नियम नीचे दिये जाते हैं:-
- (क) गाड़ी के आने की घोषणा: ज्यों ही किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर दे दिया जाता है ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर कर्मचारियों को सतर्क करने के लिए स्टेशन की घण्टी बजवायेगा और गाड़ी का विवरण तथा जहाँ से गाड़ी का प्रस्थान कर चुकी है या प्रस्थान करने वाली है, उस स्टेशन का नाम जोर से घोषित करवायेगा। स्टेशन यार्ड के सम्मुख और अनुमुख और ड्यूटी पर तैनात प्वाइंटस मैन/जमादार को घण्टी सुनकर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के पास अनुदेशों के लिए आना चाहिए।
- (ख) प्वाइंटस मैन/जमादार की अनुदेश आने वाली गाड़ी का विवरण, जिस स्टेशन से गाड़ी प्रस्थान कर चुकी है या प्रस्थान करने वाली है उसका नाम, जिस स्टेशन पर गाड़ी ली जानी है और उसकी संख्या, गाड़ी स्टेशन पर रुकेगी या बिना रुके पास कर जायेगी और गाड़ी में कोई शंटिंग होनी है या नहीं इन सब के विषय में ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर प्वाइंटस मैन/जमादार को एक दूसरे के सामने और सुनने में निश्चित अनुदेश देगा।
- टिप्पणी: (i) उन स्टेशनों पर (परन्तु यदि स्टेशन संचालन नियम में इसके बावत विशेषतया निहित है) जहाँ परिचालित लाइन के लिए रूट 'ट्रान्समीटर दिये गये हैं। ट्रान्समीटर अथवा टैलीफोन खराब होने की स्थितियों को छोड़कर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गाड़ियों के प्रवेश/प्रस्थान के लिए अनुदेश सम्बन्धित सहायक स्टेशन मास्टर लाइन जमादार को एक दूसरे को सुनने में दे सकता है, जो इस उद्देश्य से यार्ड के दोनों ओर लगाये गये हैं। सहायक स्टेशन मास्टर/लाइन जमादार मिले हुए अनुदेशों को दोहरायेंगे। इसके अतिरिक्त प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान भी किया जायेगा।
- (ii) उन स्टेशनों पर (परन्तु यदि स्टेशन संचालन नियम में इसके बावत विशेषतया निहित है) जहाँ यार्ड के दोनों तरफ की गुमटी में सहायक स्टेशन मास्टर नियुक्त है और लाइन का आवंटन स्टेशन के सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा किया जाता है। गाड़ी के प्रवेश के लिए लाइन के आवंटन के अनुदेश गुमटियों के सहायक स्टेशन मास्टर को टैलीफोन पर एक दूसरे के सुनने में स्टेशन के सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा ही दिये जा सकते हैं। स्टेशन मास्टर के अनुदेशों का सही तौर पर समझ लेने के आश्वासन के उपलब्ध में

- (f) Before receiving or dispatching a train, the Station Master on duty must ensure that the keys of all permanently locked points(other than the keys of the permanently locked points which are kept by the Jamadar) are in his personal custody, except when such a key is required to release a signal and cannot be extracted until the signal lever is returned to its normal position. At junction stations, however this rule will apply only to the relevant permanently locked points which fall on or are directly connected with the route of incoming or departing trains.
 - (g) The number classification and normal position of permanently locked points must be clearly indicated in the Station Working rules.
- (9) **Custody of keys of Points and Signal locks:-** The Station Master on duty is responsible for the safe custody of the keys of all points and signal locks in his charge. These keys when not in use must be kept in the points key box which must always be locked and the key of the box kept in the personal custody of the station master on duty.
- NOTE: The above rule does not apply to the keys of those permanently locked points which are kept by the Jamadar on duty, who is responsible for their safe custody.
- (10) Procedure for Reception and Dispatch of Train at stations where Line Reception and Intimation Books are not in use. Non-interlocked stations are of three types –
- (i) Non-key-locked stations where points are clamped and secured by padlocks.
 - (ii) Key-locked stations where double H.P. Key locks are provided (points are locked both ways)
 - (iii) Modified key-locked stations where triple H.P Key Locks are provided. Rules for working points for the reception and dispatch of trains at these stations are given below-
 - (a) Announcing train- As soon as line clear has been given for a train, the Station Master on duty will have the station bell rung and the description of the train and the name of the station which it has left or about to leave called out loudly to alert the staff .On hearing the bell the Pointsmen/Line Jamadars on duty for the facing and trailing end of the station yard must report to the Station Master on duty for instructions.
 - (b) Instructions to the Pointsmen Line Jamadars- Station Master on duty must then give to the Pointsman/ Line Jamadars definite Instructions in the presence and hearing of each other as to the description of the approaching train, the name of the station which it has left or is about to leave, the line on which it is to be received whether it will stop at the station or run through and whether any shunting has to be done on the train.
- Note: (i) At stations (provided it be specially Incorporated in the Station Working Rules) where route key transmitters are provided for each running line, except in the case of failure of the key transmitter or telephone, the instructions for reception/dispatch of trains may be given to the SM/Line Jamadar concerned by the Station Master on duty on telephone provided for the purpose at the respective ends of the yard in the hearing of each other. The SM/Line Jamadar shall repeat the instructions. In addition, private numbers will also be exchanged.
- (ii) At stations (provided it be specially incorporated in the Station Working Rules) where SMs have been provided in the Goomties at either end of the yard and the line allotment is done by the SM at the station, the instructions for line allotment for reception of train may be given on telephone by the SM at the station only in the hearing of the SMs in the Goomties and private numbers

प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा। जो लाइन आवंटित की गई है वह हिन्दी और अंग्रेजी दोनों में दुहरायी जायेगी। गुमटी के सहायक स्टेशन मास्टर जब प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार को गाड़ियों के प्रवेश प्रस्थान के लिए कॉटों को सेट तथा ताला बन्द करने के लिए अनुदेश दे रहे हैं तो वह सहायक नियम 5.01(10)(ग) में दिये गये अनुदेशों के अनुसार कार्यवाही करेंगे।

- (ग) (i) नान की लाकड स्टेशनों पर : ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा स्थायी ताला बन्द कॉटों के अतिरिक्त जिन सम्मुख कॉटों पर गाड़ी पास होनी है उन सब की चाभी/चाभियां प्वाइंट्स मैन/लाइन मैन जमादार को देनी चाहिए। और सम्मुख कॉटों के प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार को गाड़ी के आने की दिशा में सम्बन्धित धातु का लाइन लेबल देना चाहिए जिससे यह संकेत हो कि किस-किस लाइन पर गाड़ी ली जानी है।
- (ii) 'की' लाकड तथा माडीफाइड 'की' लाकड स्टेशनों पर उपरोक्त उपखण्ड में दी हुई कार्यविधि अपनायी जायेगी सिवाय इसके कि कोई लाइन नम्बर लेबल प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार को नहीं दिया जायेगा।
- (घ) कॉटों को सेट करना तथा ताला बन्द करना: (i) तब दोनों प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार को अपने अपने सबसे बाहरी सम्मुख और अनुमुख कॉटों की ओर चल देना चाहिए और रास्ते में उन सभी कॉटों का जिन पर आने वाली गाड़ी को पास करना है निरीक्षण करते समय जाना चाहिए और इस बात को सुनिश्चित करना चाहिए कि स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार सभी सम्मुख कॉटे सही तौर पर बनाये गये हैं और उनमें ताले बन्द है तथा सभी अनुमुख कॉटे सही तौर पर सेट है।
- (ii) ऐसे स्टेशनों पर जहाँ कॉटे लाकड या माडीफाइड लाकड नहीं है। सम्मुख कॉटों के लिए ड्यूटी पर तैनात प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार ड्यूटी तैनात स्टेशन मास्टर के आदेशानुसार कॉटों को सेट और ताला बन्द करने के बाद या तो वह स्वयं स्टेशन आकर उचित लाइन बैज को स्टेशन मास्टर के पास पोर्टर/प्वाइंट्स मैन द्वारा इन उद्देश्य से नियुक्त है भेज देगा।
- (iii) 'की' लाकड स्टेशनों पर सम्मुख कॉटों पर तैनात प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के आदेशानुसार कॉटों को सेट करने और ताला बन्द करने के बाद, कॉटों के ताला से निकाली गयी चाभी को स्टेशन पर देने के लिए या तो स्वयं आयेगा या चाभी को पोर्टर/प्वाइंट्स मैन द्वारा जो इसके नियुक्त है ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के पास भेज देगा। चाभी मिलने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इसकी जाँच करके अपने आपको आश्वस्त कर लेगा कि उसके आदेशानुसार सम्बन्धित लाइन के लिए कॉटे ठीक से सेट तथा ताला बन्द कर दिये गये हैं और तब प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार को सबसे बाहरी सम्मुख कॉटों पर वापस जाने के लिए आदेश देगा।
- टिप्पणी: (i) जहाँ पर विद्युत-प्रेषित चाभी (इलेक्ट्रिक 'की' ट्रान्समीटर) की व्यवस्था है। प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार को कॉटों से निकाली हुई चाभी विद्युत द्वारा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के पास प्रेषित करना चाहिए। जहाँ की लाकड और एक तरफा चाभी (वन वे लाक) वाले ताले उपयोग में हैं और उन कॉटों को सामान्य स्थिति में रहने देना है तो उनसे सम्बन्धित चाभी को भेजने की कोई आवश्यकता नहीं है।
- (iv) माडीफाइड 'की' लाकड स्टेशनों पर सम्मुख कॉटों पर तैनात प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार सबसे अगले सम्मुख कॉटों से निकाली गयी चाभी को निकट (होम) सिगनल के खम्भे पर लगे ताले में लगायेगा।
- (v) ताले चाभी स्टेशन मास्टर को दे देने के पश्चात् और माडीफाइड की लाकड स्टेशनों पर चाभी होम सिगनल के खम्भे पर लगे ताले में लगाने के पश्चात् सम्मुख कॉटों पर तैनात प्वाइंट्स मैन/जमादार को स्वयं सबसे बाहरी सम्मुख कॉटों पर स्थिति रहना चाहिए और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से दिन में हरी झण्डी और रात के समय हरी रोशनी द्वारा सिगनल का आदान-प्रदान करना चाहिए जिससे यह प्रदर्शित हो कि कॉटे उसके आदेशानुसार सही तौर पर बनाये

exchanged as an assurance of having correctly understood the Station Master's instructions. The line number allotted must be repeated in both English and Hindi. The S Ms. at the Goomties while instructing the Pointsman/ Line Jamadar for setting and locking the points for reception / dispatch of trains must according to Instructions contained in SR 5.01 (10) (c).

- (c) (i) At non-key-locked stations-The Station Master on duty must hand over to the Pointsman/Line Jamadar, the key or keys of all facing points other than permanently locked points over which the incoming trains has to pass and the metal line label pertaining to specific direction to the Pointsman/Line Jamadar for the facing points indicating the line on which the train is to be received.
- (ii) At key locked and modified key-locked stations -The procedure as Indicated in sub-clause (i) above will be observed, with the exception that no line number label will be handed over to the Pointsman/Line Jamadar.
- (d) Setting and Locking of points:- (i) Both the Pointsmen/Jamadars must then proceed to their respective outer most facing and trailing points personally examining on the way all points over which the incoming train has to pass, ensuring that all facing points are correctly set and locked and that all trailing points are correctly set as instructed by the Station Master on duty.
- (ii) At stations not provided with key locks or modified key locks, the Pointsman/Jamadar on duty for the facing points after having set and locked the points in accordance with the instructions of the Station Master on duty must either proceed to the station, deliver the appropriate line badge to the Station Master on duty and then return to the outer most facing points or send the appropriate line badge to the Station Master by a Porter/Pointsmen provided for this purpose.
- (iii) At key locked stations the Pointsman/Line Jamadar for the facing points after having set and locked the points in accordance with the instructions of the Station Master on duty must either proceed to the station to deliver the key extracted from the points lock or send the points key to the Station Master on duty through a Porter/Pointsmen provided for the purpose. The Station Master on duty on receipt of the same must check the key and satisfy himself that the points have been set and locked for the particular line in accordance with his instruction and then order the Pointsman/Line Jamadar to return to the outermost facing points.

NOTE: (i) Where an Electric Key Transmitter is provided the Pointsman /Line Jamadar must, transmit electrically the key extracted from the points back to the Station Master on duty. Where key locks including one-way locks are in use, it will not be necessary to send out the keys of the relevant points when such points are to remain in their normal position.

- (iv) At modified key-locked station the Pointsman/Line Jamadar for the facing points will insert the key extracted from the advance facing points lock in the lock on the post of the Home signal.
- (v) The Pointsman/Jamadar for the facing points, after lock key has been delivered to the station master, and at modified key locked stations after the key has been inserted in the lock on the post of the home signal, must then station himself at the outermost facing points and exchange signals with the Station Master on duty by waving a green flag by day and a green light by night to signify that the points have

गये हैं और ताला बन्द कर दिये गये हैं। अनुमुख काँटों पर तैनात प्वाइंटस मैन्/जमादार को भी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के साथ उसी भांति सिगनल का आदान-प्रदान करना चाहिए जिससे यह प्रदर्शित हो कि काँटे उसके स्टेशन मास्टर के आदेशानुसार सही तौर पर सेट कर दिये गये हैं।

(ड.) आगमन सिगनलों को आफ किया जाना—(i) सम्मुख और अनुमुख काँटों पर तैनात प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार द्वारा दिखलाये जाने वाले हरे हैण्ड सिगनल को देखने के पश्चात् और इसके अतिरिक्त जहाँ काँटों के संकेतक (प्वाइंटस इंडीकेटर) दिये गये हैं। उनको देखकर स्वतः अपने आपको आश्वस्त करने के बाद कि काँटे सही तौर पर उसके आदेशानुसार सेट कर दिये गये हैं, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को ऊपर सहायक नियम 5.01(10)(घ)(v) में वर्णित रीति से पहले अनुमुख काँटों पर तैनात प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार से और उसके बाद सम्मुख काँटों पर तैनात प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार से सिगनल का आदान-प्रदान करना चाहिए और ऐसा करने के बाद ही बाहरी (आउटर) सिगनल 'आफ' किया जायेगा।

(ii) बिना इस विचार के कि गाड़ियाँ एक दूसरे को क्रास करती हैं या नहीं, सभी अन्तर्पाशन रहित (नान-इण्टर लाकड) स्टेशनों पर सम्मुख और अनुमुख काँटे प्रत्येक गाड़ी के पास होने के समय मानव रक्षित (मैनड) होने चाहिए।

नोट: अन्तर्पाशन रहित 'की' लाकड स्टेशनों पर अनुमुख काँटों को मानव रक्षित नहीं होने चाहिए।

(च) सम्मुख काँटों पर हैण्ड सिगनल का दिखाया जाना— जैसे ही गाड़ी आ रही हो प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार को:

(i) यदि काँटों पर कांटा संकेतक (प्वाइंटस इंडीकेटर) लगे हैं तो अपनी झण्डी या हाथ बत्ती इस प्रकार पकड़नी चाहिए कि झण्डी या हाथ बत्ती लोको पायलट को दिखलाई न पड़े और

(ii) यदि काँटों पर कांटा संकेतक (प्वाइंटस इंडीकेटर) नहीं लगे हैं तो आने वाली गाड़ी की ओर हरा सिगनल दिखाया जाना चाहिए।

(छ) काँटों के तालों को खोला जाना— (i) गाड़ी के आ जाने और सभी काँटों और कैचियों से साफ खड़ी हो जाने के पश्चात् यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा शंटिंग के लिए कोई आदेश न दिये गये हो तो प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार को उन सभी काँटों (स्थायी ताला बन्द काँटों के अतिरिक्त) के तालों को जिस पर गाड़ी गुजरी है, खोल देना चाहिए तथा उन्हें सामान्य स्थिति में बना देना चाहिए और काँटों को चाभी/चाभियाँ स्टेशन मास्टर के धातु के लाइन लेबल के साथ ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लौटा देना चाहिए और स्वयं अपना बैज वापस ले लेना चाहिए।

(ii) 'की' लाकड स्टेशनों पर जब सबसे बाहरी सम्मुख काँटों को फिर से सामान्य स्थिति में बनाने की आवश्यकता है तो प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार की ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से चाभी लेकर काँटों को उनकी सामान्य स्थिति में सेट कर देना चाहिए और मुख्य (मैन) चाभी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को वापस कर देना चाहिए।

(iii) माडीफायड 'की' लाकड स्टेशनों पर प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार को निकट (होम) सिगनल के खम्भे पर लगे ताले से चाभी निकाल लेनी चाहिए और जिन काँटों से गाड़ी गुजरी है उन्हें खोलकर तथा तिहरे (ट्रिपल) एच0पी0 की लाक से सम्बन्धित लाइन चाभी निकाल कर काँटों को सामान्य स्थिति में बना देना चाहिए और स्टेशन वापस आकर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लाइन चाभी दे देनी चाहिए।

(ज) प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए काँटों का बनाया जाना तथा बन्द किया जाना और प्रस्थान करने के पहले सिगनल का आदान-प्रदान:

(i) गाड़ी के स्टेशन से प्रस्थान के लिए प्रस्थान प्राधिकार (जहाँ इसकी आवश्यकता है) देने के पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अपने आपको आश्वस्त करने के लिए कि सभी काँटे सही तौर पर बना दिये गये हैं और सम्मुख काँटों, यदि कोई हो ताला बन्द हो, अनुमुख काँटों पर तैनात प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार से सहायक नियम 5.01(10)(घ)(v) में वर्णित रीति से सिगनलों का आदान-प्रदान

been correctly set and locked in accordance with his instructions. The Pointsman/Jamadar at the trailing points must also exchange signals with the Station Master on duty in a similar manner to signify that the points have been correctly set in accordance with his instructions.

- (e) Taking 'off Approach signals:- (i) After the Station Master on duty observes the green signal of the Pointsmen/Line Jamadars at the facing and trailing points, and in addition where points indicators are provided after he has personally satisfied himself by observing such points indicators that the points are correctly set in accordance with his instruction, he must exchange signals in the manner described in S. R. 5.01 (10) (d) (v) above, first with the Pointsman/Line Jamadar at the trailing points and then with the Pointsman/Line Jamadar at the facing points. The Station Master must then take 'off' or authorise the taking 'off' of the Home signal and only after this has been done will the Outer signal be taken 'off'.
(ii) At all non-interlocked stations the facing and trailing points must be manned for the passage of each train irrespective of whether trains cross or not.

NOTE:-At non-interlocked key locked stations the trailing points need not be manned.

- (f) Display of hand Signal at the Facing Points.- As the train approaches the Pointsman/Line Jamadar must –
(i) if the points are provided with points indicators, hold his flag or hand signal lamp in such a manner that the flag or hand signal lamp cannot be seen by the loco pilot, and
(ii) if there are no points indicators, display a green signal towards the approaching train.
- (g) Unlocking of Points:- (i) After the train has arrived and cleared all points and crossings and if no orders for shunting have been given by the Station Master on duty, the Pointsman/Line Jamadar must unlock all points (other than permanently locked points) over which the train has passed, set them in their normal position and return the points key or keys to the Station Master on duty along with the Station Master's metal line lable and get back his own badge.
(ii) At Key-locked stations when the outermost facing points need to be re-set to the normal position, the Pointsman/Line Jamadar after obtaining the key normal from the Station Master on duty must resaset the points in their normal position and return the main key to the Station Master on duty.
(iii) At modified key locked stations the Pointsman/Jamadar must extract the key from the lock on the post of the Home signal, unlock the points over which the train has passed, extract the appropriate line key from the triple H.P. Key lock, reset the points in their normal position, return to the station and make over the line key to the Station Master on duty.
- (h) Setting and locking of points for outgoing trains and exchanging signals before starting-
(i) Before giving the 'Authority to proceed' (where such is required) for a train to start from a station the Station Master on duty must exchange signals, in the manner described in S.R.5.01(10)(d)(v), with the Pointsman /Line Jamadar at the trailing points, to satisfy himself that all points are correctly set and facing points, if any, locked. From the

करेगा। प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर से ऐसे हैण्ड सिगनलों का आदान-प्रदान करने के बाद और जब तक गाड़ी स्टेशन से रवाना नहीं हो जाती है, तब तक (प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार) इस बात के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार हैं कि काँटों की सही तौर पर बनाने के पश्चात् उनमें कोई परिवर्तन नहीं किया जाता है।

नोट: यदि यार्ड के अनुमुख (ट्रेलिंग) दिशा के कोई सम्मुख काँटे हैं जो स्थायी ताला बन्द काँटे नहीं हैं तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के प्रस्थान करने के लिए अनुमति दिये जाने के पहले लाइन लेबल और लाइन बैज का आदान-प्रदान अवश्य होना चाहिए।

- (ii) की लाकड स्टेशनों पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को जाने वाली गाड़ी के लिए प्रस्थान अनुमति देने से पहले अपने आपको आश्वस्त कर लेना चाहिए कि काँटों के तालों की सम्बन्धित चाभी/चाभियां उसके पास हैं।
- (झ) प्रस्थान करने की अनुमति-प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार से सिगनल का आदान-प्रदान करने के पश्चात् और ऐसे स्टेशनों पर जहाँ काँटा संकेतक (प्वाइंटस इंडीकेटर) लगे हैं और उन्हें देखकर अपने आपको स्वतः यह भी आश्वस्त करने के पश्चात् कि काँटे उसके आदेशानुसार सही तौर पर बनाये गये हैं, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्रस्थान सिगनल यदि है आफ करने का आदेश देना चाहिए और केवल तभी गाड़ी के प्रस्थान करने के लिए अनुमति देनी चाहिए। प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार को गाड़ी के चले जाने के पश्चात् सभी काँटों को सामान्य स्थिति में बनाकर स्टेशन वापस आ जाना चाहिए।
- नोट: माडीफायड की लाकड स्टेशनों पर उपर्युक्त सहायक नियम 5.01(10)(ज)(i) में अधिकथित अनुदेशों का पालन करना चाहिए।
- (ज) गाड़ी का स्टेशन से बिना रुके (रनिंग थ्रू) जाने की स्थिति में काँटों के सही तौर पर बनाये जाने और ताला बन्द किये जाने के सम्बन्ध में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की विशेष जिम्मेदारी सहायक नियम 4.11(ii) तथा 5.01(5) में अधिकथित हैं।
- (ट) स्टेशन पर गाड़ियों का क्रॉस होना: (i) जब किसी स्टेशन पर दो गाड़ियों का एक दूसरे से क्रॉस होना है तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को उनमें से किसी के भी आने के पूर्व यह निर्णय कर लेना चाहिए कि कौन सी गाड़ी पहले ली जायेगी और तब दोनों ओर प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार को एक दूसरे के सामने सुनाते हुए स्पष्ट रूप से दोनों गाड़ियों के लेने के लिए आवश्यक आदेश देने चाहिए और यह स्पष्ट बतलाना चाहिए कि कौन सी गाड़ी किस लाइन पर ली जायेगी, कौन सी गाड़ी पहिले आयेगी और दूसरी गाड़ी रुकने वाली है या बिना रुके हुए (रन थ्रू) जाने वाली है। इन अनुदेशों का प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार द्वारा दुहराया जाना चाहिए और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को अपने आप को आश्वस्त कर लेना चाहिए कि उसके अनुदेश सही तौर पर समझ लिये गये हैं। तब स्टेशन मास्टर को चाहिए कि जिन सम्मुख काँटों पर गाड़ियां गुजरेगी उनकी उपर्युक्त चाभियां और उस लाइन के लिए लाइन लेबल यदि हो प्रत्येक प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार को दे दें।
- (ii) तब प्वाइंटस मैन्/लाइन जमादार को अनुच्छेद (ग)(i) और (ii) में दिये गये नियमों का पालन करना चाहिए सबसे बाहरी काँटों की जिन पर से गाड़ियां गुजरेगी इस प्रकार सेट करना चाहिए और उनमें ताला बन्द होना चाहिए कि किसी भी परिस्थिति में दोनों गाड़ियां एक ही लाइन में आकर न मिल सकें। इस प्रकार यदि स्टेशन के एक ओर के सम्मुख काँटे सीधी लाइन के लिए बने हुए हैं और ताले बन्द हैं तो स्टेशन के दूसरी ओर के सम्मुख काँटे लूप लाइन के लिए सेट और ताला बन्द होने चाहिए।

time the Pointsman/Line Jamadar exchanges this hand signal with the Station Master on duty till the train leaves the station, the Pointsman/Line Jamadar is personally responsible for ensuring that no alteration is made in the position of the points after they have been correctly set.

NOTE: If there are any facing points at the trailing end of the yard which are not permanently locked points, line labels and line badges must be exchanged before the Station Master on duty gives permission to start the train.

- (ii) At key locked stations the Station Master on duty must satisfy himself that he has in his possession the relevant key/keys of the Points locks before giving permission to start for an outgoing train.
- (i) Permission to Start.- After the Station Master on duty exchanges signals with the Pointsman/Jamadar and, at stations where points indicators are provided after he has personally satisfied himself by observing the points Indicators that the points are correctly set in accordance with his instructions he must order the starting signal, if provided, to be taken 'off' and must then only give permission for the train to start.

The Pointsman/ Jamadar after the passage of the train must set all points in their normal position and return to station.

Note: At modified key-locked stations the instructions contained in S. R. 5.01 (10) (h) (i) above must be observed.

- (j) Train Running through a station:- The special responsibility of Station Master on duty in regard to setting and locking of points for a running through train is laid down in Subsidiary Rules 4.11 (ii) and 5.01 (5)
- (k) Trains Crossing at a Station:- (i) When two trains are to be crossed at a station, the Station Master, on duty must, before the arrival of either train, decide which train, he will admit first and then give the necessary orders for the admission of both trains to the Pointsmen /Line Jamadars on duty at either end in each others presence and hearing stating distinctly the line on which each train is to be received, which of the train is to be received first and whether the second train is as topping or a run through train. The Pointsmen /Line Jamadars must repeat the instructions given to them and the Station Master on duty must assure himself that his instructions have been correctly understood. He must then give to each Pointsman/Line Jamadar the proper keys of the facing points over which the approaching trains have to pass and the line label if any, for that line.
- (ii) The Pointsmen/Line Jamadars must then comply with the rules laid down in para (c) (i) and (ii) above The outermost facing points over which these trains will have to pass must be so set and locked that under no circumstances can the two trains meet on the same reception line. Thus if the facing points at one end of the station are set and locked for the straight line, the facing points at the other end of the station must be set and locked for the loop.

नोट: यह नियम उन अन्तर्पाशित (इण्टरलाक्ड) स्टेशनों के लिए भी लागू होता है जहाँ के खाका (ले आउट) और अन्तर्पाशन (इण्टरलाकिंग) व्यवस्था इसे लागू होने के लिए अनुमति देते हैं। अन्तर्पाशित स्टेशन पर यदि दो गाड़ियाँ क्रास करती हैं तो यथा सम्भव उस गाड़ी को लूप लाइन पर पहले लिया जाये जिसमें दूरस्थ छोर पर सैंड हैम्प/डेड एण्ड के लिए क्रास ओवर सेट किया जा सकता है सिवाय इसके जहाँ ठहरने वाली पैसेन्जर गाड़ी को प्लेटफार्म लूप पर लिया जाना हो, गाड़ियों के आदान-प्रदान की श्रृंखला यथा सम्भव इस प्रकार होनी चाहिए कि गाड़ी के प्रवेश के सभी दूरस्थ छोर वाले कॉटे सेण्ड हैम्प/डेड एण्ड के लिए सेट किये जायें।

- (iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर को तब अपने आपको आश्वस्त कर लेना चाहिए कि उसके अनुदेशों का पालन उपर्युक्त अनुच्छेद (घ)(iv) और (v) के अनुसार किया गया है और जहाँ कॉटों के संकेतक दिये गये हैं। उन्हें देखकर स्वयं इस बात को निश्चित कर लेना चाहिए कि उसके अनुदेशानुसार कॉटे सही तौर पर बना दिये गये हैं। तब उसे दोनों ओर के प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार से सिगनल का आदान-प्रदान सहायक नियम 5.01(10)(घ)(v) में वर्णित रीति से करना चाहिए और केवल तभी जिस गाड़ी को पहले लेने का निर्णय किया गया है उसके लिए आगमन सिगनल आफ करना चाहिए या आफ करने के लिए प्राधिकृत करना चाहिए। जब पहली गाड़ी सम्पूर्ण आ गई है और सभी कॉटों और कैचियों से अलग खड़ी है तथा सिगनल आन स्थिति में वापस कर दिये गये हैं। तत्पश्चात् ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को दूसरी गाड़ी को स्टेशन में लेने के लिए सिगनलों के आफ कराने का प्रबन्ध करना चाहिए।
- (iv) प्रत्येक गाड़ी के सम्पूर्ण आ जाने के पश्चात् और यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा शंटिंग के लिए कोई आदेश नहीं दिये गये हैं तो प्रत्येक प्वाइंट्स मैन/लाइन जमादार को स्टेशन की ओर लाल सिगनल दिखलाना चाहिए। आने वाली गाड़ी जिन कॉटों से गुजरी है उन कॉटों को खोलना चाहिए, उन कॉटों को जाने वाली गाड़ी के प्रस्थान के लिए बनाना चाहिए और तब लाल हैंड सिगनल को हरे सिगनल में बदल देना चाहिए जिससे ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को यह आश्वस्त हो कि प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लिए कॉटे सही तौर पर बनाये गये हैं।
- (v) जब तक उपर्युक्त उपखण्ड (ज) और (झ) में अधिकथित नियमों का पालन न हो जाये तब तक ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को गाड़ियों को प्रस्थान करने के लिए अनुमति नहीं देनी चाहिए।

(11) इकहरी लाइन (सिंगल लाइन) के स्टेशनों पर जहाँ केवल एक ही प्लेटफार्म हो दो यात्री गाड़ियों के क्रासिंग की कार्य विधि:

- (i) जब दोनों यात्री गाड़ियाँ स्टेशन पर रुकने के लिए बुक हों:
- (क) यदि प्लेटफार्म रेल तल के बराबर है या 455 मिली मीटर से अधिक ऊँचा है तो पहले आने वाली गाड़ी प्लेटफार्म लाइन पर तथा दूसरी गाड़ी बिना प्लेटफार्म के लाइन पर भी ली जायेगी। प्रत्येक गाड़ी दोनों ओर के उल्लंघन चिन्हों का अति उल्लंघन न करते हुए यथासम्भव आगे बढ़ाई जायेगी ताकि यहा तक व्यवहार्य (प्रेक्टीकेबुल) हो सके दोनों गाड़ियों के अंतिम वाहन एक दूसरे के सामने से हट जायें।

NOTE: This rule applies also at interlocked stations where the layout and interlocking arrangements permit its application. At interlocked stations when two trains cross the first train as far as possible be received on loop line in which the cross over at trailing end can be set for the sand hump/dead end and further except where a stopping passenger train has to be brought on the platform loop the sequence of the reception of trains should as far as possible be such that the far endpoints can be set to the sand hump/dead end while receiving a train.

- (iii) The Station Master on duty must then satisfy himself that his orders have been carried out in accordance with paras (d) (iv) and (v) above, and must personally make sure by observing the points indicators, where provided that the points are correctly set in accordance with his instructions. He must then exchange signals in the manner described in S.R.5.01 (10) (d) (v), with the Pointsman / Line Jamadar at both ends and then only takeoff or authorise the taking 'off' of the reception signals for the train which he has decided to receive first. After the first train has arrived complete and stands clear of all points and crossings and signals have been replaced to on the Station Master on duty must arrange for signals to be taken 'off' for the reception of the second train into the station.
 - (iv) After each train has arrived complete and if no orders for shunting have been issued by the Station Master on duty, each Pointsman /Jamadar must display a red signal towards the station, unlock the points passed over by the incoming train which he has admitted, set them for the departure of the outgoing train and then change the red hand signal to green as an assurance to the Station Master on duty that the points are correctly set for the departure of the train.
 - (v) The Station Master on duty must not give permission for the trains to start until the rules laid down in sub-clause(J) and (i) above have been complied with.
- (11) Procedure for crossing two passenger trains at a station on the single line where there is only one platform.
- (i) When both passenger trains are booked to stop at the station:-
 - (a) If the platform is at rail level or is not more than 455 mm high, the passenger train arriving first shall be admitted on the platform line and the other train on the non-platform line. Each train shall be drawn as far ahead as possible, but without infringing the fouling marks at either end, so that the last vehicles of trains as far as practicable, are clear of each other.

- (ख) यदि प्लेटफार्म की ऊँचाई 760 मिली मीटर या उससे अधिक है तो पहले आने वाली यात्री गाड़ी प्लेटफार्म लाइन पर ली जायेगी तथा यात्रियों के उतर जाने और चढ़ जाने के पश्चात् इसे दूसरी बिना प्लेटफार्म के लाइन पर शंटिंग करके रख दिया जायेगा और तब तक दूसरी यात्री गाड़ी प्लेटफार्म लाइन पर ली जायेगी। इसके बाद पहले आई हुई गाड़ी बिना प्लेटफार्म के लाइन से रवाना की जायेगी;

अथवा

पहले आने वाली यात्री गाड़ी को प्लेटफार्म लाइन पर लेने के पश्चात् दूसरी यात्री गाड़ी एक साथ साफ लाइन से शंटिंग संचालन के रूप में बिना रुके आगे बढ़ा दी जायेगी तथा पहली गाड़ी के प्रस्थान के बाद सावधानी से प्लेटफार्म लाइन पर वापस (बैक) की जायेगी।;

अथवा

पहले आने वाली गाड़ी को प्लेटफार्म लाइन पर लेने के पश्चात् दूसरी यात्री लाइन गाड़ी एक साथ साफ लाइन से शंटिंग संचालन के रूप में बिना रुके आगे बढ़ा ली जायेगी और तब सावधानी से प्लेटफार्म लाइन साफ लाइन पर वापस (बैक) की जायेगी, जब कि पहली गाड़ी अभी प्लेटफार्म लाइन पर ही खड़ी है। ऐसा तभी किया जायेगा जब प्लेटफार्म की लम्बाई दोनों गाड़ियों के लिए पर्याप्त हो।

नोट: (1) जब गाड़ी वापस (बैक) की जा रही हो तो गार्ड को पूरा समय ब्रेकवान में मौजूद रहना चाहिए और लोको पायलट को आवश्यक सिगनल दिखाना चाहिए।

(2) स्थानीय परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए क्रासिंग के जिस विधि (मेंथड) का बड़ी लाइन (बी0जी0) या मीटर लाइन(एम0जी0) के स्टेशनों पर पालन करना है उसका उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में स्पष्ट रूप से संकेत होना चाहिए।

(ii) यदि दोनों यात्री गाड़ियों में से एक गाड़ी स्टेशन पर रुकने के लिए बुक न हो तो जो यात्री गाड़ी रुकने के लिए बुक की गयी है वह प्लेटफार्म लाइन पर पहले ली जायेगी और दूसरी यात्री गाड़ी जो रुकने के लिए बुक नहीं की गयी है वह बिना प्लेटफार्म लाइन से बिना रुके पास कर दी जायेगी।

(iii) यदि दोनों यात्री गाड़ियों में से कोई भी गाड़ी स्टेशन पर रुकने के लिए बुक न हो तो पहले आने वाली यात्री गाड़ी प्लेटफार्म लाइन पर ली जायेगी और दूसरी यात्री गाड़ी बिना प्लेटफार्म के लाइन से बिना रुके पास कर दी जायेगी।

(iv) जब कोई यात्री गाड़ी बिना प्लेटफार्म के लाइन पर खड़ी हो तो कोई भी गाड़ी प्लेटफार्म लाइन से बिना रुके (रन थ्रू) पास नहीं की जायेगी।

(12) दो लाइन वाले स्टेशनों पर तीन गाड़ियों के क्रास करने की कार्य विधि: जिन स्टेशनों पर केवल दो लाइन और एक ही प्लेटफार्म हो वहाँ तीन गाड़ियों की क्रासिंग नहीं होनी चाहिए यदि उनमें से दो यात्री गाड़ियाँ हो। परन्तु ऐसे स्टेशनों पर दो मालगाड़ियों और एक यात्री गाड़ी का मिश्रित गाड़ी की क्रासिंग हो सकती है और निम्नलिखित कार्यविधि अपनायी जायेगी—

(i) पहले आने वाली गाड़ी (जो सदा मालगाड़ी ही होनी चाहिए) को दूसरी लाइन में और दूसरी गाड़ी को प्लेटफार्म लाइन पर लेना चाहिए। इन गाड़ियों के प्रवेश के लिए काँटों का सहायक नियम 5.01(10)(ट)(ii) के अनुसार बनाना चाहिए। यदि आने वाली दूसरी यात्री या मिश्रित गाड़ी है तो दूसरी लाइन पर खड़ी हुई मालगाड़ी को जिस दिशा से तीसरी गाड़ी को आना है उसके विपरीत दिशा की ओर पीछे करके या बढ़ाकर जैसी स्थिति हो, सबसे बाहरी काँटों के बाहर कर देना चाहिए। तीसरी गाड़ी साधारण नियम 3.41 के अनुसार पहले प्रथम रोक सिगनल पर खड़ी करने के पश्चात् दूसरी लाइन में ली जायेगी। तब यात्री मिश्रित गाड़ी को प्लेटफार्म लाइन से रवाना करना चाहिए और उसके बाद पहली गाड़ी को यथा स्थिति पीछे लाकर या आगे की ओर बढ़ाकर उस लाइन में ले जाना चाहिए ताकि तीसरी गाड़ी के प्रस्थान के लिए सेक्शन साफ हो जाये।

(ii) यदि आने वाली दूसरी गाड़ी मालगाड़ी है तो उसे प्रथम रोक सिगनल पर तब तक रोक रखना चाहिए जब तक कि यात्री या मिश्रित गाड़ी (तीसरी गाड़ी) स्टेशन प्लेटफार्म पर आकर रुक न जाये तब दूसरी लाइन को उपर्युक्त खण्ड (i) में दिये गये निर्देश के अनुसार खाली करना चाहिए और उसमें मालगाड़ी को लेना चाहिए और तब खण्ड(i) में दिये गये निर्देश के अनुसार गाड़ियों को रवाना करना चाहिए।

- (b) If the height of the platform is 760 mm or more, the passenger train arriving first shall be admitted on the platform line and, after the passengers have detrained and entrained, it shall be shunted on to the non platform line, and the second passenger train shall then be admitted on the platform line. The first arriving train shall thereafter be dispatched from the non-platform line.

OR

after the passenger train arriving first has been admitted on the platform line, the second passenger train shall be passed through on a clear line, as a shunting movement, and carefully backed on to the platform line, after the departure of the first train.

OR

after the passenger train arriving first has been admitted on the platform line, the second passenger train shall then be passed through on a clear line, as a shunting movement and carefully backed onto the platform line, while the first train is still, standing on the platform line, only if the platform is long enough to accommodate both the trains.

Note- (1) When the train is being backed the Guard must remain all the time in the brake van and must exhibit the necessary signals to the Loco Pilot.

- (2) The method of crossing to be followed at B.G. or M.G. stations must be clearly indicated in the Station Working Rules of the particular station, keeping in view the local condition.
- (ii) If one of the two passenger trains is not booked to stop at the station- The passenger train booked to stop shall be admitted first on the platform line and the other passenger train not booked to stop shall then be passed through the non-platform line.
- (iii) If neither of the two passenger trains is booked to stop at the station.- The first arriving passenger train shall be admitted on the platform line and the second passenger train shall be passed through the non platform line.
- (iv) No train shall run through on the platform line when a passenger train is standing on the non-platform line.

- (12) Procedure for crossing three trains at a two line station- At a station having only two lines and one platform, three trains must not be crossed if two of the trains are carrying passengers. Two goods trains and a passenger or mixed train may, however, be crossed at such station and the following is the procedure to be adopted.

- (i) The first train (which must always be a goods trains) to arrive must be received on the outer line, and the second train on the platform line. For the reception of these trains points must be set as prescribed in S.R. 5.01 (10) (K) (ii). Should the second train be a passenger or mixed train, the goods train standing on the outer line must be backed or drawn ahead, as the case may be, clear of the outermost points in the direction opposite to that from which the third train will arrive. The third train, after first being brought to a stand at the First Stop signal vide G. R. 3.41 will then be admitted onto the outer line. The passenger or mixed train must then be started from the station line and the first train backed or drawn ahead, as the case may be into that line and so clearing the section for the departure of the third train.
- (ii) If the second train to arrive be a goods train it must be detained at the First stop signal, until the passenger or mixed train (the third train) has come to a stand at the platform. The second line must then be cleared as directed in clause (i) above and the goods train admitted on to it, the trains then being dispatched as directed in clause (i).

- (13) गाड़ियों को पीछे करते समय पालन की जाने वाली सतर्कता: दूसरी गाड़ी को प्लेटफार्म लाइन पर पीछे (बैक) करने के पूर्व जो काँटे गाड़ी को पीछे (बैक) होते समय सम्मुख दिशा में पड़े उन्हें सही तौर पर बनाकर ताला बन्द करना चाहिए और पीछे (बैक) करने के लिए सिगनल देने के पहले या कांटा संकेतकों का देखकर यदि हो, अपने आपको आश्वस्त कर लेना चाहिए कि काँटे सही तौर पर बना दिये गये हैं।
- (14) प्वाइंट्स मैन/जमादार को स्टेशन मास्टर के अनुदेश:-
- (क) इकहरी (सिंगल) लाइन-ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित विषयों के बारे में यार्ड के प्रत्येक ओर के प्वाइंट्स मैन/जमादार को एक दूसरे के समक्ष और सुनने में, अनुदेश देना चाहिए—
- गाड़ी की संख्या और उसका विवरण तथा जिस स्टेशन से गाड़ी आ रही है उसका नाम।
 - वह लाइन जिस पर गाड़ी ली जायेगी और गाड़ी रुकेगी या बिना रुके(रन थ्रू) पास करें।
 - गाड़ियों के क्रॉसिंग करने के समय पहले ली जाने वाली गाड़ी और क्रमानुसार वे लाइनें जिन पर गाड़ियों को ली जायेगी तथा गाड़ियों के क्रॉसिंग करने की विशिष्ट विधि।
 - प्रत्येक गाड़ी के आगमन और प्रस्थान के लिए काँटों का बनाया जाना तथा ताला बन्द किया जाना।
 - शटिंग कार्य यदि हो और
 - समपार फाटकों को यदि हो, जिन्हे बन्द करने और ताला लगाने की आवश्यकता है।
- दोनों प्वाइंट्स मैन/जमादार दिये गये अनुदेशों को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के सामने दुहरायेंगे ताकि मालूम हो कि वे सही तौर पर समझ गये हैं।
- (ख) दोहरी लाइन (डबल) लाइन-कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा कर्मचारियों को ऐसे अनुदेश देने चाहिये जो स्टेशन संचालन नियम में निर्धारित हो।
- (15) विशेष नियम: विशेष प्रकार के स्टेशनों के कार्यचालन तथा अन्तर्पाशित काँटे एवं सिगनलों के संचालन के लिये नियम स्टेशन संचालन नियम और परिशिष्टों में दिये रहते हैं।
- (16) स्टेशन मास्टर आश्वासन पंजिका: स्टेशन मास्टर एक आश्वासन पंजिका (एश्योरेन्स रजिस्टर) का अनुरक्षण करेगा जिसमें उन सभी कर्मचारियों का जो किसी भी रूप में गाड़ी पास करने के काम से सम्बन्धित हैं, लिखित प्रमाण पत्र दर्ज करता है। स्टेशन मास्टर इस पंजी के सही तौर पर अनुरक्षण (मैनेटीनेन्स) के लिये जिम्मेदार है और यह सुनिश्चित करना चाहिये कि गाड़ी पास करने के कार्य से सम्बन्धित किसी भी कर्मचारी को स्वतन्त्र रूप से कार्य भार ग्रहण करने की आज्ञा देने के पूर्व आश्वासन पंजी में उससे प्रमाण पत्र ले लिया गया है।

5.02 नियमों की प्रतियां देना तथा अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रदर्शन:

स्टेशन मास्टर को यह देखना होगा कि —

- उसके अधीनस्थ प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे नियम 2.01 के अनुसार उन नियमों के प्राधिकृत अनुवाद की एक प्रति दी जानी चाहिए, मिल गई है।
- प्रवृत्त कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) और साथ ही सभी शुद्धि पत्र तथा परिशिष्ट, यदि कोई है तो, संचालन नियम और अनुदेश और लाइन के संचालन से सम्बन्धित अन्य सूचनाएं, विशेष अनुदेशों में निर्धारित रीति से ठीक प्रकार वितरित या प्रदर्शित कर दी गई हैं।
- यदि उसका स्टेशन यातायात की बुकिंग के लिए खुला है तो समय सारणी पत्रक और किराया सूची सही रूप में प्रदर्शित की गई है, तथा
- जनता के निरीक्षण के लिए, अधिनियम और माल एवं कोचिंग टैरिफ की प्रतियां उपलब्ध हैं।

5.03 आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा विवरणियां (रिटर्न) रखना: स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब आदेश और अनुदेश सम्बन्धित कर्मचारियों को यथाविधि में दिए गए हैं और उनका उचित रूप में पालन किया जा रहा है और सब पुस्तकें और विवरणियां (रिटर्न) नियमित रूप से भरी जाती हैं व सफाई में रखी जाती हैं।

5.04. सिगनल केबिन:-

- स्टेशन मास्टर, यदि उसके स्टेशन पर कोई सिगनल केबिन है तो उनमें काम करने वाले

- (13) Precaution to be taken when backing trains- Before a second train is backed on to the platform line, the points which will be facing to the backing train must be properly set and locked, and before giving the signal to back, the Station Master must satisfy himself, by hand signals from the points and by the points indicators if provided, that the points have been correctly set.
- (14) Station Master's Instructions to Pointsman/Jamadars:-
- (a) Single Line -The Station Master on duty must instruct the Pointsmen /Jamadars (for each end of the yard) in the presence and hearing of each other about-
- (i) the description and number of the train and the name of station from which it is approaching.
- (ii) the line on which the train is to be received, and whether it will be stopped or will be run through.
- (iii) the train to be received first in the event of crossing, the respective lines on which they will be received and the particular method of crossing to be followed.
- (iv) setting and locking of points for the reception and despatch of each train.
- (v) shunting to be done, if any; and
- (vi) the Level Crossing Gates, if any, required to be closed and locked.
- Both the Pointsmen /Jamadars will repeat to the Station Master on duty the instructions received to show that they have understood them correctly.
- (b) Double line :- The Station Master on duty must give such instructions to the staff as may be prescribed in the Station Working Rules.
- (15) Special Rules:- Rules for working of particular stations and of interlocked points and signals are included In the Station Working Rules and Appendices thereto.
- (16) The Station Master shall maintain an Assurance Register in which a certificate in writing has to be recorded for all staff who are in any way connected with train passing duties. The Station Master is responsible for the correct maintenance of this register and must ensure that the requisite certificate has been entered in the assurance register before any staff connected with train passing duties is allowed to take up his duties independently.

5.02. Supply of copies of rule and distribution or exhibition of other documents:-

The Station Master shall see-

- (a) that every railway servant subordinate to him who should be supplied with a copy of authorised translation of these rules under Rule 2.01 duly receives the same;
- (b) that the Working Time Table in force together with all correction slips and appendices, if any working rules and instructions, and other notices having reference to the working of the line, are properly distributed or exhibited in such manner as may be prescribed under special instructions;
- (c) that both the sheet time tables and fare list are correctly exhibited at the station if it is open of for the booking of traffic; and
- (d) that copies of the Act, and the Goods and Coaching Tariffs are available for inspection by the public.

5.03. Obedience to orders and keeping of books and returns:- The Station Master shall see that all orders and instructions are duly conveyed to the staff concerned and are properly carried out, and that all books and returns are regularly written up and neatly kept.

5.04 Signal Cabins:-

- (1) The Station Master shall made himself thoroughly acquainted with the duties

कर्मचारियों के कर्तव्यों की पूरी जानकारी रखेगा और इस बावत अपना समाधान करेगा कि वे अपना कर्तव्य पालन सही ढंग से करते हैं। इन कर्मचारियों पर प्रभावकारी अधीक्षण के लिए स्टेशन मास्टर सिगनल केबिनों में लगातार जाता रहेगा।

- (2) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि निर्धारित उपकरण, सिगनल केबिनों में सहज ही उपलब्ध है और वे अच्छी चालू हालत में है।
- (3) सिगनल केबिन साफ-सुथरे रखे जायेंगे और किसी अनाधिकृत व्यक्ति को उनमें प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

5.05. कर्तव्य पालन में उपेक्षा की रिपोर्ट:— स्टेशन मास्टर अपने आदेशों के अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों की ड्यूटी में उपेक्षा की सब रिपोर्ट अविलम्ब अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा।

5.06. स्टेशन संचालन नियम (स्टेशन वर्किंग रूल्स) :

- (1) भारतीय रेलों के लिए साधारण नियम और रेल के सहायक नियमों के अतिरिक्त प्रत्येक स्टेशन को, उसे लागू होने वाले और विशेष अनुदेशों के अधीन जारी किए गए स्टेशन संचालन नियम भी दिए जायेंगे।
- (2) स्टेशन संचालन नियमों की एक प्रति या उनके आवश्यक उधारण, सम्बन्धित केबिनों और समपारों (लेवल क्रॉसिंग) पर रखे जायेंगे।

5.07. प्रारूप (फार्म):—

- (1) इन नियमों में उल्लिखित सभी संदेश और लिखित प्राधिकार, इन नियमों में अधिकथित अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्रारूपों (फार्म) में तैयार किये जायेंगे और उन पर स्टेशन की मोहर (स्टाम्प) लगाई जाएगी।
- (2) यदि किसी कारणवश प्राधिकृत छपा हुआ प्रारूप (फार्म) उपलब्ध नहीं है तो या आपवादिक परिस्थितियों में आपातक उपाय के तौर पर एक हस्तलिखित प्रारूप (फार्म) जिस पर निर्धारित प्रारूप (फार्म) की सभी बातें होंगी, जारी किया जाएगा और स्टेशन डायरी में उसके कारणों का उल्लेख किया जायेगा।

5.08. उपस्कर तक पहुंच तथा उसका प्रचालन:— किसी भी अनाधिकृत व्यक्ति को सिगनलों काँटों, बिजली के ब्लॉक उपकरणों और संचार उपकरणों अथवा रेल के संचालन से सम्बन्धित किसी भी अन्य उपकरण तक पहुंचने या उसे प्रचालित करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

5.09. अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश:—

- (1) किसी अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए स्टेशन मास्टर:
 - (क) यदि संभव है तो, पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा कि गाड़ी अवरुद्ध लाइन पर ली जाएगी।
 - (ख) यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के प्रवेश का नियंत्रण करने वाले सिगनल या सिगनलों को 'ऑफ' न किया जाए, तथा
 - (ग) यह सुनिश्चित करेंगे कि जिन काँटों पर से गाड़ी को पास होना है, उन्हें सही तौर पर सेट कर दिया गया है और सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर ताला लगा दिया गया है।
- (2) सम्बन्धित रोक (स्टॉप) सिगनल पर गाड़ी खड़ी कर देने के बाद उसे निम्नलिखित रीति से अवरुद्ध लाइन पर लिया जा सकता है, अर्थात्:
 - (क) जहाँ बुलावा (कॉलिंग आन) सिगनल लगा है वहाँ उसे 'ऑफ' कर के रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत करना, या
 - (ख) जहाँ सिगनल पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था है वहाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार, लोको पायलट को टेलीफोन पर रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत करना; या
 - (ग) 'आन' स्थिति में सम्बन्धित सिगनल या सिगनलों को पास करने के लिए लोको

of the staff employed in the signal cabins, if any, at his station and shall satisfy himself that they perform their duties correctly, and in order to maintain an effective supervision over the said staff, frequently visit the signal cabins.

- (2) The Station Master shall ensure that the prescribed equipment is readily available in signal cabins and maintained in good working order.
- (3) Signal cabins shall be kept neat and clean and no unauthorised person shall be permitted to enter such cabins.

5.05. Report of neglect of duty:- The Station Master shall report, without delay, to his superior, all neglect of duty on the part of any railway servant who is under his orders.

5.06. Station Working Rules. -

- (1) In addition to the General Rules for Indian Railways and Subsidiary Rules of a Railway, each station shall be provided with Station Working Rules applicable to the station, issued under special instructions.
- (2) A copy of the Station Working Rules or relevant extracts thereof shall be kept at cabins and level crossing concerned.

5.07. Forms:-

- (1) All messages and written authorities mentioned in these rules shall be prepared on prescribed forms laid down in these rules or prescribed under special instructions and shall be stamped with the station stamp.
- (2) If the authorised printed form is not available for any reason or in exceptional circumstances a manuscript form containing all the particulars as contained in the prescribed form is issued as an emergency measure, reason therefor shall be recorded in the station diary.

5.08. Access to and operation of equipment:- No unauthorized person shall be permitted to have access to or operate signals, points electrical block instruments and electrical communication instruments or any other appliances connected with working of the railway.

5.09. Reception of a train on an obstructed line: -

- (1) In case of reception of a train on an obstructed line, the Station Master shall-
 - (a) whenever possible, intimate the Loco Pilot through the Station Master of the station in rear that the train is to be received on an obstructed line;
 - (b) ensure that the signal or signals controlling the reception of the train are not taken 'off'; and
 - (c) ensure that all the points over which the train has to pass are correctly set and the facing points locked.
- (2) After the train has been brought to a stand at the relevant Stop signal, it may be received on the obstructed line by:-
 - (a) authorising the Loco Pilot to pass the Stop signal at 'on' by taking 'off' the Calling-on signal, where provided; or
 - (b) authorising the Loco Pilot on the signal post telephone, where provided, to pass the Stop signal at 'on', in accordance with special instructions; or
 - (c) authorising the Loco Pilot to pass the relevant signal or signals at 'on'

पायलट को लिखित प्राधिकार देना। यह प्राधिकार पत्र किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जा सकता है, जो गाड़ी को पायलट करके उस सिगनल या उन सिगनलों से पास करायेगा।

- (3) प्रवेश लाइन पर ले जाने वाले सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर गाड़ी को तब तक खड़ा रखा जाएगा जब तक किसी अन्य रेल सेवक द्वारा उसे आगे बढ़ने के लिए हैंड सिगनल नहीं दे दिया जाता।

(क) अवरोध के स्थान से कम से कम 45 मीटर की दूरी पर एक रोक (स्टाम्प) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा जो कि लोको पायलट को यह बतायेगा कि गाड़ी को कहां खड़ा करना है।

(ख) लोको पायलट गाड़ी को पूरी तरह अपने नियंत्रण में रखेगा और वह किसी भी अवरोध से पहले रुकने लिए तैयार रहेगा।

स.नि. 5.09. (i) जब कभी कोई गाड़ी अवरुद्ध लाइन पर लेनी है तो साधारण नियम 5.09 (1) (क) (ख) (ग) में दी गयी कार्यविधि का पालन किया जाना चाहिये तथा निम्नलिखित अतिरिक्त सावधनियाँ भी बरती जानी चाहिये:-

(क) सामान्य नियम 5.09(2)(ग) के प्रावधान के अनुपालन में लोको पायलट को भेजे जाने वाला लिखित प्राधिकार निर्धारित फार्म टी/509 में होना चाहिए। सामान्य नियम 5.09 (2)(क) या (ख) के अनुसार गाड़ी लेने की दशा में लिखित प्राधिकार आवश्यक नहीं है।

(ख) कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्वयं के स्थान से कम से कम 45 मीटर की दूरी पर आगे खड़े हो कर खतरे का हैंड सिगनल दिखाना चाहिये जिससे लोको पायलट को यह बताया जा सके कि गाड़ी को कहां खड़ा करना है।

(ग) अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिये लोको पायलट को भेजे जाने वाले निर्धारित फार्म टी/509 की शब्दावली इस प्रकार होगी :-

क्रम संख्या

फार्म संख्या -टी/509

अवरुद्ध लाइन में प्रवेश का प्राधिकार

स्टेशन.....

दिनांक

समय

लोको पायलट/गाड़ी सं०अप/डाउन

आपको अप/डाउन आउटर/होम/रूटिंग सिगनल को 'आन' स्थिति में सतर्कता पूर्वक 15 कि.मी./घं. के गति प्रतिबन्ध से इस प्राधिकार वाहक द्वारा पायलट होकर पार करने के लिये प्राधिकृत किया जाता है। आप अपनी गाड़ी को परिचालित लाइन सं०(शब्दों में).....(अंकों में) के लिये जाने वाले सम्मुख काँटों पर लाकर खड़ा करें जब तक कि आपको हाथ सिगनल न मिले, क्योंकि आपको अवरुद्ध लाइन से प्रवेश करना है।

.....

(स्टेशन मास्टर) हस्ताक्षर

(लोको पायलट).....

दिनांकस्टेशन मोहर

(जो लागू न हो उसे काट दीजिए)

through a written authority to be delivered by a competent railway servant who shall pilot the train past such signal or signals.

- (3) The train shall be brought to a stand at the facing points leading to the reception line until hand-signalled forward by a competent railway servant.
- (a) A Stop hand signal shall be exhibited at a distance of not less than 45 metres from the point of obstruction to indicate to the Loco Pilot as to where the train shall be brought to a stand.
- (b) The Loco Pilot should keep his train well under his control and be prepared to stop short of any obstruction.

S. R. 5.09 (i) When a train is to be received on an obstructed line the procedure detailed in G. R. 5.09 (1) (a),(b), (c) must be followed with the following additional precautions :-

- (a) The authority in writing required vide G.R.5.09(2)(c) sent to the Loco Pilot must be in the prescribed form No T/509. The written authority is dispensed with when train is being received in accordance with provision of G. R.5.09 (2) (a) or (b).
- (b) The Station Master on duty must personally take his stand at a distance of not less than 45 metres from the point of obstruction exhibiting a hand danger signal to indicate to the Loco Pilot where to bring his train to a stand.
- (c) The prescribed form no T/509 to be sent out to the Loco Pilot for reception of train on an obstructed line shall be worded as under –

Serial No

Form No – T/509

AUTHORITY TO RECEIVE TRAIN ON AN OBSTRUCTED LINE

Station..... Date.....Time.....

To,

The Loco Pilot of Train No.....Up/Down.

You are authorised to pass the Up /Dn Outer/Home / Routing signal in 'ON' position cautiously not exceeding 15 kmph speed being piloted by the bearer of this authority (competent railway servant) and you should bring your train to a stand at the facing points leading to Line No.....(in words)..... (in figure) until hand signalled forward as you are being received on an obstructed line.

..... Station Master (signature)

Signature of loco pilot.....

Date..... Station(Stamp)

Cut out the entries which do not apply.

5.10. सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश:-

- (1) यदि किसी आपात स्थिति में गाड़ी को किसी ऐसी लाइन पर लिया जाना आवश्यक हो जाता है जिस पर प्रवेश के लिए सिगनल नहीं है तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि:
 - (क) गाड़ी प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ी कर दी गई है,
 - (ख) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है, वह अनुमुख (ट्रेलिंग) काँटों तक अथवा उस स्थान तक जहाँ गाड़ी का खड़ा होना अपेक्षित है, खाली है।
 - (ग) सभी काँटे, जिन पर से गाड़ी पास होनी है, सही तौर पर सेट कर दिए गए हैं और सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर ताला लगा दिया गया है, तथा
 - (घ) लोको पायलट को आगमन रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने के लिए लिखित प्राधिकार दे दिया गया है। यह प्राधिकार किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जाएगा जो गाड़ी को पायलट करके उसे सिगनल रहित लाइन पर ले जाएगा।
- (2) लोको पायलट सिगनल रहित लाइन पर प्रवेश करते समय, सतर्कता से आगे बढ़ेगा और कोई अवरोध होने पर उससे पहले ही गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा।
 स.नि. 5.10 (i) जब कभी किसी गाड़ी को सिगनल रहित/नान-रनिंग लाइन में लेना हो तो गाड़ी के लिये लाइन क्लीयर देते समय स्टेशन मास्टर को, जब संभव हो, चाहिये कि दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को, लोको पायलट को सूचित करने के लिये यह संदेश दे दें कि गाड़ी सिगनल रहित/नान रनिंग लाइन में ली जायेगी। दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को चाहिये कि लोको पायलट को इसकी लिखित सूचना दे तथा उससे अभिस्वीकृति प्राप्त कर ले।
- (ii) नामित (नामिनेटेड) सिगनल रहित/नान-रनिंग लाइन पर गाड़ी को पायलट करने के उद्देश्य से प्रतिनियुक्त के लिये सक्षम रेल सेवक कांटावाला/लाइन जमादार होगा। सावधानी से आगे बढ़ने तथा सम्बन्धित सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने को प्राधिकृत करने के लिये निर्धारित फार्म पर लिखित प्राधिकार वह गाड़ी के लोको पायलट को देगा। वह स्वयं इंजन के पावदान पर चढ़कर गाड़ी को पायलट करेगा।
- (iii) गाड़ी को पायलट करने के लिये प्रति नियुक्त रेल सेवक यह सुनिश्चित करने के लिये सीधा जिम्मेदार होगा कि गाड़ी जिन काँटों से गुजरेगी, वे ठीक तरह से बना दिये गये हैं तथा सम्मुख काँटों पर ताला बन्द कर दिये गये हैं।

क्रम संख्या

फार्म संख्या -टी/510

सिगनल रहित लाइन में गाड़ी प्रवेश का प्राधिकार

स्टेशन.....

दिनांक.....समय.....

लोको पायलट/गाड़ी सं०..... अप/डाउन

आपको इस प्राधिकार वाहक (सक्षम रेल सेवक) द्वारा पायलट होकर सतर्कतापूर्वक गाड़ी की गति अधिकतम 15 कि०मी०/घ० रखते हुये *अप/डाउन *आउटर/होम/रूटिंग होमसिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है। आपकी गाड़ी सिगनल रहित/नान-रनिंग लाइन सं०.....(अंकों में).....(शब्दों में) में ली जा रही है।

लोको पायलट का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

दिनांक

स्टेशन की मुहर

समय

*जो लागू न हो उसे काट दें।

5.11 सिगनल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान:

- (1) यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाइन से प्रस्थान करना है जिसमें प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल नहीं लगा है तो लोको पायलट को गाड़ी चलाने के लिए लिखित अनुमति दी जाएगी। परन्तु जहाँ लोको पायलट को मूर्त (टेन्जिबिल) प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है, वहाँ ऐसी अनुमति आवश्यक नहीं होगी।

5.10 Reception of a train on a non-signalled line:-

- (1) Should it be necessary, in an emergency, to receive a train on a line which is not signalled for reception, the Station Master shall ensure that.-
 - (a) the train is brought to a stand at the first Stop signal;
 - (b) the line on which it is intended to receive the train is clear upto the trailing points or upto the place at which the train is required to come to a stand;
 - (c) all the points over which the train has to pass are correctly set and the facing points locked; and
 - (d) the Loco Pilot is authorised to pass the approach Stop signal at 'on' through a written authority to be delivered by a competent railway servant who shall pilot the train on to the non-signalled line.
- (2) The Loco Pilot, while entering a non-signalled line, shall proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction.

S.R. 5.10 (i) Whenever a train is to be received on a non-signaled/non-running line the station master, must whenever possible, while granting the line clear for the train, intimate the station master, at the other end for communication to loco pilot that the train will be received on a non-signalled/non-running line. The station master at the other end must inform the loco pilot in writing and obtain his acknowledgment.

 - (ii) The competent railway servant who shall be deputed to pilot the train on to the nominated non-signalled/ non-running line will be the Pointsman/Line Jamadar, He shall deliver the written authority on the prescribed form to the Loco Pilot of the train authorising him to proceed cautiously and pass the signal concerned at 'ON'. He will himself travel on the footplate of the engine.
 - (iii) The Railway servant deputed to pilot the train shall be directly responsible to ensure that the points over which the train has to pass are correctly set and facing points locked.

Serial No

Form No – T/510

AUTHORITY TO RECEIVE TRAIN ON NON- SIGNALLED LINE

Station.....

Date.....Time.....

To,

The Loco Pilot of Train No.....Description.....Up/Down.

You are authorised to pass the *Up/Dn *Outer/Home/Routing Home signal in 'ON' position cautiously not exceeding 15 kmph speed being piloted by the bearer of this authority competent railway servant). You are being received on non – signaled/non-running Line No.....(in words).....(in figure).

..... Station Master (signature)

Signature of Loco Pilot..... Date& Time

..... Station(Stamp)

*Cut out the entries which do not apply.

5.11. Departure of a train from a non-signalled line:-

- (1) In the event of a train having to be started from a line not provided with a Starter signal, the Loco Pilot shall be given a written permission to start:
 Provided that such permission may be dispensed with where a tangible authority to proceed is given to Loco Pilot.

- (2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति या मूर्त (टेन्जिबिल) प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिए सभी काँटे सेट नहीं कर दिए जाते और सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

स.नि.5.11(i) ऐसे स्टेशनों पर जहाँ गाड़ियों का प्रस्थान स्थावर सिगनल द्वारा नियंत्रित होता है, जब सिगनल रहित/नान रनिंग लाइन से गाड़ी चलानी हो तो निर्धारित फार्म टी-511 में स्टेशन मास्टर से लिखित प्राधिकार पर गाड़ी को कांटावाला/लाइन जमादार द्वारा उस बिन्दु तक पायलट किया जाएगा जहाँ गाड़ी का इंजन परिचालित (रनिंग) लाइन पर आ जाता है और वहाँ से गाड़ी आगे बढ़ सकती है। गाड़ी को पायलट करने वाला रेल सेवक इस बात को सुनिश्चित करने के लिये सीधा जिम्मेदार होगा कि जिन काँटों से गाड़ी गुजरेगी वे ठीक तरह से बना दिये गये हैं तथा सम्मुख काँटे ताला बन्द कर दिये गये हैं।

- (ii) सिगनल रहित/नान-रनिंग लाइन पर से गाड़ियों के प्रवेश/प्रस्थान के लिये लोको पायलट को भेजे जाने वाले निर्धारित फार्म टी/511 की भाषा इस प्रकार होगी:-

क्रम संख्या फार्म संख्या -टी/511
सिगनल रहित लाइन से प्रस्थान के लिये प्राधिकार
स्टेशन..... दिनांकसमय
लोको पायलट/गाड़ी सं0अप/डाउन
आपको स्टार्टर/एडवांस सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने तथा सतर्कता पूर्वक सीमित गति (जो 15 कि.मी./घं. से अधिक न हो) से इस प्राधिकार वाहक द्वारा पायलट होकर सिगनल रहित लाइन के अंतिम छोर के काँटे तक प्रस्थान करने के लिये प्राधिकृत किया जाता है। क्योंकि आपकी गाड़ी सिगनल रहित लाइन सं0(शब्दों में).....(अंकों में) से प्रस्थान कर रही है।
*टोकन/लाइन क्लीयर टिकट सं0
प्राप्त प्राइवेट नम्बर.....(शब्दों में).....(अंकों में)
लोको पायलट का हस्ताक्षर दिनांक स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर
स्टेशन मोहर

*जो लागू न हो उसे काट दें।

5.12 सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान:-

- (1) यदि किसी गाड़ी को लाइनों के किसी ऐसे समूह की एक लाइन से प्रस्थान करना है जिनका सामूहिक प्रस्थान सिगनल है तो, लोको पायलट को संचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान प्राधिकार के अतिरिक्त प्रस्थान की लिखित अनुमति भी दी जाएगी।
- (2) उपनियम(1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति और प्रस्थान प्राधिकार, तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिए सभी काँटों को सेट नहीं कर दिया जाता और सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।
- स.नि. 5.12 (i) सामान्य नियम 5.12(1) के प्रावधान के अन्तर्गत लिखित प्राधिकार निर्धारित फार्म सं0-टी/512 पर होगा जिसकी शब्दावली निम्नलिखित है:-

क्रम संख्या फार्म संख्या - टी/512
सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान
स्टेशन..... दिनांकसमय
लोको पायलट/गाड़ी सं0अप/डाउन विवरण.....
आपको लाइन सं0(शब्दों में).....(अंकों में) से स्टार्टर सिगनल आफ होने पर प्रस्थान करने के लिये प्राधिकृत किया जाता है। लाइन सं0.....इस स्टार्टर से शासित लाइन समूह में से एक है।
ब्लॉक यंत्र/..... फोन परस्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त है।
*टोकन/लाइन क्लीयर टिकट सं0
प्राप्त प्राइवेट नम्बर.....(शब्दों में).....(अंकों में)
लोको पायलट का हस्ताक्षर दिनांक स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर
स्टेशन मोहर

*जो लागू न हो उसे काट दें।

- (2) The written permission or the tangible authority to proceed referred to in sub-rule (1) shall not be given unless all the points for the departure of the train have been set and the facing points locked.

S.R. 5.11 (i) At a station where the departure of a train is controlled by fixed signals, when a train is required to be started from a non-signalled/non-running line it must be piloted by a Pointsman/Line Jamadar with a written authority from the Station Master on the prescribed form No T/511, upto the points where the train engine comes on to a running line from where the train can proceed onwards. The Railway servant piloting the train shall be directly responsible to ensure that the points over which the train has to pass are correctly set and facing points locked.

- (ii) The prescribed form No T/511 to be sent out to the Loco Pilot shall be worded as under:

AUTHORITY TO START FROM A NON SIGNALLED LINE

S.No..... Form No - T/511
 Station..... Date..... Time.....
 To,
 Loco Pilot of Train No.....Up/Dn
 You are authorised to pass Starter/Advanced Starter in the 'ON' position and leave the yard cautiously duly piloted out upto last set of points of non signalled line by the competent Railway servant at a speed not exceeding 15 kmph over the points as your train is started from non signalled line No.....(in words)(in figures).
 *Token/Line Clear Ticket No.....
 Private No received (in words).....in figures.....
 Signature of Loco Pilot Date..... Signature of Station Master.....
 Station Stamp

*Cut out the entries which do not apply.

5.12. Departure of a train from a line provided with common departure signal: -

- (1) In the event of train having to be started from a line out of a group of lines provided with a common departure signal, the Loco Pilot shall be given a written permission to start in addition to the authority to proceed under the system of working.
- (2) The written permission and the authority to proceed referred to in sub-rule (1) shall not be given unless all the points for the departure of the train have been set and the facing points locked.

S.R.5.12 (i) The written permission required under G.R.5.12(1) shall be given on prescribed form No T/512 and shall be worded as under-

S.No..... Form No - T/511
 Station..... Date..... Time.....
 The Loco Pilot of Train No..... Up/DnDescription.
 You are authorised to start from line No (in words).....(in figures).....on the Starter signal being taken off. Line No.....is one of the number of lines governed by the same starter signal.
 Line Clear is obtained on Block Instruments/.....Phone from station.
 *Token or Line clear ticket No.....Private no received (in words)..... (in figures).....
 Signature of Loco Pilot.....Date..... Signature of Station Master.....
 Station Stamp

* strike out whatever is not applicable.

5.13. शंटिंग का नियंत्रण:-

- (1) शंटिंग कार्य का नियंत्रण सिगनल या हैंड सिगनल या मौखिक निर्देशों द्वारा किया जाएगा।
- (2) किन्तु लोको पायलट सिगनलों पर ही पूरी तरह निर्भर न रहकर सदैव चौकस और सतर्क रहेगा।
- (3) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं कर दिया गया है, शंटिंग के दौरान गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

स.नि. 5.13 (i) जब तक बाहरी (आउटर) और निकट (होम) सिगनल 'आन' स्थिति में न हों तब तक स्टेशन में किसी शंटिंग की अनुमति नहीं देनी चाहिये जिससे परिचालित लाइनों में किसी का उल्लंघन हो या शंटिंग संचालन बढ़कर उन तक पहुँच जाये।

- (ii) शंटिंग के दौरान एक लाइन से दूसरे लाइन पर संचालन का नियंत्रण शंटिंग का संचालन कर रहे कर्मचारी द्वारा उपयुक्त स्थावर सिगनलों को 'आफ' कर अथवा हैंड सिगनलों को प्रदर्शित कर किया जायेगा। शंटिंग के दौरान, जब भी आवश्यक हो, लोको पायलट शंटिंग का संचालन कर रहे कर्मचारी द्वारा प्रदर्शित हैंड सिगनल का भी पालन करेगा।
- (iii) जब हैंड सिगनल का उपयोग हो तो केवल लाल व हरी झण्डियाँ या बत्ती दिखायी जानी चाहिये। (साधारण नियम 3.56 देखिये) शंटिंग करते समय यदि सफेद झण्डा या बत्ती से लोको पायलट को सिगनल दिया जाता है तो उसे अपने इंजन का संचालन नहीं करना चाहिये।
- (iv) शंटिंग कार्य में उपयोग किये जाने वाले हैंड सिगनल शंटिंग कार्य के प्रभारी यातायात कर्मचारियों द्वारा जिस गाड़ी या इंजन की शंटिंग की जा रही है उसके निकट स्थान से जमीन से दिखाये जाने चाहिये। किसी भी हालत में इंजन के संचालन को छोड़कर अन्य शंटिंग को सिगनल बॉक्स या केबिन से हैंड सिगनल दिखला कर निर्दिष्ट नहीं करना चाहिये।
- (v) जब किसी स्टेशन पर कोई परिचालित (रनिंग लाइन) किसी यात्री गाड़ी द्वारा अवरुद्ध हो तो उक्त स्टेशन पर यदि शंटिंग आवश्यक हो तो सिवाय ट्रेन इंजन या बैंकिंग इंजन या शंटिंग इंजन के अतिरिक्त कोई इंजन नहीं भेजा जायेगा।
- (vi) जब किसी यात्री गाड़ी में सवारी डिब्बा काटने/जोड़ने के लिये शंटिंग किया जाये तो शंटिंग इंजन सर्वप्रथम यात्री गाड़ी से 20 मीटर पहले अवश्य रुकेगा एवं उसके पश्चात् आगे बढ़ेगा। इसी प्रकार ट्रेन इंजन गाड़ी पर जोड़ने के पहले 20 मीटर की दूरी पर रुकेगा एवं उसके पश्चात् सावधानीपूर्वक गाड़ी पर जुड़ने हेतु बढ़ेगा।
- (vii) (क)(i): किसी गाड़ी में शंटिंग करने की आवश्यकता होने पर शंटिंग आदेश टी/806 जारी किया जायेगा। स्टेशन मास्टर टी/806 जारी करेगा जिस पर उस गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट अपने हस्ताक्षर करेंगे।

(ii) कोचिंग एवं माल यार्डों में जहाँ नियमित शंटिंग होती है एवं शंटिंग कार्य शंटर द्वारा यार्ड शंटिंग स्टाफ की देखरेख में होता है, टी/806 देना आवश्यक नहीं है। ऐसे स्थानों पर स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर द्वारा शंटिंग आदेश लिखित या मौखिक दिया जा सकता है जैसा कि उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमावली में निर्दिष्ट किया गया हो।

(iii) किसी गाड़ी के ट्रेक्शन परिवर्तन अथवा इंजन बदलने अथवा इंजन घुमाने के लिए जब इंजन काटने या जोड़ने की आवश्यकता हो एवं जहाँ इस प्रकार का संचालन नियमित होता हो, टी/806 जारी करना आवश्यक नहीं होगा।

(iv) शंटिंग आदेश केवल कार्य करने के लिये होगा। संचालन के लिये सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक में लिखे नियमों का पालन किया जायेगा।

(ख) उन स्टेशनों पर जहाँ शंटिंग जमादार नहीं नियुक्त है, गार्ड द्वारा शंटिंग कार्य के पर्यवेक्षण के दौरान यदि विशेष सतर्कता का पालन करना हो तो उसके बारे में स्पष्ट निर्देश फार्म टी/806 शंटिंग आदेश में किया जायेगा।

उन स्टेशनों पर जहाँ शंटिंग जमादार नियुक्त है, ऐसी सतर्कता का अनुपालन सुनिश्चित करने हेतु यार्ड मास्टर अथवा स्टेशन मास्टर उत्तरदायी होंगे।

5.14 शंटिंग की जिम्मेदारी: स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि गाड़ियों या वाहनों की शंटिंग केवल ऐसे समय और रीति से की जाए कि उसमें खतरा न हो।

5.13 Control of shunting: -

- (1) Shunting operations shall be controlled by fixed signals or hand signals or by verbal direction.
- (2) The Loco Pilot shall not, however, depend entirely on signals and shall always be vigilant and cautious.
- (3) The speed during shunting operations shall not exceed 15 kilometres an hour unless otherwise authorised by special instructions.

S.R. 5.13 (i) No shunting operations which may foul or extend on to any of the running lines of a station must be permitted, unless the Outer Home signals applicable to those lines are at 'on'.

- (ii) During shunting the movement from one line to another will be controlled by Taking 'off' the proper fixed signals or by exhibition of hand signals of the staff conducting the shunting. During shunting, whenever necessary the Loco Pilot shall also obey the hand signals of the person conducting shunting.
- (iii) When hand signals are used, only-red and-green flags or lights must be shown (seeG.R.3.56), A Loco Pilot during shunting operations will not move his engine if signalled to do so by a white flag or light.
- (iv) Hand signals used for shunting operations must be shown from the ground near the train or engine that is being, shunted by traffic staff incharge of the shunting. On no account must shunting operations, other than engine movements, be directed by Hand signals exhibited from Signal boxes or Cabin.
- (v) No engine should be allowed on any running line at station occupied by a train carrying passengers, except the train engine or banking engine or shunting engine required to perform shunting on that particular train. The movement of such an engine should be permitted only under the control of the person incharge of shunting.
- (vi) When shunting is to be done for attaching or detaching of coaches of passenger carrying train, the shunting engine must first come to halt 20 meters away from the train and move thereafter. Similarly, the train engine should also come to a stop 20 meters from the train and then proceed very cautiously for being attached to the train.
- (vii) (a) (i) : Shunting Order (T/806) shall be given when shunting is required to be done on a train. The Station Master shall issue form T/806 which shall be signed by the Guard and the Loco Pilot of the train.
 - (ii) In coaching or Goods yard, where shunting is of regular nature, and shunting done by shunter, supervised by yard shunting staff T/806 is not required to be given. At such places, the shunting order can be issued by the SM/YM in writing or such instructions can be given orally as specified in the SWR of the station.
 - (iii) For attaching and detaching of locos for change of traction, or for change of loco, or reversal, where such movement are of regular nature form T/806 is not required to be given.
 - (iv) Shunting order shall only in indicate the work to be done. The system of movement would be adopted as per laid down rules of G&SR and SWR.
- (b) Where any special precaution is necessary to be observed by Guard while supervising shunting at stations where no shunting Jamadars are provided, instructions in this respect must clearly be embodied in the shunting order on Form T/806.

At stations provided with shunting staff, the Yard Master or the Station Master is responsible to ensure that such precautions are duly observed.

5.14. Responsibility for shunting:- The Station Master shall see that the shunting of trains or vehicles is carried on only at such times and in such manner as will not involve danger.

स.नि. 5.14 (1) निम्नलिखित क्रियायें पूर्णरूप से वर्जित हैं —

- (i) एक ही समय में एक गाड़ी के दोनों छोर पर एक साथ शंटिंग नहीं किया जाएगा।
 - (ii) बफर, हैन्डब्रेक गीयर या वाहनों के स्कू कपलिंग या इंजन के काउ कैचर पर चढ़ना।
 - (iii) ठीकेदार या व्यवसायी के कामगारों द्वारा हैन्ड शंटिंग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि कार्यरत स्टेशन मास्टर या अन्य उत्तरदायी रेल कर्मचारी द्वारा पर्यवेक्षण नहीं किया जाता है।
 - (iv) शंटिंग संचालन के दौरान वाहनों के नीचे से गुजरना।
 - (v) वैगनों के नीचे आश्रय लेना।
- (2) सभी अंतर्पाशित स्टेशनों पर शंटिंग करते समय, काँटों के ताला बन्द होने को सुनिश्चित करने के लिये सम्बद्ध काँटों के लॉक लीवर खींचे जायेंगे।
 - (3) सभी अंतर्पाशित एवं अंतर्पाशन रहित स्टेशनों पर सभी गाड़ियों में शंटिंग करने के समय सम्मुख (फेसिंग) काँटे सही तौर पर बैठाकर इनमें ताला बन्द किया जाना चाहिये। इसके पालन को सुनिश्चित करने के लिये शंटिंग का प्रभारी पदाधिकारी प्रत्यक्ष रूप से उत्तरदायी होगा।

5.15 केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग:—

- (1) केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) के अधीन किसी स्टेशन पर, यातायात केन्द्रीकृत नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल आपरेटर) की अनुमति के बिना और जब केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) लागू नहीं है तो स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना, कोई शंटिंग नहीं की जाएगी।
- (2) आवश्यकता होने पर, केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल आपरेटर) शंटिंग के लिए किसी स्टेशन या उसके किसी भाग के यातायात संचालन का स्थानीय नियंत्रण स्टेशन मास्टर को सौंप सकता है और तत्पश्चात वही इस स्टेशन या उसके उस भाग पर विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित रीति से शंटिंग के लिए जिम्मेदार होगा जिसके लिए उसे स्थानीय नियंत्रण सौंपा गया है।

5.16 गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग:— जब कभी किसी ऐसी लाइन पर आने वाली गाड़ी के लिये सिगनल 'ऑफ' किये जायें जिसका पृथक्करण (आइसोलेटेड) नहीं किया गया है तो उन काँटों की ओर कोई शंटिंग नहीं की जाएगी जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है।

5.17 समपार (लेवल क्रॉसिंग) के पास शंटिंग:— किसी समपार (लेवल क्रॉसिंग) के पास या आर-पार शंटिंग का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक लोको पायलट को गाड़ी समपार (लेवल क्रॉसिंग) पार करने की अनुमति देने से पहले, यह सुनिश्चित कर लेगा कि सड़क यातायात के लिए फाटक बन्द करके उनमें ताले लगा दिए गए हैं।

5.18 गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना: —

- (1) प्रस्थान प्राधिकार की प्रतीक्षा करने वाली गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए अग्रिम प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक लाने की, उस स्थिति को छोड़कर जहाँ प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनलों के बीच गाड़ी की अग्रिम स्थिति में उपस्थिति का संकेत देने के लिए ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर लगाए गए हैं, अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (2) उपनियम (1) का उपबन्ध किसी स्टेशन सेक्शन के भीतर ही किसी गाड़ी की शंटिंग की दशा में लागू नहीं होगा।

5.19 परिचालित लाइन पर अवरोध:—

- (1) कोई भी रेल सेवक परिचालित लाइन का उल्लंघन करने वाला या उसमें अवरोध डालने वाला लदान, शंटिंग या अन्य कोई काम तब तक प्रारम्भ नहीं करेगा जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर से या विशेष अनुदेशों के अधीन उस बावत नामित किसी अन्य रेल सेवक से पूर्व मंजूरी नहीं ले ली है। पूर्व-मंजूरी देने वाला व्यक्ति यह देख लेगा कि उक्त काम के होने के दौरान, यातायात की रक्षा के लिए सभी आवश्यक उपाय कर लिए गए हैं और जब तक अवरोध दूर नहीं हो जाता तब तक आवश्यक सिगनल 'आन' रखे जायेंगे।

S.R.5.14 (1) The following practices are strictly prohibited : -

- (i) Shunting must on no account be done at both ends of a train at the same time.
 - (ii) Riding on buffers, hand brake gear, or screw couplings of vehicles, or on the cow catchers of an engine.
 - (iii) Hand shunting by Contractor's or Trader's employees unless supervised by the Station Master on duty or other responsible Railway staff.
 - (iv) Passing under vehicles during shunting operations.
 - (v) Sheltering under wagons.
- (2) At all interlocked stations during shunting operations the facing points lock levers of the relevant points shall be pulled to ensure locking of the points.
- (3) At all interlocked and non-interlocked stations facing points must be correctly set as well as locked during shunting operations on all trains. The official incharge of shunting shall be directly responsible for ensuring the above.

5.15. Shunting at Station under Centralised Traffic Control:-

- (1) No shunting shall be performed at a station under Centralised Traffic Control without the permission of the Centralised Traffic Control Operator or when Centralised Traffic Control is not in operation, without the permission of the Station Master.
- (2) For the purpose of shunting, the Centralised Traffic Control Operator may, when required, hand over the local control of working of traffic at a station or part of a station to the Station Master who shall thereafter be responsible for the shunting at the station or that part of the station for which the local control has been made over to him in the manner prescribed under special instructions.

5.16 Shunting during reception of trains:- When signals have been taken 'off' for an incoming train on to a line which is not isolated, no shunting movement shall be carried out towards points over which the incoming train is to pass.

5.17 Shunting near level crossing:- The railway servant in charge of shunting near or across a level crossing, before giving permission to the Loco Pilot to move his train across it, shall ensure that the level crossing gates have been closed and locked against road traffic.

5.18 Drawing of a train to an advanced position:-

- (1) A train waiting for an authority to proceed shall not be allowed to draw out up to an Advance Starter for dispatch, except where track circuits or Axle counter has been provided between the Starter and Advance Starter to indicate the presence of the train in an advanced position.
- (2) The provision of sub rule (1) shall not apply in case of shunting of a train within a station section itself.

5.19 Obstruction of running line:-

- (1) No railway servant shall commence any loading, shunting or any other operation by which a running line may be fouled or obstructed without obtaining the previous sanction of the Station Master or of other railway servant nominated in this behalf under special instructions, who shall see that all necessary steps are taken for the protection of traffic while such operation is being carried on and the necessary signals are kept at 'on' until the obstruction is removed.

- (2) किसी सैन्ड हम्प को अथवा धक्का-रोध (स्नैग डेड एण्ड) को किसी भी कारण अवरुद्ध नहीं किया जाएगा और यदि वह अवरुद्ध हो जाता है तो सिगनलों को 'ऑफ' करने के लिए इसे 'पर्याप्त दूरी' का एवजी नहीं माना जाएगा।

स.नि. 5.19.(1) (क) साधारणतः वाहनों को परिचालित (रनिंग) लाइन में खड़े रहने नहीं देना चाहिये किन्तु यदि कोई परिचालित (रनिंग) लाइन उसमें खड़े वाहन या वाहनों के छूट जाने के कारण अवरुद्ध हो जाये तो कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि:-

- (i) इस बात की सूचना तत्काल सम्बन्धित केबिन स्टेशन मास्टर/केबिनमैन को दें और प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान करें।
 - (ii) स्टेशन डायरी और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में तिथि, समय और जो लाइन अवरुद्ध हो उसका समुचित विवरण लिख दें।
 - (iii) ऐसे अन्तर्पाशित स्टेशनों पर जहाँ केबिन हैं/यदि अन्तर्पाशन से ऐसा संभव है तो उस लाइन को ले जाने वाले काँटे जिस पर वाहन खड़े किये गये हों, उस लाइन के रास्ते के विरुद्ध बने होने चाहिये।
 - (iv) इस बात का ध्यान रखें कि इस प्रकार अवरुद्ध लाइन को साफ करने में देरी न हो।
- (ख) जब अवरोध हटा दिया जाए और परिचालित (रनिंग) लाइन साफ हो जाए तो कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि -

- (i) इस बात की सूचना तुरन्त सम्बन्धित केबिन स्टेशन मास्टर/केबिनमैन को दें और प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान करें।
- (ii) स्टेशन डायरी एवं गाड़ी सिगनल रजिस्टर में तिथि, समय और जिस लाइन से अवरोध हटा दिया गया है, उसका समुचित विवरण लिख दें।

(2)(i) जब माल डिब्बे/वाहन के स्थाई रूप से खड़े होने के कारण अथवा क्रासिंग या किसी अन्य गाड़ी को पहले जाने देने के लिए खड़ी की गई गाड़ी के कारण अथवा स्टेशन पर गाड़ी के पहुँचने के तत्काल बाद चालू लाइन अवरुद्ध हो तो दोहरी लाइन वाले खण्ड के स्टेशन के पिछले काँटे और इकहरी लाइन वाले खण्ड के स्टेशन के दोनों ओर के काँटे तत्काल अवरुद्ध लाइन के विरुद्ध लगा देने चाहिए सिवाय उस हालत में जब उस लाइन पर शंटिंग अथवा अन्य संचालन किया जाना अपेक्षित हो। यदि किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर दे दिया गया हो और स्टेशन की सभी लाइनें अवरुद्ध हों तो माल डिब्बों अथवा मालगाड़ी खड़ी होने से अवरुद्ध लाइन के लिए उसी क्रम में काँटे लगाये जाने चाहिए ताकि दुर्घटना होने पर हताहतों की संख्या कम से कम रहे। यदि स्टेशन पर सभी लाइनें सवारी गाड़ियों द्वारा अवरुद्ध हों तो काँटे उस लूप लाइन के लिए लगा दिए जाने चाहिए जिस पर जाने के लिए आगे वाली गाड़ी की रफ्तार कम हो जाएगी, फल यह होगा कि दुष्परिणाम की मात्रा/हताहतों की संख्या कम से कम रहेगी। ऐसा करते समय काँटे उस लूप लाइन के लिए लगाए जाने चाहिए जिस पर ऐसी गाड़ी खड़ी हो, यदि कोई हो, जिसके इंजन का मुँह उस ओर हो जिधर से गाड़ी आ रही हो बजाए उस लूप लाइन के लिए जिस पर वह खड़ी हो, जिससे टक्कर होने पर प्रभाव सवारी डिब्बे पर पड़ता हो। लीवर कॉलर का प्रयोग जैसे अन्य ऐहतियाती उपाय बरतने के अलावा इन ऐहतियातों का ध्यान रखा जाएगा।

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

- (ii) अपने कार्य का चार्ज देते समय, जाने वाला स्टेशन मास्टर अपने कार्य क्षेत्र के अन्दर सभी परिचालित लाइनों की स्थिति के बारे में कार्यमुक्त करने वाले स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत रूप से बतलायेगा और स्टेशन डायरी में लिखकर प्रत्येक लाइन की यथार्थ स्थिति का विवरण देगा। जब तक स्टेशन डायरी में ऐसा नहीं लिखा जाता है, कार्य पर आने वाले स्टेशन मास्टर को पंजी (डायरी) में तब तक चार्ज लेने के स्वरूप हस्ताक्षर नहीं करना चाहिये।
 - (iii) ऐसी प्रविष्टि के रहने से कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी को लेने से पूर्व लाइन के साफ होने के बारे में व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित कर लेने की जिम्मेदारी से बरी नहीं होता है।
- (3) सहायक नियम 5.19 (1)(क)(ii) एवं (1)(ख)(ii) यार्ड मास्टर/सहायक यार्ड मास्टर एवं केबिन स्टेशन मास्टर/केबिनमैन के लिये भी लागू है तथा उन्हें यार्ड डायरी एवं केबिन डायरी या केबिन लॉग बुक में समरूप इंदराज करना चाहिये।

- (2) A sand hump or snag dead end shall not be obstructed for any purpose and when it has become obstructed, it shall cease to be a substitute for the adequate distance for the purpose of taking 'off' signals.

S.R. 5.19 (1) (a) In the ordinary course vehicles must not be allowed to stand on a running line. If, however, a running line is obstructed by a vehicle or vehicles left standing on it, the Station Master on duty must-

- (i) immediately inform the Cabin Station Master/Cabinman concerned of this fact and exchange private numbers
 - (ii) make a suitable entry in the Station Diary and Train Signal Register indicating the date, time and the line obstructed.
 - (iii) at interlocked stations provided with cabin/cabins, if interlocking permits, the Points leading to the line on which vehicles are stabled must be set against access to that line.
 - (iv) see that there is no delay in clearing the line so obstructed.
- (b) When the obstruction is removed and the running line cleared, the Station Master on duty must -
- (i) immediately inform the Cabin Station Master/Cabinman concerned of this fact and exchange private numbers, and
 - (ii) make a suitable entry in the Station Diary and Train Signal Register indicating the date, time and the line from which the obstruction is cleared.

(2)(i) -When a running line is blocked by stabled load, wagon, vehicle or by a train which is to cross or give precedence to another train immediately after the arrival of a train at the station etc. the points in rear on double line sections and at either end on single line sections should be immediately set against the blocked line except when shunting or any other movement is required to be done on that line.

If all the lines at a station happen to be blocked when line clear has been granted to a train, the points should be set for the line occupied by a stabled load or a goods train in that order so that, in case of mishap, the chances of casualties are minimised. In case all the lines at a station are occupied by passenger trains, points should be set for a loop line to negotiate which the speed of the incoming train would be reduced which, in turn, minimise the consequences casualties while doing so, points may be set for a loop occupied by a train, if any whose engine is facing the direction of approach of the incoming train rather than for the loop occupied by a train where a passenger train coach, will in the case of a collision receive the impact. These precautions shall be taken in addition to the observance of other precautions like use of lever collars etc.

When a line is blocked by a stabled load or obstructed with vehicle etc. the said points must also be clamped and padlocked and the key kept in the personal custody of station master on duty. This will however not apply to station to fully track circulated running lines.

- (ii) At the time of handing over charge of his duty, the outgoing Station Master must personally apprise his relief the condition of all the running lines in his jurisdiction and must indicate by entry in the Station Diary the exact condition of each running line. The incoming Station Master must not sign the Diary as having taken over charge of the station until this entry has been made.
 - (iii) The existence of such an entry does not absolve the Station Master (on duty) of his responsibility to personally ensure that the line is clear before receiving a train.
- (3) Subsidiary Rule 5.19 (1)(a)(ii) and (1) (b) (ii) applies also to the Yard Master/Assistant Yard Master and Cabin Station Master Cabinman, who must make similar entries in the Yard Diary and Cabin Diary or Cabin Log book.

- (4) स्टेशन सीमा के बाहर वाहनों का हैंड शंटिंग केवल इंजीनियरिंग या सिगनल विभाग के ब्लॉक के अधीन ही ऐसे पदाधिकारी द्वारा जो सेक्शन के स्वतंत्र चार्ज वाले सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) या सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) से नीचे के पद का न हो, किया जा सकता है।
- (5) (i) सिगनल प्रचालन वाले केबिन व स्टेशन मास्टर कार्यालय में क्रमशः लीवर कॉलर तथा स्लाइड कॉलर/स्टॉप प्लग दिये गये हैं जो स्टेशन के गाड़ी संचालन से सम्बन्धित कर्मचारियों को याददाश्त के लिये तथा उनको लाइन की स्थिति संकेत करने के लिये है। फिर भी जहाँ पर लाइन पूर्णतः अथवा प्रस्थान सिगनलों के बीच ट्रैक सर्किटिंग है, ऐसे साधनों का प्रयोग स्टेशन मास्टर/केबिनमैन द्वारा करना आवश्यक नहीं होगा जब तक कि ट्रैक सर्किटिंग विफल न हो जाये।
- (ii) केबिनमैन/केबिन स्टेशन मास्टर केबिन द्वारा लीवर कॉलर का तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन पर स्लाइड कॉलर/स्टॉप प्लग का प्रयोग निम्नलिखित स्थितियों में किया जाना चाहिये—
- (क) परिचालित लाइन पर जब कोई गाड़ी खड़ी हो।
- (ख) परिचालित लाइन पर जब कोई गाड़ी किसी दूसरी गाड़ी की क्रासिंग या प्राथमिकता (प्रेसीडेन्स) देने के लिये रुकी हो।
- (ग) जब कोई परिचालित लाइन इंजीनियरिंग या सिगनल विभाग द्वारा ब्लॉक कर दी गयी हो।
- (घ) जब कोई परिचालित लाइन किसी अन्य कारण से अवरुद्ध हो।
- (ङ) (i) जब उपरोक्त खण्ड (ख) में वर्णित परिस्थितियां उत्पन्न हों, तो केबिनमैन/केबिन स्टेशन मास्टर की यह सुनिश्चित करने के लिये व्यक्तिगत जिम्मेदारी होगी कि स्टेशन संचालन नियम में दिये अनुदेशों के अनुसार अवरुद्ध लाइन से सम्बद्ध कॉटों/सिगनलों/लॉक बार को चलाने वाले लीवरों पर लीवर कॉलर लगा दिया जाता है। इसी प्रकार स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर की इस बात को सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी होगी कि अवरुद्ध लाइन से सम्बन्धित स्लाइड/होल (छेद) पर स्लाइड कॉलर/स्टॉप प्लग लगा दिया जाता है।
- (ii) ऐसे स्टेशनों पर जहाँ सिगनल का प्रचालन स्टेशन प्लेटफार्म से, किन्तु केबिनमैन द्वारा नहीं, वहाँ पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सुनिश्चित करना चाहिये कि स. नि.5.19 (5)(ii) के अनुसार सिगनल लीवरों पर लीवर कॉलर लगा दिये जाते हैं।
- (च) ज्योंही अवरुद्ध लाइन साफ हो जाये सम्बन्धित लीवर/स्लाइड/होल से लीवर कॉलर/स्लाइड कॉलर/स्टॉप प्लग हटा दिया जाना चाहिए और उनको इस्तेमाल करनेवाले व्यक्ति की अभिरक्षा में रख दिया जाना चाहिए।

5.20 उतार-चढ़ाव पर शंटिंग करना:— यदि उतार-चढ़ाव पर शंटिंग की जा रही है तो शंटिंग का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि:—

- (क) पर्याप्त संख्या में ब्रेक लगा दिए गए हैं, जहाँ आवश्यक है वहाँ गुट्टी रोक (स्प्रेग) लगा दिए गये हैं, जहाँ स्लिप साइडिंग कॉटे या ट्रैप लगे हैं उन्हें संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, सेट कर दिया गया है और वाहनों को अनियंत्रित होने से रोकने के लिए, पूरी सावधानी बरती गई है, तथा
- (ख) लाइन के खड़ा ढलान वाले किसी भाग पर, जहाँ न तो पृथक्करण (आईसोलेटेड) है और न ही स्लिप साइडिंगो द्वारा रक्षण है, वहाँ पर उतार-चढ़ाव की ढलान के नीचे की ओर भी एक इंजन लगा दिया गया है।

नोट:— इस नियम के प्रयोजन के लिए खड़ी ढलान 260 में 1 या इससे तीव्र होगी, पर रोलर बेयरिंग से युक्त वाहनों के लिए 400 में 1 या इससे तीव्र ढलान को खड़ी ढलान माना जायेगा।

स.नि. 5.20 (1) (i) उन स्टेशनों पर जो 500 में 1 से अधिक उतार-चढ़ाव पर या इसके निकट स्थित है, यार्ड के उस ओर जिधर नीचे की ओर ढाल है, हैंड शंटिंग नहीं करना चाहिये यदि यार्ड के दूसरी ओर शंटिंग करना असंभव न हो।

- (ii) जब ढाल के गिराव (फालिंग ग्रेडियन्ट) पर हैंड शंटिंग करने की आवश्यकता हो तो एक समय में केवल एक ही वाहन का संचालन होना चाहिये।

- (4) Hand shunting of vehicles outside station limits is only permitted under an Engineering Department or Signal Department block by an Official not below the rank of Permanent Way Inspector in independent charge of a section or a Signal Inspector.
- (5)
 - (i) Lever collars and slide collars have been provided in the cabins working signals and in the Station Master's office respectively to serve as an aid to memory and to give a visual indication of the condition of the line to the station staff entrusted with train passing duties. Where, however the line is track circuited either wholly or between the Starters the use of such devices by the station Master/Cabinman will not be necessary unless the track circuiting has failed.
 - (ii) Lever collars should be used by Cabinman/ Station Master (Cabin) and Slide collars/ Stop plugs by the Station Master on duty at the station under the following circumstances -
 - (a) When a load is stabled on a running line.
 - (b) When a train is detained on a running line to give precedence to or to cross another train.
 - (c) When a running line is blocked by Engineering or Signalling Department.
 - (d) When a running line is obstructed due to any other cause.
 - (e)
 - (i) When the circumstances enumerated in clause (b) above arise, the Cabin man/ Station Master (Cabin) is personally responsible to ensure that a lever collar is placed on the lever working the points/ signals/lock bars connected to the obstructed lines as per instructions embodied in the Station Working Rules. Similarly the Station Master on duty at the station is responsible to ensure that a slide collar/Stop plugs is placed on the slide/hole pertaining to the line which is obstructed.
 - (ii) At stations where signals are worked from the station/platform but not worked by Cabinman, the Stationmaster on duty must ensure that Lever collars are placed on the levers working signals as required under S. R. 5.19 (5) (ii).
 - (f) As soon as the obstructed line is cleared, the Lever collar and Slide collar must be removed from the lever/slid concerned and kept under custody of the person using the same.

5.20 Shunting on gradients:- When shunting is being performed on a gradient, the railway servant in charge of the shunting shall ensure that:-

- (a) sufficient number of brakes are put on, sprigs are used, where necessary, slip siding points or traps, where provided, are set to ensure safety and that all precautions are taken to prevent vehicles getting out of control, and
- (b) in case of shunting over a portion of line on steep gradients, neither isolated nor protected by slip sidings, an engine is also attached towards the falling side of the gradient.

NOTE:- For purposes of this rule a steep gradient shall be 1 in 260 or steeper except in case of vehicles fitted with roller bearings, when it shall be 1 in 400 or steeper.

- S.R. 5.20 (1)
 - (i) At stations which are on or near gradients steeper than 1 in 500, no hand shunting must be done at the end of the yard where the gradient falls, unless it is not possible to do it at the other end.
 - (ii) When it is necessary to hand shunt on a falling gradient only one vehicle at a time must be moved.

5.21 लूज शंटिंग:— क्रेन, ऐसे वाहन जिनमें यात्री, कर्मकार, विस्फोटक, खतरनाक माल या पशु है या विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट किए जाने वाले किसी अन्य वाहन की न तो लूज शंटिंग की जाएगी और न ही ऐसे वाहनों के साथ कोई लूज शंटिंग की जाएगी।

स.नि. 5.21(i) सवारियों वाली गाड़ी और ऐसे वाहन जिनमें यात्री, पशु या विस्फोटक, खतरनाक माल या पशु हैं एवं वे वाहन भी जिनमें हैंडब्रेक नहीं हैं उनका लूज शंटिंग करना पूर्ण रूप से निषिद्ध है।

(ii) ऐसे वाहनों में जिनमें यात्री, पशु या विस्फोटक, खतरनाक माल या पशु हैं एवं वे वाहन भी जिनमें हैंडब्रेक नहीं हैं उनका लूज शंटिंग करना पूर्ण रूप से निषिद्ध है। जब लूज शंटिंग करना आवश्यक हो तो प्रत्येक वाहन या वाहनों के समूह को उनके ब्रेक द्वारा नियंत्रण में करना चाहिये तथा दूसरे वाहन पर तेजी से दौड़ते हुये नहीं जाने देना चाहिये। किसी भी परिस्थिति में लूज शंटिंग नहीं करनी चाहिये जहाँ पर ढाल के गिराव (फालिंग ग्रेडियन्ट) के कारण वाहनों के बाहर निकल भागने और मैन लाइन के उल्लंघन की संभावना हो।

5.22 वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना:— कोई भी रेल सेवक किसी भी वाहन को स्टेशन सीमा के बाहर किसी साइडिंग में तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक वह वाहन सब परिचालित लाइनों से अलग नहीं है और, विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय जब तक उसके पहिए भली प्रकार जकड़ नहीं दिए गये हैं।

5.23. स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखना:— स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि स्टेशन पर खड़े हुए वाहन विशेष अनुदेशों के अनुसार भली प्रकार बांध दिए गये हैं।

स.नि. 5.23:(1) यार्ड में वाहन/लोड/गाड़ी के स्टेबल होने पर स्टेशन मास्टर/यातायात कर्मचारी द्वारा निम्नलिखित कार्यवाई की जायेगी—

- (क) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने हेतु जिम्मेदार हैं कि उनके स्टेशनों पर पर्याप्त संख्या में संरक्षा जंजीरें (सेपटी चेन), ताले तथा स्प्रेग उपलब्ध हो।
 - (ख) वाहन/लोड/गाड़ी को कम से कम दो चेन एवं तालों द्वारा जकड़ा जाना चाहिए जिनमें दोनों छोर पर एक-एक लगे हों।
 - (ग) कम से कम 04 स्प्रेग/लकड़ी के गुटके प्रयोग में लाये जाने चाहिए, जिनमें दोनों छोर पर 2-2 सबसे बाहरी पहियों के जोड़ों के नीचे लगे हो।
 - (घ) दोनों छोर के कम से कम छः वैगनों के हैंड ब्रेक को पूरी तरह से कस दिया जाना चाहिए। कोचिंग वाहनों के खड़े (स्टेबल) होने की स्थिति में एस.एल.आर. के गार्ड हैंड ब्रेकों को लगा दिये जाने चाहिए। हैंड ब्रेको को गार्ड के व्यक्तिगत पर्यवेक्षण में तथा उसकी अनुपस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर के पर्यवेक्षण में परिचालित किया जाना चाहिए।
 - (ङ) खड़े (स्टेबल) लोड/गाड़ी के वाहनों को आपस में जोड़ दिया जाना चाहिए। यदि किसी कारण से स्टेबल लोड को विभाजित किया जाना हो तो प्रत्येक विभाजित भाग को सुरक्षित किये जाने की दृष्टि से अलग लोड माना जायेगा।
 - (च) अवरुद्ध लाइन के विरुद्ध कॉटों को डेड एण्ड अथवा ट्रैप कॉटों (यदि उपलब्ध हो) के लिए सेट कर क्लैम्प तथा ताला बन्द किया जाना चाहिए। यदि उपलब्ध हो तो स्कॉच ब्लाक भी प्रयुक्त किये जाने चाहिए।
 - (छ) सम्बन्धित सिगनल तथा कॉटों के बटन/स्लाइडों/लीवरों पर स्टाप कॉलर लगाये जाने चाहिए।
 - (ज) गाड़ी सिगनल रजिस्टर तथा/अथवा स्टेशन मास्टर डायरी में लाल स्याही से यह अभ्युक्ति दर्ज की जानी चाहिए कि लाइन सं०..... अवरुद्ध है तथा उसे सुरक्षित करने हेतु उपरोक्त वर्णित सभी उपाय कर दिये गये हैं।
 - (झ) किसी लोड/गाड़ी/लोको के खड़े (स्टेबल) होने के बाद स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रक को प्राइवेट नम्बर के साथ सूचना दी जायेगी कि लोड/गाड़ी/लोको को स्टेबल तथा सुरक्षित करने हेतु समस्त सावधानियाँ अपनायी गयी हैं।
- (2) 400 में 1 या उससे तीव्र ढलान पर वाहनों/लोड/गाड़ी को स्टेबल करने की स्थिति में अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत निर्धारित अतिरिक्त सावधानियाँ सम्बन्धित स्टेशनों के स्टेशन कार्यप्रणाली में वर्णित होनी चाहिये। इनका पूर्णतया अनुपालन किया जाना चाहिये। अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत निर्धारित सावधानियों के साथ निम्नलिखित सावधानियों का भी पालन किया जाना चाहिये:—

5.21. Loose shunting:- Cranes, vehicles containing passengers, workers, explosives, dangerous goods or live-stock or any other vehicle that may be specified under special instruction, shall not be loose shunted and no loose shunting shall be made against them.

S.R. 5.21 (i) Loose Shunting of vehicles against loaded passenger trains and vehicles containing passenger or live-stock or explosives is strictly prohibited.

(ii) Loose shunting of vehicles containing passengers, explosives, dangerous goods or livestock, also those which are not provided with hand brakes is strictly prohibited. When loose shunting is necessary, each vehicle or set of vehicles must be brought under control by their brakes and must not be allowed to run with force against other vehicles. In no case must loose shunting be done where there is a possibility of vehicles escaping and fouling the main line, owing to a falling gradient.

5.22. Leaving vehicles in sidings outside station limits:- No railway servant shall leave any vehicle in a siding except under special instructions, unless the wheels thereof are properly secured.

5.23. Securing of vehicles at station:- The Station Master shall see that vehicles standing at the station are properly secured in accordance with special instructions.

SR 5.23 (1): Action by Station Master/Traffic Staff when vehicles/load/train is to be stabled at Station:-

- (a) Station Masters are responsible to ensure that there is ample supply of safety chains, padlocks and sprags at their stations;
 - (b) The vehicles/load/train be chained and padlocked using at least two chains, one at either end;
 - (c) At least four sprags/wooden wedges be used, two each below the outer most pair of wheels at either end;
 - (d) Hand brakes of at least 6 wagons from either end must be fully tightened. In case coaching vehicles are stabled, Guard's hand brakes in SLR(s) must be applied. The hand brakes must be operated under the personal supervision of the Guard and in the absence of Guard by SM/ASM on duty;
 - (e) The vehicles of stabled load/train should be coupled together. In case the stabled load has to be split for any reason, each such split part should be treated as a separate load for the purpose of securing;
 - (f) The points must be set, clamped and padlocked against the blocked line and towards dead end or trap point (if available). Scotch blocks must be used, if available;
 - (g) Stop Collars must be placed on relevant signal and point buttons/slides/levers etc;
 - (h) Remarks should be made in TSR and/or SM diary in Red ink to the effect that Line No. ____ is blocked and all precautions for securing the load have been taken as prescribed above.
 - (i) After any load/train /Loco is stabled, the station master must inform the section supported by private number that all laid down precautions for stabling and securing the load/train/loco have been taken.
- (2) Additional precautions to be taken while stabling vehicles/load/train station with gradient steeper than 1 in 400 may have been prescribed under approval special instructions (by CRS) and mentioned in SWR of respective station. These should be followed scrupulously. In addition, following precautions must also be observed over and above those prescribed under approved special instructions:-

- (क) वाहनों को ढलान पर लुढ़कने से बचाने के लिये उन्हें अलग करने से पूर्व हैण्ड ब्रेक कस दिये जाने चाहिये तथा वाहनों के नीचे स्प्रेग/लकड़ी के गुटके/स्किड का भी प्रयोग किया जाना चाहिये।
- (ख) यथासम्भव वाहनों/लोड/गाड़ी को ऐसी लाइन पर खड़ा किया जाना चाहिये जो अन्य लाइनों से पृथक हो विशेषतया रनिंग लाइनों से।
- (3) लोड/वाहन को इंजन के साथ स्टेबल किये जाने या लाइट इंजन/इंजनों को बन्द या स्टेबल करने की स्थिति में इंजन छोड़ने से पूर्व निम्नलिखित कार्रवाई की जायेगी:-
- (क) एस.ए.-9 एवं ए-9 दोनों ब्रेक लगाये जायेंगे।
- (ख) हैण्ड ब्रेक तथा पार्किंग ब्रेक लगाये जायेंगे।
- (ग) इंजन में उपलब्ध लकड़ी के गुटकों द्वारा इंजन को सुरक्षित किया जायेगा।
- (4) (क) लोको पायलट द्वारा ड्यूटी के दौरान इंजन को अरक्षित नहीं छोड़ा जाना चाहिये। यदि किसी कारणवश उसे इंजन को अरक्षित छोड़ना पड़े ऐसा स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर द्वारा लिखित मेमो मिलने तथा उपरोक्त 3(क), (ख) एवं (ग) के अनुसार कार्रवाई सुनिश्चित करने के बाद ही ऐसा किया जाना चाहिये।
- (ख) स्टेशन यार्ड छोड़ने से पूर्व लोको पायलट तथा गार्ड संयुक्त रूप से स्टेशन मास्टर द्वारा अनुरक्षित रजिस्टर में यह दर्ज करेंगे कि लोड तथा इंजन को उपरोक्त के अनुसार सुरक्षित कर लिया गया है।
- (5) दुर्घटना, विफलता, बाधा अथवा किसी अन्य कारण से ब्लाक खण्ड में गाड़ी खड़ी हो जाने की स्थिति में लोको पायलट/सहायक लोको पायलट तथा गार्ड द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई की जायेगी:-
- (क) लोको पायलट/सहायक लोको पायलट तथा गार्ड द्वारा गाड़ी की सुरक्षा सामान्य एवं सहायक नियम 6.03 के प्रावधानों के अनुसार की जायेगी।
- (ख) गाड़ी को सुरक्षित करने हेतु इंजन के ब्रेक एस.ए.-9, ए-9 तथा हैण्ड ब्रेक लगाये जायेंगे तथा दोनों छोर के कम से कम छः वैगनों के हैण्डब्रेक भी लगाये जायेंगे। आगे की तरफ से सहायक लोको पायलट तथा पीछे की तरफ से गार्ड द्वारा हैण्डब्रेक लगाये जायेंगे। बिना गार्ड के गाड़ी कार्य करने की स्थिति में गार्ड की ड्यूटी सहायक लोको पायलट द्वारा निभायी जायेगी। यात्री गाड़ी की स्थिति में लोको पायलट द्वारा इंजन के ब्रेक लगाये जाने के साथ ही गार्ड द्वारा एस. एल.आर. के हैण्डब्रेक लगाये जायेंगे।
- (ग) यदि गाड़ी खड़ी होने के दौरान एम.आर. प्रेशर कम होने लगे तो लोको पायलट द्वारा इंजन को गुटकों द्वारा संरक्षित किया जायेगा। चूँकि गार्ड द्वारा एम.आर. प्रेशर का कम होना नहीं देखा जा सकता क्योंकि एस.एल.आर. में इंजन के समान कोई गेज नहीं होता, अतः लोको पायलट द्वारा एम.आर. प्रेशर कम होने की सूचना गार्ड को अविलम्ब दी जायेगी तत्पश्चात गार्ड द्वारा अन्तिम वाहन को गुटकों द्वारा संरक्षित किया जायेगा।
- (घ) क्रू गार्ड, एस्कोर्टिंग स्टाफ और ऑन-बोर्ड कर्मचारियों को यह काउन्सल किया जाना चाहिए कि जब तक लोको पायलट द्वारा ब्रेक रिलीज़ करने हेतु अनुरोध/अधिकृत नहीं किया जाता तब तक फार्मेशन ब्रेकों को मैनयुअली रिलीज़ न करें। लोको पायलट द्वारा एम.आर. और बी.पी. वांछित स्तर पर चार्ज होना सुनिश्चित करने के बाद ही ब्रेक रिलीज़ करने का अनुरोध करना चाहिए।
- (6) रोलर बियरिंग से युक्त स्टाक की शंटिंग के समय निम्नलिखित सावधानियां आवश्यक हैं:-
- (क) जब अकेले रोलर बियरिंग से युक्त स्टाक की शंटिंग की जा रही हो तो अधिकतम संघात की गति 5 किमी/घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ख) जब एक साथ जुड़े 5 रोलर बियरिंग से युक्त स्टाक के समूह की शंटिंग की जा रही हो तो अधिकतम संघात गति 2.4 किमी/घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए।



- (a) Before vehicles are uncoupled, the hand brakes should be applied, sprags/wooden wedges/skids, should also be used to prevent vehicles from rolling down.
- (b) As far as possible, the vehicles/load/train should be stabled on a line which is isolated from other lines, particularly running lines.
- (3) Action by Loco Pilot/Assistant Loco Pilot before leaving the loco in case load/train is stabled with locomotive attached or light engine(s) is/are shut down or stabled:-
 - (a) Application of both SA-9 and A-9 brakes;
 - (b) Application of hand brake and parking brake;
 - (c) Secure the loco with wooden wedges provided on the loco;
- (4)
 - (a) Loco Pilot while on duty should not leave loco unmanned. In case he is required to leave the locomotive unmanned, he should do so only after receiving written authority from the Station Master/Yard Master and ensuring 3(a), (b) & (c) above.
 - (b) Before leaving the station/Yard, the Loco Pilot and Guard should jointly record in a register to be maintained with Station Master that the load and loco has been secured as prescribed above.
- (5) Action to be taken by Assistant Loco Pilot/Loco Pilot and Guard when the train stalled in block section due to accident, failure, obstruction or any other reasons:
 - (a) Loco Pilot/Assistant Loco Pilot and Guard should protect the train as per provisions of G&SRs 6.03;
 - (b) The train should be secured by applying loco brakes (SA-9 A-9 & hand brake) and hand brakes of at least six wagons at either end of the train. The hand brake should be operated by Assistant Loco Pilot from leading end and by the Guard from the rear end. In case the train is being worked without Guard. The duties of the Guard shall devolve on the Assistant Loco Pilot. In case of coaching trains, the Guard should apply hand brakes of the SLR in addition to the application of loco brakes by the Loco Pilot.
 - (c) If MR pressure starts dropping while train is stationary, loco pilot has to secure the loco with the wedges. Since MR pressure cannot be noticed by Guard as there is no such gauge in SLR unlike engine therefore, the Loco Pilot shall immediately inform the Guard regarding dropping of MR pressure and thereafter the Guard will secure the train with wedges in the last vehicle.
 - (d) Crew, Guard, escorting staff and on board staff should be counselled not to release the formation brakes manually till the time Loco Pilot requests/authorizes them to release brakes. Loco Pilot should request releasing of brakes only after ensuring MR and BP are charged to desired levels.
- (6) While shunting rolling bearing fitted stock following precautions are necessary:-
 - (a) Maximum impact speed when shunting a single roller bearing fitted stock must not exceed 5 KMPH.
 - (b) Maximum impact speed when shunting a group of five roller bearing fitted stock coupled together should not exceed 2.4 KMPH.



अध्याय— VI

दुर्घटनाएं और असाधारण घटनायें

6.01 दुर्घटना या अवरोधः—

- (1) जब स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की सूचना मिलती है तो वह यातायात की रक्षा के लिए शीघ्रतम संभव उपयुक्त साधनों द्वारा सभी आवश्यक सावधानियां बरतेगा।
- (2) यदि कोई गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को सभी आवश्यक सहायता भेजने का प्रबन्ध करेगा।
- (3) स्टेशन मास्टर यथा संभव शीघ्र हर दुर्घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार करेगा। स.नि. 6.01(i) दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करने के नियम पूर्वोत्तर रेलवे दुर्घटना नियमावली में दिये गये हैं।

6.02 दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालनः— किसी लाइन या किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर अथवा संचार साधन फेल हो जाने पर या आपात स्थिति में, स्टेशनों के बीच गाड़ियां विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेंगी।

- स.नि. 6.02(1)(i) किसी विफलता या अन्य कारण से लाइन के अवरुद्ध होने पर या जब किसी कारणवश ऐसी स्थिति की आशंका हो तो अवरोध के दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों का यह कर्तव्य होगा कि अवरुद्ध सेक्शन को तुरन्त ब्लाक कर दें और सही बात का पता लगाने का सर्वप्रथम प्रयत्न करें और इस उद्देश्य से यदि आवश्यकता हो तो अवरोध स्थल की ओर इंजन (यदि लाइन पर कोई गाड़ी न हो) या ट्राली या सड़क के वाहन से या पैदल ही चले जायें।
- (ii) दुर्घटनाओं को रिपोर्ट करने के बारे में दुर्घटना नियमावली में दिये गये नियमों के अनुसार अवरोध का पूरा ब्यौरा प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक, मण्डल परिचालन प्रबन्धक, यातायात निरीक्षक और पिछले स्टेशन को तथा अन्य सभी सम्बन्धित व्यक्तियों को भेजा जाना चाहिए।
- (iii) जब तक अवरोध दूर न हो जाये तब तक यदि आवश्यकता हो तो गाड़ियां अवरोध स्थल तक "रिलीफ इंजन/गाड़ी अवरुद्ध ब्लाक खण्ड में भेजने के प्राधिकार" फार्म टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लीयर जाने का ब्लाक टिकट, सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी। इस प्राधिकार में स्पष्ट रूप से लिखा जायेगा कि गाड़ियों को तत्काल वापस जाना है या अवरोध स्थल पर अनुगामी गाड़ी के जिसे भेजने की आवश्यकता हो पहुँचने व वापसी की प्रतीक्षा करनी होगी। इस नियम के अधीन दूसरी गाड़ी किसी भी दशा में पहली गाड़ी के पीछे नहीं भेजी जानी चाहिए यदि दूसरी पहली गाड़ी के फार्म टी/ए 602 प्राधिकार पर यह पृष्ठांकित न किया गया हो कि दूसरी गाड़ी पीछे से जायेगी। अवरोध स्थल को भेजी गई गाड़ियों की साधारण नियम 6.03 एवं 3.62 में दी गई विधियों के अनुसार रक्षा होनी चाहिए।
- (iv) यदि ब्लॉक सेक्शन के अवरोध दुर्घटना के कारण हो और चिकित्सा सहायता गाड़ी/ब्रेक डाउन गाड़ी/मेटेरियल ट्रेन/लाइट इंजन के भेजे जाने के पश्चात दुर्घटना स्थल पर प्रतिनियुक्त प्रभारी अधिकारी दूसरी चिकित्सा सहायता गाड़ी ब्रेक डाउन गाड़ी/मेटेरियल ट्रेन/लाइट इंजन को दुर्घटना स्थल पर मांग करने की आवश्यकता महसूस करते हैं तो ड्यूटी पर तैनात नियंत्रक दुर्घटना स्थल पर प्रतिनियुक्त प्रभारी अधिकारी से परामर्श करके उपर्युक्त दूसरी गाड़ी को भेजने की अनुमति दे सकता है। यदि ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी के प्राधिकार फार्म टी/ए 602 पर यह पृष्ठांकित नहीं किया गया है कि बाद में दूसरी गाड़ी भी भेजी जायेगी तो दुर्घटना स्थल पर प्रतिनियुक्त प्रभारी अधिकारी ड्यूटी पर तैनात नियंत्रक से परामर्श करके दूसरी गाड़ी को भेजे जाने का आदेश दे सकता है बशर्ते कि पहले आने वाली गाड़ी को निश्चल कर उनकी साधारण नियम 6.03 के अनुसार रक्षा कर ली गई है।
- (v) इसके अतिरिक्त प्रथम गाड़ी का गार्ड या इसकी जगह कोई भी अन्य सक्षम रेल सेवक गाड़ी के पीछे से पर्याप्त दूरी पर दूसरी आने वाली गाड़ी की दिशा में खतरे का सिगनल दिखाता रहेगा। ऐसी स्थिति में बाद वाली चिकित्सा सहायता गाड़ी/ब्रेक डाउन गाड़ी/मेटेरियल ट्रेन/लाइट इंजन के लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश भी दिया जायेगा जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ लोको पायलट को दिन में 15 किलोमीटर तथा रात में या दिन में भी यदि कोहरा या तूफानी मौसम हो 10 किमी

CHAPTER-VI

ACCIDENTS AND UNUSUAL OCCURRENCES

6.01. Accident or obstruction:-

- (1) When a report of any accident or obstruction is received by the Station Master, he shall see that all necessary precautions are taken by the most expeditious means possible, for the protection of traffic.
- (2) If an accident happens to a train, the Station Master shall arrange for all necessary assistance to be sent to the train.
- (3) The Station Master shall as soon as practicable, report each accident in accordance with special instructions.

S.R.6.01 (i) The rules for reporting accidents are contained in the N.E. Railway Accident Manual.

6.02. Working in case of accident or failure of communications:-

In case of accidents to the line or to any train, or of failure or interruption of communications, or in an emergency, trains shall be worked between stations in accordance with special instructions.

- S.R. 6.02 (1) (i) In the event of a bread-down or other cause obstructing the line or where there is reason to suppose that such may be the case, it will be the immediate duty of the Station Masters on either side of the obstruction to block the section obstructed and to take the first means of ascertaining the facts, if necessary, proceeding to the place of obstruction by engine (if there is not train on line), trolley, road vehicle etc., or on foot.
- (ii) Full particulars of the obstruction must be communicated to the Principal Chief Operations Manager, Divisional Operating Manager, Traffic Inspector and to stations in rear and to all others who it may concern, in accordance with the rules for reporting accidents included in the Accident Manual.
 - (iii) Until the obstruction is removed, trains if so required will be worked up to the place of obstruction on “Authority to proceed For Relief Engine/train into-an occupied block section’ on Forms T/A 602 which includes Block Ticket to proceed without line clear, Authority to pass Signal in on position and caution order. The endorsement shall be made on form T/A 602 whether they are to return at once or to wait at the place of obstruction for the arrival and return of a following train which may be required to be sent out. In no case must a second train be sent out following another under this rule if the “Authority to proceed For Relief Engine/Train into an occupied block section” for the first train has not been endorsed that a train will follow. Trains sent out to the place of obstruction must be protected as laid down in General Rules 6.03 and 3.62.
 - (iv) If obstruction in a block section is caused by an accident and subsequent to the dispatch of a medical relief train/break down train/material train light engine, should the O.C. at site feel the necessity of requisitioning another medical relief train/break down train/material train/light engine to the site of the accident, the Controller on duty may permit dispatch of the subsequent aforesaid train in consultation with the O.C. at site. If no endorsement for the entry of a subsequent train has been made on the form T/A 602 given to the first train that had entered into the block section, the O.C. at site shall, in consultation with the Controller on duty, order the dispatch of the subsequent train only after. The first train had been rendered immobile and protected in terms of G.R. 6.03.
 - (v) In addition the Guard of the first train or any other competent railway servant on this behalf shall continue to exhibit danger signal from an adequate distance from the rear of the train towards the direction from which a second train is expected. In such an event the Loco Pilot of the subsequent medical relief train/bread down train/material train/light engine shall also be handed over a caution order enjoining upon him, inter alia, to observe

प्रति घंटे का गति प्रतिबन्ध पालन करने का अनुदेश रहेगा। इसके अतिरिक्त रात को तथा दिन में भी कोहरे या तूफानी मौसम में गाड़ी के आगे-आगे एक सक्षम रेलवे सेवक पर्याप्त दूरी पर प्रतिकूल दिशा से आने वाली गाड़ी को खतरे का सिगनल दिखाता हुआ चलेगा। लोको पायलट भी पूरे रास्ते में तेज सीटी बजाता रहेगा व पैनी दृष्टि रखेगा।

- (vi) यदि लोको पायलट अनपढ़ हो तो “रिलीफ इंजन/गाड़ी अवरुद्ध लाइन में भेजने के प्राधिकार” में समावृष्टि अनुदेश उसे गार्ड की उपस्थिति में समझा दिये जायेंगे और इस आशय का रिकार्ड फार्म टी/ए 602 पर पृष्ठांकित किया जायेगा।
- (2) विद्युत संचार की विफलता की स्थिति में गाड़ियों के संचालन के लिए –
 - (i) ट्रेन सिगनलिंग यंत्रों में फेल होने के मामले में परिशिष्ट ‘घ’ के पैरा 16 को देखिए तथा
 - (ii) सभी प्रकार के संचार साधनों के फेल हो जाने की मामलों में परिशिष्ट ‘ख’ देखिए।

6.03 स्टेशनों के बीच की गाड़ियों की रक्षा:—

- (1) यदि किसी दुर्घटना, खराबी, अवरोध या किसी अन्य असाधारण कारण से कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच खड़ी हो जाती है और लोको पायलट को लगता है कि गाड़ी आगे नहीं जा सकती है तो वह विहित कोड में सीटी बजाकर या वाकी-टाकी के माध्यम से अथवा अन्य साधनों द्वारा गार्ड को इस बात से अवगत करायेगा और उससे हैंड डेंजर सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा। लोको पायलट आने वाली गाड़ी को चेतावनी देने के लिए तत्काल अपने रेल इंजन की फ्लैशर लाइट का स्विच ‘आन’ करेगा। तत्पश्चात् गार्ड गाड़ी के पीछे की ओर तत्काल खतरे का हाथ दिखाएगा और वह जांच करेगा कि पिछला बोर्ड (टेल बोर्ड) अथवा पिछली बत्ती (टेल लाइट) सिगनल ठीक प्रकार से प्रदर्शित की गयी है और यदि ब्रेक वैन के पीछे की ओर फ्लैशर लाइट लगाई गई है तो वह इसका स्विच ‘आन’ करेगा, इसके बाद तत्काल गार्ड और लोको पायलट गाड़ी के पीछे और आगे की ओर निम्नलिखित कार्रवाई करेंगे—

- (I) इकहरी लाइन वाले सेक्शन अथवा दोहरी लाइन वाले सेक्शन अथवा बहु लाइनों वाले सेक्शन पर जहाँ अस्थायी रूप से इकहरी लाइन संचालित हो रही है :

(क) गाड़ी की सुरक्षा के लिए गार्ड या तो स्वयं पीछे जाएगा या किसी सक्षम व्यक्ति को पीछे भेजेगा। यदि गार्ड ने गाड़ी की सुरक्षा के लिए किसी सक्षम व्यक्ति को प्रतिनियुक्त किया है तो, वाकी-टाकी अथवा लोको पायलट और गार्ड के बीच संचार के अन्य साधनों के माध्यम से गाड़ी के सामने वाले भाग की सुरक्षा की पुष्टि करेगा। उनके मध्य संचार स्थापित नहीं होने पर अगले भाग की सुरक्षा के लिए, गार्ड व्यक्तिगत रूप से लोको पायलट के पास जाएगा।

(ख) गाड़ी की सुरक्षा के लिए पीछे जाने वाला व्यक्ति किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने के लिए उसे लगातार हैंड डेंजर सिगनल दिखाएगा और हैंड सिगनल के अतिरिक्त अपने साथ पटाखे ले जाएगा और उन्हें नीचे लिखे अनुसार उस लाइन पर रखेगा जिस पर अवरोध हुआ है अर्थात् :

पहला पटाखा अपनी गाड़ी से 600 मीटर की दूरी पर अपने जाने की दिशा में रखेगा और तीन पटाखे जो एक दूसरे से प्रत्येक 10 मीटर दूर होंगे, 1200 मीटर की दूरी पर रखेगा;

परन्तु मीटर और नैरो गेज पर पहला पटाखा गाड़ी रुकने के स्थान से 400 मीटर की दूरी पर रखेगा और कम से कम 800 मीटर की दूरी या ऐसी ही दूरी जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गई है, तीन पटाखे रखेगा जो एक दूसरे से प्रत्येक 10 मीटर की दूरी पर होंगे;

(ग) यदि गार्ड से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति गाड़ी की सुरक्षा के लिए पीछे गया है तो वह उपखंड (ख) के अनुसार कार्रवाई करने के बाद, किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए तब तक हैंड डेंजर सिगनल दिखाता रहेगा, जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता;

a speed restriction of 15 KMPH during day and 10 KMPH during night and in day also if the weather is foggy and tempestuous. In addition, during night and in day also if weather is tempestuous or foggy the train shall be preceded by a competent railway servant walking on foot at an adequate distance exhibiting danger signal to any approaching train from the opposite direction. The Loco Pilot will also continue to give sharp whistles and sharp lookout throughout.

- (vi) In case the Loco Pilot is illiterate, the instructions incorporated on the “Authority to proceed for Relief Engine train into an occupied block action” shall be explained to him in the presence of the Guard and endorsement shall be made on record foil of form T/A 602.
- (2) For working trains in the event of failure of electric communication:
 - (i) See para 16 of Appendix-D in the case of failure of ‘Train Signaling’ instruments; and
 - (ii) Appendix-B, in the case of failure of all communications.

6.03. Protection of trains stopped between stations:-

- (1) When a train is stopped between stations on account of accident, failure, obstruction or other exceptional cause and the Loco Pilot finds that his train cannot proceed, he shall apprise the Guard of the fact by sounding the prescribed code of whistle or through walkie-talkie or other means and exchange hand danger signals with him. The Loco Pilot shall switch ‘ON’ flasher light of his locomotive immediately to warn oncoming train. Thereafter the Guard shall immediately exhibit a hand danger signal towards the rear and checkup that the tail board or taillight is correctly exhibited and switch ‘ON’ flasher light, if provided, in the rear of the brake van. The Guard and the Loco Pilot shall then immediately take the following action in the rear and the front –
 - (I) On a single line section or on a section of double or multiple lines when temporarily worked as a single line section;
 - (a) The Guard shall either himself go back or send a competent person back to protect the train; if the Guard has deputed a competent person to protect the train, he shall confirm from the Loco Pilot for the protection of train in front through walkie-talkie or other means of communication between the Loco Pilot and the Guard. In absence of communication system between them, the Guard shall go to the Loco Pilot personally to confirm the protection of train in front.
 - (b) The person going back to protect the train shall continuously show his hand danger signal to stop any approaching train and in addition to his hand signal, shall take detonators and place them upon the line on which the stoppage has occurred, as follows:

One detonator at 600 meters from his train on way out and three detonators at 1200 meters about 10 meters apart from the place where the train has stopped;

Provided that on the Metre and Narrow gauge the first detonator shall be placed at 400 metres and the three detonators about 10 metres apart, not less than 800 metres from his train or at such distance as has been fixed by special instructions, from the place where the train has stopped;
 - (c) If a person other than the Guard has gone back to protect the train, he shall, after taking action as per sub-clause (b), continue to show his hand danger signal to stop any approaching train, until he is recalled;

- (घ) जब गार्ड स्वयं गाड़ी की रक्षा के लिए पीछे गया है तो वह उप खण्ड (ख) के अनुसार कार्रवाई करने के बाद किसी सक्षम व्यक्ति के उपलब्ध होने पर उसे किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए हैंड डेंजर सिगनल दिखाने के लिए तब तक के लिए प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता और गार्ड स्वयं कारण का पता लगाने के लिए अपनी गाड़ी पर लौट आएगा;
- (ङ.) यदि गार्ड को हैंड डेंजर सिगनल दिखाने के लिए उपखण्ड (घ) के अनुसार कोई अन्य सक्षम व्यक्ति नहीं मिलता है, तो वह लोको पायलट से परामर्श करने के बाद एक बार फिर उसी स्थान पर लौट जाएगा, जहाँ उसने तीन पटाखे रखे हैं और जाते हुए तथा वहाँ पहुँचकर किसी भी आती हुई गाड़ी को हैंड डेंजर सिगनल तब तक दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता;
- (च) जब गार्ड या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को वापस बुला लिया जाता है तो वह तीन पटाखे वहीं छोड़ देगा और वापसी में बीच का पटाखा उठा लेगा;
- (छ) दोहरी अथवा बहु लाइनों वाले सेक्शन पर, जब लोको पायलट को यह पता चलता है कि:
- (i) उसके द्वारा चलाई जा रही गाड़ी की यात्रा के दौरान नीचे लिखी सभी अथवा ऐसी कोई एक घटना होने पर लोको पायलट फ्लैशर लाइट को 'आन' करेगा तथा हेड लाइट मन्द करेगा:—
 - (क) अचानक झटके के साथ घिसटना (विकर्ष/ड्रैग) और/अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट;
 - (ख) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि;
 - (ग) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/गाड़ी का पटरी से उतरना; और
 - (घ) बगल वाली ट्रैक के बचाव के लिए अपेक्षित कोई अन्य परिस्थिति।
 - (ii) दुर्घटना होने पर अथवा सहायता की मांग होने पर अथवा लोको पायलट सभी दशाओं में फ्लैशर लाइट 'आन' करेगा और तत्काल हेड लाइट मन्द करेगा तथा सामने खतरे का सिगनल दिखाएगा या उपखण्ड (ख) और (च) में चिह्नित तरीके से गाड़ी की सुरक्षा के लिए सामने या तो स्वयं जाएगा या सहायक लोको पायलट अथवा किसी सक्षम व्यक्ति को भेजेगा और किसी आती हुई गाड़ी के दिखाई देने पर, गाड़ी की सुरक्षा के लिए जाने वाला व्यक्ति अशक्त गाड़ी से यथासंभव दूरी पर लाइन पर एक पटाखा रखेगा और किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने के लिए हैंड डेंजर सिगनल दिखाना जारी रखेगा। यदि उस व्यक्ति ने बड़ी लाइन अथवा मीटर लाइन/छोटी लाइन पर क्रमशः 600 अथवा 400 मीटर पर पहले ही एक पटाखा रख दिया है और वह बड़ी लाइन अथवा मीटर लाइन/छोटी लाइन पर क्रमशः 1200 मीटर अथवा 800 मीटर की दूरी पर पहुँचने की स्थिति में नहीं है तो वह दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी से यथासंभव दूरी पर एक पटाखा और रखेगा।
- (II) दोहरी लाइन सेक्शन पर जहाँ दोनों लाइनों पर गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती हैं:—
- (क) जैसे ही लोको पायलट की जानकारी में आता है कि:—
 - (i) उसे द्वारा चलाई गई चलती गाड़ी के दौरान नीचे लिखी सभी अथवा ऐसी कोई एक घटना होने पर लोको पायलट फ्लैशर लाइट को 'आन' करेगा और सामने वाली हेड लाइट को मन्द करेगा:—

- (d) When the Guard has himself gone back to protect the train, he shall, after taking action as in sub-clause (b), depute a competent person, if available, to show a hand danger signal to stop any approaching train until he is recalled, and shall himself return to his train to ascertain the cause;
 - (e) Unless the Guard has succeeded in getting another competent person to show a hand danger signal, as in sub-clause (d), he shall, after consultation with the Loco Pilot, once again return to the place at which he placed three detonators, showing his hand danger signals to any approaching train and continue to do so until he is recalled;
 - (f) When the Guard or the person deputed by him is recalled, he shall leave down the three detonators, and on his way back pick up the intermediate detonator,
 - (g) On a section of double or multiple lines, when the Loco Pilot comes to know that:
 - (i) During the course of run of the train being driven by him the Loco Pilot shall switch “ON” the flasher light and dim the head light on all or any such occurrences as stipulated hereunder: -
 - (A) Sudden jerk with drag and/or drop in air pressure or vacuum of the train;
 - (B) Sudden increase in air flow indicator reading;
 - (C) Train parting/derailment of the train; and
 - (D) Any situation warranting protection of the adjoining track,
 - (ii) In case of an accident or if assistance has been asked for, or on a single line section or during temporary single line working on a section of double or multiple lines, the Loco Pilot shall in all cases switch ‘On’ the flasher light and dim the head light at once and show a danger signal to the front, and proceed to protect the train in front in the manner prescribed in sub clauses (b) and (f) either by going himself or by sending his Assistant Loco Pilot or some other competent person, and (h) Should any train be seen approaching, the person going to protect the train shall immediately place one detonator on the line, as far away from the disabled train, as possible and shall continue to show a hand danger signal to stop any approaching train. If the person has already placed one detonator at 600 or 400 metres in Board Gauge or Metre Gauge/Narrow Gauge respectively and he is not in a position to reach at a distance of 1200 metres or 800 metres in Board Gauge or Metre Gauge/Narrow Gauge respectively, he shall again place one detonator as far away from the train as possible which has met with the accident;
- (II) On a double line section where trains on the two lines run in the opposite direction:-
- (a) As soon as the Loco Pilots comes to know that:
 - (i) During the course of run of the train being driven by him, the Loco Pilot shall switch “ON” the flasher light and dim the head light on all or any such occurrences as stipulated hereunder: -

- (क) अचानक झटके के साथ घिसटना (विकर्ष/ड्रैग) और अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट;
- (ख) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि;
- (ग) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/गाड़ी का पटरी से उतरना; और
- (घ) बगल वाली ट्रैक के बचाव के लिए कोई अन्य अपेक्षित परिस्थिति।
- (ii) किसी दुर्घटना की स्थिति में अथवा सहायता की मांग की गई है तो ऐसी सभी परिस्थितियों में लोको पायलट तत्काल प्लेशर लाइट 'आन' करेगा और सामने वाली लाइट (हेड लाइट) मन्द करेगा और सामने की ओर खतरे का सिगनल दिखाएगा तथा उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन को बचाव के लिए सामने या तो स्वयं जाएगा या सहायक लोको पायलट अथवा किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को भेजेगा;
- बगल वाली लाइन की सहायता और इसकी सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए या उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से तत्काल स्वयं आगे जाएगा और यदि सक्षम व्यक्ति उपलब्ध है तो गाड़ी के बचाव के लिए वह उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से उसे पीछे की ओर भेजेगा।
- (ख) यदि इसकी जानकारी नहीं होती है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध है अथवा नहीं तो लोको पायलट उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन की सुरक्षा के लिए कार्रवाई करेगा। गार्ड, लोको पायलट से उपर्युक्त बगल वाली लाइन की गाड़ी की सुरक्षा के लिए उपलब्ध संचार साधनों से सुनिश्चित करेगा और गाड़ी की सावधानीपूर्वक जांच करते हुए रेल इंजन तक जाएगा। यदि गार्ड को यह पता चलता है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध है तो वह ऊपर उल्लिखित बगल वाली लाइन की सहायता और इनका बचाव सुनिश्चित करने के लिए गाड़ी के आगे जाएगा। यदि वह यह पाता है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध नहीं है तो वह लोको पायलट से परामर्श करने के बाद उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से गाड़ी के पीछे के बचाव के लिए वापस जाएगा, यदि उसने इस उद्देश्य के लिए किसी सक्षम व्यक्ति को पहले नहीं भेजा है।
- (III) निर्धारित लाइनो पर एक दिशीय यातायात सहित बहु लाइन सेक्शन पर:
- (क) जैसे ही लोको पायलट की जानकारी में आता है कि:-
- (i) उसके द्वारा चलाई गई चलती गाड़ी के दौरान नीचे यथा अनुबद्ध सभी अथवा ऐसी कोई एक घटना होने पर लोको पायलट प्लेशर लाइट को 'आन' करेगा तथा सामने वाली लाइट (हेड लाइट) को मन्द करेगा:
- (क) अचानक झटके साथ घिसटना और/अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट;
- (ख) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि;
- (ग) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/गाड़ी का पटरी से नीचे उतरना; और
- (घ) बगल वाली ट्रैक के बचाव के लिए कोई अन्य अपेक्षित परिस्थिति।
- (ii) किसी दुर्घटना की स्थिति में अथवा सहायता की मांग की गई हो तो ऐसी सभी परिस्थितियों में लोको पायलट तत्काल प्लेशर लाइट 'आन' करेगा और सामने वाली लाइट (हेड लाइट) मन्द करेगा और सामने की ओर खतरे का सिगनल दिखाएगा तथा उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन अथवा लाइनों के बचाव के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा।

-
- (A) Sudden jerk with drag and/or drop in air pressure or vacuum of the train;
 - (B) Sudden increase in air flow indicator reading;
 - (C) Train parting/derailment of the train; and
 - (D) Any situation warranting protection of the adjoining track;
 - (ii) In case of an accident or if assistance has been asked for, the Loco Pilot shall in all cases switch 'ON' the flasher light and dim the head light at once and show a danger signal to the front to protect the adjacent line in front in the manner prescribed in clause (I) above either by going himself or by sending Assistant Loco Pilot or some other competent person;
The Guard shall himself first immediately proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line in front in the manner prescribed in clause (I) above and if a competent person is available send him to protect the train in the rear in the manner prescribed in clause (I) above.
 - (b) In case it is not known whether the adjacent line is obstructed or not, the Loco Pilot shall take action to protect the adjacent line in the manner prescribed in clause (I) above. The Guard shall confirm from the Loco Pilot on the available means of communication for protection of train of the adjacent line as mentioned above and proceed towards the locomotive watching the train carefully. If the Guard finds that the adjacent line is obstructed, he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line as mentioned above. In case he finds that the adjacent line is not obstructed, he shall, after consultation with the Loco Pilot, go back to protect the train in the rear in the manner prescribed in clause (I) above, if he has not already sent another competent person for the purpose;
- (III) On a multiple line section with unidirectional traffic on the nominated lines :
 - (a) As soon as the Loco Pilot comes to know that : -
 - (i) During the course of run of the train being driven by him the Loco Pilot shall switch "ON" the flasher light and dim the head light on all or any such occurrences as stipulated hereunder:
 - (A) Sudden jerk with drag and/or drop in air pressure or vacuum of the train;
 - (B) Sudden increase in air flow indicator reading;
 - (C) Train parting/derailment of the train; and
 - (D) Any situation warranting protection of the adjoining track;
 - (ii) in case of an accident or if assistance has been asked for, the Loco Pilot shall in all cases switch 'ON' the flasher light and dim the head light at once and show a danger signal to the front and he shall at once take action to protect the adjacent line or lines in the manner prescribed in clause (I) above;

(ख) जैसे ही गार्ड की जानकारी में आता है कि गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो चुकी है तो वह उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीकों से ऐसी बगल वाली लाइन अथवा लाइनों की तत्काल बचाव करेगा;

जब यह स्पष्ट है कि बगल वाली लाइनें अवरुद्ध है जिस पर सामान्यतः विपरीत दिशा में गाड़ी चलती है अथवा जब यह जानकारी न हो कि ऐसी कोई लाइन अवरुद्ध है अथवा नहीं है, तो लोको पायलट उपर्युक्त खंड (II) में विहित तरीके से बगल वाली लाइनों के बचाव के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा।

यदि यह स्पष्ट है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध है, जिस पर सामान्यतः गाड़ी प्रभावित गाड़ी की दिशा में आती है अथवा इसकी जानकारी न हो कि ऐसी कोई लाइन अवरुद्ध है अथवा नहीं है, तो गार्ड उपर्युक्त खंड (I) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन अथवा लाइनों के बचाव के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा। यदि यह स्पष्ट है कि कोई बगल वाली लाइन अथवा लाइनें अवरुद्ध है, जिन पर सामान्यतः गाड़ियाँ विपरीत दिशा में चलती हैं, और कोई भी लाइन जिस पर प्रभावित गाड़ी की दिशा में गाड़ी चलती है, अवरुद्ध नहीं है तो उपर्युक्त खंड (II) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन/लाइनों जिन पर विपरीत दिशा में गाड़ियाँ चलती हैं उनका बचाव सुनिश्चित करने और सहायता के लिए वह आगे आएगा।

यदि किसी लाइन, जिस पर गाड़ियाँ प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं के साथ-साथ अन्य कोई लाइन भी अवरुद्ध है जिस पर सामान्यतः गाड़ियाँ प्रभावित गाड़ी की विपरीत दिशा में चलती हैं, तो गार्ड की प्राथमिक ड्यूटी उस लाइन को बचाने की होगी जिस पर गाड़ियाँ प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं और वह उस लाइन पर प्रभावित गाड़ी के पीछे की ओर की दिशा में ऊपर खण्ड (I) में विहित तरीके से ऐसा करेगा।

केवल इस कार्रवाई के बाद ही वह बगल वाली अवरुद्ध लाइन/लाइनों का बचाव सुनिश्चित करने और सहायता के लिए आगे की ओर जाएगा जिस पर सामान्य रूप से गाड़ियाँ विपरीत दिशा में चलती हैं।

स0नि0 6.03(1) गाड़ियों का बचाव :

(क) जब कोई गाड़ी किसी दुर्घटना अथवा किसी अन्य कारण से ब्लाक खण्ड में रुकती है जो तत्काल स्पष्ट नहीं है तथा लोको पायलट को ऐसा प्रतीत हो कि उसकी गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती तो तत्काल ही फ्लैशर लाइट यदि इसके इंजन में उपलब्ध है, विपरीत दिशा से आती हुई गाड़ी का ध्यान आकृष्ट करने के लिए हेड लाइट बुझाते हुए शीघ्रतापूर्वक जलायेगा तथा गार्ड को अपनी असमर्थता से अवतगत कराने के लिए बारम्बार चार छोटी सीटी बजायेगा एवं दिन में लाल झण्डी और रात में लाल बत्ती दिखलायेगा। लोको पायलट की सीटी सुनकर गार्ड ऊपर से नीचे लाल हाथ सिगनल हिलाते हुए इसकी स्वीकारोक्ति देगा। लम्बी सीटी द्वारा गार्ड के सिगनल को स्वीकारोक्ति देगा। गार्ड दिन में साइड लैम्प ब्रेकेट अथवा दरवाजे के हैंडिल अथवा ब्रेकयान के किसी स्थान पर लाल झण्डी लगा देगा जो कि लोको पायलट द्वारा आसानी से देखा जा सके और रात्रि में अपने ब्रेकयान के बगल बत्ती को जहाँ पर प्रदान की गई है को लोको पायलट की ओर लाल प्रदर्शित करने हेतु बदल देगा। गार्ड यह भी सुनिश्चित करेगा कि दिन में पिछला बोर्ड सही स्थिति में है तथा रात्रि में पिछली बत्ती एवं बगल वाली बत्ती जहाँ पर प्रदान की गई है तेज प्रकाश से जल रही है। यदि वाकी टाकी उपलब्ध है तो लोको पायलट निर्धारित सीटी बजाने के अतिरिक्त गार्ड को वाकी टाकी पर सूचित करेगा। लोको पायलट बारम्बार विपरीत दिशा से आती हुई गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने के लिए सीटी भी बजायेगा। यदि ठहराव दोहरी या बहुलाइनों के हुए हो, किसी खण्ड पर रात्रि में अथवा धुन्ध एवं कोहरे के मौसम में जब दृश्यता बाधित रहती है, हुआ हो तो लोको पायलट तथा गार्ड तत्काल ही चेतावनी सिगनल (लाल क्षण दीप्ति हस्त सिगनल लैम्प) जलायेंगे और उन्हें बगल के रेल पथ की जमीन पर जिस पर साधारणतया गाड़ियाँ चलती हैं रख देंगे ताकि वे आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को स्पष्ट रूप से दिखाई दे सकें। लोको पायलट और गार्ड को इकहरी लाइन खण्ड में भी इसे जलाना चाहिए। तत्पश्चात् गार्ड एवं लोको पायलट स0नि0 6.03 के अनुसार बगल की लाइन एवं गाड़ी का बचाव करेंगे।

- (b) as soon as the Guard comes to know that the train has met with an accident, he shall at once protect such adjacent line or lines in the manner prescribed in clause (I) above;

When it is obvious that an adjacent line on which trains normally run in the opposite direction is obstructed or when it is not known whether any such line is obstructed or not, the Loco Pilot shall at once take action to protect the adjacent line or lines in the manner prescribed, in clause (II) above.

If it is obvious that an adjacent line on which the trains normally run in the direction of the affected train is obstructed or when it is not known whether any such line is obstructed or not, the Guard shall immediately protect such adjacent line or lines in the manner prescribed in clause (I) above. If it is obvious that an adjacent line or lines on which trains normally run in the opposite direction is obstructed and no line on which trains run in the direction of the affected train is obstructed, he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line or lines on which trains run in the opposite direction as per clause (ii) above.

If, in addition, to the line on which trains run in the direction of the affected train any other line on which trains normally run in the opposite direction is also obstructed, the primary duty of the Guard shall be protect the line on which trains normally run in the direction of the affected train, in the rear, in the manner prescribed in clause (I) above.

Only after taking this action he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the obstructed adjacent line or lines in front on which trains normally run in the, opposite direction”.

S.R. 6.03 (1) Protection of Trains:

- (a) When a train comes to a stop in block section or at a station on account of an accident or any other cause, which is not immediately obvious, and the loco pilot finds that his train can not proceed, he shall immediately switch on the Flasher light, if provided, on his engine keeping the head light off, to attract the attention of a train approaching from the opposite direction and sound four short sharp whistles repeatedly to apprise the guard of his inability to proceed and display a red flag by day and red light by night. The Guard on hearing the loco pilot's whistle shall acknowledge it by waving a red hand signal up and Down. The loco pilot will acknowledge the Guard's Signal by a long whistle. The Guard shall then fix a red flag by day to the side lamp bracket or on the handle of the door or at such a place on the brake van which can easily be seen by the loco pilot and at night reverse the side lamps of his brake van, where provided, to show red towards the loco pilot. The Guard shall also ensure that during day the Tail Board is in position and at night the Tail lamp and the side lamps where provided are burning brightly. Where walkie-talkie sets are available, the Loco Pilot shall utilize it to apprise the Guard in addition to sounding prescribed code of whistle. The loco pilot shall also whistle repeatedly so as to attract the attention of the loco pilot of a train approaching from the opposite direction. If the stoppage has occurred on a section of double or multiple lines, during night or in thick and foggy weather when visibility is impaired, the loco pilot and the Guard shall light a warning signal (red flashing hand signal lamp) also immediately and place it on the ground near the adjacent track on which trains normally run so as to be clearly visible to the loco pilot of an approaching train. Loco pilot and Guard should light up the same on single line section also, if they consider that it will help in protecting the train. The loco pilot and the Guard shall then take action regarding protection of adjacent line and of the train in accordance with GR. 6.03.

- (ख) जब आने वाली गाड़ी का लोको पायलट फ्लैशर लाइट अथवा चेतावनी सिगनल का प्रकाश देखें तो वह अवरोध के पूर्व ही अपनी गाड़ी खड़ी करने के लिए ठीक उसी प्रकार शीघ्र कार्यवाही करेगा जैसा कि खतरे का हाथ सिगनल दिखलाई देने पर अथवा दूसरे इंजन को आपात सूचक सीटी कोड सुनने पर या पटाखा सिगनल के विस्फोट होने पर वह करता तथा वह प्रभावी गाड़ी को हर सम्भव सहायता प्रदान करेगा। वह अपनी यात्रा को सामान्य गति से यह सुनिश्चित करने के पश्चात ही कि जिस लाइन पर वह बढ़ रहा है बाधा रहित है जारी रखेगा। यदि इस पर भी वह ऐसा पाता है कि जिस लाइन पर उसे आगे बढ़ता है बाधित है तो गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड सा.नि. 6.03 के अनुसार अपनी गाड़ी का बचाव करेंगे। बगल के रेल पथ पर आगे बढ़ने वाली गाड़ी का लोको पायलट अगले स्टेशन पर अवश्य ही अपनी गाड़ी खड़ी करेगा तथा तत्काल ही घटना एवं वांछित सहायता के लिए रिपोर्ट करेगा।
- (ग) जब लोको पायलट समझता है कि उसकी गाड़ी आगे बढ़ने की स्थिति में है अथवा इसे मालूम कर लेता है कि बगल की लाइन पर बाधा रहित है तथा किसी आने वाली गाड़ी को सहायता के लिए रोकना आवश्यक नहीं है तो फ्लैशर लाइट को बुझा दिया जाना चाहिए। फ्लैशर लाइट का प्रावधान न होने अथवा विफल होने की स्थिति में आने वाली गाड़ी का ध्यान आकृष्ट करने के लिए हेड लाइट को बार बार जलाया और बुझाया जाना चाहिए।
- (घ) फ्लैशर लाइट डीजल इंजनों में प्रदान की गयी है। यूनिट के जलाने पर रंगीन प्रकाश का अम्बार चमक उठता है। शेड यार्ड से डीजल इंजनों का भार ग्रहण करने का लोको पायलट यूनिट को कार्य पद्धति की जांच करेगा तथा भोड इंजन पुस्तिका में उसकी उपयुक्त प्रविष्ट करेगा।
- (ङ) जब गाड़ी आगे बढ़ने योग्य हो तो गाड़ी के पिछली ओर का बचाव करने वाले गार्ड या गाड़ी के पिछले ओर का बचाव करने के लिए प्रतिनियुक्ति व्यक्ति को बुलाने के लिए लोको पायलट एक लम्बी सीटी बजायेगा तब वह लाइन पर लगाये गये तीन पटाखों को छोड़कर तथा मध्य वाले पटाखे को उठाकर तुरन्त ही वापस चला आयेगा। गाड़ी खड़ी करने के पश्चात् लोको पायलट अपनी गाड़ी को तब तक नहीं चलायेगा जब तक कि गार्ड ब्रेकयान से आगे बढ़ने के लिए उसे सिगनल न दे दे। जब गाड़ी चलने के लिए तैयार हो तो गार्ड लाल झण्डी हो हटाकर बगल बत्ती जहाँ पर उपलब्ध है, को लोको पायलट की ओर सफेद प्रकाश प्रदर्शित करते हुए बदल देगा। अगले स्टेशन पर पहुँचने तक गार्ड खतरे का हाथ सिगनल पीछे की ओर दिखाता रहेगा तथा पीछे की ओर अच्छी निगाहे रखेगा।
- (च) यदि गाड़ी का बचाव आगे भी किया गया है तो लोको पायलट गाड़ी के आगे बढ़ने पर थोड़ा पीछे रोकने एवं तीनों पटाखों को उठा लेने हेतु प्रयास करेगा।
- (छ) लाइट इंजन अथवा कपल्ड इंजन की स्थिति में लोको पायलट या दोनों लोको पायलट सा.नि. 6.03 के अनुसार इंजन या इंजनों को संरक्षित करने हेतु उत्तरदायी होंगे।

6.04 असाधारण रूप से विलम्बित गाड़ियाँ:-

- (1) यदि पिछले स्टेशन से, कोई सवारी गाड़ी साधारणतः निर्धारित समय से 10 मिनट के भीतर और मालगाड़ी 20 मिनट के भीतर वहाँ नहीं पहुँचती है तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तुरन्त इस बात की सूचना पिछले स्टेशन को और नियंत्रण कार्यालय को देगा। इसके बाद दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपुल) लाइनों पर, ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर, पास वाली लाइन या लाइनों पर ब्लॉक सेक्शन में किसी तरफ से भी आने वाली सभी गाड़ियों को तुरन्त रोक देंगे और उपर्युक्त सतर्कता आदेश जारी करके ऐसी गाड़ियों के लोको पायलटों और गार्डों को चेतावनी देंगे और साथ ही विलम्बित गाड़ी का पता ठिकाना और स्थिति मालूम करेंगे।
- (2) परिस्थिति अनुसार अपेक्षित होने पर उपरोक्त कार्यवाही इससे पहले भी की जायेगी।
- स.नि.6.04(1)(क) यदि कोई सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुँचे तो ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को कारण अभिनिश्चित करने के लिये किसी रेल सेवक को भेजना चाहिये। दोहरी लाइन पर या बगल में लाइनों के होने पर इस कार्य के लिये यदि उपलब्ध हो तो इंजन उपयोग में लाया जा सकता है।
- (ख) दो ब्लाक स्टेशनों के बीच गाड़ियों को रोकने की स्थिति में निम्नलिखित क्रिया विधि अनप्रायी जायेगी-

- (b) When the loco pilot of an approaching train sees that light of the Flasher or the light of a warning signal, he shall at once take action to stop his train short of the obstruction just as he would act when he sees a danger hand signal or hears the distress whistle code of another engine or explodes a detonator and render all possible assistance to the affected train. He will continue his journey at normal speed only after ascertaining that the line on which, he is proceeding is free from any obstruction.
- If however, he finds that the line on which he is to proceed is obstructed the loco pilot and Guard of the train will protect their train in accordance with G.R.6.03. The loco pilot of the train proceeding on the adjacent track must stop at the next station and report the occurrence immediately and the assistance required.
- (c) The Flasher light shall be switched off only when the loco pilot finds that his train is in a position to proceed or after he has ascertained that the adjacent line is free from obstruction and it is not necessary to stop any approaching train to obtain assistance: in case, the Flasher light is not provided or, it fails the headlight may be switch on and off repeatedly to attract the attention of the approaching train.
- (d) Flasher, light units have been provided on Diesel Locomotives. The unit when switched on flashes amber colored lights. When taking over charge of the Diesel locomotives from the shed/yard the loco pilot shall test the working of the unit and make an appropriate entry in the Shed Engine Book.
- (e) When the train is able to go forward the loco pilot will sound one continuous long whistle to recall the Guard or the person, deputed to protect the train in rear, who will immediately return leaving the 3 detonators on the line and picking up the intermediate detonator. The loco pilot must not start his train after it has been brought a stand until the Guard has signaled to him from the brake van then proceed. The Guard shall remove the red flag/ reverse the side light, where provided to show white light towards the loco pilot when the train is ready to start. The Guard will show hand danger signal and keep a good look out, towards the rear until his train arrives at the station in advance.
- (f) If the train has also been protected in front, the loco pilot will when the train goes forward, endeavor to stop start and pick up the three detonators.
- (g) In the case of light engine or coupled engines the loco pilot or both the loco pilots are responsible for the protection of the engine or engines in accordance with G.R.6.03.

6.04. Trains unusually delayed:–

- (1) If a train carrying passengers does not arrive within 10 minutes or if a goods train does not arrive within 20 minutes after allowing for its normal running time from the station in rear, the Station Master at the station in advance shall immediately advise the station in rear and the Control of this fact. Thereafter on double or multiple lines, the Station Masters at either end of the block section shall immediately stop all trains proceedings into the block section on adjacent line or lines in either direction and warn the Loco Pilots and Guards of such trains by issued of suitable caution orders and shall also ascertain the whereabouts and the condition of the delayed train.
- (2) The action mentioned above shall be taken earlier, should the circumstances so require.

S R. 6.04 (1) (a) If a Passenger train fails to reach the station within 10 minutes of its due arrival and a Goods train within 20 minutes of its due arrival, the Station Master at each end of the block section must send a Railway servant into the block section to ascertain the cause. On double lines, or if there are other adjacent lines, an engine may be utilised for the purpose, if available.

- (b) The following procedure shall be adopted in the event of a train being detained between two block stations -

- (i) यदि किसी कारणवश कोई गाड़ी 15 मिनट से अधिक खड़ी होती है तो इंजन के हैण्ड ब्रेक के अतिरिक्त वैक्युम, एअर ब्रेक आदि का प्रयोग किया जाना चाहिये। यदि ऐसा ठहराव होता है तो उस गाड़ी के यानों में जिसमें रोलर बियरिंग लगे हों 150 में 1 ग्रेड तथा इससे अधिक चढ़ान वाले खण्ड पर और उन गाड़ी के यानों में जिसमें रोलर बियरिंग नहीं लगे हैं, 100 में 1 ग्रेड तथा इससे अधिक चढ़ान वाले खण्ड में निम्नलिखित सावधानियाँ बरतनी होंगी –
- सवारी गाड़ियों के गार्ड, ब्रेकयान में हैण्ड ब्रेक का तथा ढलान की तरफ के निकट वाले दो यानों के पहियों में स्प्रेग, वेज या स्कॉच ब्लाक जैसी जरूरत हो, का प्रयोग करेगा। मालगाड़ियों के मामलों में गाड़ी के कम से कम एक तिहाई वैगनों के या इंजन के पीछे 10 वैगनों अथवा ब्रेकयान के अन्दर के पाँच वैगनों (जो भी अधिक हो) गार्ड के ब्रेकयान के हैण्ड ब्रेक के प्रयोग के अतिरिक्त गिरा दिये जायेंगे। विशेष प्रकार के वैगनों जैसे— बाक्स, बी.ओ.बी.एस., बी.ओ.आई., बी.आर.एच., सी.आर.टी. आदि पर जिसमें रोलर बियरिंग लगे हों से युक्त गाड़ी के बारे में उपर्युक्त सावधानियों का पालन करते हुये विशेष ध्यान दिया जाये।
- (ii) जब गाड़ी के चलने की संभावना हो तो समुचित ब्रेकों/एअर प्रेशर का पुनः उत्पन्न/चार्ज, जैसी भी स्थिति हो, किया जाये तथा वैक्युम ब्रेक, एअर ब्रेक उपयोग स्प्रेग, वेजेज या स्काच ब्लाक हटाये जाने तथा/अथवा हैण्ड ब्रेकों से मुक्त किये जाने से पहले, किया जाये। तत्पश्चात् गाड़ी को चलाने के लिये वैक्युम/एअर ब्रेक को निर्मुक्त किया जाये।
- (iii) लोको पायलट अथवा उसके निर्देशन पर सहायक लोको पायलट इंजन के पिछले वैगनों के हैण्डब्रेकों का उपयोग एवं निर्मुक्त करने के लिये उत्तरदायी होगा। गार्ड ब्रेकवान के भीतर के वैगनों के सम्बन्ध में इसी प्रकार की कार्यवाही करने के लिये उत्तरदायी होगा।
- (iv) गाड़ी के ब्रेक पावर की स्थिति का ध्यान रखते हुये लोको पायलट 150 में 1 अथवा 100 में 1 से अधिक समतल खण्ड में गाड़ी के ठहराव के दौरान उसको लुढ़कने से बचने के लिये उपनियम (i), में दिये गये अतिरिक्त सतर्कता नियम का पालन करेंगे।
- (2) जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता या रात में यदि इंजन में चालू हालत में प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) फिट नहीं है तो किसी गाड़ी को प्रस्थान करने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि स्टेशन मास्टर को विलम्बित गाड़ी के गार्ड द्वारा यह सूचना न मिल जाये कि बगल की लाइन अवरोध रहित है।
- (3) जिन सेक्शनों पर नियंत्रण की व्यवस्था है वहाँ स्टेशन मास्टर नियंत्रण कार्यालय को तत्काल सूचित करेगा। ऐसी सूचना मिलने पर नियंत्रक द्वारा इन स्टेशनों को जहाँ चिकित्सा यान या चेष्ट हो तो तुरन्त चेतावनी देनी चाहिये कि वे दुबारा सूचना मिलने पर चिकित्सा यान या चेष्ट भेजने के लिये तैयार रखें उसके बाद नियंत्रक को परिस्थितियों से लगातार अवगत रहना चाहिये।

6.05 दुर्घटना या ब्रेकडाउन की सूचना भेजना:— यदि किसी कारणवश इंजन आगे जाने में अशक्त हो जाता है तो गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट निकटतम स्टेशन को शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा यह सूचना भेजेगा कि दुर्घटना किस स्थान पर, किस प्रकार हुयी है तथा उसका क्या कारण है और यदि सहायता मांगी गयी है तो गाड़ी तब तक नहीं चलायी जाएगी जब तक कि ऐसी सहायता नहीं पहुँच जाती है। परन्तु यदि तत्पश्चात् गाड़ी चलने योग्य हो जाती है तो पैदल चाल की गति से चलायी जा सकती है, किन्तु ऐसा करने से पूर्व किसी सक्षम रेल कर्मचारी को गाड़ी की रक्षा हेतु हैण्ड सिगनल एवं पटाखों के साथ भेजा जाएगा। ऐसा रेल कर्मचारी गाड़ी से कम से कम 400 मीटर आगे रहेगा। गाड़ी के पिछले सिरे की भी इसी प्रकार रक्षा की जाएगी।

स.नि. 6.05 (1) लाइन पर किसी स्टेशन पर यदि लोको पायलट महसूस करता है कि किसी खराबी के कारण इंजन के मार्ग में समय खोने की संभावना है तो उसे स्टेशन मास्टर व गार्ड को इस बात की सूचना दे देनी चाहिये कि अगले स्टेशन तक जाने में उसके विचार में इंजन कितना समय खो सकता है। तब स्टेशन मास्टर को निर्णय लेना चाहिये कि उसी गाड़ी को वहाँ से चलाया जाये या किसी अधिक महत्व वाली गाड़ी को प्राथमिकता दी जाये।

- (i) If, for any reason, a train is brought to a stand for a period longer than 15 minutes the hand brakes of the locomotive shall be applied in addition to the application of vacuum/air brake etc. If such stoppage happens to be, of train having vehicles with roller bearing on a section with a gradient of 1 in 150 and steeper and train having vehicles other than roller bearings on a section with a grade 1 in 100 and steeper, the following additional precaution shall be taken On train carrying passenger, the guard shall apply hand brakes in the brake van and sprags or wedges or scotch blocks as the case may be, to the wheels of two vehicles nearer to the descending steep incline. On goods trains, hand brakes of at least one third of the wagons on the train or 10 wagons behind the engine and five wagons inside the brake van, whichever is more shall be pinned down, in addition to the application of Guard's hand brake in brake van. Special care shall be taken for the train with special type of wagon such as BOX,BOBS, BOI, BRH, CRT etc, which are fitted with roller bearings, while taking the above precautions.
- (ii) When the train is expected to start, proper vacuum/air pressure must be recreated/recharged, as the case may be and the vacuum brake/air brake must be applied before the sprags or wedges or scotch blocks removed and/or hand brakes released. Thereafter, the vacuum/Air Brakes may be released to start the train.
- (iii) The loco pilot himself or, on his direction, the Assistant loco pilot, shall be responsible for application of the hand brakes of wagons behind the engines. The Guard shall be responsible for similar action in regard to the wagons inside the brake van.
- (iv) Considering the condition of brake power on train, the loco pilot may take additional precautions as mentioned in Sub-Rule (i) above during the stoppage of his train on section flatter than 1 in 150 or 1 in 100 to avoid runaway.
- (2) When visibility is poor or if, at night, the engine is not fitted with a head light in good working order, a train must not be allowed to proceed until the Station Master has received advice from the Guard of the delayed train, that adjacent lines are free from obstruction.
- (3) On control sections the Station Master must immediately inform the Controller. On receipt of such advice, the Controller must immediately warn the stations where medical vans and chests are located that they must be kept in readiness to move on receipt of further advice. He must keep constantly in touch with the situation there after.

6.05. Sending advice of accident or break down:- If the engine is, for any reason unable to proceed, the Guard or in his absence the Loco Pilot shall convey, by the most expeditious means, advice to the nearest station, stating the location, nature and cause of the accident, and if assistance has been asked for, the train shall not be moved until such assistance arrives, provided that if the train is subsequently able to move, it may do so at walking pace, but not unless a competent railway servant has been sent with hand signals and detonators to protect the train, such railway servant keeping at least 400 metres in advance of the train, the other end of the train being protected in a similar manner.

S.R. 6.05 (1) At any station on the line, when a Loco Pilot finds that his engine through any defect, is likely to lose time on the road he must inform the station Master and Guard how much time, in his opinion, will be lost in running to the next station. The Station Master must then decide whether to start the train, or to give precedence to a more important train.

- (2) (i) जब स्टेशनों के बीच कोई इंजन खराब हो जाये और सहायता की आवश्यकता हो तो इस आशय की सूचना नियंत्रण कार्यालय को पी.सी.पी. सेट द्वारा दी जानी चाहिये। ऐसा न होने पर किसी विशेष संदेश वाहक द्वारा अपेक्षित सहायता के लिये निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना दी जानी चाहिये। ऐसी सहायता माँगने के पश्चात् असमर्थ इंजन के लोको पायलट को उस स्थान से 10 कि.मी./घण्टा की गति से अधिक नहीं चलना चाहिये और थोड़े समय के अंतराल पर बार-बार सीटी बजाते रहना चाहिये जब तक सहायतार्थ इंजन न आ जाये। गार्ड अपनी गाड़ी की रक्षा करेगा।
- (ii) प्रार्थना पत्र गार्ड द्वारा लिखा जाना चाहिये और गार्ड तथा लोको पायलट दोनों का इस पर हस्ताक्षर होना चाहिये। यदि लोको पायलट अनपढ़ है और लिख पढ़ नहीं सकता तो गार्ड लोको पायलट को ज्ञापन (प्रार्थना पत्र) समझायेगा और गार्ड उस ज्ञापन पर प्रमाणित करेगा कि ऐसा कर दिया गया है।
- (iii) ऊपर के पैराग्राफ (ii) में उल्लिखित प्रार्थना पत्र को निकटतम स्टेशन तक सहायक गार्ड ले जायेगा। यदि गाड़ी में एक ही गार्ड है और यातायात विभाग का कोई अन्य कर्मचारी गाड़ी में नहीं है तो सहायक लोको पायलट इसे ले जायेगा। यदि इंजीनियरिंग विभाग का कोई कर्मचारी उपस्थित है तो वह निकटतम स्टेशन तक इस संदेश को ले जाने में यथा संभव सहायता करेगा। प्रधान गार्ड को हमेशा अपनी गाड़ी के साथ रहना चाहिये और उसकी रक्षा करनी चाहिये।

6.06 बिना प्रस्थान प्राधिकार के ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी:-

- (1) जब किसी लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में यह मालूम होता है कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार या समुचित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है तो वह तत्काल गाड़ी रोक देगा।
- (2) वह गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में अवरोध मानी जाएगी और नियम 6.03 के अनुसार उसकी रक्षा की जाएगी।
- (3) गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट इस घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम ब्लॉक स्टेशन को भेजेगा और इसके बाद जिस स्टेशन मास्टर को घटना की सूचना दी गयी है उसके द्वारा दिये गये अनुदेशों के अनुसार ही गाड़ी चलायी जाएगी। परन्तु यदि समुचित (मूर्त) टेन्जिबुल प्रस्थान प्राधिकार रास्ता में खो जाता है तो लोको पायलट अगले स्टेशन तक जा सकता है और इस घटना की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा।

6.07 गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक (कंट्रोलर) या केन्द्रीय यातायात नियंत्रण परिचालक (सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) को देना:-

- (1) यदि किसी विदित स्थिति अथवा असाधारण परिस्थितियों का गाड़ियों के संरक्षित और समुचित परिचालन पर बुरा प्रभाव पड़ने की संभावना है तो लोको पायलट, गार्ड और स्टेशन मास्टर इसकी सूचना नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक को देंगे।
- (2) नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक ऐसी खराबी या दोष की जानकारी मिलने पर, उपस्कर के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक को और अन्य संबंधित रेल सेवकों को इसकी सूचना देगा।

स0नि0 6.07 (1) लोको पायलट तथा/अथवा गार्ड द्वारा ट्रैक, जिसपर से उसकी गाड़ी गुजरी हो, पर किसी असामान्य स्थिति का अनुभव करने पर तथा उसके अनुसार ट्रैक के उस भाग जिस पर से उसकी गाड़ी गुजरी हो, अनुगामी गाड़ियों के लिये असुरक्षित हो तो निम्नलिखित कार्रवाई की जायेगी-

- (क) अगले ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी को बिना ब्लॉक खण्ड साफ किये रोकेंगे तथा उपलब्ध संचार के माध्यम से स्टेशन मास्टर को इकहरी लाइन में दोनों तरफ तथा दोहरी लाइन में पीछे की तरफ से किसी गाड़ी की अनुमति नहीं देने हेतु सूचित करेगा। आई.बी.एस. तथा स्वचालित ब्लॉक खण्ड परिक्षेत्र में लोको पायलट द्वारा पिछले स्टेशन से चल चुकी गाड़ियों के लोको पायलट तथा स्टेशन मास्टर को गाड़ियों का संचालन रोकने हेतु उपलब्ध संचार के माध्यम से सूचित करेगा।

- (2) (i) When an Engine fails between station and assistance is required information to this effect shall be given to the control on the PCP set, failing which a special messenger must be sent to the nearest station with a written application for any such help as is necessary. After asking for such assistance the Loco Pilot of the disabled engine must not move from the spot at a greater speed than 10 kilometres an hour sounding his whistle at frequent intervals, until the relieving engine arrives. The Guard shall protect his train.
- (ii) The application should be written by the Guard and signed by both Loco Pilot and Guard. In the case of an illiterate Loco Pilot who cannot read or write, the memorandum should be explained to the Loco Pilot by the Guard, and the latter should certify on the memorandum that this has been done.
- (iii) The application mentioned under para (ii) above shall be taken to the nearest station neither through the second Guard or the Brakes man, but when there is only one Guard and no other Traffic employee with the train, the engine staff should take it. If an official of the Engineering Department happens to be at hand, he should render what assistance he can in getting the message to the nearest station. The head Guard must always remain with train and protect it.

6.06. Train in a block section without authority to proceed:-

- (1) When a Loco Pilot becomes aware in a block section that he does not have an authority to proceed or a proper authority to proceed, he shall immediately stop train.
- (2) The train shall be treated as an obstruction in the block section and protected as such, in accordance with Rule 6.03.
- (3) The Guard, or in his absence the Loco Pilot, shall convey the report of the occurrence to the nearest block station by the most expeditious means and the train shall thereafter move only in accordance with the instructions which may be issued by the Station Master to whom the occurrence has been reported.
- Provided that when a proper tangible authority to proceed is lost on the run, the Loco Pilot may proceed to the next station and report the occurrence to the Station Master.

6.07. Report of conditions likely to affect running of trains to Controller or Centralised Traffic Control Operator:-

- (1) Loco Pilots, Guards and Station Masters shall advise the Controller or the Centralized Traffic Control Operator of any known conditions or unusual circumstances likely to affect the safe and proper working of trains.
- (2) The Controller or the Centralized Traffic Control Operator, on becoming aware of such defect or failure, shall inform the same to the railway servant responsible for the maintenance of the equipment and other railway servants concerned.

SR.6.07(1): In the event of the Loco pilot and/or Guard experiencing any abnormal condition in the track over which his train has passed and he considers that the portion of the track over which his train has passed is detrimental for safe running of subsequent train will take action as under:-

- (a) Stop his train at next block station without clearing the block section and inform the Station Master through available means of communication not to permit any train from either end of the affected block section in case of single line and from the rear in case of double line. In case of IBS and automatic block territories, the Loco pilot must inform the station master and Loco pilot of trains already left station in rear through available means of communications to stop movement of trains;

- (ख) यह सुनिश्चित होने के बाद ही गाड़ी आगे बढ़ायेगा कि स्टेशन मास्टर ने स्पष्ट रूप से सह समझ लिया है कि लाइन पर किसी गाड़ी की अनुमति नहीं देनी है जब तक कि घटना के सम्बन्ध में लोको पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो प्राप्त नहीं करा दिया जाता। वह पुनः अपनी गाड़ी को स्टेशन पर किसी सुविधाजनक स्थान पर स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो देने के लिये रोकेगा।
- (ग) स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसा मेमो प्राप्त होने पर ब्लाक खण्ड के दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को तथा जूनियर इंजीनियर/सीनियर इंजीनियर(रेल पथ), सहायक इंजीनियर, मण्डल इंजीनियर, मुख्य नियंत्रक एवं मण्डल परिचालन प्रबन्धक को सन्देश जारी किया जायेगा।
- (घ) स्टेशन मास्टर रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन/लाइट इंजन अथवा इनके अनुपलब्ध होने की स्थिति में गाड़ी को इंजीनियरिंग पदाधिकारियों के साथ ट्रैक के सम्भावित भाग से पर्याप्त दूरी पहले रूकने (स्टॉप डेड) हेतु सतर्कता आदेश के साथ भेजने की व्यवस्था करेगा। साथ गये इंजीनियरिंग कर्मचारी द्वारा ट्रैक की जाँच की जायेगी तथा सन्तुष्ट होने के बाद ही कि ट्रैक गाड़ी संचालन हेतु सुरक्षित है, गाड़ी के गुजरने की अनुमति दी जायेगी। स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत रूप से अथवा लिखित मेमो द्वारा, ट्रैक की स्थिति तथा किसी लगने वाले गति प्रतिबन्ध के बारे में, जिसे लोको पायलट के माध्यम से भेजा जा सकता है, सूचना दी जायेगी।
- (ङ) इंजीनियरिंग पदाधिकारियों की अनुपस्थिति में गाड़ी के लोको पायलट को इस निर्देश के साथ सतर्कता आदेश देते हुए चलायेगा कि वह अपनी गाड़ी को प्रभावित किमी0 के पहले रोके तथा ट्रैक की स्थिति से सन्तुष्ट होने के बाद ट्रैक के प्रभावित भाग को 10 किमीप्रघ0 की गति से पार करे अथवा लाइन को गाड़ी संचालन हेतु असुरक्षित पाने पर पिछले स्टेशन पर वापस लौट जाये। लोको पायलट द्वारा किसी संदिग्ध चीज के न मिलने पर अनुगामी गाड़ियाँ 10 किमी.प्र. घ. के सतर्कता आदेश के साथ चलाई जायेंगी जब तक कि इंजीनियरिंग पदाधिकारियों द्वारा ट्रैक के सुरक्षित होने का प्रमाण पत्र न जारी कर दिया जाये।
- (च) पूर्व में सूचित रिपोर्ट की यदि लोको पायलट द्वारा पुष्टि की जाती है तो इंजीनियरिंग पदाधिकारियों द्वारा सुरक्षित होने का प्रमाण पत्र मिलने तक किसी गाड़ी के संचालन की अनुमति नहीं दी जायेगी।
- नोट— गाड़ी के गार्ड द्वारा कार्य करने के दौरान ट्रैक में किसी असामान्य स्थिति का अनुभव करने पर वाकी—टाकी या अन्य उपलब्ध संचार के माध्यम से लोको पायलट को अवगत कराया जायेगा, जिसके बाद लोको पायलट द्वारा स0नि0 6.07(1)(क) के अनुसार कार्रवाई की जायेगी। गार्ड की लोको पायलट से सम्पर्क न हो पाने की स्थिति में उसके द्वारा गाड़ी रोकने हेतु कार्रवाई की जानी चाहिए तथा लोको पायलट को सूचित किया जाना चाहिए।
- (2) ट्रैक, पुल अथवा अन्य स्थिर संरचना में विध्वंस या सम्भावित विध्वंस, बम विस्फोट, इत्यादि की सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर द्वारा प्रभावित ब्लॉक खण्ड के साथ ही साथ दोहरी/बहु लाइन खण्डों में बगल की लाइनों पर गाड़ियों का संचालन रोक दिया जायेगा तथा खण्ड नियंत्रक की सलाह से स0नि0 6.07(1)(घ) के अनुसार कार्रवाई करते हुए मात्र रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन/लाइट इंजन को यह सुनिश्चित करने के लिए भेजा जायेगा कि लाइन गाड़ियों के संचालन हेतु सुरक्षित है।
- (3) लोको पायलट तथा/अथवा गार्ड द्वारा ट्रैक पर या उसके आस पास जिस पर से उसकी गाड़ी गुजरी हो किसी बाधा अथवा किसी असुरक्षित स्थिति का अनुभव करने पर जो उसके अनुसार गाड़ियों के संरक्षित संचालन हेतु खतरनाक है निम्नलिखित सुधारात्मक कार्रवाई की जायेगी:—
- (क) लोको की फ्लैशर लाइट को आन कर दिया जायेगा।
- (ख) सम्बन्धित स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टरों/नियंत्रक को उपलब्ध संचार के माध्यम से सूचित किया जायेगा तथा साथ ही साथ;
- (ग) अपनी गाड़ी को रोकेगा तथा खतरे का हैण्ड सिगनल दिखाते हुए सा.नि. 3.62 के अनुसार सम्बन्धित लाइन को सुरक्षित करने हेतु आगे बढ़ेगा।
- (घ) तत्पश्चात् फ्लैशर लाइट को आन रखे हुए अगले स्टेशन तक सतर्कता पूर्वक अपनी यात्रा जारी रखेगा; तथा
- (ङ) प्रभावित खण्ड में आने वाली किसी गाड़ी को वाकी—टाकी अथवा अन्य उपलब्ध संचार के माध्यम से वार्तालाप कर तथा खतरे का हैण्ड सिगनल दिखाकर रोकने हेतु तैयार रहेगा।

- (b) Proceed further, only after satisfying himself that Station Master has clearly understood so as not to permit further movement over the line until a written memo indicating the details of the occurrence is received by Station Master from the Loco Pilot. He will then again stop at the station at a convenient place so as to deliver the written memo to the Station Master;
- (c) the Station Master on receipt of such a memo must issue a message addressed to the Station Master of the block station at the other end of the block section, and Junior Engineer/Section Engineer (P.Way), Assistant Engineer, Divisional Engineer, Chief Controller and Divisional Operations Manager;
- (d) arrange to dispatch by rail maintenance machine/tower wagon/light engine or in their absence a train accompanied by an engineering official with a caution order to the effect to stop dead sufficiently short of the expected portion of the track. The engineering official accompanying will inspect the track and shall allow the train to pass only after satisfying that the track is safe for the passage of train. Advise the condition of the track and any restriction of speed to be imposed to the Station Master personally or through written memo which may be sent through the Loco pilot.
- (e) in the absence of engineering officials the train with a caution order instructing the Loco pilot to stop dead before the affected kilometers and after satisfying himself about the condition of track pass over the track in question at 10 kilometers per hour or if he finds the line unsafe to pass, return to station in rear. If the Loco pilot is not able to detect any thing doubtful, subsequent trains shall be dispatched with a speed restriction of 10 kilometers per hour till the track is certified to be safe by engineering officials.
- (f) if the condition as reported earlier is confirmed by the Loco pilot, no train movement shall be allowed till certified to be safe by engineering officials;

Note: In case the Guard of the train experiences any abnormal occurrence in the track while working his train, he must inform the Loco pilot of his train through walkie-talkie or other available means of communication between the Loco pilot and the Guard about the occurrence, after which the Loco pilot shall take action as mentioned in SR 6.07 (1) (a). In the event of Guard unable to contact the Loco pilot, he should take action to stop the train and inform the Loco pilot.

- (2) As soon as information of sabotage or likely sabotage, bomb blast explosion etc. to the track, bridges, or other fixed installation is received, the Station Master who becomes aware of it, will stop movement of trains in the affected block section as well as on adjacent lines on double/multiple line sections and will take action as per SR 6.07 (1) (d) in consultation with the Section Controller except that only rail maintenance machine/tower wagon/light engine shall be sent to ascertain for the line to be safe for the movement of the train.
- (3) In the event of the Loco pilot and /or Guard experiencing any obstruction or any other unsafe condition, on or near the track adjacent to the line over which his train has passed and which in his opinion is detrimental to safe train running, will take the following remedial action:-
 - (a) Immediately switch on the flasher light of his loco;
 - (b) Inform the Station Master(s) concerned/control through the available means of communication, and concurrently;
 - (c) stop his train and proceed with danger hand signals to protect the line in question in terms of GR 3.62
 - (d) thereafter, he will continue journey to the next station cautiously keeping flasher light on; and
 - (e) be prepared to stop any incoming train approaching on the affected section by communicating on walkie talkie or other available means of communication and exhibiting danger hand signal;

- (च) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो द्वारा घटना के सम्बन्ध में सूचना दी जायेगी;
- (छ) स्टेशन मास्टर द्वारा उक्त सूचना प्राप्त होने पर स०नि० 6.07(1)(ग) से (च) के अनुसार कार्रवाई की जायेगी।

6.08 गाड़ी का विभाजन:—

- (1) यदि गाड़ी चलने के दौरान उसका कोई भाग उससे अलग हो जाता है तो:—
 - (क) लोको पायलट यथासंभव गाड़ी के अगला भाग को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि वह यह नहीं समझ ले कि गाड़ी का पिछला भाग रुक गया है जिससे कि दोनों भागों के आपस में टकराने की कोई संभावना नहीं रहे और निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गाड़ी के विभाजन की सूचना गार्ड को देगा।
 - (ख) गाड़ी के पिछला भाग में गार्ड या गार्डों द्वारा:—
 - (i) अगला भाग से टक्कर बचाने हेतु सभी संभव प्रयत्न किये जायेंगे;
 - (ii) यदि हैन्डब्रेक है तो तत्काल उसे लगा दिया जाएगा, तथा
 - (ग) यदि कोई बैकिंग इंजन है तो उसका लोको पायलट गाड़ी के पिछले भाग को रोक देगा और अगले भाग के लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने हेतु निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा।
 - (2) गाड़ी के पिछला भाग के रुकते ही गाड़ी का गार्ड आगे एवं पीछे दोनों ही ओर नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी के उस भाग का बचाव करेगा और हैन्ड ब्रेकों को लगाकर तथा यदि आवश्यक हो एवं विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति दी गयी हो तो स्प्रेग तथा जंजीरों के प्रयोग से वाहनों को स्थिर रखने का कार्य करेगा।
 - (3) गार्ड दिन में हरी झंडी तथा रात में सफेद बत्ती यथासंभव अधिक से अधिक उपर और नीचे बार-बार हिलाकर गाड़ी के विभाजित होने का संकेत देगा।
 - (4) जब विभाजित गाड़ी का दोनों भाग एक दूसरे से दिखायी पड़ने वाली दूरी में रुक कर खड़े हो जाते हैं और उन्हें जोड़ना सम्भव एवं निरापद हो तो गाड़ी को गार्ड के हाथ सिगनल की सहायता से पर्याप्त सतर्कतापूर्वक जोड़ दिया जाएगा परन्तु तब जब गाड़ी के पिछला भाग को भली प्रकार स्थिर रखने हेतु उपनियम (2) में वर्णित विधि से आवश्यक सावधानी बरत ली गयी हो।
 - (5) यदि विभाजित गाड़ी का लोको पायलट अगला भाग को रोक सकने के पूर्व ही अगला ब्लॉक स्टेशन पर पहुँच जाता है तो वह तुरन्त गाड़ी के विभाजित होने की चेतावनी स्टेशन मास्टर को तथा रास्ते में यदि कोई केबिन मिलता है तो उसके प्रभारी रेल कर्मचारी को देगा और यदि प्रस्थान प्राधिकार मूर्त (टेन्जिबुल) हो तो तब तक नहीं सौंपेगा जबतक कि ब्लॉक सेक्शन उसकी गाड़ी के सभी वाहनों से साफ नहीं हो जाता है।
 - (6) इस नियम में गार्ड के विनिर्दिष्ट कर्तव्य उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट को करने होंगे।
- स०नि० 6.08 (i) किन्हीं भी परिस्थितियों में विभाजित गाड़ी के भाग दो भिन्न स्टेशनों को नहीं ले जाये जायेंगे।
- (ii) इकहरी लाइन पर जब लोको पायलट को गाड़ी के आगे वाले भाग को लेकर बिना रुके अगले स्टेशन जाना होता है तो उसे अपने पास के टोकेन/टैबलेट को तब तक नहीं देना चाहिये जब तक दूसरे भाग को लाकर अवरोध हटा नहीं दिया जाता है। लाइन क्लीयर टिकट के मामले में लोको पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को यह चेतावनी देने के लिये कि पीछे का ब्लॉक सेक्शन अवरोध रहित है, तुरन्त कार्यवाही करना चाहिये।
 - (iii) जब लोको पायलट को गाड़ी के पीछे छोड़े हुये भाग को ले जाने के लिये वापस भेजा जाता है तो टोकेन/टैबलेट या बीता हुआ (एक्सपायर्ड) लाइन क्लीयर टिकट जो पहले से उसके पास है, उसके अतिरिक्त लोको पायलट को "रिलीफ इंजन/गाड़ी अवरुद्ध लाइन में भेजने के लिये प्राधिकार" फार्म टी/ए 602 भी देना चाहिये।

- (f) on arrival at the next station he shall inform the Station Master through a written memo about the occurrence;
- (g) on receipt of such information the Station Master must take action as per SR 6.07(1) (c) to (f)

6.08. Train parting:-

- (1) If any portion of a train should, while in motion, become detached:-
 - (a) the Loco Pilot shall use his judgment to keep the front portion in motion, if possible, until the rear portion has been brought to a stand so as to avoid the chance of a collision between the two portions; and sound the prescribed code of whistle to inform the Guard of the parting.
 - (b) the Guard or Guards in the rear portion shall-
 - (i) do all they can to prevent a collision with the front portion, and
 - (ii) promptly apply their hand-brakes, where provided, and
 - (c) the Loco Pilot of a banking engine, if any, shall bring the rear portion to a stand and sound the prescribed code of whistle to attract the attention of the Loco Pilot in the front portion.
 - (2) As soon as the rear portion of a train has been brought to a stand, the Guard of the train shall protect that portion in accordance with Rule 6.03 both in the front and the rear, and take steps to secure the vehicles in stationary position by pinning down hand brakes and wherever necessary and prescribed by, special instructions by use of sprags and chains also.
 - (3) The Guard shall indicate the parting of the train, by waving in repeated motions a green flag by day, and white light by night, up and down vertically as high and as low as possible.
 - (4) When both portions of a parted train are brought to a stand within sight of each other and it is possible and safe to couple them, the train shall be coupled with due caution under hand signals from the Guard provided necessary precautions have been taken to secure the rear portion in the manner described in sub-rule (2).
 - (5) If the Loco Pilot of the parted train has already reached the block station in advance before he could bring the front portion to a stop, he shall instantly warn the Station Master of the parting as also the railway servant in charge of a cabin, if passed on the way, and shall not give up the tangible authority to proceed, if any, till the block section is cleared of all the vehicles of his train.
 - (6) The duties of the Guard specified in this rule shall devolve on the Loco Pilot in the absence of the Guard.
- S R 6.08 (i) under no circumstances must portions of a train be taken to two different stations.
- (ii) On the single line when the front portion has to run to the next station without stopping, the Loco Pilot must not give up the tablet /token in his possession until the second portion has been brought in and the obstruction cleared. In the case of line clear tickets, the Loco Pilot must take immediate steps to warn the Station Master that the section in rear has not been cleared.
 - (iii) When the Loco Pilot is sent back to bring the portion left behind he should be given an “Authority to proceed For Relief Engine /Train into an occupied block section” on prescribed form No T/A 602 in addition to the token/tablet or expired line clear ticket already in his possession.

6.09 ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग:-

- (1) यदि किसी ब्लॉक सेक्शन में रुकी गाड़ी का उसके दुर्घटनाग्रस्त हो जाने के कारण या इंजन के पूरी गाड़ी आगे न खींच सकने के कारण, विभाजन आवश्यक हो जाय तो गार्ड अपनी गाड़ी के पिछले भाग की रक्षा के लिये नियम 6.03 के अनुसार तुरन्त कार्यवाही करेगा।
- (2) यदि इंजन अकेला या कुछ वाहनों के साथ आगे जा सकता है तो गार्ड उपनियम (1) के प्रावधानों के अनुसार कार्यवाही करने के बाद और कपलिंग काटने से पहले ब्रेक लगा देगा तथा यदि आवश्यक हो तो गाड़ी के पिछला भाग को स्थिर रखने के लिये उसे सावधानीपूर्वक अन्यथा जकड़ कर रखेगा।
- (3) गार्ड उपनियम(2) में उपबन्धित रूप में कार्यवाही कर लेने के पश्चात् लोको पायलट को लिखित अनुमति देगा कि वह अगला भाग काटकर अगला स्टेशन तक ले जायें और यदि वह उचित समझे तो उसे उसी लाइन पर वापस आने का लिखित अनुदेश दे सकता है।
- (4) इकहरी (सिंगिल) लाइन के जिन सेक्शनों पर टोकेन कार्य चालन हो रहा है उनमें लोको पायलट अपनी गाड़ी का कोई भाग ब्लॉक सेक्शन में छोड़ने से पूर्व टोकेन गार्ड को सौंप देगा और उसके लिये गार्ड से लिखित रसीद लेगा। गार्ड वह टोकेन तब तक अपने पास रखेगा जब तक उसकी गाड़ी के सभी वाहन ब्लॉक सेक्शन से बाहर नहीं हो जाते।
- (5) रात्रि, धुंध, कुहासा या तूफानी मौसम में जब दृश्यता साफ नहीं हो तो जैसे ही इंजन चाहे अकेला या वाहनों के साथ बढ़े वैसे ही गार्ड:-
 - (क) नियम 6.03 के अनुसार अपनी गाड़ी की आगे से भी रक्षा करेगा, तथा
 - (ख) यह भी देखेगा कि उसकी गाड़ी के पिछले भाग के सबसे अगले वाहन पर लाल बत्ती दिखायी जाये।
- (6) जब गाड़ी का अगला भाग ले जाया जाता है तो गाड़ी के उस भाग के पिछले वाहन पर कोई टेल लैम्प या टेल बोर्ड नहीं लगाया जाएगा, किन्तु गार्ड उपनियम (3) में वर्णित लिखित अनुमति में उसका पूरा नम्बर लिखकर देगा।
- (7) यह जानते हुये कि पीछे के ब्लॉक सेक्शन में अवरोध है किसी स्टेशन में प्रवेश करते ही लोको पायलट का सर्वप्रथम कर्तव्य यह होगा कि वह स्टेशन मास्टर को तत्काल इसकी चेतावनी दे। यदि स्टेशन के रास्ते में कोई केबिन पड़ता हो तो केबिन के प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक को भी इस बात की जानकारी दी जाएगी।
- (8) जब उपनियम (3) में निर्दिष्ट लिखित अनुदेशों के अधीन इंजन को वापस लाना हो तो गार्ड इंजन आने तक ब्लॉक सेक्शन में छोड़े गये गाड़ी के भाग के पीछे उपस्थित रहेगा और किसी भी अनुगामी गाड़ी को अपने प्रभार वाले किसी वाहन को हटाने की अनुमति नहीं देगा।
- (9)
 - (क) लोको पायलट अपने इंजन को अकेला या वाहनों सहित उसी लाइन पर तब तक वापस नहीं लायेगा जब तक कि उपनियम (3) के अधीन गार्ड से उसे ऐसा करने के लिये लिखित अनुदेश नहीं मिल जाते।
 - (ख) इसके अतिरिक्त लोको पायलट बहु(मल्टीपल) लाइनों वाले सेक्शन में स्टेशन मास्टर से एक लिखित प्राधिकार लेगा। स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि रेलपथ के जिस भाग पर से उक्त लोको पायलट को लौटना है उसपर कोई अन्य गाड़ी नहीं लायी जाय और न ही उसे क्रॉस किया जाये।
 - (ग) स्टेशन मास्टर, इस प्रकार का लिखित प्राधिकार देने के पहले, उन स्टेशन मास्टरों से विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित आवश्यक आश्वासन प्राप्त करेगा, जिनके पास विपथन (डायवर्जन) सुविधायें हैं और इन परिस्थितियों की सूचना नियंत्रक को भी देगा।

6.09. Portion of train left in a block section: -

- (1) When a train stopped in a block section has to be divided in consequence of an accident or the inability of the engine to take the whole train forward, the Guard of the train shall immediately take steps to protect the rear portion of his train in accordance with Rule 6.03.
- (2) If the engine is capable of proceeding either with or without vehicles, the Guard shall, after taking action as provided for in sub-rule (1) and before uncoupling, put down the brakes and shall, if necessary, otherwise carefully secure the rear portion of the train to ensure its remaining stationary.
- (3) When the Guard has taken action as provided for in sub-rule (2), he shall give a written permission to the Loco Pilot to uncouple and proceed to the next station and may, if he thinks fit, give him written instructions to return on the same line.
- (4) On sections of the single line where token working is in force, the Loco Pilot shall, before leaving any portion of his train in a block section, hand over the token to the Guard from whom he shall obtain a written receipt. The Guard shall retain the token until the block section has been cleared of all vehicles of his train.
- (5) At night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, as soon as the engine, whether with or without vehicles is drawn forward, the Guard shall-
 - (a) protect his train in the front also in accordance with Rule 6.03, and
 - (b) also see that a red light is shown on the front vehicle of the rear portion of the train.
- (6) When the front portion of the train is taken forward, no tail lamp or tail board shall be placed on the rear vehicle of that portion of the train but the Guard shall give its number, in full in the written permission referred to in sub-rule (3).
- (7) On entering a station with the knowledge that the block section in rear is obstructed, the first duty of the Loco Pilot is instantly to warn the Station Master of the fact. If a cabin is passed on the way to the station, the railway servant in charge of the cabin shall also be informed of the fact.
- (8) When, under written instructions referred to in sub-rule (3), the engine is to be brought back, the Guard shall, until the arrival of the engine, continue to remain in rear of the portion of the train left in the block section and shall not permit a following train, if any, to move any of the vehicles under his charge.
- (9)
 - (a) The Loco Pilot shall not bring his engine, with or without vehicles, back on the same line unless he has received written instructions under sub-rule (3) from the Guard to do so.
 - (b) In addition, on a multiple line section, the Loco Pilot shall also have a written authority from the Station Master, who shall ensure that no train is diverted on to or crossing the same line on that portion of the track over which the said Loco Pilot would be returning.
 - (c) The Station Master, before giving such written authority, shall obtain necessary assurances as prescribed by special instructions from the Station Masters having diversion facilities and also inform the Controller of the circumstances.

- (10) दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपल) लाइनों वाले सेक्शन पर, स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अधीन लोको पायलट, संचालन पद्धति के अनुसार सही लाइन पर अपनी गाड़ी को वहाँ तक लौटा ले जाएगा जहाँ से क्रॉस करके वह उस लाइन पर पहुँच सकता है जिस पर उसने अपनी गाड़ी के बाकी भाग को छोड़ा है और फिर वह उसी लाइन पर आगे जा सकता है और इंजन लगाने के बाद जिस स्टेशन को जाने का उसे निर्देश मिला है, उस तक गाड़ी को ले जाएगा।
- (11) यदि लोको पायलट लिखित अनुदेशों के अधीन, दोहरी (डबल) लाइन सेक्शन में यातायात दिशा के विरुद्ध इकहरी (सिंगल) लाइन सेक्शन में स्थापित यातायात दिशा के विरुद्ध, जाता है तो वह सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और निर्धारित कोड में बार-बार सीटी देता रहेगा।

स.नि. 6.09 (1) यदि लोको पायलट इस बात की आवश्यकता महसूस करता है कि इंजन द्वारा पूरी गाड़ी को खींच सकने की असमर्थता के कारण गाड़ी का विभाजन करना है, या गाड़ी से इंजन को काटकर पानी लेने या अन्य किसी उद्देश्य से अगले स्टेशन को ले जाना है तो उसे गाड़ी को छोड़ने के लिये गार्ड से निर्धारित फार्म टी/609 पर लिखित आज्ञा लेनी चाहिये और स्टेशन पर पहुँचने के बाद उसे तुरन्त अपने आगमन की सूचना स्टेशन मास्टर को देनी चाहिये और यह भी बताना चाहिये कि गाड़ी कहाँ पर छोड़ दिया गया और वह (लोको पायलट) वापस लौटेगा या कोई दूसरा इंजन भेजा जाना चाहिये। अपना गाड़ी पर वास लौटने के लिये स्टेशन मास्टर को बिना सूचित किये लोको पायलट स्टेशन से प्रस्थान नहीं करेगा।

- (2) अक्षम गाड़ी (डिसएबुल्ड ट्रेन) की सहायता के लिये भेजे गये इंजन को उस ब्लाक सेक्शन में जिसमें अक्षम गाड़ी है प्रवेश करने पर पूरी सावधानी से बढ़ना चाहिये तथा किसी भी परिस्थिति में उसकी गति सीधी लाइन पर 15 कि.मी./घण्टा और जहाँ पर स्पष्ट दिखाई न दे वहाँ 10 कि.मी./घण्टा से अधिक नहीं होना चाहिये और सीटी बार-बार बजाना चाहिये।
- (3) (i) जब कभी किसी गाड़ी का कोई भाग लाइन पर ब्लाक सेक्शन में अथवा स्टेशन सीमा के अन्दर छोड़ दिया जाता है तो उसी लाइन पर उस सेक्शन में किसी दूसरी गाड़ी को तब तक प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिये जब तक पहली गाड़ी के बचे हुये भाग को अगले स्टेशन पर लाकर या पिछले स्टेशन रोक, या ढकेल कर ब्लाक सेक्शन साफ न कर दिया गया हो। यह इस बात पर निर्भर करेगा कि छूटे हुये भाग से ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर स्थित स्टेशनों में से कौन नजदीक है।
- (ii) जब लोको पायलट को गाड़ी के छूटे हुये भाग को अगले स्टेशन पर ले जाने के लिये या पिछले स्टेशन से ढकेल कर ले जाने के लिये वापस भेजा जाता है तो उसे सतर्कता आदेश के साथ बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान आदेश दिया जाना चाहिये।
- (iii) जब लोको पायलट को गाड़ी के छूटे हुये भाग को लाने के लिये वापस भेजा जाता है तो उसे टोकन/टेबलेट या बीता हुआ (एक्सपायर्ड) लाइन क्लीयर टिकट जो उसके पास है, उसके अतिरिक्त बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान आदेश भी दिया जाना चाहिये।
- (4) ब्लाक सेक्शन में छूटे हुये गाड़ी के भाग के पीछे की ओर से रक्षा करने के साथ साथ गार्ड को आगे की ओर से भी रक्षा करनी चाहिये। (साधारण नियम 6.03 एवं 3.62 के अनुसार)

6.10 आग लगना:-

- (1) यदि कोई रेल सेवक कहीं ऐसी आग लगी देखता है जिससे जीवन की हानियाँ या सम्पत्ति की क्षति पहुँचने की सम्भावना है तो वह जीवन एवं सम्पत्ति की रक्षा हेतु और आग को फैलने से रोकने एवं उसे बुझाने के लिये यथा संभव सभी उपाय करेगा।
- (2) यदि आग किसी विद्युत उपस्कर में या उसके आस पास लगती है और यदि रेल सेवक विद्युत उपस्कर के संचालन में सक्षम है तथा इस कार्य के लिये विशेष रूप से प्रशिक्षित है तो वह प्रभावित भाग की बिजली सप्लाय तुरन्त काट देगा।
- (3) आग लगने की प्रत्येक घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जाएगी और स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में कार्यवाही करेगा।

- (10) On double or multiple line sections, the Loco Pilot may, under instructions from the Station Master, take the train back on the proper line, according to the system of working, until he can cross on to the line on which he has left the rest of his train and may then proceed by that line and after attaching the engine shall work the train to the station to which he is directed.
- (11) When moving under written instructions against the direction of traffic on a double line, or against the established direction of traffic on a single line, the Loco Pilot shall proceed cautiously and make frequent use of the prescribed code of whistle.

S.R. 6.09 (1) When a Loco Pilot finds it necessary to divide his train owing to inability of the engine to draw the full train or to detach his engine from a train and run into the next station for water or for any other purpose, he must obtain the guard's written permission on prescribed form T/609 to leave the train, and on arrival at the station he must immediately report his arrival to the Station Master, telling him where the train has been left, and whether he will return or if another engine must be sent out. The Loco Pilot must not leave the station to return to the train, without advising the station Master.

- (2) An engine sent to assist a disabled train, after entering into the block section in which the disabled train is, must proceed with all caution and under no circumstances exceed the speed of 15 kilometres an hour on the straight and 10 kilometres an hour where a clear view cannot be obtained, the whistle being frequently sounded.
- (3)
 - (i) Whenever a portion of a train is left on the line either in a block section or within station limits, no other train must be allowed to enter the section on the same line until the block section has been cleared either by bringing the remainder of the train to the station in advance or by pushing it to the station in rear depending upon the proximity of the remainder portion with the stations at either end of the block section.
 - (ii) When the Loco Pilot is sent back either to bring the portion left behind to the station in advance or push the same to the station in rear, he should be given an 'Authority to proceed for Relief Engine /Train in to an occupied Block section' on prescribed form T/A 602.
 - (iii) When the Loco Pilot is sent back to bring the portion left behind, he should be given an Authority to proceed on Form T/A 602 in addition to the token or tablet or expired line clear ticket already in his possession.
- (4) In addition to protecting the portion of the train left in the block section in rear in accordance with G. R 6.03 and 3.62 the Guard must also protect the portion in front.

6.10. Fire:-

- (1) A railway servant noticing a fire, likely to result in loss of life or cause damage to property, shall take all possible steps to save life and property, to prevent it from spreading and to extinguish it.
- (2) In case the fire is on or adjacent to any electrical equipment, the railway servant shall, if he is competent in handling electrical equipment and specially trained for the purpose, have the affected part immediately isolated from its source of supply of electrical energy.
- (3) The occurrence of a fire shall, in every case, be reported to the nearest Station Master by the most expeditious means and the Station Master shall take such action as may be prescribed by special instructions.

स.नि. 6.10 (i) आग लगने की घटना की रिपोर्ट पाने पर स्टेशन मास्टर दुर्घटना नियमावली में दिये गये ब्यौरे के अनुसार कार्यवाही करेगा।

(ii) जब आग भड़कने का संभावित कारण विद्युत उपस्कर की विफलता जान पड़े तो सम्बन्धित गाड़ी प्रकाश निरीक्षक मण्डल विद्युत अभियन्ता को भी इस घटना की सूचना तुरन्त दी जानी चाहिये।

6.11 स्टेशन से वाहनों का निकल भागना:— यदि कोई वाहन किसी स्टेशन से बाहर निकल भागता है तो स्टेशन मास्टर दुर्घटना बचाने के लिये तुरन्त दूसरे स्टेशनों तथा अन्य सम्बन्धित व्यक्तियों को यथा संभव चेतावनी देने की कार्यवाही करेगा।

नोट:— सहायक नियम 6.02 (1)(i)(ii) देखिये।



- SR 6.10 (i) On receipt of a report regarding occurrence of a fire, the Station Master shall take action as detailed in N.E. Railway Accident Manual.
- (ii) When the failure of an electrical equipment is likely be cause of an outbreak of the fire. The train lighting staff and Divisional Electrical Engineer concerned should also be immediately informed about such incident.

6.11 Vehicles escaping from station:- If any vehicle escapes from a station, the Station Master shall take immediate steps to warn the other stations or persons concerned as far as practicable, to prevent an accident.

Note:- See S.R. 6.02(I) (i) (ii).



अध्याय – VII संचालन पद्धतियां

7.01 संचालन पद्धतियाँ:—

- (1) स्टेशनों के बीच चलनेवाली सभी गाड़ियों का संचालन निम्नलिखित में से किसी एक पद्धति के अनुसार किया जायगा, अर्थात् ;
 - (क) पूर्ण ब्लॉक पद्धति,
 - (ख) स्वचालित ब्लॉक पद्धति,
 - (ग) अनुगामी गाड़ी पद्धति,
 - (घ) पायलट गार्ड पद्धति,
 - (ङ) ट्रेन-स्टाफ तथा टिकट पद्धति, या
 - (च) केवल एक गाड़ी पद्धति।
- (2) प्रत्येक रेल पर पूर्ण ब्लॉक पद्धति तथा स्वचालित ब्लॉक पद्धति का प्रयोग किया जाएगा। किन्तु उप नियम (1) में उल्लिखित किसी अन्य संचालन पद्धति का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अधीन रेल या रेलों के किसी अन्य भाग पर मंजूर किया जा सकता है। प्रत्येक पद्धति का प्रयोग उसको लागू उन शर्तों के अधीन किया जायेगा जो इन नियमों में वर्णित हैं।

7.02 सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से सम्बन्धित साधारण नियमों का लागू होना:—

यदि कोई अन्यथा उपबन्ध नहीं किया गया है तो सिगनलों और गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित सभी नियम इन नियमों में वर्णित संचालन पद्धतियों को भी लागू होंगे।



CHAPTER VII SYSTEMS OF WORKING

7.1. Systems of working:-

- (1) All trains working between stations shall be worked on one of the following systems namely :-
 - (a) the Absolute Block System,
 - (b) the Automatic Block System,
 - (c) the Following Trains System,
 - (d) the Pilot Guard System,
 - (e) the Train-staff and Ticket System, or
 - (f) the One Train Only System.
- (2) The Absolute Block and the Automatic Block Systems alone shall be used on every railway, except any railway or portion of a railway on which the use of any other system of working mentioned in sub-rule (1) may be sanctioned under special instructions subject to the conditions applicable to each system as described in these rules.

7.02. Applicability of General Rules referring to the working of signals and trains: -

All rules referring to the working of signals and trains also apply to the systems of working detailed in these rules, except where otherwise provided.



अध्याय – VIII

पूर्ण ब्लॉक पद्धति

क-आवश्यक बातें

8.01 पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें:-

- (1) जहाँ गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक पद्धति पर होता है, वहाँ:-
 - (क) किसी भी गाड़ी को ब्लॉक स्टेशन से चलने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि आगे के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर नहीं मिल जाता।
 - (ख) दोहरी (डबल) लाइनों पर ऐसा लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि जिस ब्लॉक स्टेशन पर लाइन क्लीयर दिया जाता है उसके प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।
 - (ग) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि लाइन क्लीयर देने वाले ब्लॉक स्टेशन पर लाइन, उसी दिशा में जाने वाली गाड़ियों से केवल प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है और लाइन क्लीयर पाने वाले ब्लॉक स्टेशन की ओर जाने वाली गाड़ियों से भी साफ नहीं है।
- (2) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिये गये हैं, उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (ग) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी निम्नलिखित से कम नहीं होगी, अर्थात्:-
 - (क) द्वि-संकेती लोअर क्वाड्रेंट सिगनल अथवा द्वि-संकेती रंगीन बत्ती सिगनल व्यवस्था में, 400 मीटर, तथा
 - (ख) बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट व्यवस्था में, 180 मीटर।

ख –लाइन क्लीयर देने की शर्तें

8.02. 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लीयर देने की शर्तें:- इकहरी (सिंगिल) अथवा दोहरी (डबल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि –

- (क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है,
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी सिगनल फिर से 'आन' नहीं कर दिये गये हैं,
- (ग) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक साफ नहीं हैं, तथा
- (घ) उक्त लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए सभी काँटे सही ढंग से सेट नहीं कर दिये गये हैं और सभी सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर ताला नहीं लगा दिया गया है।

8.03 बी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लीयर देने की शर्तें:-

- (1) दोहरी (डबल) लाइन पर 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि –
 - (क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है,
 - (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से 'आन' नहीं कर दिये गये हुए तथा
 - (ग) लाइन –
 - (i) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर, निकट (होम) सिगनल तक साफ नहीं है। अथवा

CHAPTER VIII THE ABSOLUTE BLOCK SYSTEM

A. Essentials

8.01. Essentials of the Absolute Block System:-

- (1) Where trains are worked on the Absolute Block System:-
 - (a) no train shall be allowed to leave a block station unless Line Clear has been received from the block station in advance, and
 - (b) on double lines such Line Clear shall not be given unless the line is clear, not only upto the first Stop signal at the block station at which such Line Clear is given but also for an adequate distance beyond it;
 - (c) on single lines such Line Clear shall not be given unless the line is clear of trains running in the same direction, not only upto the first Stop signal at the block station at which such Line Clear is given, but also for an adequate distance beyond it, and is clear of trains running in the direction towards the block station to which such Line Clear is given.
- (2) Unless otherwise directed by approved special instructions, the adequate distance referred to in clause (b) and (c) of sub-rule (1) shall not be less than:-
 - (a) 400 metres in case of two-aspect lower quadrant signalling or two-aspect colour light signalling, and
 - (b) 180 metres in case of multiple aspect signalling or modified lower quadrant signalling.

B. Conditions for granting Line Clear.

8.02 Conditions for granting Line Clear at a class 'A' station:- At a class 'A' station on single line or double line, the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given, unless-

- (a) the whole of the last preceding train has arrived complete;
- (b) all signals have been put back to 'on' behind the said train;
- (c) the line on which it is intended to receive the incoming train is clear upto the Starter, and
- (d) all points have been correctly set and all facing points have been locked for the admission of the train on the said line.

8.03. Conditions for granting Line Clear at a class 'B' station :-

- (1) At a class 'B' station on double line, the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given, unless-
 - (a) the whole of the last preceding train has arrived complete;
 - (b) all necessary signal have been put back to 'on' behind the said train; and
 - (c) the line is clear-
 - (i) at stations equipped with two-aspect signalling upto the home signal, or-

- (ii) बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर—बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों तक अथवा ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड तक (यदि कोई लगा है) साफ नहीं है।
- (2) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक कि —
- (क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है,
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से 'आन' नहीं कर दिये गये हैं, तथा
- (ग) लाइन निम्नलिखित तक साफ नहीं है, अर्थात्
- (i) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर— स्टेशन पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम सिरे के शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल तक, अथवा यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो निकट (होम) सिगनल तक, अथवा यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल (यदि कोई है) या निकट (होम) सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों तक,
- (ii) बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर—स्टेशनों पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम सिरे की तरफ के शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल (यदि कोई है) तक, अथवा यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों तक।

नोट:— 'बी' क्लास के इकहरी (सिंगिल) लाइन वाले स्टेशन पर, यदि दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन को लाइन क्लीयर दे दिया गया है तो यह नियम किसी गाड़ी को, उसके विपरीत दिशा से बिना रुके प्रवेश करने के लिए मना नहीं करता है परन्तु यह तब तक द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था में बाहरी (आउटर) सिगनल और बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बीच की दूरी तथा बहु-संकेती सिगनल और बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बीच की दूरी तथा बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था अथवा संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल व्यवस्था के निकट (होम) सिगनल और बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बीच की दूरी लाइन क्लीयर देने की शर्तों से संबंधित नियम 8.01 में निर्धारित पर्याप्त दूरी और नियम 3.40 में गाड़ी के प्रवेश के लिए निकट (होम) सिगनल को ऑफ करने की शर्तों के अंतर्गत निर्धारित पर्याप्त दूरी के जोड़ से कम नहीं है, चाहे नियम 3.32 के उपनियम (1) में निर्धारित शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं भी लगाया गया है।

स.नि. 8.03 (i) स्टेशन मास्टर स्वयं को यह आश्वस्त करने के लिये कि ठीक पहले आने वाली अंतिम गाड़ी सम्पूर्ण आ चुकी है, साधारण एवं सहायक नियम 4.17 के प्रावधानों का अनुपालन करेगा।

(ii) इसके अतिरिक्त स्टेशन मास्टर अपने आप को आश्वस्त करने के लिये कि सेक्शन गाड़ियों से साफ है, गाड़ी सिगनल रजिस्टर की जांच करेंगे।

(iii) जब कभी लाइन के मरम्मत होने के फलस्वरूप या अन्य किसी अन्य कारण से विशेष सावधानियों की आवश्यकता है या विशेष प्रतिबंधों का पालन करना है तो प्रभावित सेक्शन में लाइन क्लीयर देने के पूर्व या स्विचमैन/केबिन स्टेशन मास्टर को लाइन क्लीयर देने के लिये प्राधिकृत करने के पूर्व संबंधित स्टेशन मास्टर को देखना होगा कि उसके द्वारा जारी किये गये गति प्रतिबंध लगाने की सूचना वाले संदेश की अभिस्वीकृति उन स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टरों से जिन्हें सतर्कता आदेश जारी करने के अनुदेश दिये गये हैं, मिल गई हैं।

(iv) स्टेशन मास्टर साधारण नियम 8.03 का पालन दिन में सिगनल की भुजा को और रात में पीछे की बत्ती (बैक लाइट) को स्वयं देखकर अवश्य करेगा और जब धुंध, कुहरे या तूफानी मौसम के कारण सिगनल का हत्था/पिछली बत्ती (बैक लाइट) दिखाई न पड़े तो स्टेशन मास्टर

- (ii) at stations equipped with multiple-aspect signalling or modified lower quadrant signalling-upto the outermost facing points or the Block Section Limit Board (if any).
- (2) At a class 'B' station on single line, the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given, unless-
 - (a) the whole of the last preceding train has arrive complete;
 - (b) all necessary signals have been put back to 'on' behind the said train; and
 - (c) the line is clear-
 - (i) at stations equipped with two-aspect signalling- upto the Shunting Limit Board or Advanced Starter (if any) at that end of the station nearest to the expected train. or upto Home Signal if there is no shunting limit Board or advanced starter, or upto the outermost facing points if there is no Shunting Limit Board or Advanced Starter or Home signal;
 - (ii) at stations equipped with multiple-aspect signalling or modified lower quadrant signalling- upto the Shunting Limit Board or Advanced Starter (if any) at the end of the station nearest to the expected train, or upto the outermost facing points if there is no Shunting Limit Board or Advanced Starter.

Note:- At a class 'B' single line station, this rule does not forbid direct reception of a train from one side, when Line Clear has been given to the block station on the other side provided the distance between the outer signal and outermost facing points in two-aspect signalling, and between the home signal and outermost facing points in multiple-aspect signalling, or modified lower quadrant signalling is not less than the sum-total of the adequate distances prescribed in Rule 8.01 in regard to conditions for granting Line Clear and Rule 3.40 in regard to conditions for taking 'off' Home signal for the admission of a train even where Shunting Limit Boards or Advanced Starters have not been provided as prescribed in sub-rule (1) of Rule 3.32.

S.R.8.03 (i) In order to satisfy himself that the whole of the last preceding train has arrived complete, the Station Master shall follow the procedure contained under G & SR 4.17.

- (ii) The Station Master must, in addition, examine their Train Signal Registers to satisfy themselves that the section is clear of trains.
- (iii) Whenever in consequence of the line being under repairs or for any other reason, special precautions are necessary or special restrictions have to be observed, before granting Line Clear or authorising the Cabin Station Master/Switchman to grant Line Clear on the affected section, the Station Master concerned must receive acknowledgment to his message intimating imposition of the speed restrictions from the Station Master or Station Masters who have been instructed to issue Caution Order.
- (iv) The Station Master must comply with General Rules 8.03 by personally observing the signal arm by day and its back light at night and when it is not possible to see the signal arm or back light owing to thick, foggy or tempestuous weather, he must

को उस सुविधाजनक स्थान पर जाना चाहिये जहाँ से उन्हें देखा जा सके। विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) वाले सिगनलों के मामले में दिन में भुजा पुनरावर्तक (रिपीटर) और रात में भुजा व रोशनी पुनरावर्तक (रिपीटर) दोनों को देखना चाहिये और यदि पुनरावर्तक कार्यशील न हो तो स्टेशन मास्टर स्वयं को सिगनल की भुजा/पिछली बत्ती (बैक लाइट) देखनी चाहिये। रंगीन बत्ती सिगनलों के मामले में स्टेशन मास्टर को सिगनल का संकेत लगे हुये पुनरावर्तक के निर्देश को देखना चाहिये।

8.04 'सी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लीयर देने की शर्तें:— इकहरी (सिंगिल) लाइन अथवा दोहरी (डबल) लाइन पर द्वि-संकेती, बहु-संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल व्यवस्था वाले 'सी' क्लास स्टेशनों पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जायेगी और लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि —

- (क) ठीक पहले जाने वाली पूरी गाड़ी निकट (होम) सिगनल से कम से कम 400 मीटर आगे नहीं चली गई है और वह चलती ही नहीं जा रही है, तथा
- (ख) पिछली गाड़ी के लिये 'ऑफ' किये गये समस्त सिगनल उक्त गाड़ी के जाने के बाद फिर से 'आन' नहीं कर दिये गये हैं। परन्तु यह तब तक इकहरी (सिंगिल) लाइन पर, दूसरे सिरे के ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक हट की ओर विपरीत दिशा में चलने वाली गाड़ियों से भी लाइन साफ है।

ग— अवरोध—दोहरी (डबल) लाइन

8.05. दोहरी (डबल) लाइन के ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध:—

- (1) 'ए' क्लास स्टेशन— जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो निकट (होम) सिगनल के बाहर अथवा जिस लाइन पर गाड़ी को लिया जाना है उस पर, सम्बन्धित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा।
- (2) 'बी' क्लास स्टेशन— जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल 'आन' रखे जाएं।
- (3) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गई है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल ऑफ किए जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जाएगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को पास करना है।

8.06. दोहरी (डबल) लाइन वाले ब्लॉक सेक्शन में अवरोध:—

- (1) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (2) पिछले ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारण अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं और ब्लॉक बैक नहीं कर दिया गया है।
- (3) अगले ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारण अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं है और ब्लॉक फारवर्ड नहीं कर दिया गया है।

परन्तु यदि अगला ब्लॉक सेक्शन, स्टेशन से दूर जाती हुई गाड़ी से घिरा हुआ है तो उस गाड़ी के पीछे शंटिंग या अवरोध की अनुमति गाड़ी की गति, भार और ब्रेक शक्ति तथा सेक्शन के उतार-चढ़ाव का ध्यान रखते हुए विशेष अनुदेशों के अधीन दी जा सकती है और जैसे ही गाड़ी के अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुंचने की सूचना मिलती है वैसे ही लाइन को, यदि वह तब तक अवरुद्ध है, ब्लॉक फारवर्ड कर दिया जाएगा।

नोट:—नियम 8.14 भी देखें।

proceed to the place from where he can do so conveniently, In case of a signal with Electric Repeaters the arm repeater by day and both the arm and light repeaters by night must be observed and if the repeater is not in working order at the time, the Station Master must personally observe the signal arm/back light In case of colour light signal, the Station Master must observe the aspect of the signal indicated by the repeaters provided.

8.04 Conditions for granting Line Clear at a class 'C' station:- At a class 'C' station on single line or double line in two-aspect, multiple-aspect or modified lower quadrant signalling, the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given unless.-

- (a) the whole of the last preceding train has passed complete at least 400 metres beyond the Home signal and is continuing its journey; and
- (b) all signals taken 'off' for the preceding train have been put back to 'on' behind the said train;

provided that on a single line, the line is also clear of trains running in the opposite direction towards the block hut from the block station at the other end.

C. Obstruction-Double Line

8.05. Obstruction on double line at a block station when a train is approaching:-

- (1) Class 'A' station- When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted outside the Home signal, or, on the line on which it is intended to admit the train, upto the Starter pertaining to the said line.
- (2) Class 'B' station- When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted outside the station section but shunting within the station section may go on continuously, provided the necessary signals are kept at 'on'.
- (3) When signals have been taken 'off' for an incoming train on to a line which is not isolated, no shunting movement shall be carried on towards the points over which the incoming train will pass.

8.06. Obstruction on double line in the block section:-

- (1) When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted in the block section in rear.
- (2) Shunting or obstruction for any other purpose shall not be permitted in the block section in rear unless it is clear and is blocked back.
- (3) Shunting or obstruction for any other purpose shall not be permitted in the block section in advance unless it is clear and is blocked forward:- Provided that when the block section in advance is occupied by a train travelling away from the station, shunting or obstruction may be permitted behind the train under special instructions taking into consideration the speed, weight and brake power of trains and the gradients on the section, and as soon as intimation has been received that the train has arrived at the block station in advance, the line shall be blocked forward if it is still obstructed.

Note :- See Rule 8.14 also.

घ. अवरोध-इकहरी (सिंगिल) लाइन

घ. 1. 'ए' क्लास स्टेशन

- 8.07** गाड़ी आते समय इकहरी (सिंगिल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर अवरोध:- यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो निकट (होम) सिगनल के बाहर या जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है उस पर, उस गाड़ी का नियंत्रण करने वाले प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक कोई अवरोध नहीं होने दिया जाएगा।
- 8.08** इकहरी (सिंगिल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध करना:- शंटिंग कार्य के लिए ब्लॉक सेक्शन तब तक अवरुद्ध नहीं होने दिया जाएगा, जब तक कि -
- (क) स्टेशन मास्टर ने ब्लॉक सेक्शन के दूसरे ओर के स्टेशन मास्टर से लाइन क्लीयर प्राप्त नहीं कर लिया है, अथवा
 - (ख) ब्लॉक सेक्शन ब्लॉक बैक नहीं कर दिया गया है, अथवा
 - (ग) शंटिंग करने वाला ब्लॉक स्टेशन उससे दूर जाने वाली गाड़ी से घिरा हुआ नहीं है, ऐसी दशा में शंटिंग की अनुमति, गाड़ियों की गति, भार, ब्रेक-शक्ति और सेक्शन के उतार-चढ़ाव का ध्यान रखते हुए, विशेष अनुदेशों के अधीन दी जा सकती है। गाड़ी पहुंचने की सूचना मिलते ही ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक बैक कर दिया जाएगा, तथा
 - (घ) लोको पायलट या शंटिंग कार्य के प्रभारी (इंचार्ज) किसी अन्य व्यक्ति को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति से शंटिंग कार्य के लिए स्टेशन मास्टर से स्पष्ट आदेश नहीं मिल जाता है।

घ - 2. 'बी' क्लास स्टेशन

- 8.09.** इकहरी (सिंगिल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध: जिस गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर दिया जा चुका है उसके मार्ग में द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में निकट (होम) सिगनल के बाहर या बहु-संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल क्षेत्र में बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बाहर लाइन तभी अवरुद्ध की जाएगी जब कि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल लगा है और विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ियों की गति, भार, ब्रेक-शक्ति, उतार-चढ़ाव, प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल की स्थिति और उस दूरी का, जहाँ से आती हुई गाड़ी का लोको पायलट सिगनल देख सकता है, ध्यान रखा गया है।

स.नि. 8.09(i) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था के क्षेत्र में निकट (होम) सिगनल के बाहर तथा बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था के क्षेत्र में सबसे बाहरी सम्मुख काँटों के बाहर शंटिंग की जाने वाली गाड़ी के समक्ष शंटिंग बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल (एडवांस्ड स्टार्टर) तक यदि दिया गया है, की जा सकती है केवल -

- (क) उन स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी की गति, भार तथा ब्रेक शक्ति, ढलान एवं प्रथम रोक सिगनल की दृश्यता को ध्यान में रखते हुये स्टेशन संचालन नियमावली में ऐसी शंटिंग करने की अनुमति है तथा
 - (ख) परन्तु यदि आ रही गाड़ी के सम्भावित आगमन से 10 मिनट पूर्व ही शंटिंग बन्द कर दी जाये या आने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर पहुँच गयी हो और स्टेशन मास्टर ने स्वयं अपने आप को आश्वस्त कर लिया हो कि गाड़ी सिगनल पर बिल्कुल रुक गयी है और सम्बन्धित सिगनल 'आन' रखे गये हैं।
- 8.10** इकहरी (सिंगिल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध:-
- (1) यदि आवश्यक सिगनल 'आन' रखे जाते हैं तो स्टेशन सेक्शन में शंटिंग की जा सकती है, परन्तु शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल लगा होने पर वहाँ तक शंटिंग के लिए नियम 8.09 के उपबन्धों का अनुपालन किया जाएगा।
 - (2) जब किसी ऐसी लाइन पर, जो पृथक नहीं की गई है, आने वाली गाड़ी के लिये सिगनल 'ऑफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन काँटों की तरफ नहीं किया जाएगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को पास करना है।

D. Obstruction-Single Line**D. 1. Class 'A' Stations**

- 8.07. Obstruction on single line at a class 'A' station when a train is approaching:-** When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted outside the Home signal, or, on the line on which it is intended to admit the train, upto the Starter which controls, the train.
- 8.08. Obstructing the block section at a class 'A' station on single line:-** The block section shall not be obstructed for shunting purposes, unless-
- (a) the Station Master has received Line Clear from the Station Master at the other end of the block section, or
 - (b) the block section is blocked back, or
 - (c) is occupied by a train travelling away from the block station at which the shunting is to be performed which shunting may be permitted under special instructions taking into consideration the speed, weight and brake power of trains and the gradients on the section. As soon as intimation has been received that the train has arrived, the block section shall be blocked back, and
 - (d) the Loco Pilot or other person in charge of the shunting operations has received distinct orders from the Station Master to shunt in a manner directed by special instructions.

D - 2. Class 'B' Stations

- 8.09. Obstruction in the face of an approaching train at a class 'B' station on single line:-** The line outside the Home signal in two-aspect signalling territory or outermost facing points in multiple-aspect or modified lower quadrant signalling territory in the direction of a train for which Line Clear has been given, shall only be obstructed when a Shunting Limit Board or an Advanced Starter is provided and under special instructions which take into consideration the speed, weight and brake power of trains, the gradients, the position of the first stop signal and the distance from which that signal can be seen by the Loco Pilot of an approaching train.

S.R. 8.09.(i) Shunting outside the Home signal in two aspect signalling territory or outermost facing points in multiple aspect signalling territory, upto the Shunting Board or Advanced Starter if provided, in face of an approaching train is permitted only.

- (a) at stations where such shunting is allowed in the Station Working Rules after taking into consideration the speed, weight and brake power of train, the gradients and the visibility of the first Stop signal; and
 - (b) provided that such shunting is stopped 10 minutes before the expected arrival of the approaching train or, if the approaching train has arrived at the first Stop signal, and the Station Master has personally satisfied himself that the train has come to a dead stop at that signal and that the necessary signals are kept at ON.
- 8.10 Obstruction within station section at a class 'B' station on single line:-**
- (1) If the necessary signals are kept at 'on' shunting may be carried on within the station section, provided the provisions of Rule 8.09 are complied with for shunting upto shunting Limit Board or Advanced Starter, where provided.
 - (2) When signals have been taken 'off' for an incoming train on to a line which is not isolated, no shunting movement shall be carried on towards the points over which the incoming train will pass.

- 8.11 इकहरी (सिंगिल) लाइन द्विसंकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोधः—** स्टेशन सेक्शन के बाहर और बाहरी (आउटर) सिगनल तक की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जाएगी, जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस सम्बन्ध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) नहीं है तथा जब तक कि —
- (क) जिस ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग होनी है वह किसी आती हुई गाड़ी से साफ नहीं हो जाता है और सभी सम्बद्ध और आवश्यक सिगनल 'आन' स्थिति में नहीं है, अथवा
- (ख) यदि कोई आती हुई गाड़ी बाहरी (आउटर) सिगनल पर पहुंच रही है तो, स्टेशन मास्टर ने इस बावत अपना समाधान नहीं कर लिया है कि गाड़ी उस सिगनल पर पूरी तरह खड़ी कर दी गई है :
- परन्तु खण्ड (ख) के अधीन लाइन को धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, या किसी भी दशा में तब तक अवरुद्ध नहीं किया जायगा जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत नहीं है।
- स.नि. 8.11 (i) साधारण नियम 8.11 (ख) के अधीन निम्नलिखित मामलों को छोड़कर लाइन अवरुद्ध की जा सकती है —
- (क) धुंध और कोहरे के मौसम में जैसा कि साधारण नियम 8.11 (ख) में दिया गया है।
- (ख) रात के समय।
- (ग) उन स्टेशनों पर जहाँ सम्बन्धित बाहरी (आउटर) सिगनल स्टेशन मास्टर कार्यालय के सामने से दिखाई नहीं पड़ता है।
- (घ) उन स्टेशनों पर जहाँ सम्बन्धित बाहरी (आउटर) सिगनल तो स्टेशन मास्टर कार्यालय के सामने से दिखाई पड़ता है किन्तु पेड़ या अन्य वस्तुओं के दृश्यता में बाधक होने या किसी अन्य कारण से स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं अपने आपको आश्वस्त करना कि आने वाली गाड़ी बाहरी सिगनल पर रुक गयी है, संभव न हो।
- 8.12 इकहरी (सिंगिल) लाइन पर हस्तचालित बहु- संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोधः—** स्टेशन सेक्शन के बाहर और प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक की लाइन को तब तक अवरुद्ध नहीं किया जाएगा जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस सम्बन्ध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन काम का प्रभारी (इंचार्ज) नहीं है और जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन जिसमें शंटिंग होनी है आती हुई गाड़ी से साफ नहीं हो गया है।
- 8.13 इकहरी (सिंगिल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर अवरोधः—** प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन को ब्लॉक बैक नहीं कर दिया जाता।

ड— साधारण उपबन्ध

- 8.14 ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्डः—** ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित कार्य—विधि के अनुसार ही किया जाएगा।
- 8.15 ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकारः—** ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध की अनुमति देते समय, लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्राधिकार दिया जाएगा और यह प्राधिकार निम्नलिखित किसी भी रूप में हो सकता है, अर्थात् —
- (क) अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल वाले खम्भे पर ही, उससे नीचे निर्धारित आकार तथा डिजाइन की एक शंटिंग भुजा, अथवा
- (ख) निर्धारित डिजाइन का टोकेन, अथवा
- (ग) शंटिंग करने की लिखित अनुमति।
- स.नि. 8.15 (1) शंटिंग करने के लिये लिखित अनुमति स्टेशन मास्टर द्वारा शंटिंग आदेश फार्म टी/806 पर जारी किया जायेगा। यह कार्बन द्वारा तीन प्रतियों में बनाया जायेगा। प्रथम प्रति लोको पायलट को, द्वितीय प्रति गार्ड को (किसी गाड़ी की शंटिंग की दशा में) दिया जायेगा तथा तृतीय

8.11. Obstruction outside station section at a class 'B' single line station equipped with two-aspect signals:- The line outside the station section and upto the Outer signal shall not be obstructed unless a railway servant specially appointed in this behalf by the Station Master is in charge of the operations, and unless-

- (a) the block section into which the shunting is to take place is clear of an approaching train and all relevant and necessary signals are at 'on' position, or
- (b) If an approaching train has arrived at the Outer Signal, the Station Master has personally satisfied himself that the train has been brought to a dead stand at the signal:

Provided that the line shall not be obstructed under clause (b) in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or in any case unless authorised by special instructions.

S.R. 8.11. (i) The Line may be obstructed under G.R. 8.11 (b) except in the following cases-

- (a) In thick and foggy weather, as laid down in G.R. 8.11 (b).
- (b) During night.
- (c) At stations where the Outer signal concerned is not visible from opposite the Station Master's Office.
- (d) At Station where the Outer signal concerned is visible from opposite the Station Master's Office but owing to trees or other objects interfering with the view or for any other reason it is not possible for the Station Master to satisfy himself personally that the approaching train has been brought to a standstill on the Outer signal.

8.12. Obstruction outside station section at a class 'B' single line station equipped with manually operated multiple aspect signals - The line outside the station section and upto the first stop signal shall not be obstructed unless a railway servant specially appointed in this behalf by the Station master in charge of the operations, and unless the block section into which the shunting is to take place is clear of an approaching train.

8.13. Obstruction outside the first stop signal at a class 'B' station on single line:- The line outside the first stop signal shall not be obstructed unless the line has been blocked back.

E. General Provisions

8.14. Block Back or Block forward:- Block back or block forward shall be done only in accordance with the procedure prescribed by special instructions.

8.15 Authority for shunting or obstruction in block section:- While permitting shunting or obstruction in the block section, the Loco Pilot shall be given authority for shunting in the block section as prescribed under special instruction which authority may be-

- (a) either a shunting arm of prescribed size and design on the same post as and under the last stop signal, or
- (b) a token of prescribed design, or
- (c) a written permission to shunt.

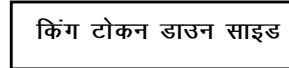
S.R.8.15(1)The written permission to shunt shall be issued by Station Master through a Shunting Order on prescribed form no T/806.This will be prepared in three foil by carbon process. The first copy shall be given to Loco Pilot, second copy to Guard (in case of

प्रति अभिलेख में रहेगा। शंटिंग आदेश में कार्य आदेश का विवरण पर क्रमवार उद्धृत किया जायेगा। किसी सिगनल को आन की स्थिति में पार करने और ब्लॉक बैक/ब्लॉक फॉरवर्ड की दशा का शंटिंग आदेश के निर्धारित स्थान में उल्लेख किया जायेगा।

मेन लाइन – अप साइड



मेन लाइन – डाउन साइड

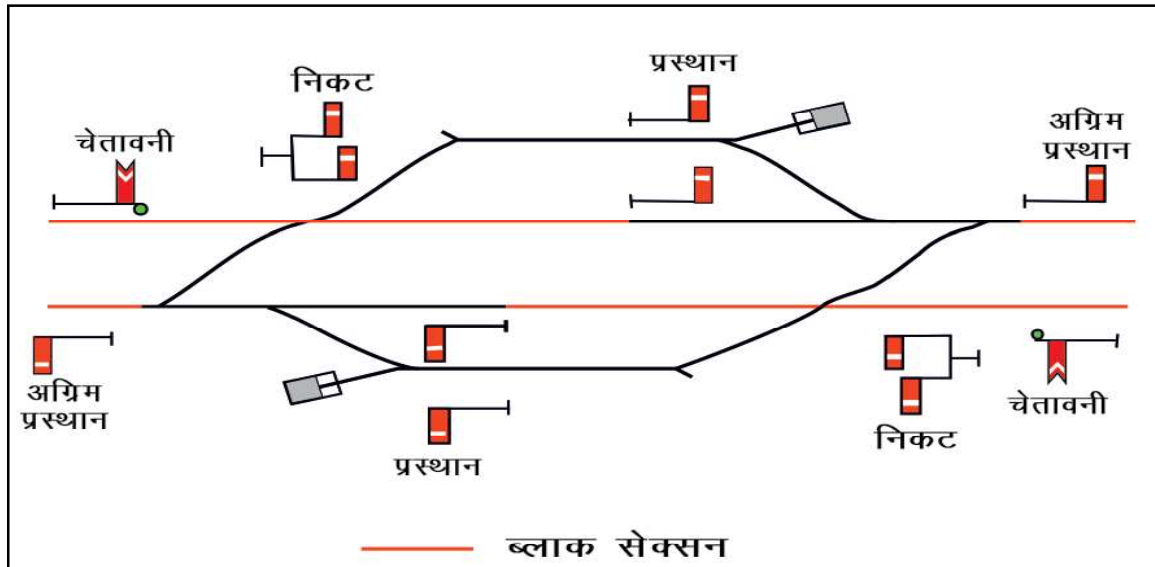


ब्रांच लाइन



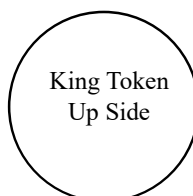
8.16 दृष्टान्त चित्र:- इकहरी (सिंगल) लाइन और दोहरी (डबल) लाइन पर क्लास 'ए', 'बी' एवं 'सी' स्टेशनों के नीचे दृष्टान्त चित्र दिये गये हैं। ये चित्र किसी मापक्रम के अनुसार नहीं बनाये गये हैं:-

द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'ए' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, निकट, प्रस्थान तथा अग्रिम प्रस्थान सिगनल



shunting on train) and third copy shall be kept as record. The details of work to be done in sequence shall be mentioned on the order. The signal to pass in 'ON' and block back/block forward if done shall also be specifically quoted in the space provided on shunting order

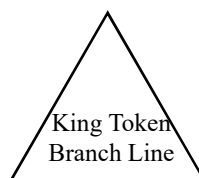
Main Line-Upside



Main Line- Down side

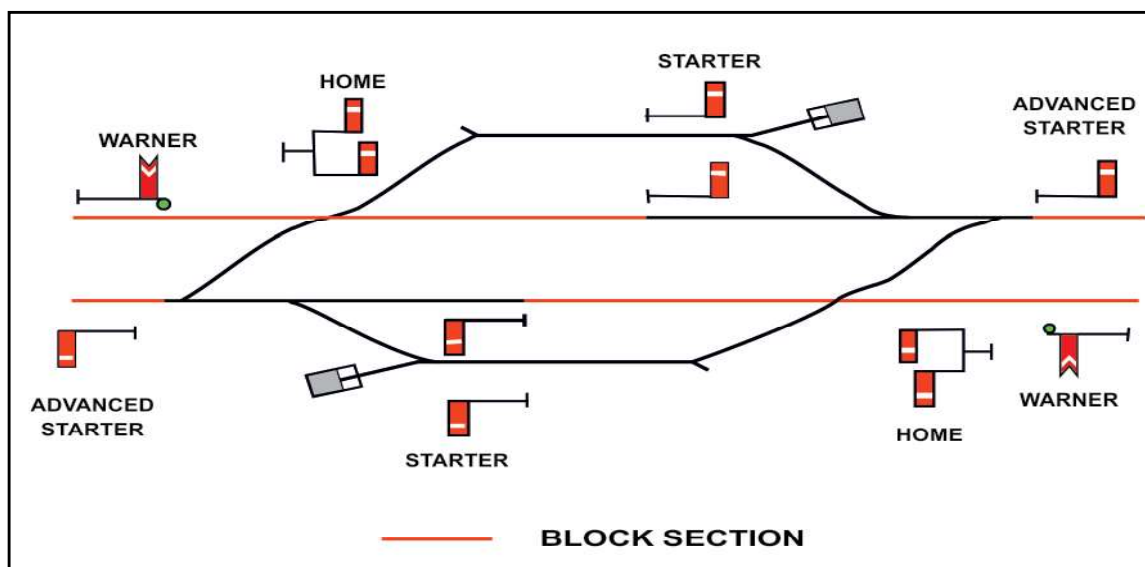


Branch Line

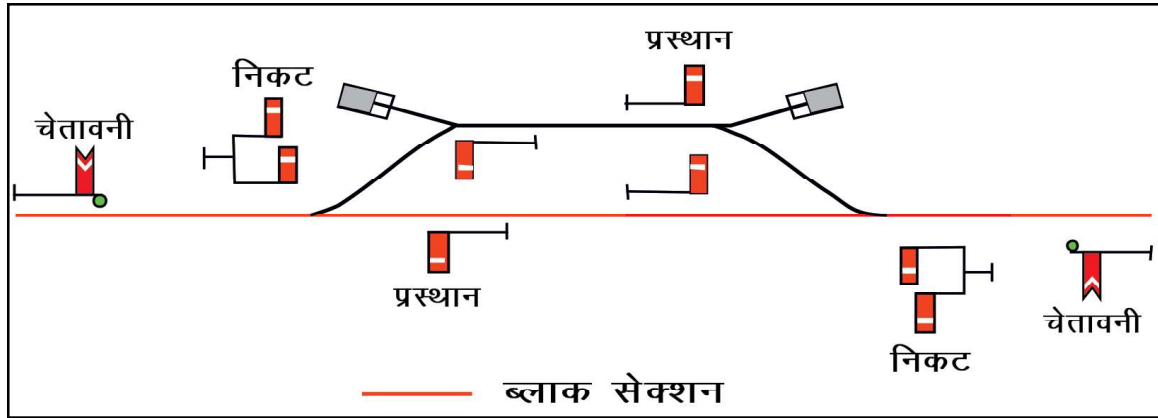


8.16 Illustrative diagrams:- Class 'A', 'B', and 'C' class stations on single line and double line are illustrated in the following diagrams, which are not drawn to scale.

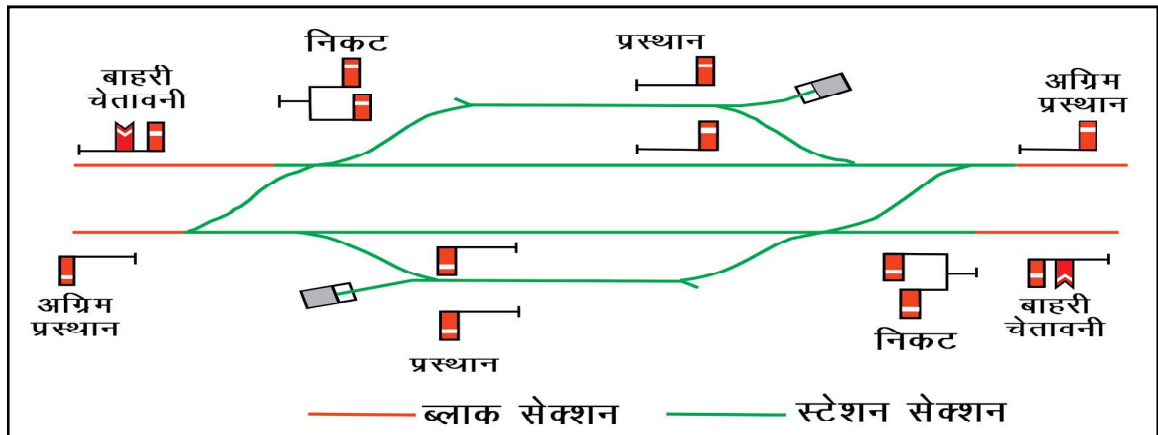
Class 'A' Double line station in two-aspect signalling territory with Warner, Home Starter and Advanced Starter signals



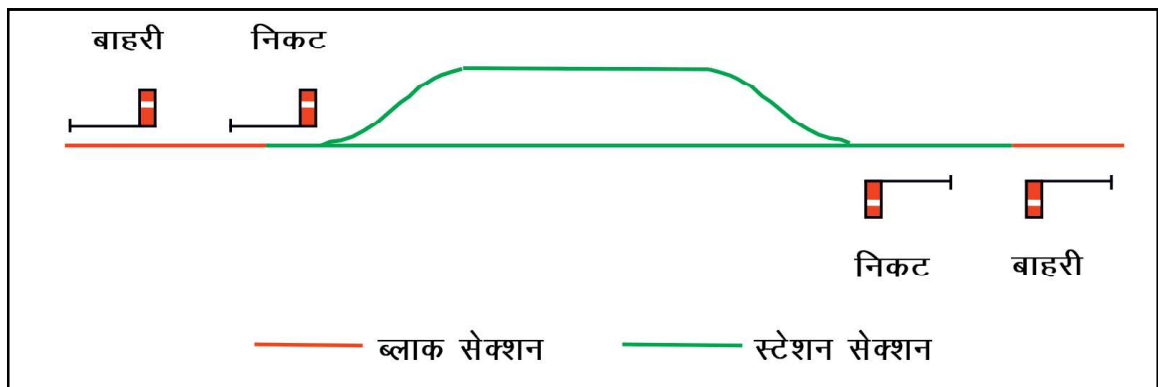
द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र 'ए' क्लास इकहरी (सिंगिल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, निकट और प्रस्थान सिगनल



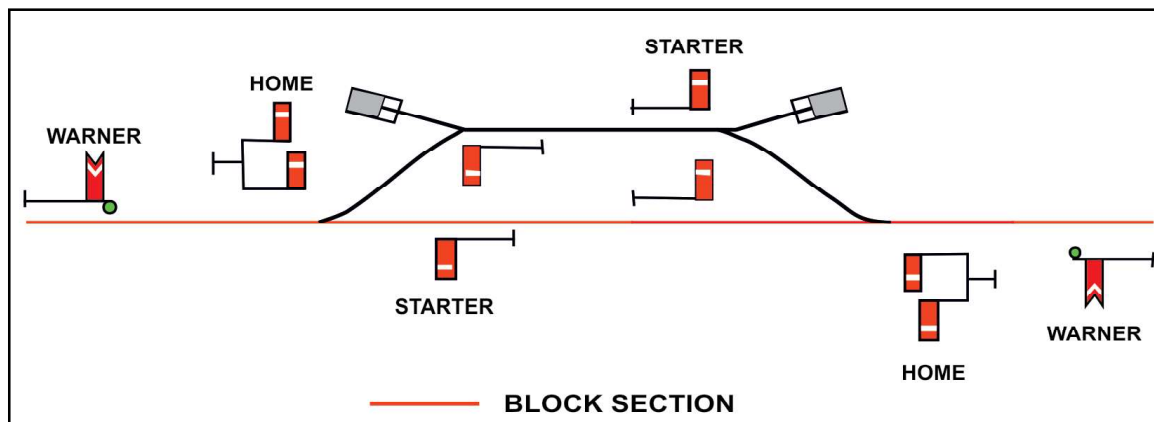
द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र 'बी' क्लास के दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, बाहरी, निकट, प्रस्थान तथा अग्रिम प्रस्थान सिगनल



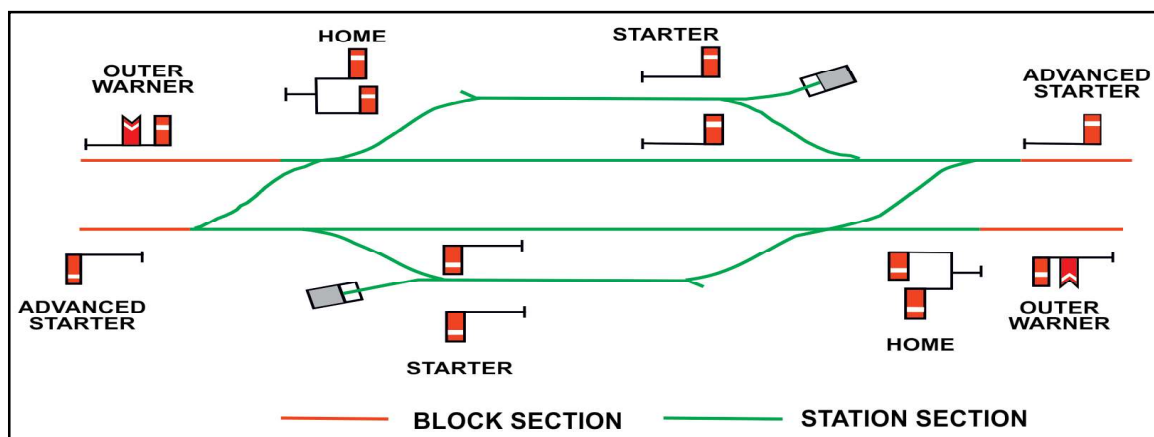
द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र 'बी' क्लास इकहरी (सिंगिल) लाइन स्टेशन पर बाहरी तथा निकट सिगनल



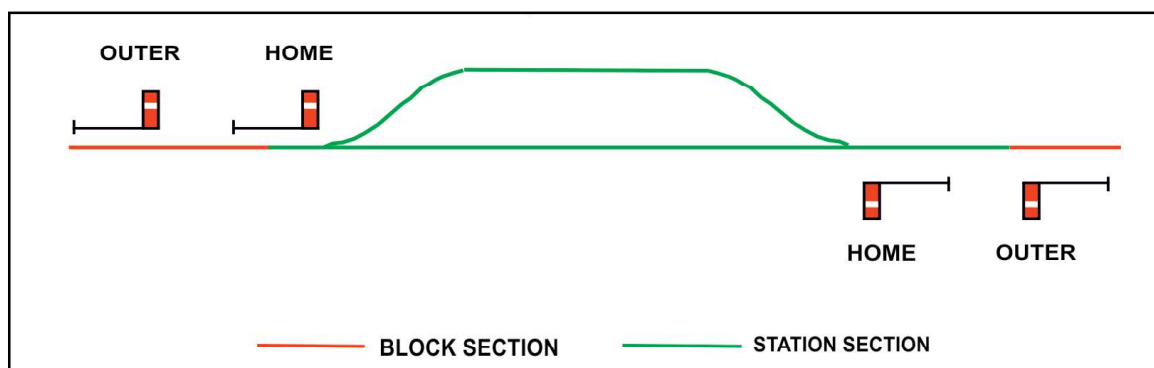
**Class 'A' Single line station in two-aspect signalling territory with
Warner, Home and Starter signals**



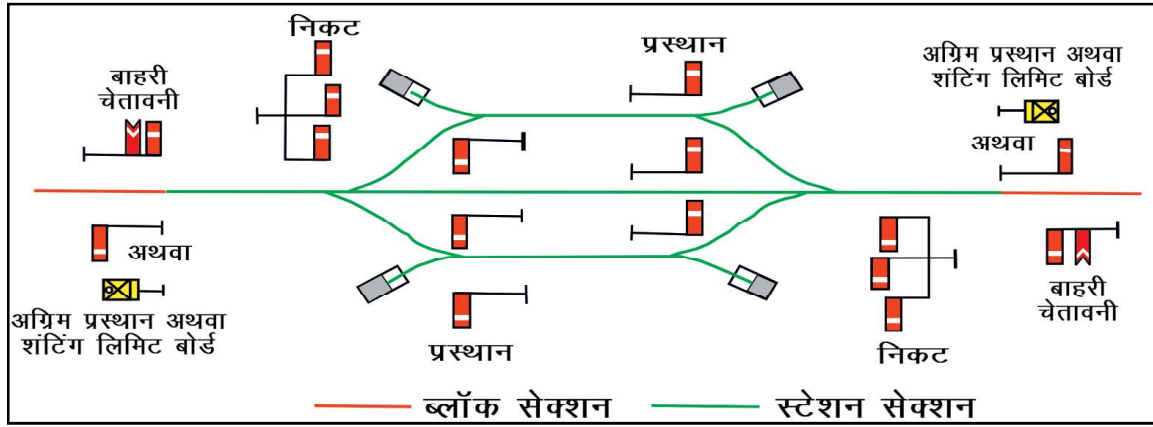
**Class 'B' Double line station in two-aspect signalling territory with Warner,
Outer Home, Starter and Advanced Starter signals**



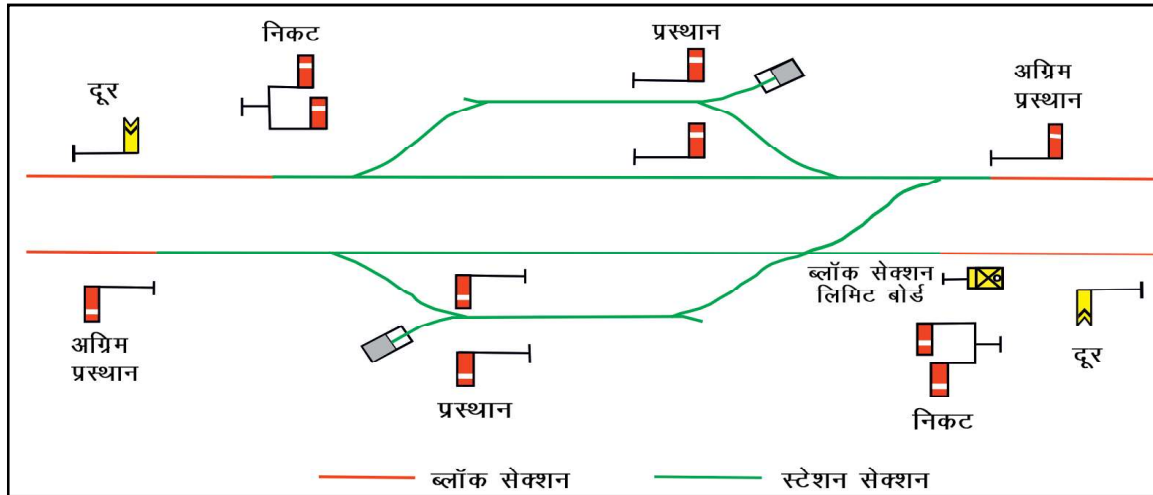
**Class 'B' Single line station in two-aspect signalling
territory with Outer and Home signals**



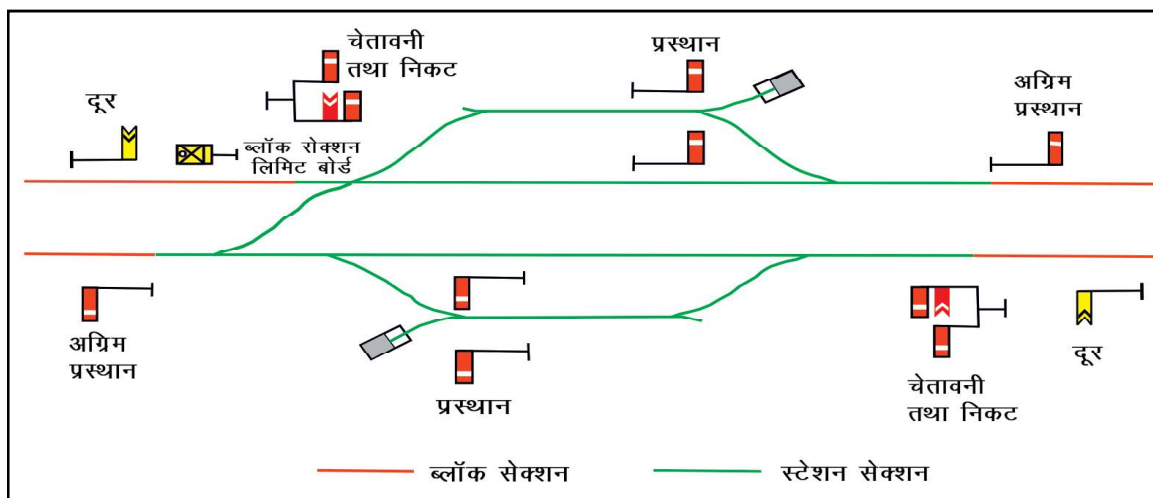
द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र 'बी' क्लास के इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल/शंटिंग लिमिट बोर्ड



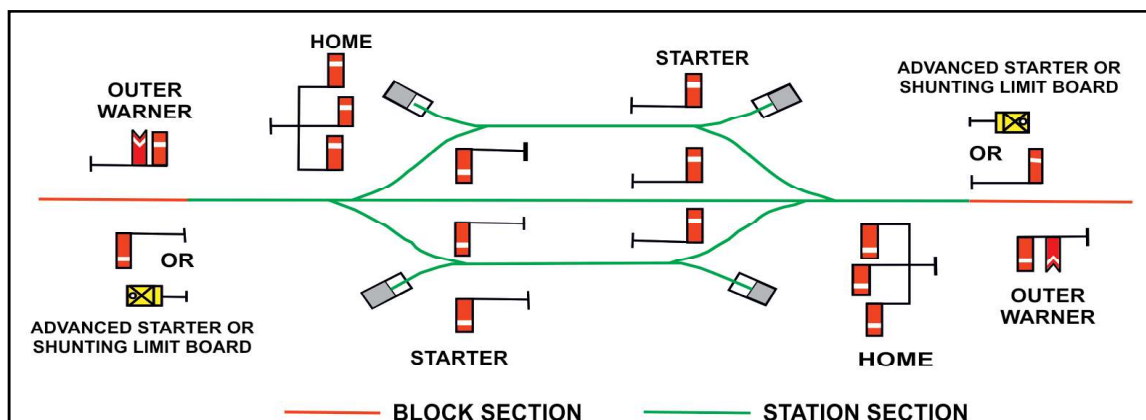
बहुसंकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर दूर (डिस्टेंट), निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड



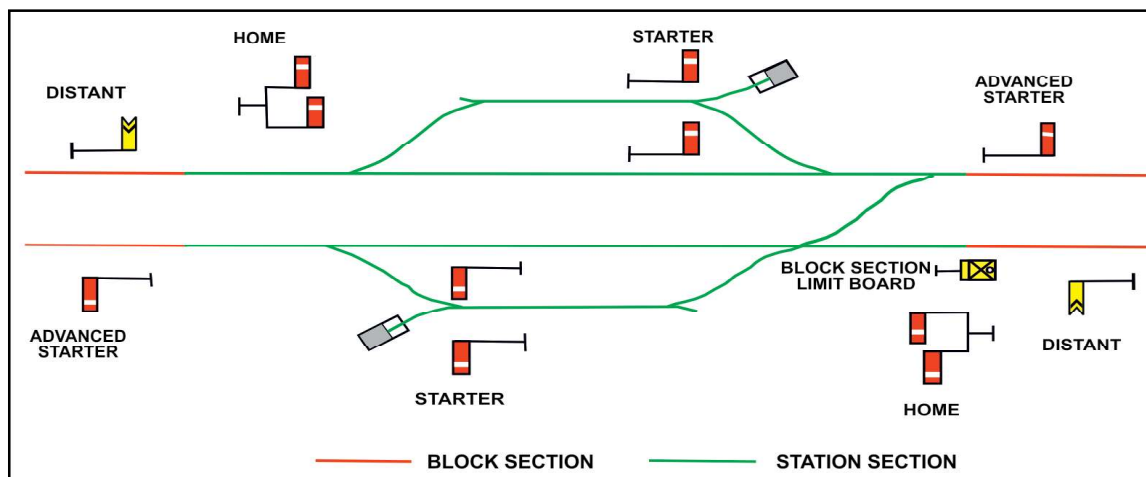
संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर दूर, चेतावनी, निकट, प्रस्थान, अग्रिम प्रस्थान सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड



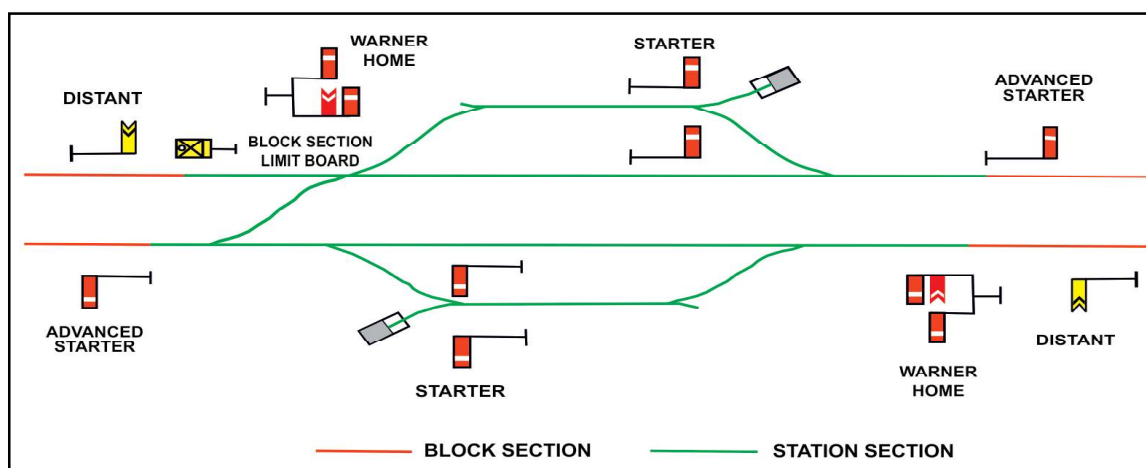
Class 'B' Single line station in two-aspect signalling territory with Warner, Outer, Home, Starter and Advanced Starter signals/Shunting Limit Boards



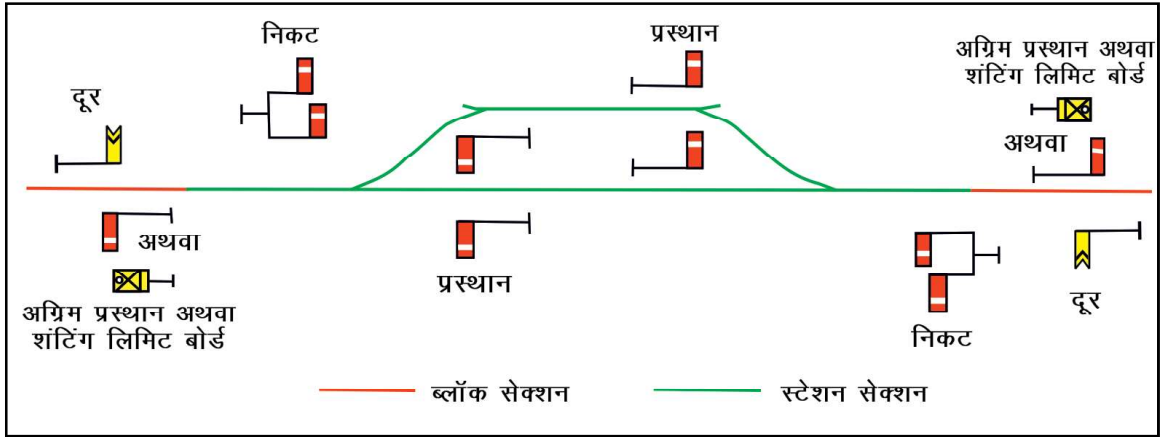
Class 'B' Double line station in multiple-aspect signalling territory with Distant, Home, Starter and Advanced Starter signals and Block Section Limit Board



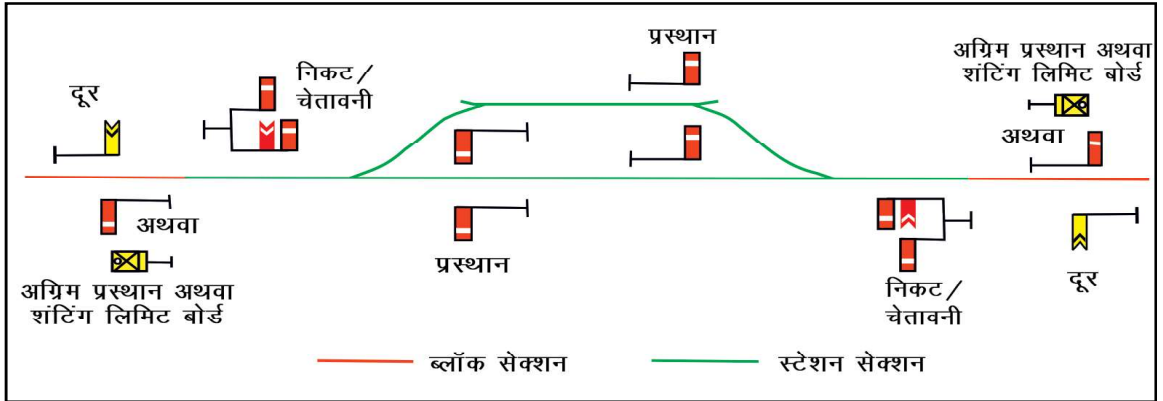
Class 'B' Double line station in modified lower quadrant signalling territory with Distant, Warner, Home, Starter and Advanced Starter signals and Block Section Limit



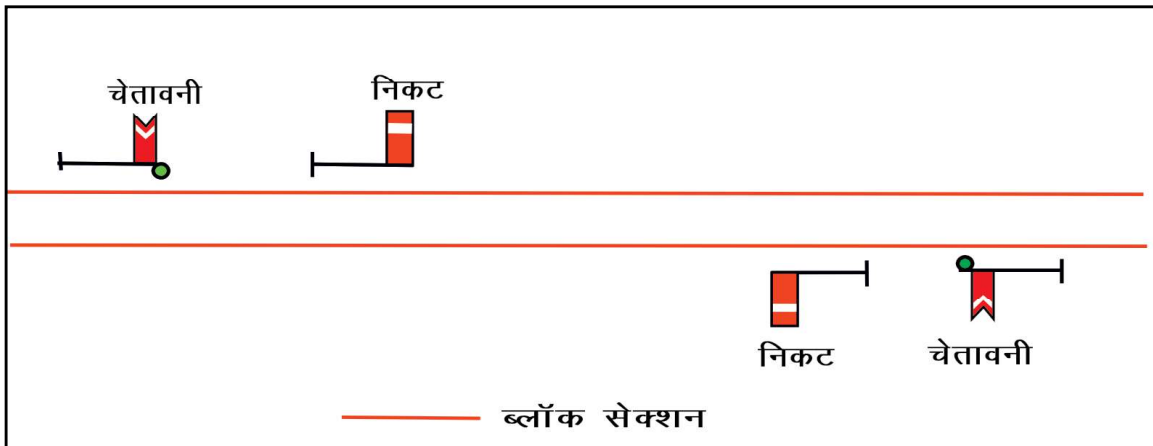
बहुसंकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगिल) लाइन स्टेशन पर दूर,
निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड



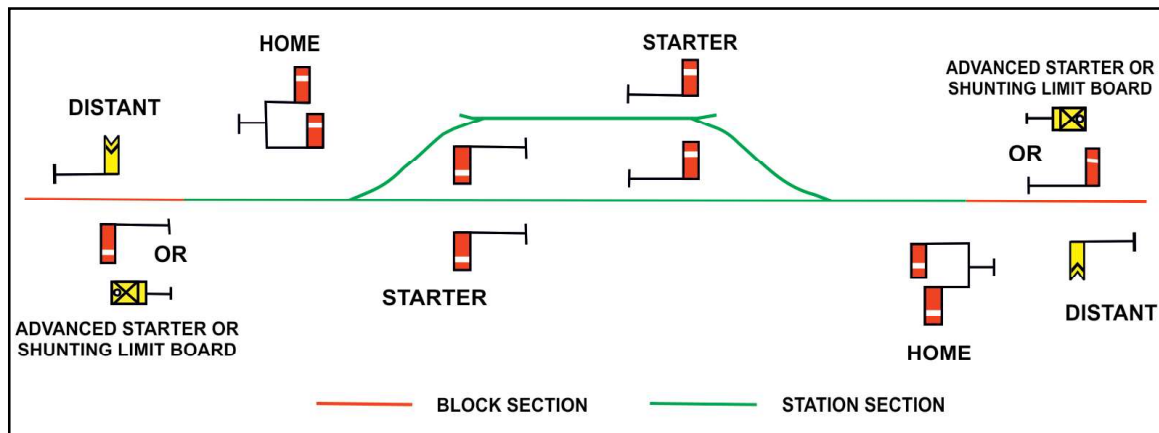
संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगिल) लाइन स्टेशन पर दूर,
चेतावनी, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड



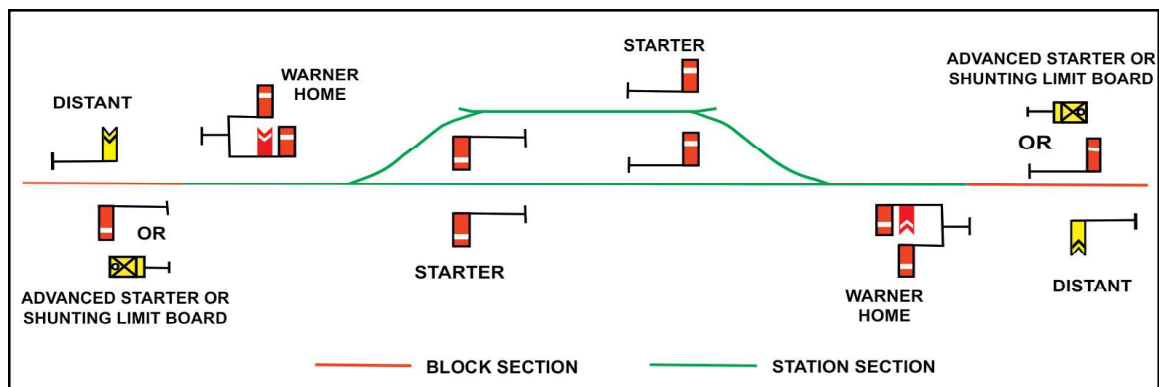
द्विसंकेती सिगनल वाले क्षेत्र में 'सी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन
स्टेशन पर चेतावनी और निकट सिगनल



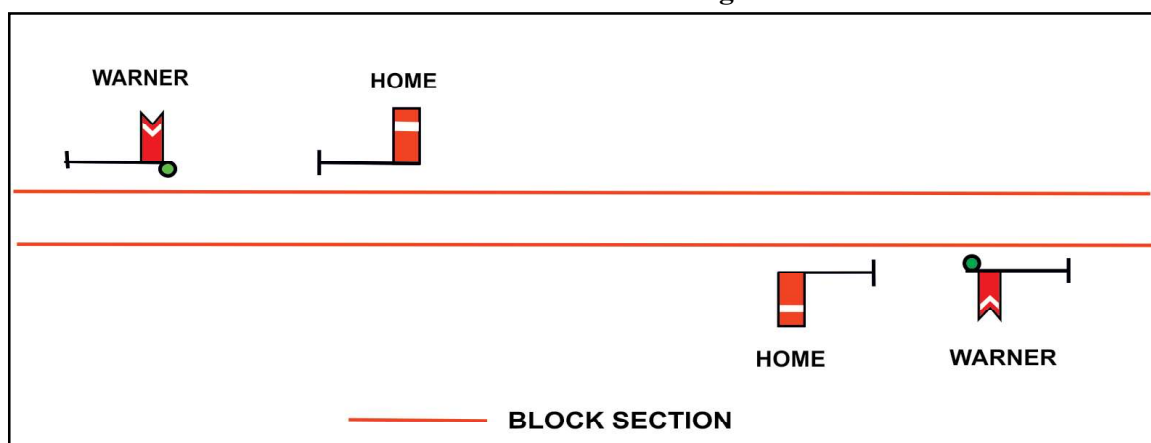
Class 'B' Single line station in multiple-aspect signalling territory with Distant, Home, Starter and Advanced Starter signals/Shunting Limit Boards



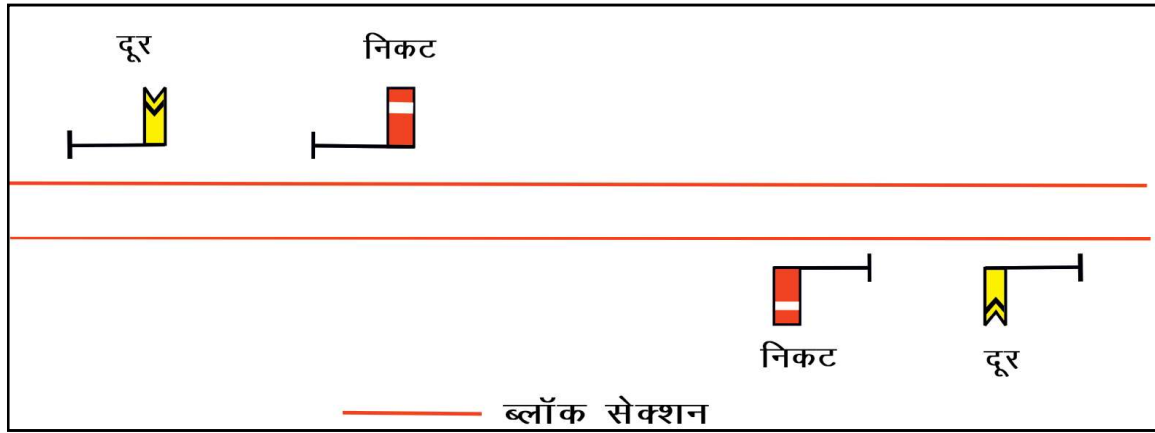
Class 'B' Single line station in modified lower quadrant signalling territory with Distant, Warner, Home, Starter and Advanced Starter signals/Shunting Limit Board



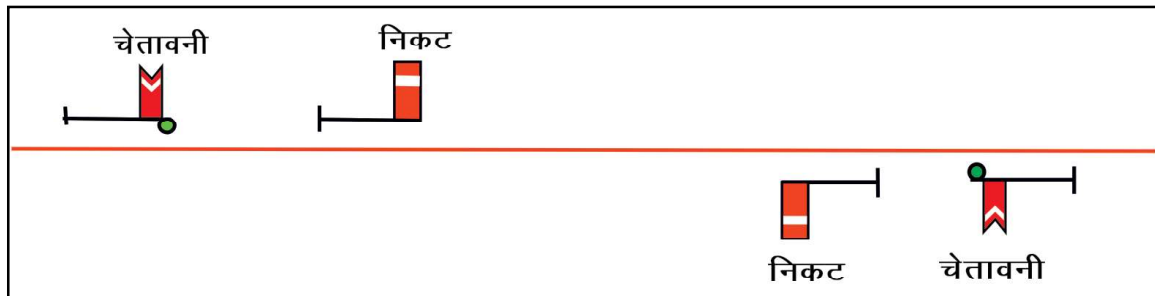
Class 'C' Double line station in two-aspect signalling territory with Warner and Home signals



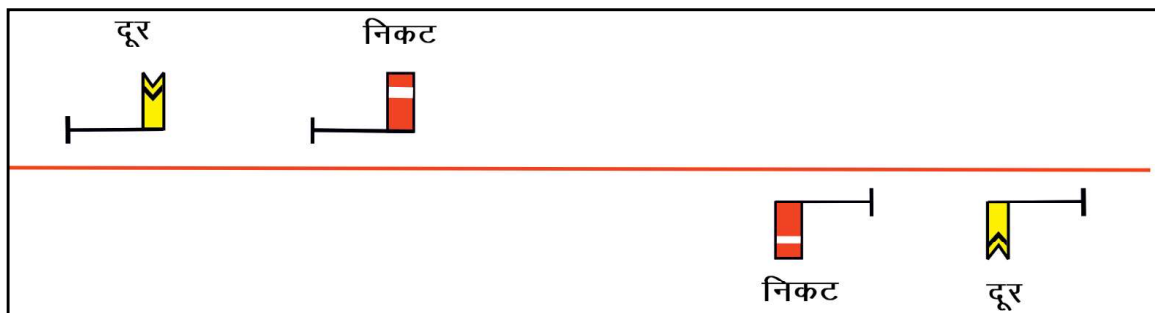
बहु-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लास दोहरी (डबल)
लाइन स्टेशन पर दूर और निकट सिगनल



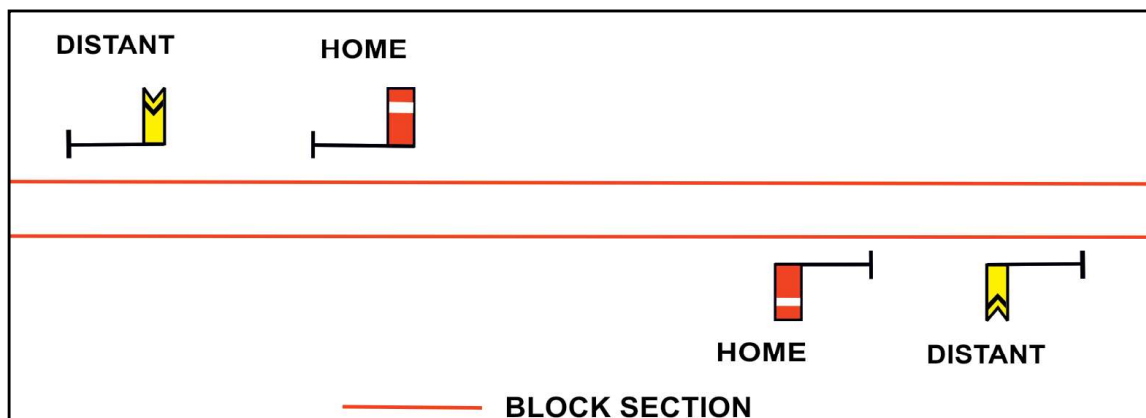
द्विसंकेती सिगनल वाले क्षेत्र में 'सी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन
स्टेशन पर चेतावनी और निकट सिगनल



बहु संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लास इकहरी (सिंगल)
लाइन स्टेशन पर दूर और निकट सिगनल



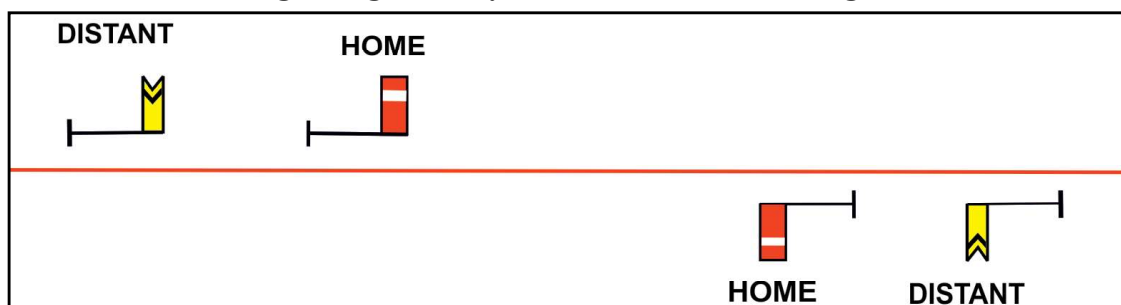
**Class 'C' Double line station in multiple-aspect signalling territory with
Distant and Home signals**



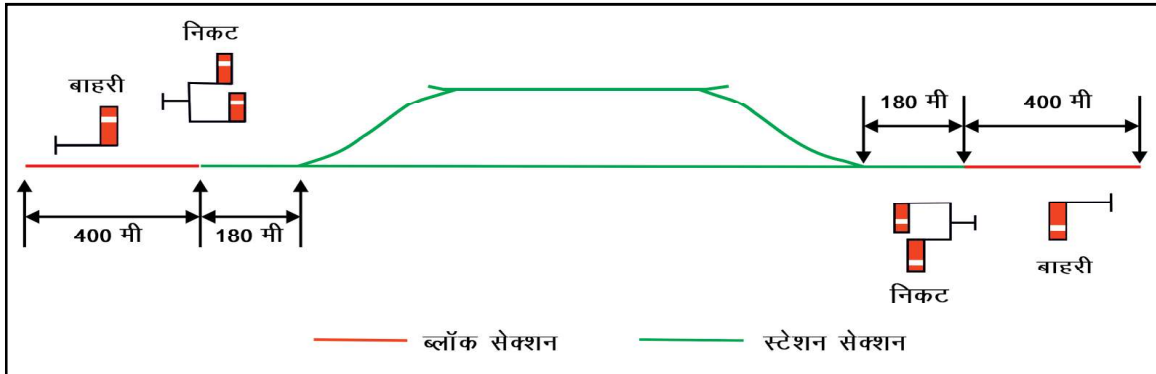
**Class 'C' Single line station in two-aspect signalling territory with
Warner and Home signals**



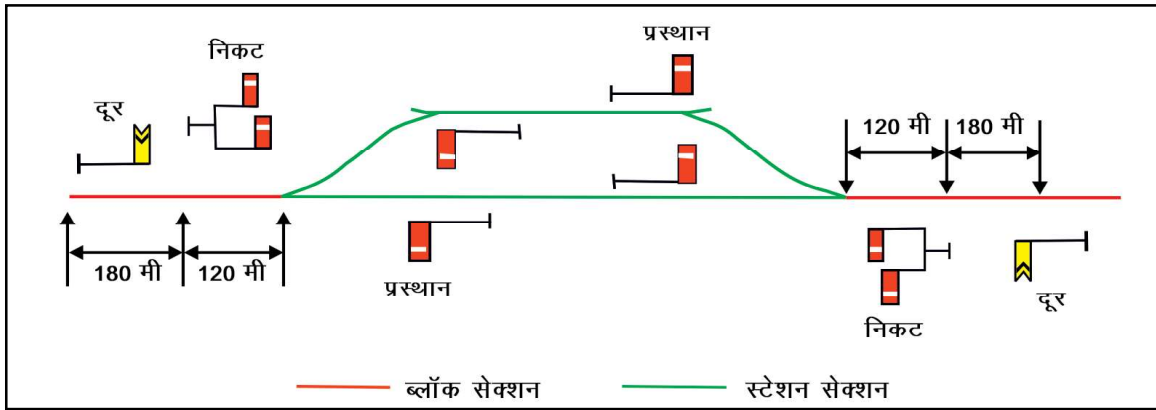
Class 'C' Single line station in multiple-aspect signalling territory with Distant and Home signals



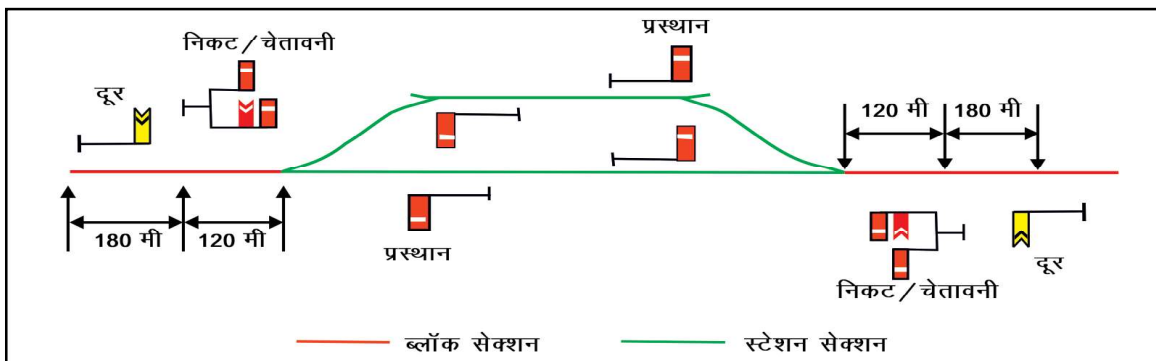
द्विसंकेती सिगनल वाले क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगिल) लाइन स्टेशन पर बाहरी और निकट सिगनल (नियम 8.03 नोट देखें)



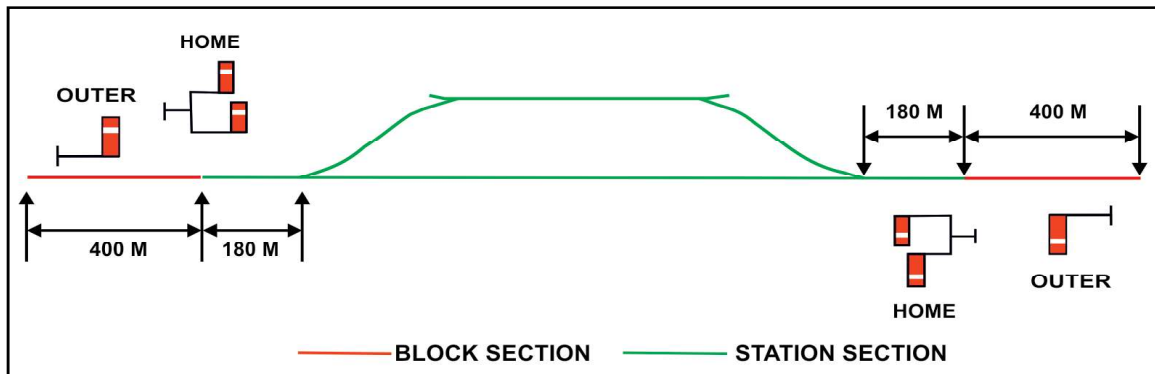
बहु संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगिल) लाइन स्टेशन पर दूर, निकट और प्रस्थान सिगनल (नियम 8.03 नोट देखें)



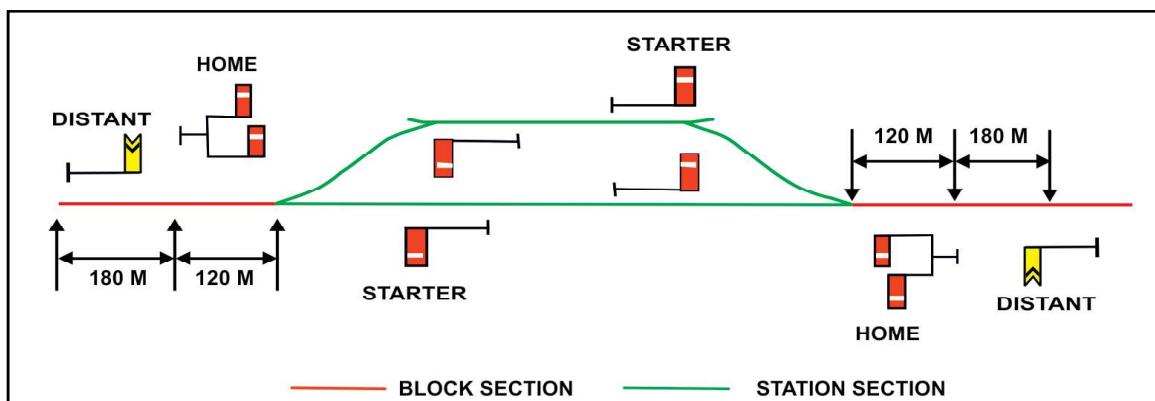
संशोधित लोअर क्वार्टेट सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगिल) लाइन स्टेशन पर दूर, चेतावनी, निकट, प्रस्थान सिगनल (नियम 8.03 नोट देखें)



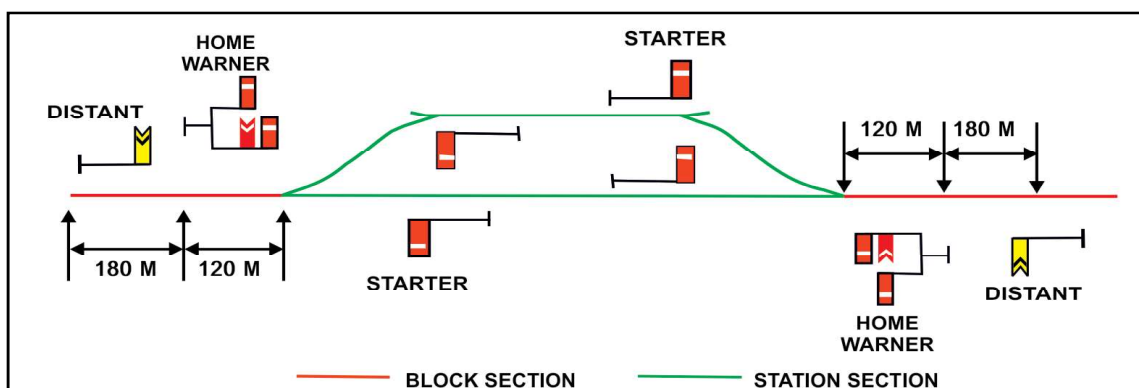
**Class 'B' Single line station in two-aspect signalling territory
with Outer and Home signals (Note to Rule 8.03 refers)**



**Class 'B' Single line station in multiple-aspect signalling territory with Distant
Home and Starter signals (Note to Rule 8.03 refers)**



**Class 'B' Single line station in modified lower quadrant signalling territory with
Distant, Warner, Home and Starter signals (Note to Rule 8.03 refers)**



अध्याय – IX

स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक पद्धति

क. दोहरी (डबल) लाइन पर लागू नियम

9.01. दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें:—

- (1) जहाँ गाड़ियों का संचालन, दोहरी, (डबल) लाइन पर, स्वचालित ब्लॉक पद्धति से होता है वहाँ—
 - (क) लाइन पर निरन्तर ट्रैक सर्किट या धुरी काउन्टर लगाए जाएंगे,
 - (ख) आवश्यकता होने पर, दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन, कई स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों में बांटी जा सकती है। प्रत्येक ऐसे सेक्शन दो क्रमिक रोक (स्टॉप) सिगनलों के बीच परिचालित लाइन के भाग होंगे और इनमें प्रवेश रोक (स्टॉप) सिगनल द्वारा शासित होगा, तथा
 - (ग) ट्रैक सर्किट या धुरी काउन्टर, स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में प्रवेश को शासित करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल को इस प्रकार नियंत्रित करेंगे कि :—
 - (i) सिगनल तब तक 'ऑफ' संकेत पर नहीं जाएगा जब तक लाइन, न केवल अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक, बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है, तथा
 - (ii) जैसे ही गाड़ी सिगनल पार करे वैसे ही सिगनल स्वतः 'आन' पर आ जाएगा।
- (2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उपनियम (1) के खण्ड (ग) के उप-खण्ड (i) में उल्लिखित 'पर्याप्त दूरी' 120 मीटर से कम नहीं होगी।
- (3) (क) विशेष अनुदेशों के अधीन, प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है;
 - (ख) इस प्रकार मुहैया कराये गये मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर्स अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया जाएगा और उसे आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा, संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हो या आशोधित अर्ध-स्वचल माध्यम में हो,
 - (ग) पिछले स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य-खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जाएगा कि जब 'ए' चिह्न बुझा हो तो एडवांस्ड स्टार्टर स्वयं 'ऑफ' होगा या 'ऑफ' किया जाएगा जब लाइन मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लीयर हो; इसी प्रकार, मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल स्वतः 'ऑफ' होगा अथवा 'ऑफ' किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी पर क्लीयर हो।

CHAPTER-IX

THE AUTOMATIC BLOCK SYSTEM

A. Rules applicable to Double Line

9.01 Essentials of the Automatic Block System on double line: -

- (1) Where trains on a double line are worked on the Automatic Block System: -
 - (a) The line shall be provided with continuous track circuiting or axle counters,
 - (b) The line between two adjacent block stations may, when required, be divided into a series of automatic block signaling sections each of which is the portion of the running line between two consecutive Stop signals, and the entry into each of which is governed by a Stop signal and
 - (c) The track circuits or axle counters shall so control the Stop signal governing the entry into an automatic block signaling section that: -
 - (i) The signal shall not assume an 'off' aspect unless the line is clear not only up to the next stop signal in advance but also for an adequate distance beyond it, and
 - (ii) The signal is automatically placed to 'on' as soon as it is passed by the train.
- (2) Unless otherwise directed by approved special instructions, the adequate distance referred to in sub-clause (i) of clause (c) of sub-rule (1) shall not be less than 120 meters.
- (3)
 - (a) under special instructions, one of the automatic stop signal between two stations in the automatic block signaling territory in each direction may be made as modified semi-automatic stop signal;
 - (b) the mid-section modified semi-automatic stop signal so provided shall be interlocked with the signals of the station ahead through track circuits or axle counters or both and shall be controlled by the Station Master of the station ahead, the relevant indications whether the signal is in normal automatic mode or modified semi-automatic mode shall be available to the Station Masters at both the ends;
 - (c) Advanced Starter Signal of the Station in rear shall be interlocked with the mid-section modified semi-automatic stop signal in such a way that when working with "A" sign extinguished, the Advanced starter shall assume "off" aspect or be taken "off" only when the line is clear up to an adequate distance beyond the mid-section modified semi-automatic stop signal; similarly the mid-section modified semi-automatic stop signal shall assume "off" aspect automatically or be taken "off" only when the line is clear upto an adequate distance beyond the Home signal of the station ahead;

- (घ) धुंध, खराब, मौसम में जब स्पष्ट दिखायी न देता हो, जैसी असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को विशेष अनुदेशों के तहत निर्धारित विधि में 'ए' चिह्न को बुझाया जा सकता है और इस कार्रवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का 'ए' चिह्न भी बुझ जाएगा;
- (ङ) खण्ड (ग) के अधीन उल्लिखित पर्याप्त दूरी उप-नियम (2) के अधीन निर्धारित दूरी से कम नहीं होगी।
- (च) सामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में करेगा।
- (4) (क) जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल 'आन' अवस्था में है तथा 'ए' चिह्न बुझा हुआ है तो वह गाड़ी को सिगनल के पहले ही रोक देगा और इसके बारे में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा;
- (ख) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर, विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्य पद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात् अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए 'ए' चिह्न के साथ 'आन' अवस्था में मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है।
- (ग) यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ है तो वह सिगनल पर पांच मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल को 'आन' में पास करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक 10 किलोमीटर प्रतिघंटा की गति से ही चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा, और
- (घ) लोको पायलट, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा।

9.02. यदि दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य: –

- (1) यदि लोको पायलट को 'ए' चिह्न 'मार्कर' लगा हुआ कोई स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल के पहले ही रोक देगा। गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देने के बाद, लोको पायलट वहाँ, दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट तक रुकेगा। यदि इतने समय तक प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'आन' ही रहता है तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। फिर वह अगले रोक (स्टॉप) सिगनल की ओर, जहाँ तक लाइन साफ है, अत्यधिक सतर्कता बरतते हुए इस प्रकार आगे बढ़ेगा कि वह किसी अवरोध को देखते ही रुक सके।
- (2) उप नियम (4) में बताई गई स्थिति को छोड़कर, यदि गाड़ी स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल पर इस प्रकार रूकी है तो गार्ड पीछे की ओर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।
- (3) यदि लाइन पर गोलाई, धुंध, वर्षा या आंधी या इंजन द्वारा गाड़ी ढकेली जाने के कारण, अथवा अन्य कारणों से, आगे की लाइन स्पष्ट रूप से देखी नहीं जा सकती है, तो लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 10 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में, जब लोको पायलट के साथ सहायक लोको पायलट नहीं है, और यदि वह आवश्यक समझता है तो, निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गार्ड से सहायता मांग सकता है।

- (d) during abnormal conditions like fog, bad weather impairing visibility, the mid-section modified semi-automatic stop signal may be worked by extinguishing “A” marker in the manner prescribed under special instructions and this action shall also ensure that the “A” marker of the Advance starter signal of the station in rear and Home signal of the station in advance shall also be extinguished;
 - (e) the adequate distance mentioned under clause (c) shall not be less than as prescribed under sub-rule (2);
 - (f) during normal conditions, mid-section modified semi-automatic stop signal shall work as normal automatic stop signal.
- (4)
- (a) When the Loco Pilot finds mid-section modified semi-automatic stop signal “A” marker extinguished in “on” position, he shall stop his train in the rear of the signal and inform this fact to the Station Master of the station ahead on approved means of communication as prescribed under special instructions;
 - (b) the Station Master of the station ahead may authorise the Loco Pilot to pass the mid-section modified semi-automatic stop signal working with “A” Marker extinguished in “on” position through approved means of communication after ensuring conditions and procedure prescribed under special instructions;
 - (c) in case the Loco Pilot is unable to contact the Station Master of station ahead, he shall pass the signal at “on” after waiting for 5 minutes at the signal and proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction at the speed not exceeding ten kilometers an hour upto the next Signal and act as per aspect of this signal; and
 - (d) the Loco Pilot shall report the failure of mid-section modified semi-automatic stop signal to the Station Master of the station ahead;

9.02 Duties of Loco Pilot and Guard when an Automatic Stop signal on double line is to be passed at ‘on’:-

- (1) When a Loco Pilot finds an Automatic Stop signal with an ‘A’ marker at ‘on’ he shall bring his train to a stop in the rear of the signal. After bringing his train to a stop in the rear of the signal, the Loco Pilot shall wait there for one minute by day and two minutes by night. If after waiting for this period, the signal continues to remain at ‘on’ he shall give the prescribed code of whistle and exchange signals with the Guard and then proceed ahead, as far as the line is clear, towards the next Stop signal in advance exercising great caution so as to stop short of any obstruction.
- (2) The Guard shall show a Stop hand signal towards the rear when the train has been so stopped at an Automatic Stop signal, except as provided for in sub-rule (4).
- (3) Where owing to the curvature of the line, fog, rain or dust storm, engine working the train pushing it, or other causes, the line ahead cannot be seen clearly, the Loco Pilot shall proceed at a very slow speed, which shall under no circumstances exceed 10 kilometers an hour. Under these circumstances, the Loco Pilot, when not accompanied by an Assistant Loco Pilot and if he considers necessary, may seek the assistance of the Guard by giving the prescribed code of whistle.

- (4) इस प्रकार बुलाए जाने पर गार्ड, लोको पायलट के आगे बढ़ने से पहले, इंजन कैब में आ जाएगा और पूरी निगरानी रखने में लोको पायलट की सहायता के लिए, उसके साथ चलेगा।
- (5) स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने के बाद लोको पायलट अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि सिगनल 'ऑफ' भी है तो भी लोको पायलट वहाँ तक किसी संभावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कता पूर्वक जाएगा और वहाँ पहुँचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा।

स.नि. 9.02 (i) सा0 नि0 9.01(1) के अनुसार जब स्वचालित रोक सिगनल को 'आन' स्थिति में पार कर लिया जाये तो दूसरे रोक सिगनल के पास पहुँचने तक, दृश्यता की स्थिति सामान्य रहने पर भी लोको पायलट बहुत सतर्कतापूर्वक 10 किमी0 प्रति घंटे से अधिक न हो उस गति से किसी सम्भाव्य अवरोध के लिए आगे देखते हुए तथा उसके निकट खड़ा होने के लिए तैयार रहते हुए आगे बढ़ेगा।

(ii) स्वचालित सिगनल क्षेत्र में स्वचल रोक सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने पर दो गाड़ियों के बीच की दूरी:-

स्वचल रोक सिगनल को "आन" स्थिति में पास करने के पश्चात् किसी भी प्रकार के इंजन द्वारा कर्षित अनुगामी गाड़ी का लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी और उसके आगे वाली गाड़ी या लाइन के किसी अवरोध के बीच कम से कम 150 मीटर या दो स्पष्ट ओ.एच.ई. खम्भे की दूरी विद्यमान है तथापि उपयुक्त दूरी को 75 मी. या एक स्पष्ट ओ.एच.ई. खम्भे तक कम की जा सकती है यदि अनुगामी गाड़ी ई.एम.यू. हो। विशेष परिस्थितियों यथाबाढ़ आदि में अनुगामी गाड़ी को आगे जाने वाली अथवा अवरोध से अधिक समीप खींच कर लाया जा सकता है।

(iii) स0नि0 3.74(ii) भी देखें।

ख- इकहरी (सिंगिल) लाइन पर लागू नियम

9.03. इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें:-

- (1) जहाँ इकहरी, (सिंगिल) लाइन पर, गाड़ियों का संचालन स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अनुसार होता है, वहाँ:-
 - (क) लाइन पर निरन्तर ट्रैक सर्किट या धुरी काउन्टर की व्यवस्था की जाएगी,
 - (ख) अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर मिलने के बाद ही यातायात की दिशा स्थापित की जाएगी,
 - (ग) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद ही कोई गाड़ी एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन के लिए प्रस्थान करेगी
 - (घ) लाइन क्लीयर मिलना तब तक सम्भव नहीं हो सकेगा जब तक कि लाइन क्लीयर देने वाले ब्लॉक स्टेशन पर न केवल स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है,
 - (ङ) दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन, यदि आवश्यक है तो, रोक(स्टॉप) सिगनल लगाकर दो या अधिक स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शनों में विभक्त की जा सकती है।
 - (च) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद, प्रत्येक स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन के अन्दर, उसमें से होकर तथा उससे बाहर जाने के लिये गाड़ियों का संचालन सम्बन्धित स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल द्वारा नियंत्रित किया जायेगा और वह स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल तब तक 'ऑफ' स्थिति में नहीं जाएगा जब तक कि लाइन अगले स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल तक साफ नहीं हो जाती:-

“परन्तु यह और कि यदि अगला रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल है तो लाइन उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ है” तथा

(छ) यातायात की दिशा के विपरीत सभी रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में होंगे।

- (4) When so sent for by the Loco Pilot, the Guard shall accompany him on the engine cab, before he moves forward, to assist the Loco Pilot in keeping a sharp lookout.
- (5) When an Automatic Stop signal has been passed at 'on', the Loco Pilot shall proceed with great caution until the next Stop signal is reached. Even if this signal is 'off', the Loco Pilot shall continue to look out for any possible obstruction short of the same. He shall proceed cautiously up to that signal and shall act upon its indication only after he has reached it.

S.R.9.02 (i) When an Automatic Stop Signal has been passed at 'ON' as per G.R.9.02(1) the Loco Pilot shall proceed with great caution at a speed not exceeding 10 KMPH even in normal condition of visibility until the next stop signal is reached, looking out for any possible obstruction and be prepared to stop short of the same.

(ii) Distance between two trains in automatic Signaling territories after passing Automatic Stop Signal at 'ON': -

After passing Automatic Stop Signal at 'ON', the Loco Pilot of the following train hauled by any locomotive shall ensure that a minimum distance of 150 meter or two clear OHE spans is maintained between his train and the preceding train or any obstruction on the line. However, the above distance may be reduced to 75 meters or one clear OHE span in the case of an EMU train following. In special circumstances like floods etc. the following train may be pulled closer to the preceding train or the obstruction.

(iii) Also see S.R.3.74 (ii)

B. Rules applicable to Single Line

9.03. Essentials of the Automatic Block System on single line:-

- (1) Where trains on a single line are worked on the Automatic Block System: -
 - (a) The line shall be provided with continuous track circuiting or axle counters,
 - (b) The direction of traffic shall be established only after Line Clear has been obtained from the block station in advance,
 - (c) A train shall be started from one Block Station to another only after the direction of traffic has been established,
 - (d) It shall not be possible to obtain Line Clear unless the line is clear, at the block station from which Line Clear is obtained, not only upto the first Stop signal but also for an adequate distance beyond it,
 - (e) The line between two adjacent block stations may, where required, be divided into two or more automatic block signaling sections by Provision of Stop signals,
 - (f) After the direction of traffic has been established, movement of trains into, through and out of each automatic block signaling section shall be controlled by the concerned Automatic Stop signal and the said Automatic stop signal shall not assume 'off' position unless the line is clear upto the next Automatic Stop signal:
Provided further that where the next Stop signal is a Manual Stop signal, the line is clear for an adequate distance beyond it, and (g)
All stop signals against the direction of traffic shall be at 'on'.

- (2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उप-नियम (1) के खण्ड (घ) और (च) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी।
- (3) (क) विशेष अनुदेशों के अधीन, प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है ;
- (ख) इस प्रकार मुहैया कराये गये मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटरोँ अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया जाएगा और उसे आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा, संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हो या आशोधित अर्ध-स्वचल माध्यम में हो,
- (ग) पिछले स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य-खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जाएगा कि जब 'ए' चिह्न बुझा हो तो एडवांस्ड स्टार्टर स्वयं 'आफ' होगा या 'ऑफ' किया जाएगा जब लाइन मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लीयर हो; इसी प्रकार, मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल स्वतः 'आफ' होगा अथवा 'आफ' किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी पर क्लीयर हो।
- (घ) धुंध, खराब, मौसम में जब स्पष्ट दिखायी न देता हो, जैसी असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को विशेष अनुदेशों के तहत निर्धारित विधि में 'ए' चिह्न को बुझाया जा सकता है और इस कार्रवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का 'ए' चिह्न भी बुझ जाएगा;
- (ङ) खण्ड (ग) के अधीन उल्लिखित पर्याप्त दूरी उप-नियम (2) के अधीन निर्धारित दूरी से कम नहीं होगी।
- (च) सामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में करेगा।
- (4) (क) जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल 'आन' अवस्था में है तथा 'ए' चिह्न बुझा हुआ है तो वह गाड़ी को सिगनल के पहले ही रोक देगा और इसके बारे में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा;
- (ख) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर, विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्य पद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए 'ए' चिह्न के साथ 'आन' अवस्था में मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है।
- (ग) यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ है तो वह सिगनल पर 5 मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल को 'आन' में पास करेगा और सावधानी पूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक 10 किलोमीटर प्रतिघंटा की गति से ही चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा, और

-
- (2) Unless otherwise directed by approved special instructions, the adequate distance referred to in clauses (d) and (f) of sub-rule (1) shall not be less than 180 meters.
- (3) (a) under special instructions, one of the automatic stop signal between two stations in the automatic block signaling territory in each direction may be made as modified semi-automatic stop signal;
- (b) the mid-section modified semi-automatic stop signal so provided shall be interlocked with the signals of the station ahead through track circuits or axle counters or both and shall be controlled by the Station Master of the station ahead, the relevant indications whether the signal is in normal automatic mode or modified semi automatic mode shall be available to the Station Masters at both the ends;
- (c) Advanced Starter Signal of the Station in rear shall be interlocked with the mid-section modified semi-automatic stop signal in such a way that when working with “A” sign extinguished, the Advanced starter shall assume “off” aspect or be taken “off” only when the line is clear up to an adequate distance beyond the mid-section modified semi-automatic stop signal; similarly the mid-section modified semi-automatic stop signal shall assume “off” aspect automatically or be taken “off” only when the line is clear upto an adequate distance beyond the Home Signal of the station ahead;
- (d) during abnormal conditions like fog, bad weather impairing visibility, the mid-section modified semi-automatic stop signal may be worked by extinguishing “A” marker in the manner prescribed under special instructions and this action shall also ensure that the “A” marker of the Advance starter signal of the station in rear and Home signal of the station in advance shall also be extinguished;
- (e) the adequate distance mentioned under clause (c) shall not be less than as prescribed under sub-rule (2);
- (f) during normal conditions, mid-section modified semi-automatic stop signal shall work as normal automatic stop signal.
- (4) (a) when the Loco Pilot finds mid-section modified semi-automatic stop signal with “A” marker extinguished in “on” position, he shall stop his train in the rear of the signal and inform this fact to the Station Master of the station ahead on approved means of communication as prescribed under special instructions;
- (b) the Station Master of the station ahead may authorise the Loco Pilot to pass the mid-section modified semi-automatic stop signal working with “A” Marker extinguished in “on” position through approved means of communication after ensuring conditions and procedure prescribed under special instructions;
- (c) in case the Loco Pilot is unable to contact the Station Master of station ahead, he shall pass the signal at “on” after waiting for 5 minutes at the signal and proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction at the speed not exceeding 10 kilometers an hour upto the next Signal and act as per aspect of this signal; and

(घ) लोको पायलट, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य खण्ड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा।

9.04. इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर:— प्रत्येक दिशा के लिए लगाये जाने वाले स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर निम्नलिखित होगा, अर्थात:—

(क) स्टेशन पर हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल:—

(i) एक निकट (होम)।

(ii) एक प्रस्थान (स्टार्टर)।

(ख) स्टेशन के निकट (होम) सिगनल के पहले एक स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल है।

नोट:— अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को हटाया जा सकता है।

स.नि. 9.04 (i) जिन खण्डों पर इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति प्रचलित है, निकट (होम) सिगनल से पहले लगे हुए स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'एप्रोच' सिगनल के नाम से पुकारा जायेगा और उसके तीन या चार संकेत हो सकते हैं।

9.05. इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल:—

(1) नियम 9.04 में निर्धारित न्यूनतम उपस्कर के अतिरिक्त ब्लॉक स्टेशनों के बीच, आवश्यकतानुसार, एक या अधिक अतिरिक्त स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल लगाए जा सकते हैं।

(2) इसके अतिरिक्त, गाड़ियों के निरापद संचालन के लिए आवश्यकतानुसार कोई अन्य स्थावर सिगनल भी लगाया जा सकता है।

9.06. इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्तें:—

(1) निकट (होम) सिगनल— यदि गाड़ी अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन से भिन्न किसी अन्य स्टेशन के निकट (होम) सिगनल पर पहुंच रही है, तो वह सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि लाइन, न केवल प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक, बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है।

(2) अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल— किसी गाड़ी के लिए अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि यातायात की दिशा स्थापित नहीं हो गई है और अगले स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल तक, या यदि अगला रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित है तो उसके आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।

(3) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया जाता, उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी कभी भी, 120 मीटर तथा 180 मीटर से कम नहीं होगी। अनुमोदित डिजाइन का सैण्ड हम्प या रेल संरक्षा आयुक्त की मंजूरी से, डिरेलिंग स्विच को उप-नियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी का कारगर एवजी माना जाएगा।

स.नि. 9.06 (1) स्टेशन पैनल के परिचालन से जब होम सिगनल 'ऑफ' नहीं हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि सा0 एवं स. नि. 3.38 और 3.39 के प्रावधान के अनुरूप सभी कॉटे जिनपर होकर गाड़ी गुजरेगी सही रूप से सेट हों, क्लैम्प किये गये हों और ताला बन्द हों और लाइन जिससे होकर गाड़ी गुजरेगी अवरोध से मुक्त हो।

(2) तब ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर खराब सिगनलों को 'आन' स्थिति में पास करने के लिए निर्धारित प्रारूप सा0 टी/369—(3 बी) पर प्राधिकार जारी करेगा।

(3) प्वाइंट्स मशीन की विफलता की स्थिति में कॉटों को क्रैंक हैंडिल की सहायता से सेट किया जाएगा, जिसका विवरण स्टेशन संचालन नियमावली में समावेशित रहता है।

(4) स्टेशन मास्टर सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी को खराबी/विफलता ठीक करने के लिए लिखित संदेश जारी करेगा और सिगनल एवं दूरसंचार गियर के ठीक हो जाने के बाद सिगनल विफलता रजिस्टर में उनकी अभ्युक्ति प्राप्त करेगा।

- (d) the Loco Pilot shall report the failure of mid-section modified semi-automatic stop signal to the Station Master of the station ahead;

9.04 Minimum equipment of fixed signals in Automatic Block territory on single line:- The minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows:-

- (a) Manual Stop signals at a station: -
 - (i) a Home,
 - (ii) a Starter.
- (b) An Automatic Stop signal in rear of the Home signal of the station.

Note:- Under approved special instructions, the Automatic Stop signal may be dispensed with

S.R.9.04 (i) Automatic Stop signal in rear of the Home signal on sections where Automatic Block System on Single line is in operation, shall be called Approach signal and may have either three or four aspects.

9.05 Additional fixed signals in Automatic Block territory on single line: -

- (1) Besides the minimum equipment prescribed in Rule 9.04, one or more additional Automatic Stop signals, as are considered necessary, in between block stations, may be provided.
- (2) In addition, such other fixed signals as may be necessary for the safe working of trains may be provided.

9.06 Conditions for taking 'OFF' Manual Stop signals in Automatic Block territory on single line: -

- (1) Home signal-When a train is approaching a Home signal, otherwise, than at a terminal station, the signal shall not be taken 'off' unless the line is clear not only up to the Starter but also for an adequate distance beyond it.
- (2) Last Stop signal-The last Stop signal shall not be taken 'off' for a train unless the direction of traffic has been established and the line is clear up to the next Automatic Stop signal, or when the next Stop signal is a Manual Stop signal for an adequate distance beyond it.
- (3) The adequate distance referred to in sub-rules (1) and (2) shall never be less than 120 meters and 180 meters respectively unless otherwise directed by approved special instructions. A sand hump of approved design, or subject to the sanction of the Commissioner of Railway Safety, a derailing switch shall be deemed to be an efficient substitute for the adequate distance referred to in sub-rule (1).

S.R.9.06 (1) When Home Signal is not taken 'OFF' after operation of Station Panel the Station Master on duty shall personally ensure that all points over which the train will pass are correctly set, clamped and pad locked and line over which train will pass are clear and free from obstruction as required vide G.S.R 3.38 and 3.39.

- (2) The Station Master on duty will then issue Authority to Pass Defective Signal in 'ON' position on prescribed form No T/369 (3b).
- (3) In the event of failure of points machine, the points shall be set by means of crank handle the details of which are incorporated in the Station Working Rules.
- (4) The Station Master will issue written message to S&T staff for rectification of the defect/failure and obtain his remarks in Signal Failure Register after the S&T gear is put right.

- (5) जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर ले लिया गया है और स्टेशन पैनल पर यातायात की दिशा स्थापित हो चुका है और स्टेशन मास्टर स्टार्टर सिगनल आफ करने में असमर्थ है तो वह सुनिश्चित करेगा कि सभी काँटे, जिनपर गाड़ी पास होनी है, सही रूप से सेट करके क्लैम्प करके ताला बन्द कर दिये गये हैं। इसके पश्चात् वह प्रस्थान सिगनल एवं अन्य मध्यवर्ती सिगनल अन्य सावधानियां बरतते हुए आन स्थिति में पास करने तथा अगले स्टेशन तक सीमित गति, जो 25 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो, से जाने का प्राधिकार निर्धारित फार्म टी/डी 912 पर जारी करेगा। इस दशा में जब तक गाड़ी अगले स्टेशन पर नहीं पहुँच जाय, अनुगामी ट्रेन नहीं चलायी जायेगी।
- (6) जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर मिलता है और यातायात की दिशा स्टेशन पैनल पर नहीं स्थापित हो पाता है तब गाड़ी अध्याय 14 एवं परिशिष्ट 'घ' तथा एब्सोल्यूट ब्लाक सिस्टम के अनुसार पेपर लाईन क्लीयर टिकट के प्राधिकार पर चलाई जाएगी। प्रारूप टी/ए 912 जारी किया जायेगा।
- (7) जब कोई सहायता इंजन/गाड़ी किसी कारण से अवरोधित ब्लाक खण्ड में भेजना हो तो स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रारूप टी/सी 912 पर ब्लाक खण्ड में अवरोध स्थल तक जाने का प्राधिकार जारी करेगा।
- (8) सम्पूर्ण संचार साधनों की विफलता की दशा में परिशिष्ट—'ख' भाग—II में वर्णित प्रावधानों के अनुरूप गाड़ियां चलाई जायेंगी।

9.07. यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य:—

- (1) यदि लोको पायलट 'ए' चिन्ह (मार्कर) वाला स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पाता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल से पहले रोक कर दिन में एक मिनट तथा रात्रि में दो मिनट तक प्रतीक्षा करेगा।
- (2) यदि इतनी प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'आन' स्थिति में ही रहता है और यदि सिगनल के पास टेलीफोन संचार व्यवस्था है तो लोको पायलट अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से या जहाँ सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण व्यवस्था (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) है वहाँ केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल आपरेटर) से सम्पर्क स्थापित करके उससे अनुदेश लेगा। यथा स्थिति, स्टेशन मास्टर या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल आपरेटर) यह अभिनिश्चित करने के बाद कि अगले सिगनल तक कोई गाड़ी नहीं है, और जहाँ तक ज्ञात है, लोको पायलट का आगे जाना अन्यथा सुरक्षित है, जैसा कि विशेष अनुदेशों के अधीन उपबन्धित है, लोको पायलट को 'आन' स्थिति में सिगनल पास करने और अगले सिगनल तक बढ़ने की अनुमति देगा।
- (3) यदि सिगनल के पास कोई टेलीफोन संचार व्यवस्था नहीं है या वह खराब हो गई है और उसका प्रयोग नहीं किया जा सकता है तो लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ संकेतों का आदान-प्रदान करके सिगनल पास करेगा और फिर अत्यंत सतर्कता के साथ अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक जहाँ तक लाइन साफ है, इस प्रकार आगे बढ़ेगा जिससे कि वह किसी अवरोध से पहले ही रुक सके।
- (4) यदि गाड़ी किसी स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल पर इस प्रकार की है तो गार्ड, उपनियम (6) में जैसा उपबन्धित है उसके सिवाय, पीछे की ओर (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।
- (5) यदि लाइन पर गोलाई, धुंध वर्षा या आंधी या इंजन द्वारा गाड़ी ढकेली जाने के कारण अथवा अन्य कारणों से, आगे की लाइन स्पष्ट देखी नहीं जा सकती है तो लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 10 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में, जब लोको पायलट के साथ सहायक लोको पायलट नहीं है और यदि वह आवश्यक समझता है तो, निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गार्ड से सहायता मांग सकता है।

- (5) When Line Clear for a train is obtained and Direction of traffic has been established on Station Panel and Station Master is unable to take 'OFF' the Starter Signal, he will ensure that all points over which train will pass are correctly set, clamped and pad locked. There after he will issue authority on prescribed form No. T/D912 to pass departure signal and other intervening signal at 'ON' observing other precaution and proceed to next station at speed not exceeding 25 kmph. The subsequent train shall not be allowed to follow till the preceding train has reached the block station in advance.
- (6) When Line Clear for train is not obtained and Direction of traffic has not been established the train shall be worked on authority of Paper Line Clear Ticket as described under Chapter XIV and Appendix 'D' of G&SR book and Absolute Block System will come into force. The Loco Pilot shall be issued authority to disregard the Automatic Stop Signal on prescribed form No. T/A912.
- (7) When a relief engine or train is required to be sent in the block section which is occupied due to obstruction the Station Master shall issue authority on prescribed form No. T/C 912 to enter into the block section up to place of obstruction.
- (8) In the event of total interruption of communication, the procedure described under Appendix 'B' Part II shall be followed.

9.07 Duties of Loco Pilot and Guard when an Automatic Stop signal on single line is to be passed at 'on': -

- (1) When a Loco Pilot finds an Automatic Stop signal with an 'A' marker at 'on', he shall bring his train to a stop in rear of that signal and wait there for one minute by day and two minutes by night.
- (2) If after waiting for this period the signal continues to remain at 'on' and if telephone communication is provided near the signal, the Loco Pilot shall contact the Station Master of the next block station or the Centralized Traffic Control Operator of the section where Centralized Traffic Control is provided and obtain his instructions. The Station Master or the Centralized Traffic Control Operator, as the case may be, shall after ascertaining that there is no train ahead up to the next signal and that it is otherwise safe for the Loco Pilot to proceed so far as is known, give permission to the Loco Pilot to pass the signal in the 'on' position and proceed up to the next signal, as may be provided under special instructions.
- (3) If no telephone communication is provided near the signal or if the telephone communication provided near the signal is out of order and can not be made use of, the Loco Pilot shall give the prescribed code of whistle and exchange signals with the Guard and then proceed past the signal as far as the line is clear, up to the next Stop signal in advance, exercising great caution so as to stop short of any obstruction.
- (4) The Guard shall show a Stop hand signal towards the rear when the train has been so stopped at an Automatic Stop signal, except as provided for under sub – rule (6).
- (5) Where owing to the curvature of the line, fog, rain or dust storm, engine working the train pushing it, or other causes, the line ahead cannot be seen clearly, the Loco Pilot shall proceed at a very slow speed, which shall under no circumstances exceed 10 Kilometers an hour. Under these circumstances, the Loco Pilot when not accompanied by Assistant Loco Pilot, and if he considers it necessary, may seek the assistance of the Guard by giving the prescribed code of whistle.

- (6) इस प्रकार बुलाये जाने पर गार्ड लोको पायलट के आगे बढ़ने से पहले इंजन कैब में आ जायेगा और पूरी निगरानी रखने में, लोको पायलट की सहायता के लिए उसके साथ चलेगा।
- (7) स्वचालित व रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने के बाद लोको पायलट अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि यह सिगनल 'ऑफ' भी है तो भी लोको पायलट वहाँ तक किसी सम्भावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कतापूर्वक जाएगा और यहां पहुंचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा।

स. नि. 9.07(i) स्वाचालित ब्लाक पद्धति से व्यवस्थित सेक्शन में यदि लोको पायलट किसी स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल का प्रवेश प्रकाशित 'अपरोच लिट' होते हुए नहीं पाता है तो उस सिगनल को खराब मानना चाहिए।

(ii) सहायक नियम 9.02(ii) भी देखें।

(iii) साधारण नियम 9.07(5) के उपबन्ध के अधीन लोको पायलट द्वारा सहायता के लिए बुलाये जाने पर गार्ड का गार्ड इंजन कैब में यात्रा करने के लिए चलने से पूर्व गार्ड के कर्तव्यों का पालन करने के लिए एक सक्षम व्यक्ति को प्रतिनियुक्त करेगा। यदि कोई सक्षम व्यक्ति उपबन्ध नहीं है तो गार्ड को ब्रेकवान में ही यात्रा करनी चाहिए।

(iv) सहायक नियम 3.74(ii) भी देखें।

(v) स्वचल रोक सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने के पश्चात् पूर्वोपाय-साधारण नियम 9.07(3) के अनुसार जब स्वचल रोक सिगनल आन स्थिति में पार कर लिया जाय तो दूसरे रोक सिगनल के पास न पहुंचने तक, दृश्यता की सामान्य स्थिति रहने पर भी लोको पायलट बहुत सतर्कतापूर्वक सीमित गति जो 10 किमी० प्रति घंटा से अधिक न हो, से किसी सम्भाव्य अवरोध के लिये आगे देखते हुए तथा उसके निकट खड़ा होने के लिये तैयार रहते हुए, आगे बढ़ेगा। किन्तु यदि दूसरा सिगनल आफ पहलू प्रदर्शित करता है तब भी उसके सन्निकट किसी सम्भाव्य अवरोध के लिये लोको पायलट देखना जारी रखेगा। वह सतर्कता पूर्वक उसके निकट तक बढ़ेगा तथा वहां पहुंचने पर उसके पहलू के अनुसार कार्यवाई करेगा।

9.08 इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति:-

- (1) जहाँ केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण सेन्ट्रलाइज्ड (ट्रैफिक कंट्रोल) प्रचलित है उन स्थानों को छोड़ कर, स्टेशनों पर और उनके बीच गाड़ियों के संचालन की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर पर होगी।
- (2) जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) प्रचलित है, वहाँ उप नियम (3) में जैसा उपबन्धित है उसके सिवाय, केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रक परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल आपरेटर) पूरे सेक्शन में गाड़ियों के संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।
- (3) जिस सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) प्रचलित है वहाँ, आपात स्थिति में या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में स्टेशन या उसके किसी भाग पर गाड़ियों का संचालन स्टेशन मास्टर अपने हाथ में ले सकता है या उसे सौंपा जा सकता है। जब इस प्रकार आपात नियंत्रण हस्तान्तरित किया जाता है तो स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति होगा और स्टेशन का कार्यचालन उपनियम (1) के अनुसार किया जाएगा।

स०नि० 9.08 (1) इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लाक पद्धति द्वारा परिचालित स्टेशन पर शंटिंग के समय निम्नलिखित क्रियाविधि का पालन किया जायेगा:-

- (i) प्रथम रोक सिगनल(होम सिगनल) के बाहर की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन को ब्लाक बैक नहीं कर दिया जाता।
- (ii) वाह्यतम सम्मुख काँटों या एडवांस स्टार्टर सिगनल यदि लगे हैं, तो उसके बाहर प्रथम रोक सिगनल तक लाइन तभी अवरुद्ध किया जायेगा जब ब्लाक खण्ड जिसमें शंटिंग होनी है, आने वाली गाड़ियों से साफ हो एवं स्टेशन मास्टर द्वारा इस सम्बन्ध में विशेष रूप से नियुक्त रेल कर्मचारी शंटिंग का प्रभारी है।

- (6) When so sent for by the Loco Pilot, the Guard shall accompany him on the engine cab, before he moves forward, to assist the Loco Pilot in keeping a sharp look out.
- (7) When an Automatic Stop signal has been passed at 'on' the Loco Pilot shall proceed with great caution until the next Stop signal is reached. Even if this signal is 'off', the Loco Pilot shall continue to look out for any possible obstruction short of the same. He shall proceed cautiously up to that signal and shall act upon its indication only after he has reached it.
- S.R. 9.07. (i) If a Loco Pilot finds that an Automatic stop signal a section provided with Automatic block system does not get Approach lit, he should treat the signal as defective.
- (ii) Also see S.R.9.02(ii).
- (iii) Guard of the train on being called by the Loco Pilot for assistance under the provision of G.R. 9.07 (5) shall, before proceeding to travel on engine cab, depute a competent man to perform the duties of a Guard. If no competent man is available then the Guard must travel in the brake van.
- (iv) Also see S.R.3.74 (ii).
- (v) Precaution after passing Automatic Stop Signal on Single line at 'ON' When an Automatic Stop Signal on single line has been passed at 'ON' as per G.R.9.07(3) The Loco Pilot shall proceed with great caution at a speed not exceeding 10 KMPH even in normal condition of visibility, until the next signal is reached, looking out for any possible obstruction and be prepared to stop short of the same. Even if the next signal displays 'OFF' aspect, the Loco Pilot must continue to look for any possible obstruction short of the same. He shall proceed cautiously up to that signal and shall act upon its indications only after he has reached it.

9.08 Person in charge of working trains on Automatic Block System on single line: -

- (1) Except where Centralized Traffic Control is in operation, the Station Master shall be responsible for the working of trains at and between stations.
- (2) On a section where Centralized Traffic Control is in operation, the Centralized Traffic Control Operator shall be responsible for the working of trains on the entire section except as provided for in sub rule (3)
- (3) On a section where Centralized Traffic Control is in operation, the working of trains at a station or part of a station may be taken over by or handed over to the Station Master during emergency or as prescribed by special instruction. When such emergency control is transferred, the Station Master shall be the person in charge of working trains at the station or part of the station and the station shall be worked in accordance with sub-rule (1).

SR-9.08 (1): At stations worked on Automatic Block System on single line the following procedure shall be observed during shunting operation.

- (i) The line outside the first stop signal (Home signal) shall not be obstructed unless the line has been blocked back.
- (ii) The line outside the outermost facing points or beyond advanced starter signal where provided and up to first stop signal shall not be obstructed unless the block section into which the shunting is to take place is clear of an approaching train and a Railway servant specially appointed in this behalf by the Station Master is incharge of shunting operation.

- (iii) वाह्यतम काँटों के बाहर लाइन का आती हुई गाड़ी की दिशा में अवरुद्ध नहीं किया जायेगा। किन्तु जहाँ एडवान्स स्टार्टर सिगनल लगे हैं वहाँ वाह्यतम काँटों के बाहर और एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल तक लाइन अवरुद्ध नहीं की जायेगी जब तक कि स०नि० 8.09 में निहित प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित न हो जाये।
- (2) (i) स्वचालित ब्लाक पद्धति द्वारा परिचालित प्रत्येक स्टेशन पर चार शंटिंग टोकेन रखे जायेंगे विभिन्न शंटिंग के लिए टोकेन का प्रकार निम्नलिखित होगा।
- आयताकार:— डाउन होम सिगनल एवं डाउन अप्रोच सिगनल के मध्य शंटिंग हेतु।
- त्रिभुजाकार:— डाउन होम सिगनल एवं अप स्टार्टर सिगनल के मध्य शंटिंग हेतु।
- समचतुर्भुजीय आकार:— अप होम सिगनल एवं अप अप्रोच सिगनल के मध्य सिगनल के मध्य शंटिंग हेतु।
- पिरामिडीय आकार:— अप होम सिगनल एवं डाउन स्टार्टर सिगनल के मध्य शंटिंग हेतु।
- (ii) लोको पायलट के प्राधिकार में शंटिंग टोकेन का होना उसकी शंटिंग के प्रभारी व्यक्ति के अनुदेशों के अनुसार स्टेशनों पर केवल उस सिरे पर शंटिंग करने के लिए प्राधिकृत करता है जिसके लिए टोकेन अभीष्ट है अर्थात् उस छोर के होम सिगनल अथवा अप्रोच सिगनल तथा विपरीत सिरे के स्टार्टर सिगनल के बीच शंटिंग के लिए।
- (iii) शंटिंग टोकेन गाड़ी के गार्ड के माध्यम से अथवा यार्ड शंटिंग के लिए शंटिंग के प्रभारी व्यक्ति के माध्यम से लोको पायलट को अप/डाउन होम सिगनल तक अथवा प्रथम अप/डाउन स्वचल रोक सिगनल तक जैसी स्थिति हो शंटिंग करने के लिए अपेक्षित स्टार्टर सिगनल को आन स्थिति में पार करने के लिए यदि ऐसा करने की आवश्यकता हो, एक प्राधिकार के रूप में दिया जायेगा। किसी भी परिस्थिति में जब तक कि शंटिंग टोकेन या उसके बदले में स्टेशन मास्टर का ज्ञापन लोको पायलट के व्यक्तिगत अभिरक्षा में न हो, शंटिंग नहीं की जानी चाहिए।
- (3) स्वचालित सिगनलिंग खण्ड पर काम करने वाले गार्डों तथा लोको पायलटों तथा डीजल सहायक/सहायक लोको पायलट को इस प्रणाली के सम्बन्ध में प्रत्येक छः महीने में एक दिन का सघन पाठ्यक्रम का प्रशिक्षण दिया जायेगा तथा इन नियमों में प्रवीणता तथा उनकी जानकारी के प्रमाण स्वरूप एक सक्षमता प्रमाण-पत्र जारी/नवीकरण किया जायेगा। इस प्रकार जारी किये गये सक्षमता प्रमाण पत्र के अभिलेख का रख-रखाव सम्बन्धित मण्डल संरक्षा अधिकारी तथा मण्डल यांत्रिक इंजीनियर द्वारा किया जायेगा। किसी भी गार्ड और लोको पायलट तथा डीजल सहायक/सहायक लोको पायलट को जब तक उनके पास ऐसा प्रमाण पत्र न हो, ऐसे सेक्शनों पर कार्य पर नहीं लगाया जायेगा।

ग. दोहरी (डबल) और इकहरी (सिंगल) दोनों लाइनों पर लागू नियम

9.09 केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल) क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन:— जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल) प्रचलित है, उसमें गाड़ियों का संचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

9.10. स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रूकी गाड़ी की रक्षा:—

- (1) यदि कोई गाड़ी स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रूक जाती है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर खतरे का हैंड सिगनल दिखाएगा और यह जांच करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लाइट) ठीक से प्रदर्शित है।
- (2) यदि गाड़ी किसी दुर्घटना, खराबी या अवरोध के कारण रूकी है और वह आगे नहीं बढ़ सकती है तो लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा। नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी की तुरन्त रक्षा की जाएगी, सिवाय इसके कि रूकी हुई गाड़ी की लाइन की रक्षा के लिए जाते समय गाड़ी से 90 मीटर की दूरी पर एक पटाखा और इसी प्रकार गाड़ी से कम से कम 180 मीटर की दूरी पर या ऐसी दूरी पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गई है, दो पटाखे जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे, रखे जायेंगे।

9.11. लोको पायलट द्वारा खराबियों की रिपोर्ट:—

- (1) जब किसी लोको पायलट को स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करना पड़े तो वह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में अगले रिपोर्टिंग स्टेशन, या केबिन पर

- (iii) The line outside outermost facing points shall not be obstructed in face of an approaching train.
However, where Advanced starter signal is provided, the line beyond outermost facing points and up to Advanced starter signal shall not be obstructed in such case unless the provisions contained under SR-8.09(i) have been complied with.
- (2) (i) At stations worked on Automatic Block System four shunting tokens will be provided at each station. the token for different shunting purposes will be as under:-
Rectangular shape: Shunting between Dn. Home and Dn. Approach signals.
Triangular shape: Shunting between Dn. Home and Up starter signals.
Rhombic shape: Shunting between Up Home signal and Up Approach signals.
Pyramidal Shape: Shunting between Up Home signal and Dn. Starter Signal.
- (ii) The Possession of shunting token by the Loco Pilot authorizes him to perform shunting on the instructions of the person incharge of shunting only at that end of the station for which token is intended i.e. between Home signal or approach signal of that end and the starter of the opposite end.
- (iii) The shunting token shall be issued to the Loco Pilot through the Guard of the shunting train, or person incharge of shunting in case of yard shunting as an authority for performing shunting up to Up/Dn. home signals or upto first Up/Dn. automatic stop signals, as the case may be and also to pass the requisite starter signal at 'ON', if required to do so. Under no circumstances shunting should be performed unless shunting token or the Station Master's memo in lieu thereof, is in personal custody of the Loco Pilot.
- (3) All Guards, Loco Pilots, Diesel Assistant/Assistant Loco Pilots who are required to work on Automatic Signaling section shall be imparted one day's intensive course once in every six month about the rules pertaining to this system and competency certificate issued/renewed in token of their knowledge and proficiency in these rules. A record of such competency certificate issued shall be maintained by Divisional Safety Officer and Divisional Mechanical Engineer concerned No Guard, Loco Pilot, Diesel Assistant/Assistant Loco Pilot shall be put on duty on such section unless he possesses such a certificate.

C. Rules applicable to both Double and Single Lines

9.09 Working of trains on Centralized Traffic Control territory:- On a section where Centralized Traffic Control is in operation, the working of trains shall be governed by special instructions.

9.10 Protection of a train stopped in an Automatic block signaling section: -

- (1) When a train is stopped in an Automatic block signaling section, the Guard shall immediately exhibit a Stop hand signal towards the rear and check up that the tail board or tail light is correctly exhibited.
- (2) If the stoppage is on account of accident, failure, or obstruction and the train cannot proceed, the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle and the train shall be protected immediately as per Rule 6.03 except that for the protection of the occupied line one detonator shall be placed at 90 metres from the train on the way out and similarly two detonators, 10 metres apart, not less than 180 metres from the train or at such distance as has been fixed by special instructions.

9.11 Loco Pilot to report failures: -

- (1) When a Loco Pilot has to pass an Automatic Stop signal at 'on', he shall stop his train at the next reporting station or cabin as prescribed by special instructions

ही अपनी गाड़ी रोक देगा और उसने जो स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पास किये हैं उनकी विस्तृत रिपोर्ट देगा।

- (2) रिपोर्टिंग स्टेशन या केबिन का स्टेशन मास्टर या प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति इस बात की रिपोर्ट तुरन्त सम्बन्धित सिगनल और परिचालन अधिकारियों को करेगा।

स0नि0 9.11 (i) लोको पायलट जिन स्वचल रोक (स्टाप) सिगनलों को, उसने आन स्थिति में पास किया है, उनकी विस्तृत रिपोर्ट अगले रुकने वाले स्टेशन पर देगा।

9.12. स्वचालित सिगनल व्यवस्था बिगड़ जाने पर कार्य विधि:— यदि स्वचालित सिगनल व्यवस्था की खराबी कुछ समय तक रहने की या इसके कारण गाड़ियों में काफी विलम्ब होने की संभावना है तो गाड़ियों का संचालन संबंधित सेक्शन या सेक्शनों पर एक स्टेशन से दूसरे तक, विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा।

स0नि0 9.12(i) यदि लोको पायलट किसी स्वचल रोक सिगनल को लाल पाता है तो स0नि0 9.07 का पालन करेगा।

- (ii) दूसरी गाड़ी के लोको पायलट द्वारा यह सूचना पाने पर कि स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल विशेष 'रूको' संकेत दे रहा है यद्यपि सम्बन्धित सिगनल सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है जिसके कारण कथित सिगनल लाल संकेत को धारण कर लेता है, स्टेशन मास्टर सिगनल को खराब कर देगा और पिछले स्टेशन तथा अन्तिम रुकने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टरों को सभी लोको पायलटों को स्वचल रोक सिगनल लाल स्थिति में पार करने हेतु निर्धारित फार्म टी/ए 912 देने के लिए सूचित करेगा जिससे वे साधारण नियम 9.07 का पालन किये बिना विशिष्ट स्वचल रोक सिगनल को पास करने उसके अगले तक जा सके। लोको पायलट अगले सिगनल तक पहुंचने के बाद ही उसके संकेत से मार्ग दर्शित होंगे कथित स्वचल रोक (स्टाप) को खराब घोषित करने के पश्चात स्टेशन मास्टर किसी दूसरी गाड़ी को साधारण नियम 9.03 (च) के अनुसार पहली गाड़ी के पीछे उसी ब्लॉक सेक्शन में अनुगमन करने की अनुमति नहीं देगा।

- (iii) लोको पायलट द्वारा, स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल के खराब होने के विषय में सूचित होने पर स्टेशन मास्टर सिगनल अनुस्त्वक को स्थल पर तुरन्त उपस्थित होकर खराबी को दूर करने के लिए सूचना देगा।

- (iv) किन्तु यदि किसी स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल की खराबी जारी रहती है तो स्टेशन मास्टर सभी सम्बन्धित पदाधिकारियों को लोको पायलट इत्यादि को अनुदेश देने के लिए तार द्वारा सूचित करेगा। परन्तु सहायक नियम 9.12(ii) के अनुसार टी/ए 912 का दिया जाना तब तक जारी रहेगा जब तक खराब सिगनल ठीक नहीं हो जाता।

- (v) खराबी देर हो जाने के पश्चात सभी सम्बन्धित पदाधिकारी जिनको उपर्युक्त पैरा (iv) के अनुसार सिगनल के खराब होने के बारे में सूचना दी गयी थी फिर से तार द्वारा सूचित किये जायेंगे कि खराबी ठीक हो गयी है और सामान्य कार्य संचालन का पुनरारम्भ हो गया है।

9.13. स्वचालित ब्लॉक पद्धति पर यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन:—

स्वचालित सिगनल क्षेत्र में गाड़ियां केवल यातायात की स्थापित दिशा में ही चलेंगी। यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं है। यदि आपात स्थिति में किसी गाड़ी का, यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत संचालन अनिवार्य रूप से आवश्यक है तो ऐसा केवल विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा और ऐसे अनुदेश यह सुनिश्चित करेंगे कि उक्त गाड़ी के लिए लाइन पीछे के स्टेशन तक साफ और अवरोध रहित है।

स0नि0 9.13 (i) जब अपरिहार्य परिस्थितियों के कारण किसी गाड़ी को पीछे वापस करना हो तो ऐसी परिस्थितियों में लोको पायलट सावधानी से उस गति से जो 10 किमी0 प्रति घण्टा से अधिक न हो, बढ़ेगा और इंजन से सीटी का बार-बार उपयोग करेगा। गार्ड लोको पायलट को आगे बढ़ो हैण्ड सिगनल प्रदर्शित करते हुए एवं आने वाली गाड़ियों पर कड़ी निगाह रखते हुए ब्रेकवान में उपस्थित रहेगा। आवश्यकता पड़ने पर वह अपने ब्रेक का उपयोग करने के लिए भी तैयार रहेगा। गार्ड एक फायरमैन या अन्य योग्यता प्राप्त किसी व्यक्ति को भी हैन्ड सिगनल के साथ आगे-आगे पैदल चलने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। इस व्यक्ति को यह अनुदेश होगा कि किसी आने वाली गाड़ी की ओर खतरे का हैण्ड सिगनल प्रदर्शित करना है। धुन्ध या कोहरे के मौसम में या जब स्पष्ट दिखायी न देता हो, गार्ड एक अतिरिक्त योग्य कर्मचारी को तुरन्त प्रयोग के लिए तैयार कुहासा सिगनल के साथ प्रतिनियुक्त करेगा। यदि गाड़ी किसी स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल के कुछ ही आगे आकर रुक गयी है तो गाड़ी धीरे से पीछे वापस हो जायेगी ताकि पिछला ब्रेकवान स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल के पहले ही रहे और पीछे के सिगनल की रक्षा प्राप्त हो जाये।

and report particulars of Automatic Stop signals passed at 'on' by him.

- (2) The Station Master or person incharge of the reporting station of cabin shall promptly report the fact to the signal and operating officials concerned.

S.R.9.11 (i) The Loco Pilot shall report particulars of automatic stop signals passed by him at 'ON' at the next stopping station.

9.12 Procedure during failure of Automatic signaling:- When a failure of Automatic signaling is likely to last for some time or cause serious delay, trains shall be worked from station to station over the section or sections concerned under special instructions.

S.R.9.12 (i) If a Loco Pilot finds on automatic stop signal 'Red' he shall follow G.R.9.07.

- (ii) Station Master, on being informed by the Loco Pilot of the second train that the particular Automatic Stop signal is giving stop (Red) indication, though there is no train in the signaling section concerned causing the said signal to assume "Red" indication, will declare the signal as defective and advise Station Master of the station in rear and last stopping station to issue authority to pass Automatic stop Signal at Red aspect on prescribed form no. T/A 912 to all Loco Pilots for passing the particular Automatic Stop signal without following G.R.9.07 upto the next signal ahead. Loco Pilots will be guided by the aspect of the next signal only after reaching it. Station Master after declaring the said Automatic Stop signal as defective shall not allow a train to follow a preceding train in the same block section, as per G.R. 9.03(f)
- (iii) Station Master on being informed by a Loco Pilot about the Automatic Stop Signal being defective will inform signal maintainer to attend the site immediately for putting right the defect.
- (iv) If, however, the failure of an Automatic Stop signal continues the procedure to issue authority to pass Automatic Stop Signal 'ON' as per S. R. 9.12 (ii) will continue to be issued till defective signal is put right.
- (v) After the defect has been rectified, all concerned who were previously advised, vide Para (iv) above, regarding the signal being defective will again be advised by wire that the defect has been put right and normal working has been resumed.

9.13 Movement of trains against the direction of traffic on the Automatic Block System:-

In Automatic signaling territory, trains shall run in the established direction of traffic only. Movement of trains against the established direction of traffic is not permitted. When in an emergency it becomes unavoidably necessary to move a train against the established direction of traffic, this shall be done only under special instructions which shall ensure that the line behind the said train upto the station in rear is clear and free from obstruction.

S.R.9.13 (i) If a train has to be backed due to unavoidable circumstances the Loco Pilot under such circumstances shall proceed cautiously at a speed not exceeding 10 Kilometers per hour and make frequent use of Engine whistle. The Guard shall remain in the brake van exhibiting proceed hand signals to the Loco Pilot keeping a sharp look out for approaching trains. He shall also be ready to apply his brakes if necessary. The Guard shall also depute a fireman or any other qualified person to proceed ahead on foot with hand signals with instructions to exhibit danger hand signals towards any approaching train. In thick or foggy weather or when the visibility is poor, the Guard shall depute an additional qualified person with fog signals ready for immediate use. If the train has come to a stop just in advance of an Automatic stop signal then the train shall be backed slowly so as to bring the rear brake van in rear of the automatic Stop Signals, in order to ensure the protection of the signal in rear.

- (ii) किसी ब्लाक सेक्शन में दुर्घटना या ब्रेक डाउन की स्थिति में उस सेक्शन में गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लाक पद्धति के उपबन्धों के अधीन शासित होगा।

9.14. यदि अर्द्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल के 'आन' स्थिति में होने पर कार्य विधि:—

- (1) यदि किसी अर्द्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल का स्वचल रोक (स्टॉप) के रूप में प्रचालन किया जाता है तो, यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 लागू होगा।
- (2) यदि अर्द्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल का हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में प्रचालन किया जाता है और वह खराब हो जाता है तो उसे अध्याय 3 के खण्ड 'ज' में वर्णित सम्बन्धित नियमों के अधीन ही पार किया जा सकेगा।
- (3) यदि लोको पायलट को, अर्द्ध स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, 'आन' स्थिति में पास करने के लिये उसके नीचे लगे बुलावा (कालिंग आन) सिगनल को 'ऑफ' करके प्राधिकृत किया जाता है तो वह यथास्थिति नियम 9.02 या 9.07 में उल्लिखित सावधानियां बरतेगा।

9.15. स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में (फाटक) रोक स्टॉप सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना:— यदि लोको पायलट स्वचालित व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पाता है—

- (क) और यदि 'A' चिन्ह (मार्कर) प्रज्ज्वलित है तो वह, यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 के उपबन्धों का पालन करेगा, या
- (ख) (i) यदि 'A' चिन्ह (मार्कर) बत्ती की रोशनी बुझी हुई है तो वह फाटक वाले को चेतावनी देने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और सिगनल के पहले अपनी गाड़ी खड़ी कर देगा, और
- (ii) यदि दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल 'आफ' नहीं होता है तो वह अपनी गाड़ी को समपार तक सतर्कता पूर्वक ले जाएगा, और
- (ii) यदि फाटक वाला उपलब्ध है और हैंड सिगनल दिखा रहा है तो वह समपार फाटक को सावधानी पूर्वक पार करते हुए आगे बढ़ेगा, या
- (iii) यदि फाटक वाला उपलब्ध नहीं है या उपलब्ध है, किन्तु हैंड सिगनल नहीं दिखा रहा है तो वह समपार से पहले गाड़ी रोक लेगा और यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद है और फाटक वाले से हैंड सिगनल मिलने के बाद, और उसकी अनुपस्थिति में सहायक लोको पायलट से हैंड सिगनल मिलने पर लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और यथा-स्थिति नियम 9.02 या 9.07 का पालन करते हुए अगले रोक सिगनल तक सतर्कता से गाड़ी को आगे बढ़ायेगा।

स0नि0 9.15 (i) स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में 'ए' मार्कर वाले किसी फाटक रोक (स्टाप) सिगनल को आन स्थिति में या बुझी बत्ती की अवस्था में पास करते समय लोको पायलट को लम्बी सीटी, सीटी पट्ट से समपार तक लगातार बजाना चाहिए।

- (ii) स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में जहाँ प्रज्ज्वलित 'ए' तथा प्रज्ज्वलित 'एजी' मार्कर लगे हो आन स्थिति में अर्द्ध स्वचल फाटक रोक (स्टाप) सिगनल को पास करना— यदि लोको पायलट स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में प्रज्ज्वलित 'एजी' मार्कर वाले फाटक रोक (स्टाप) सिगनल को आन स्थिति में पाये तो—

- (क) यदि 'ए' मार्कर प्रकाशित है किन्तु 'एजी' मार्कर की बत्ती बुझी हुई है तो नियम 9.02 या 9.07 के उपबन्धों का पालन करेगा अथवा
- (ख) यदि 'ए' मार्कर की बत्ती बुझी हुई है किन्तु 'एजी' मार्कर प्रकाशित है, तो वह साधारण नियम 9.15 के खण्ड (ख) के उपबन्धों का पालन करेगा अथवा
- (ग) यदि 'ए' मार्कर तथा 'एजी' मार्कर दोनों की बत्तियाँ बुझी हुई हैं तो वह फाटक वाले को चेतावनी देने के लिए निर्धारित कोड से सीटी बजायेगा और सिगनल के पहले अपनी गाड़ी खड़ी कर देगा। तत्पश्चात् वह केवल विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार आगे बढ़ेगा।

- (ii) In the event of accident or any brake down in a block section, the movement of trains in that section will be governed under the provision of Absolute Block System.

9.14 Procedure when Semi-Automatic Stop signal is 'on': -

- (1) When a Semi-Automatic Stop signal is worked as an Automatic Stop signal, Rule 9.02 or 9.07 shall apply as the case may be.
- (2) When a Semi- Automatic Stop Signal is working as a Manual Stop signal and becomes defective, it may only be passed under relevant rules detailed in Chapter III, Section 'H'.
- (3) When a Loco Pilot is authorized to pass a Semi Automatic Stop signal at 'on' by taking 'off' the Calling-on signal fixed below it, he shall follow the precautions stipulated in Rule 9.02 or 9.07 as the case may be.

9.15 Passing a gate Stop signal at 'on' in Automatic signaling territory:- If the Loco Pilot finds a gate Stop signal at 'on' in an Automatic signaling territory:-

- (a) He shall comply with the provisions of Rule 9.02 or 9.07 as the case may be, if the 'A' marker is illuminated, or
- (b)
 - (i) if the 'A' marker light is extinguished, he shall sound the prescribed code of whistle to warn the Gateman and bring his train to a stop in rear of the signal, and
 - (ii) if after waiting for one minute by day and two minutes by night, the signal is not taken 'off', he shall draw his train ahead cautiously up to the level crossing, and
 - (iii) if the Gateman is available and exhibiting hand signals, proceed further past the level crossing gate cautiously, or
 - (iv) if the Gateman is not available, or, is available but not exhibiting hand signals, stop in rear of the level crossing and after ascertaining that the gates are closed against road traffic and on getting hand signals from the Gateman, and in his absence from Assistant Loco Pilot, the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle and cautiously proceed up to the next stop signal complying with the rule 9.02 or 9.07 as the case may be.

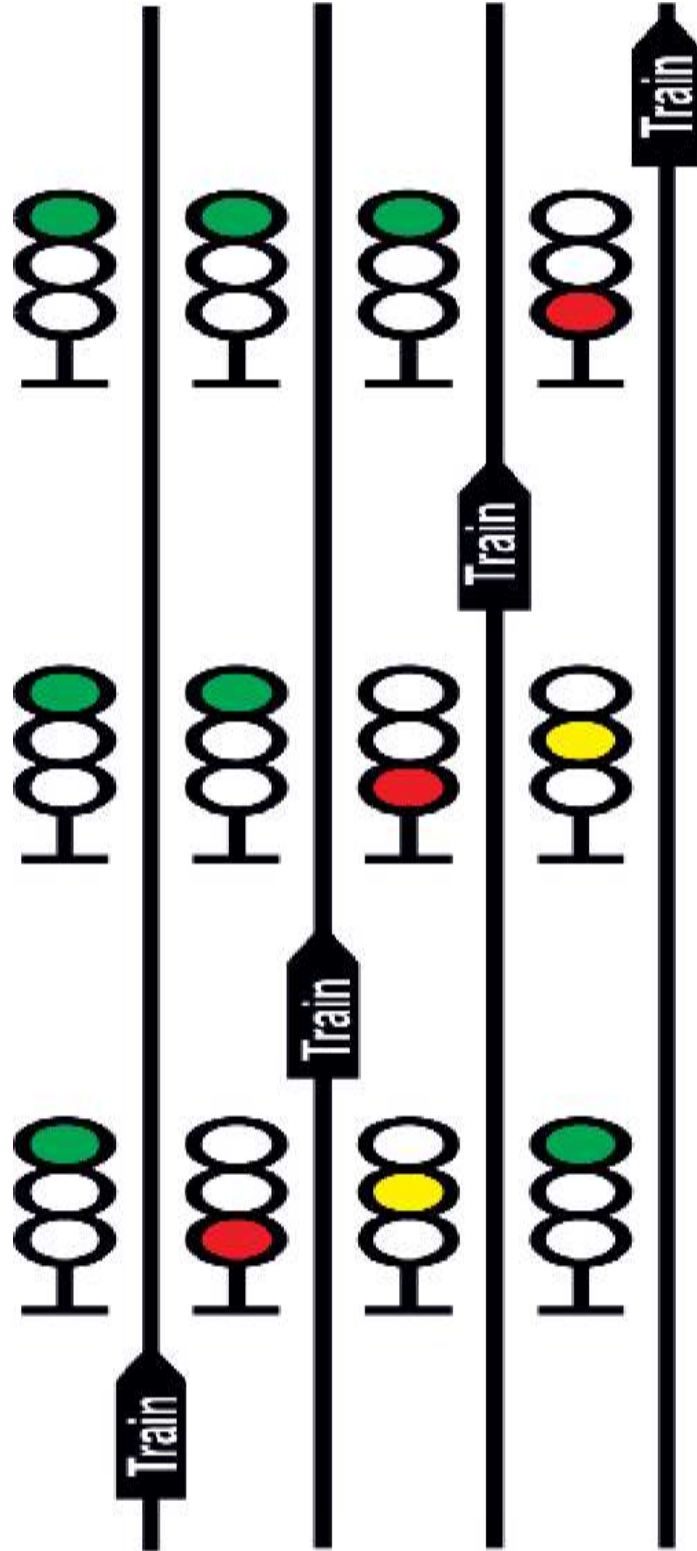
S.R.9.15 (i) While passing a gate signal with 'A' marker at 'ON' or its light extinguished in Automatic signaling territory, the Loco Pilot should sound one long whistle and proceed continuously whistling from the whistle Boards upto the level crossing.

- (ii) Passing a semi automatic gate Stop Signal provided with illuminated 'A' and illuminated 'AG' markers, at 'ON' in Automatic Signaling Territory. If the Loco Pilot finds a gate Stop Signal provided with illuminated 'AG' marker at 'ON' in an Automatic Signaling Territory:-

- (a) He shall comply with the provisions of General Rule 9.02 or 9.07 as the case may be, if the 'A' marker is illuminated but the 'AG' marker light is extinguished, or
- (b) If the 'A' marker light is extinguished but the 'AG' marker light is lit, he shall comply with the provisions of clause (b) of General Rule 9.1.5, or
- (c) If both the A marker, or AG marker lights are extinguished, he shall sound the prescribed code of whistle to warn the Gateman and bring his train to stop in the rear of the signal. Thereafter, he shall proceed further in accordance with the procedure laid down under special instructions.

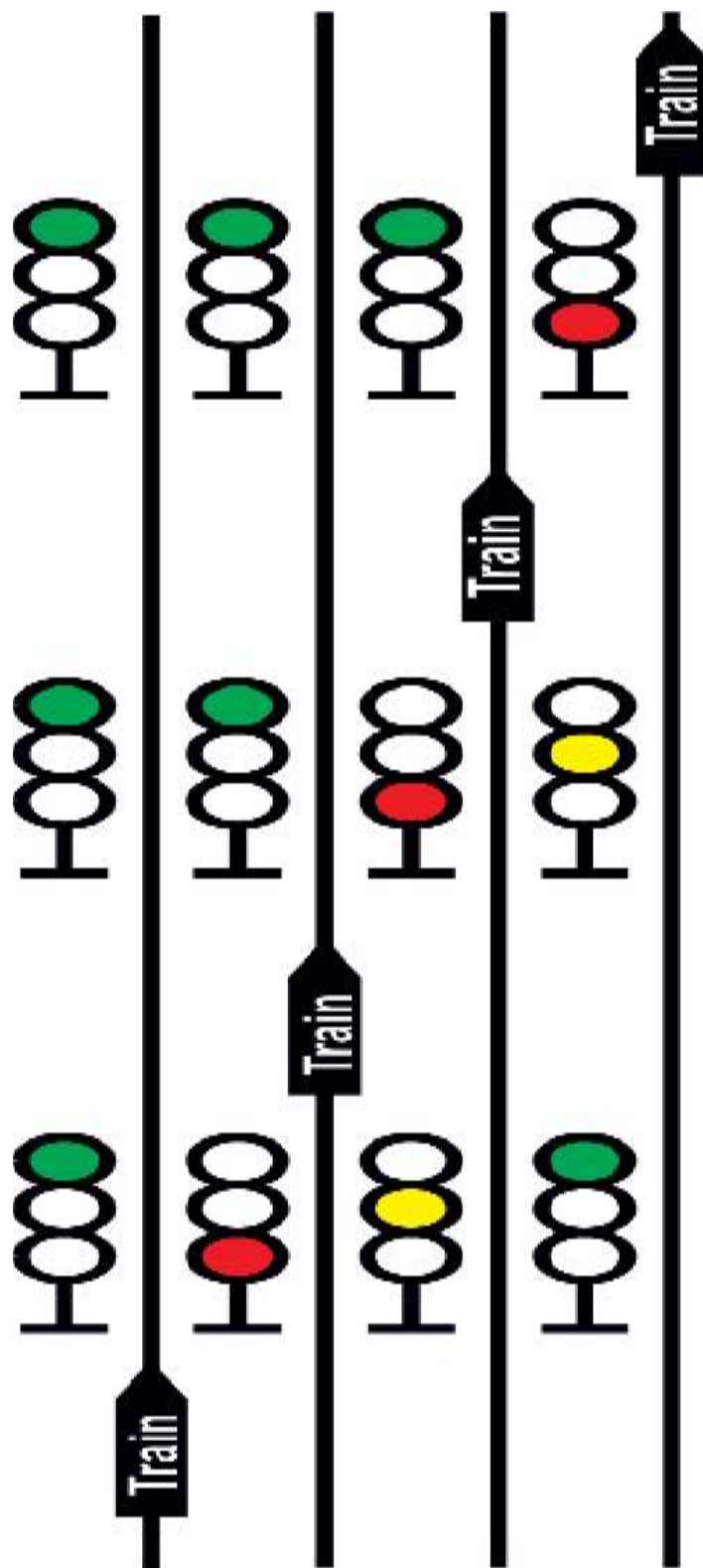
- 9.16 दृष्टान्त चित्र:- तीन संकेती और चार संकेती सिगनल व्यवस्था में गाड़ियों के पीछे, संकेत के क्रम में स्वतः परिवर्तन निम्न चित्रों में दिखाया गया है। ये चित्र मापक्रम के अनुसार नहीं खींचे गए हैं।

तीन संकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में गाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम में स्वतः परिवर्तन

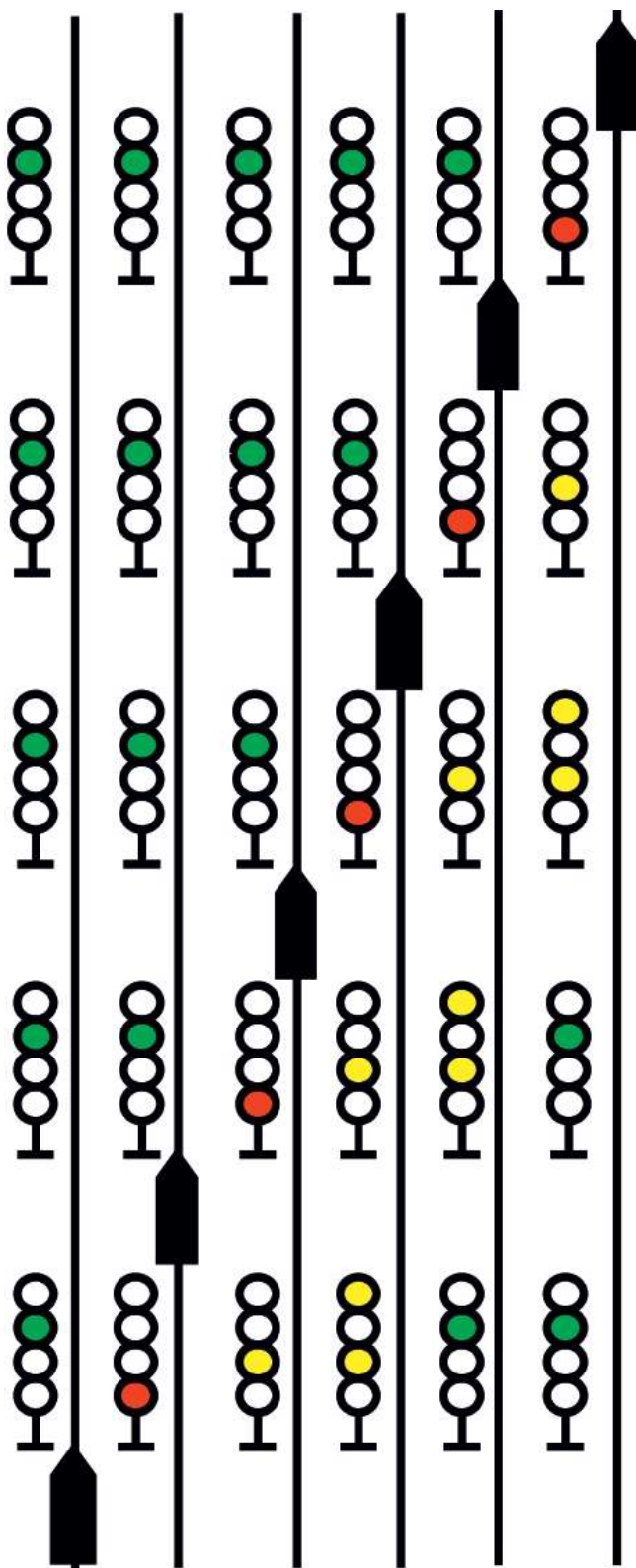


9.16 Illustrative diagrams - Automatic change of sequence of aspects behind the train in three-aspect and four-aspect signalling is illustrated in the following diagrams, which are not drawn to scale.

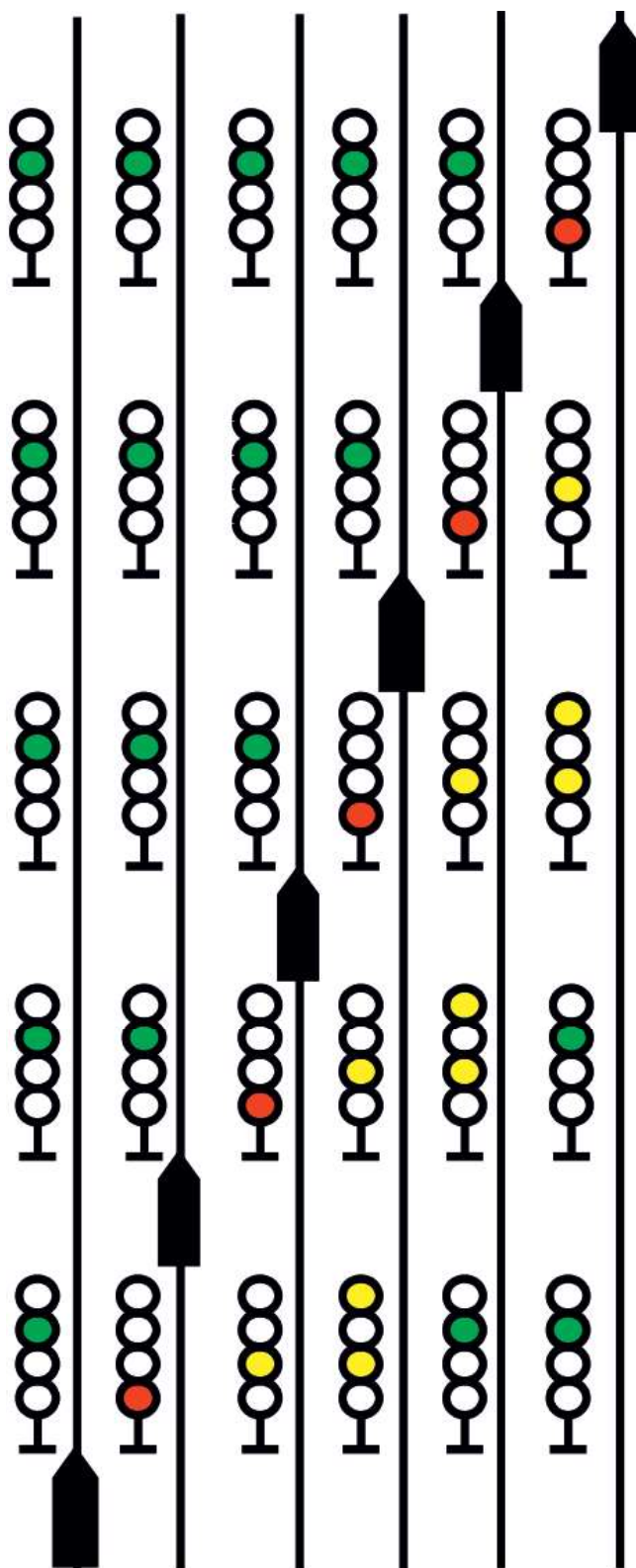
Automatic change of sequence of aspect behind the train in three aspect signalling territory



चार संकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में गाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम में स्वतः परिवर्तन



Automatic change of sequence of aspect behind the train in four aspect signalling territory



अध्याय—X

अनुगामी गाड़ी पद्धति

10.01. अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें:—

- (1) जहाँ गाड़ियों का संचालन अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहाँ उन्हें एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए एक के बाद एक लगातार उसी दिशा में उसी लाइन पर ऐसी रीति और समय के ऐसे अन्तर में भेजा जा सकेगा जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।
- (2) गाड़ियां अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार तब तक नहीं चलाई जायेंगी जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर ने गाड़ियां लेने की तैयारी की बावत संदेश का आदान-प्रदान नहीं कर लिया है और इसके अतिरिक्त जब तक यह आश्वासन नहीं दे दिया है कि जिस स्टेशन से अनुगामी गाड़ियां भेजी जायेगी उस ओर वह तब तक कोई गाड़ी नहीं भेजेगा जब तक कि वे सब अनुगामी गाड़ियां उसके स्टेशन पर पहुंच नहीं जाती और जब तक कि उसे विपरीत दिशा में गाड़ियां भेजने की अनुमति नहीं मिल जाती।

10.02. रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना:— जब रेल के किसी भाग पर नियम 7.01 के अधीन अनुगामी गाड़ी पद्धति आरम्भ की जाती है तो उसकी रिपोर्ट रेल संरक्षा आयुक्त को तार द्वारा भेजी जायेगी।

10.03. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिए अनुपालनीय शर्तें:— अनुगामी गाड़ी पद्धति चालू करने पर निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जायेगा; अर्थात्—

- (क) कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी, जब तक लोको पायलट को इस प्रयोजन के लिए निर्धारित प्रारूप (फार्म) में लिखित प्रस्थान प्राधिकार नहीं दे दिया जाता और उससे उसकी लिखित अभिस्वीकृति नहीं मिल जाती। यदि गाड़ी का उस स्टेशन पर रुकना निर्धारित नहीं है तो उसको इस काम के लिए रोका जाएगा।
- (ख) प्रस्थान प्राधिकार में, उस अगले स्टेशन का नाम, जिस पर उसे रुकना है, गति जिससे उसे चलना है और उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के वास्तविक समय का उल्लेख किया जायेगा।
- (ग) आगे जाने वाली हर गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को इस बात की सूचना दी जाएगी कि उनके पीछे एक अनुगामी गाड़ी चलेगी तथा इस बात की भी सूचना दी जाएगी कि वह अनुगामी गाड़ी लगभग कितने समय बाद प्रस्थान करेगी।
- (घ) किसी स्टेशन से कोई अनुगामी गाड़ी तब तक नहीं चलेगी जब तक कि उससे पहले वाली गाड़ी को प्रस्थान किये कम से कम 15 मिनट या विशेष अनुदेशों द्वारा नियत उससे कोई कम समय, बीत नहीं गया है।
- (ङ) पहली गाड़ी के पीछे चलने वाली सभी गाड़ियां समान गति से चलाई जायेंगी और वह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।
- (च) अगले ब्लॉक स्टेशन को हर गाड़ी के प्रस्थान का वास्तविक समय और पिछले ब्लॉक स्टेशन को हर गाड़ी के पहुंचने का वास्तविक समय तत्काल सूचित किया जायेगा, तथा
- (छ) किन्हीं दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच एक ही समय में चलने वाली अनुगामी गाड़ियों की संख्या स्टेशन दूरी के हर 5 किलोमीटर के लिए एक गाड़ी से अधिक नहीं होगी और जब तक विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं मिल जाती तब तक, चाहे स्टेशनों के बीच की दूरी कितनी ही क्यों न हो, इन गाड़ियों की संख्या चार से अधिक नहीं होगी।

CHAPTER-X

THE FOLLOWING TRAINS SYSTEM

10.01 Essentials of the Following Trains System:-

- (1) Where trains are worked on the Following Trains System they may be dispatched from one station to the next, following each other in succession in the same direction on the same line in such manner and at such intervals of time as may be prescribed by special instructions.
- (2) Trains shall not be worked on the Following Trains System unless the Station Master of the block station in advance has exchanged message regarding his readiness to receive the trains and has, in addition, given his assurance that no train will be allowed to leave his station for the station from which the following trains are to be dispatched, until the latter have all arrived at his station and until he has received permission to dispatch trains in the opposite direction.

10.02 Report to the Commissioner of Railway Safety:- When the Following Trains System is introduced on any portion of a railway under Rule 7.01, a report shall be sent by telegram to the Commissioner of Railway Safety.

10.03 Conditions to be observed in working trains on the Following Trains System:-

When the Following Trains System is adopted, the following conditions shall be observed, namely: -

- (a) No train shall start until the Loco Pilot has been given a written authority to proceed in the form prescribed for the purpose and a written acknowledgment thereof has been obtained from him, the train being stopped for the purpose, if not booked to stop,
- (b) The authority to proceed shall state the station at which the train is next to stop, the speed at which it is to run and the actual time of departure of the preceding train,
- (c) The Loco Pilot and Guard of each preceding train shall have been informed of the fact that a train will follow, and of the probable period which will elapse before the following train shall start,
- (d) A train shall not follow another from a station unless there has elapsed since the departure of the previous train, an interval for not less than 15 minutes, or such shorter interval as may be fixed by special instructions,
- (e) All the trains following the first train shall be timed to run at the same speed and such speed shall not exceed 25 kilometers an hour except under special instructions,
- (f) The actual time of the departure of each train shall at once be intimated to the block station in advance and the actual time of arrival of each train shall at once be intimated to the block station in rear, and
- (g) The number of following trains running at the same time between any two block stations shall not be more than one for each 5 kilometers of station interval; and unless permitted by special instructions, shall never exceed four, whatever may be the length of the station interval.

10.04. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लोको पायलट या गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार देना:-

- (1) गार्ड या लोको पायलट को प्रत्येक प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा दिया जायेगा।
- (2) जब उप-नियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार लोको पायलट को दिया जाता है तो उसकी एक प्रति गार्ड को भी दी जायेगी।
- (3) यदि उप-नियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार गार्ड को दिया जाता है तो वह—
 - (क) या तो स्वयं गार्ड द्वारा लोको पायलट को सौंप दिया जाएगा, अथवा
 - (ख) उस पर गार्ड के हस्ताक्षर होने के बाद या तो स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा लोको पायलट को सौंप दिया जाएगा।
- (4) उपनियम (2) या (3) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायेगा, जब तक कि —
 - (क) उसकी गाड़ी प्रस्थान करने के लिए तैयार नहीं है, और
 - (ख) यदि उसकी गाड़ी किसी दूसरी गाड़ी को पास करने के लिए प्रतीक्षा कर रही है तो जब तक बाद वाली सम्पूर्ण गाड़ी अन्दर नहीं आ जाती है और उसकी गाड़ी के लिए परिचालित लाइन पूरी तौर से साफ नहीं हो जाती है।

10.05 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार:- अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लिखित प्रस्थान प्राधिकार का प्रयोग निम्नलिखित प्रारूप (फार्म) में होगा, अर्थात्:-

क्रम सं०.....

रेल

अनुगामी गाड़ी पद्धति
प्रस्थान प्राधिकार

अप (या डाउन)

गाड़ी नं०.....अप (या डाउन) तारीख.....

समय.....घंटे.....मिनट.....

स्टेशन से.....स्टेशन तक.....

लोको पायलट और गार्ड!

- (1) आपको अपनी गाड़ी के साथ.....स्टेशन सेस्टेशन तक प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।
- (2) *आपकी गाड़ी के आगे जाने वाली गाड़ी नं०.....इस स्टेशन से.....घंटे.....मिनट पर छूटी है।
- (3) *गाड़ी नं०आपकी गाड़ी के पीछे इस स्टेशन से.....घंटेमिनट पर छूटेगी।
- (4) आपसे अपेक्षा है कि आप.....किलोमीटर प्रति घंटे की प्रतिबन्धित गति का पालन करेंगे।

हस्ताक्षर.....

.....का स्टेशन मास्टर

स्टेशन की मोहर (स्टाम्प)

गार्ड के हस्ताक्षर.....स्टेशन पर।

* जो लागू नहीं होता है उसे काट दें।

10.04 Delivery of authority to proceed to Loco Pilot or Guard on the Following Trains System:-

- (1) Every authority to proceed shall be delivered to the Guard or Loco Pilot by the Station Master, or by some railway servant appointed in this behalf under special instructions.
- (2) When such authority to proceed is delivered to the Loco Pilot under sub rule (1), a duplicate shall be given to the Guard.
- (3) When an authority to proceed is delivered to the Guard under sub rule (1), it shall be either: -
 - (a) Handed personally by the Guard to the Loco Pilot; or
 - (b) Countersigned by the Guard and then handed to the Loco Pilot either by the Station Master or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.
- (4) An authority to proceed shall not be handed to the Loco Pilot under sub rule (2) of (3):-
 - (a) until the train is ready to start, and
 - (b) If the train is waiting to pass another train, until the whole of the latter train has come in and is clear of the running line for the former train.

10.05 Authority to proceed on the Following Trains System:- The written authority to proceed for use on the Following Trains System shall be in the following from: -

S.No.

Railway.....

**THE FOLLOWING TRAINS SYSTEM
AUTHORITY TO PROCEED**

UP (or DOWN)

Train No..... Up (or Down) Date

Time..... Hours Minutes

From..... Station

To..... Station

To Loco Pilot and Guard:

- (1) You are hereby authorized to proceed with your train from Station to Station.
- (2) *Train No. Ahead of your train left this station athours minutes.
- (3) *Train No. shall follow your train from this station at Hours minutes.
- (4) You are required to observe a speed restriction of kilometers an hour.

Signed

Station Master at

(Station stamp)

Signatures of Guard at Station.

*Strike out whichever is inapplicable.

स्टेशन पर पहुंचते ही लोको पायलट तुरन्त यह टिकट स्टेशन मास्टर को या इसे लेने के लिए प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति इसे तत्काल रद्द करके अभिलेख (रिकार्ड) में रख लेगा।

10.06. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी:—

- (1) यदि नियम 10.04 के उपनियम (1) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार सौंपा जाता है तो स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि –
 - (क) वह इस प्रयोजन के लिए निर्धारित रूप (फार्म) में सही-सही भरा गया है, और
 - (ख) उस पर पूरे हस्ताक्षर स्याही से किये गये हैं।
- (2) यदि नियम 10.04 के उपनियम (1) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो वह इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि उसे दिया गया प्रस्थान प्राधिकार इस हेतु निर्धारित प्रारूप (फार्म) में ठीक-ठीक और पूरी तरह तैयार किया गया है और वह तब तक अपनी गाड़ी लेकर आगे नहीं बढ़ेगा जब तक कि उसमें कोई भूल-चूक थी, तो उसे सुधार नहीं दिया गया है।
- (3) यदि नियम 10.04 के उपनियम (3) के अधीन गाड़ी के गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो लोको पायलट को सौंपने से पहले वह भी इसी तरह अपना समाधान कर लेगा।

10.07. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी या गाड़ियों के मार्ग में अवरोध:— जब तक यह संचालन पद्धति लागू है, तब तक किसी आती हुई गाड़ी के मार्ग में बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों के बाहर लाइन को अवरुद्ध नहीं किया जाएगा।

10.08. अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति:— यह निश्चय कर लेने पर कि उसी दिशा में और अनुगामी गाड़ियां नहीं भेजी जायेंगी, स्टेशन मास्टर उसकी सूचना संदेश द्वारा अगले ब्लॉक स्टेशन को भेजेगा। उसके बाद उन दोनों स्टेशनों के बीच किसी भी दिशा में कोई और गाड़ी तब तक नहीं भेजी जायेगी जब तक कि अन्तिम गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुंच नहीं जाती और उन दोनों स्टेशनों के बीच की लाइन साफ नहीं हो जाती।

10.09. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा:—

- (1) यदि कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच रुक जाए और वह पांच मिनट से अधिक रुकती है या रुकने की संभावना है तो नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार इसकी रक्षा की जाएगी। सिवाय इसके कि लाइन किसी भी गेज की हो, गार्ड पीछे की ओर गाड़ी से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखेगा और 500 मीटर की दूरी पर दो पटाखे रखेगा, जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे।
- (2) यदि स्टेशनों के बीच रुकी हुई गाड़ी दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा किसी अन्य असाधारण कारण से आगे नहीं जा सकती है तो लोको पायलट भी आगे की ओर गाड़ी की उसी रीति से रक्षा की व्यवस्था करेगा जैसा कि गार्ड के लिए निर्धारित है।



This ticket shall be given up by the Loco Pilot immediately on arrival to the Station Master or other person authorized to receive it and such person shall immediately cancel it and place it on record.

10.06 Responsibility as to proper preparation of authority to proceed on the Following Trains System: -

- (1) When an authority to proceed is delivered to the Loco Pilot under sub rule (1) of Rule 10.04, the Station Master shall see:-
 - (a) That it is properly filled up in the form prescribed for the purpose and
 - (b) That it is signed in full and in ink.
- (2) When the authority to proceeds is delivered to the Loco Pilot under sub rule (1) of Rule 10.04, he shall satisfy himself that the authority to proceed delivered to him has been correctly and completely prepared in the form prescribed for the purpose and he shall not proceed with his train until he has done so and the mistake or omission, if any, has been rectified.
- (3) When an authority to proceed is delivered to the Guard of the train under sub-rule (3) of Rule 10.04, he shall, before it is handed to the Loco Pilot, satisfy himself similarly.

10.07 Obstruction in face of approaching train or trains on the Following Trains System:-

The line shall not be obstructed outside the outermost facing points in face of an approaching train as long as this system of working is in force.

10.08 Cessation of working on the Following Trains System:- When it is intended that no more following trains shall be dispatched in the same direction, the Station Master shall intimate such intention by a message to the block station in advance, after which no more trains in either direction shall be dispatched between the two stations until the last train has arrived at the block station in advance and the line has been cleared between the two stations.

10.09 Protection of trains on the Following Trains System:-

- (1) When a train is stopped between stations and if the detention exceeds or is likely to exceed five minutes, it shall be protected in accordance with the provisions of Rule 6.03, except that the Guard going back to protect the train shall place one detonator, at 250 meters from the train on the way out, and two detonators, 10 meters apart, at 500 meters from the train, irrespective of gauge.
- (2) In case the train, stopped between stations, is unable to proceed on account of accident, failure, obstruction or any other exceptional cause, the Loco Pilot shall also arrange to protect the train in the front in the manner laid down for the Guard.



अध्याय— XI

पायलट गार्ड पद्धति

- 11.01. पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें:—** जहाँ गाड़ियों का संचालन पायलट गार्ड पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहाँ —
- (क) एक रेल सेवक (जिसे इसमें इसके बाद पायलट गार्ड कहा गया है) गाड़ियों को पायलट करने के लिए विशेष रूप से प्रतिनियुक्त किया जाएगा, तथा
 - (ख) स्टेशन से कोई भी गाड़ी बिना पायलट गार्ड के व्यक्तिगत प्राधिकार के नहीं छूटेगी।
- 11.02. पायलट गार्ड पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें:—** स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के बाद एक अनुगामी गाड़ियां तब तक नहीं चलाई जायेंगी जब तक कि—
- (क) लोको पायलट की उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रुकने के अगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है :
 - (ख) सभी गाड़ियां समान गति से नहीं चलाई जाती हैं और यह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, तथा
 - (ग) पहले वाली गाड़ी को छूटे हुए पन्द्रह मिनट नहीं बीत चुके हैं।
- 11.03. पायलट गार्ड की वर्दी या बिल्ला:—** पायलट गार्ड लाल वर्दी या बिल्ले से पहचाना जायेगा।
- 11.04. पायलट गार्ड का गाड़ी पर जाना या प्रस्थान प्राधिकार देना:—**
- (1) स्टेशन से कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक कि लोको पायलट यह नहीं देख लेता कि गाड़ी के साथ नियम 11.03 में निर्धारित वर्दी पहने हुए या बिल्ला लगाए हुए, पायलट गार्ड चल रहा है या उसने स्वयं प्रस्थान प्राधिकार दिया है।
 - (2) प्रत्येक गाड़ी के साथ पायलट गार्ड जाएगा। परन्तु यदि लाइन की दूसरी ओर से गाड़ी चलने से पहले, इस ओर से दो या दो से अधिक गाड़ियां चलाना आवश्यक है तो पायलट गार्ड ऐसी गाड़ियों में से केवल अन्तिम गाड़ी के साथ ही जाएगा और उससे पहले वाली गाड़ियों को वह स्वयं प्रस्थान प्राधिकार देगा।
 - (3) जब पायलट गार्ड गाड़ी के साथ जाएगा तब वह इंजन पर चलेगा।
- 11.05. पायलट गार्ड के टिकट:—**
- (1) यदि पायलट गार्ड गाड़ी के साथ नहीं जाता है तो वह गार्ड को (या गार्ड के न होने पर लोको पायलट को), एक छपे हुए प्रारूप (फार्म) को, स्याही से, भली प्रकार भर कर तथा हस्ताक्षर करके एक पायलट गार्ड टिकट प्रस्थान प्राधिकार के रूप में देगा।
 - (2) ऐसा हर टिकट केवल उस पर लिखे हुए स्टेशन तक एक ही यात्रा के लिए लागू होगा।
 - (3) यदि गाड़ी गार्ड के प्रभार (चार्ज) में है तो वह गाड़ी के प्रस्थान से पहले वह टिकट, लोको पायलट को दे देगा।
 - (4) गाड़ी के पहुंचते ही, लोको पायलट वह टिकट तुरन्त स्टेशन मास्टर को दे देगा जो उसे तत्काल रद्द कर देगा।
- 11.06. पायलट गार्ड पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा:—** यदि कोई गाड़ी, जिसके पीछे दूसरी गाड़ी जा रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाती है तो गार्ड और लोको पायलट नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्यवाई करेंगे। (यह पद्धति पूर्व मध्य रेल पर प्रचलन में नहीं है)



CHAPTER XI

THE PILOT GUARD SYSTEM

11.01 Essentials of the Pilot Guard System:- Where trains are worked on the Pilot Guard System: -

- (a) A railway servant (hereinafter called a Pilot Guard) shall be specially deputed to pilot trains; and
- (b) No train shall leave a station except under the personal authority of the Pilot Guard.

11.02 Conditions to be observed for following trains on the Pilot Guard System: -

Trains shall not follow one another in the same direction between stations, unless:-

- (a) The Loco Pilot has been properly warned of the time of departure of the preceding train and of the place at which it will next stop,
- (b) All the trains are timed to run at the same speed, and such speed shall not exceed 25 kilometres an hour except under special instructions and
- (c) An interval of fifteen minutes has elapsed since the departure of the preceding train.

11.03 Pilot Guard's dress or badge:- The Pilot Guard shall be distinguished by a red dress or badge.

11.04 Pilot Guard to accompany train or give authority to proceed:-

- (1) No train shall be started from a station unless the Loco Pilot sees that it is accompanied by, or that the authority to proceed is given personally by the Pilot Guard wearing the dress or badge prescribed in Rule 11.03.
- (2) The Pilot Guard shall accompany every train:-
Provided that when it is necessary to start two or more trains from one end of the section before a train has to be started from the other end, the Pilot Guard shall accompany only the last of such trains, and shall personally give the authority to proceed for the preceding trains.
- (3) When accompanying a train, the Pilot Guard shall ride on the footplate of the engine.

11.05 Pilot Guard's Tickets: -

- (1) When the Pilot Guard does not accompany a train, he shall deliver to the Guard (or, if there be no Guard, to the Loco Pilot) a Pilot Guard's Ticket on a printed form properly filled up and signed in ink, as the authority to proceed.
- (2) Every such ticket shall apply only to the single journey to the station named on it.
- (3) If the train is in charge of a Guard, he shall before the train is started, deliver the ticket to the Loco Pilot.
- (4) Immediately on the arrival of the train, the Loco Pilot shall deliver the ticket to the Station Master who shall at once cancel it.

11.06 Protection of trains on the Pilot Guard System:- in the event of a train, which is followed by another train, stopping on the line between stations, the Guard and the Loco Pilot shall take action to protect the train in accordance with the provisions of Rule 10.09.



अध्याय—XII

ट्रेन—स्टाफ और टिकट पद्धति

- 12.01. ट्रेन—स्टाफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें:—** जहाँ दो स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन ट्रेन—स्टाफ और टिकट पद्धति के अनुसार होता है, वहाँ:—
- (क) ऐसे स्टेशनों में से केवल एक ही स्टेशन पर, एक ट्रेन—स्टाफ रखा जाएगा, तथा
 - (ख) किसी भी ऐसे स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि वह ट्रेन—स्टाफ उस स्टेशन पर मौजूद नहीं है जहाँ से गाड़ी चलाई जानी है और चलाने की अनुमति देते समय स्टेशन मास्टर ऐसा ट्रेन—स्टाफ लोको पायलट को सुपुर्द नहीं कर देता या उसे दिखा नहीं देता।
- 12.02. यह पद्धति कहाँ लागू होगी:—** ट्रेन—स्टाफ और टिकट पद्धति पर गाड़ियों का संचालन केवल इकहरी (सिंगल) लाइन पर ही किया जायेगा और गाड़ियों को केवल उन्हीं स्टेशनों के बीच चलाया जायेगा जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा ट्रेन स्टाफ स्टेशन घोषित कर दिया गया है।
- 12.03. ट्रेन—स्टाफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें:—** ट्रेन—स्टाफ स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के बाद एक अनुगामी गाड़ियां तब तक नहीं चलाई जायेंगी, जब तक कि—
- (क) लोको पायलट को उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रुकने के अगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है।
 - (ख) सभी गाड़ियां समान गति से नहीं चलाई जाती हैं और यह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, तथा
 - (ग) उससे पहले वाली गाड़ी को छूटे हुए पन्द्रह मिनट नहीं बीत चुके हैं।
- 12.04. लोको पायलट के पास ट्रेन—स्टाफ या ट्रेन—स्टाफ टिकट का होना:—** किसी स्टेशन से कोई गाड़ी तब तक नहीं प्रस्थान करेगी जब तक कि लाइन के जिस सेक्शन पर उसे जाना है उसके लिए ट्रेन—स्टाफ या ट्रेन—स्टाफ टिकट लोको पायलट के पास नहीं है और जिसे वह अपने साथ यात्रा पर ले जाएगा।
- 12.05. ट्रेन—स्टाफ या ट्रेन—स्टाफ टिकट लोको पायलट को कौन देगा:—** ट्रेन—स्टाफ या ट्रेन—स्टाफ टिकट लोको पायलट को स्टेशन मास्टर या विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिए नियुक्त कोई अन्य कर्मचारी देगा।
- 12.06. ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट लोको पायलट को कब दिया जायेगा:—**
- (1) यदि किसी गाड़ी के पीछे कोई अनुगामी गाड़ी के जाने का आशय नहीं है और उससे पहले विपरीत दिशा की किसी गाड़ी के लिए ट्रेन—स्टाफ की आवश्यकता है तो उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन ट्रेन—स्टाफ लोको पायलट को दे दिया जायेगा।
 - (2) जब ट्रेन—स्टाफ की वापसी से पहले, यदि किसी गाड़ी के पीछे अनुगामी गाड़ियों के जाने का आशय है तो उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, अन्तिम गाड़ी के लोको पायलट के सिवाय अन्य सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को ट्रेन—स्टाफ टिकट यह बताने के लिए दिया जायेगा कि ट्रेन—स्टाफ पीछे आ रहा है, और यह ट्रेन—स्टाफ अन्तिम गाड़ी के लोको पायलट को ही दिया जायेगा।
 - (3) यदि सहायता के लिए किसी गाड़ी के पीछे दूसरा इंजन लगा है तो आगे वाले इंजन के लोको पायलट को ट्रेन—स्टाफ टिकट तथा पीछे वाले इंजन के लोको पायलट को ट्रेन—स्टाफ दिया जायेगा।

CHAPTER-XII

THE TRAIN – STAFF AND TICKET SYSTEM

12.01. Essentials of the Train-staff and Ticket System:- Where trains are worked between two stations on the train staff and Ticket System:-

- (a) a single train staff shall be kept at one of such stations, and
- (b) no train shall start from either of such stations to the other unless the said train staff is at the station from which the train starts and has either been handed to or shown to the Loco Pilot by the Station Master when giving such permission.

12.02. System where applicable:- Trains may be worked on the Train-staff and Ticket System only when the line is single and only between such stations as have been declared by special instructions to be Train-staff stations.

12.03. Conditions to be observed for following trains on the Train-staff and Ticket System:- Trains shall not follow one another in the same direction between train staff stations, unless:-

- (a) the Loco Pilot has been properly warned of the time of departure of the preceding train and of the place at which it will next stop;
- (b) all the trains are timed to run at the same speed, and such speed shall not exceed 25 kilometres an hour except under special instructions; and
- (c) an interval of fifteen minutes has elapsed since the departure of the preceding train.

12.04. Loco Pilot to have Train staff or Train staff Ticket:- No train shall be from a station unless the Loco Pilot has in his possession to be carried with him on the journey, either the train staff or a train-staff ticket, for the section of the line over which the train is about to travel.

12.05. Train-staff or Train-staff Ticket:- by whom to be delivered to Loco Pilot:- The Train staff or Train staff Ticket shall be delivered to the Loco Pilot by the Station Master or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.

12.06. Train staff or Train staff Ticket:- When to be delivered to Loco Pilot:-

- (1) When no other train is intended to follow before the Train staff will be required for a train running in the opposite direction, then subject to the provisions of sub-rule (3), the Train staff shall be delivered to the Loco Pilot.
- (2) When other trains are intended to follow before the Train staff can be returned, then subject to the provisions of sub-rule (3), a train staff ticket indicating that the train staff is following shall be delivered to the Loco Pilot of each train except the last; and the train staff shall be delivered to the Loco Pilot of the last train.
- (3) When a train is assisted by a second engine in the rear, a train staff ticket shall be delivered to the Loco Pilot of the front engine and the train staff shall be delivered to the Loco Pilot of the rear engine.

परन्तु यदि गाड़ी के साथ लगे दोनों इंजनों को उस पूरी दूरी तक जाना है, जहाँ तक कि ट्रेन-स्टाफ लागू होता है और उस गाड़ी के पीछे अन्य अनुगामी गाड़ियाँ हैं तो प्रथम उल्लिखित गाड़ी के साथ लगे हर इंजनों के लोको पायलटों को ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया जायेगा।

- (4) यदि किसी गाड़ी के आगे सहायता के लिए एक अन्य इंजन लगा है तो यथा स्थिति, ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट को दिया जायेगा।
- (5) यदि मॅटीरियल ट्रेन को स्टेशनों के बीच में रुकना है तो ट्रेन-स्टाफ लोको पायलट को दे दिया जायेगा।
- (6) ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट किसी भी गाड़ी के लोको पायलट को तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार नहीं है।
- (7) लोको पायलट ट्रेन-स्टाफ टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक कि वह यह न देख ले जो व्यक्ति उसे ट्रेन-स्टाफ टिकट दे रहा है उसके पास उस समय ट्रेन-स्टाफ मौजूद है।

12.07. ट्रेन स्टाफ का इंजन पर रहना:- यदि ट्रेन-स्टाफ गाड़ी के लोको पायलट को दिया जाता है तो वह उसे इंजन पर इस हेतु निर्धारित सुस्पष्ट स्थान पर रखेगा।

12.08. जब तक ट्रेन स्टाफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाय:- यदि किसी गाड़ी का लोको पायलट किसी स्टेशन से ट्रेन-स्टाफ ले गया है तो कोई अन्य गाड़ी उसी स्टेशन से प्रथम उल्लिखित गाड़ी के पीछे तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जबतक कि ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर वापस नहीं आ जाता।

12.09. गाड़ी पहुंचने पर ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना:-

- (1) जिस स्टेशन तक के लिए ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया गया है उस स्टेशन पर गाड़ी के पहुंचने पर, लोको पायलट तुरन्त वह ट्रेन-स्टाफ ट्रेन-स्टाफ टिकट स्टेशन मास्टर को अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इसको लेने के लिए नियुक्त किसी रेल सेवक को दे देगा।
- (2) जिस व्यक्ति को ऐसा कोई ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया जाएगा वह उसे तुरन्त रद्द कर देगा।

12.10. ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्य विधि:-

- (1) यदि ट्रेन-स्टाफ लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो फायरमैन उस ट्रेन-स्टाफ को लेकर उस स्टेशन की दिशा में जाएगा जहाँ उसे सबसे अच्छी सहायता मिल सकती है जिससे कि ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर सहायतार्थ जाने वाले इंजन के लोको पायलट को सुपुर्द करने के लिए उसे स्टेशन पर उपलब्ध हो सके।
- (2) यदि ट्रेन-स्टाफ टिकट लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायता साधारणतः केवल उस स्टेशन से मांगी जाएगी जहाँ पर कि ट्रेन-स्टाफ छोड़ा गया है, किन्तु यदि सहायता विपरीत दिशा के स्टेशन से अधिक शीघ्र मिल सकती है तो ट्रेन-स्टाफ को सेक्शन के दूसरी ओर भेजने के लिए तुरन्त आवश्यक कार्यवाई की जाएगी।
- (3) यदि कोई इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो फायरमैन सहायतार्थ जाने वाले इंजन के साथ उस स्थान तक जाएगा।

12.11. ट्रेन स्टाफ टिकट रखने की विधि:- ट्रेन-स्टाफ टिकट इस प्रयोजन के लिए दिये गये टिकट बॉक्स में रखे जायेंगे और उनके अन्दर लगे स्प्रिंग में फंसा दिया जाएगा, तथा उस बॉक्स को खोलने की चाभी वही ट्रेन-स्टाफ होगा जिससे कि वह टिकट सम्बन्धित है।

Provided that if both the engines attached to the train are to travel over the entire length of line to which the train staff applies, and the train is to be followed by other trains, a train staff ticket shall be delivered to the Loco Pilot of each of the engines attached to the first mentioned train.

- (4) When a train is assisted by a second engine in the front, the train staff or a Train staff ticket, as the case may be shall be delivered to the Loco Pilot of the leading engine.
- (5) When a material train has to stop between stations, the train staff shall be delivered to the Loco Pilot.
- (6) The train staff or a train staff Ticket shall not be delivered to the Loco Pilot of any train until the train is ready to start.
- (7) The Loco Pilot shall not accept a train staff Ticket unless he sees the Train staff at the same time in the possession of the person who delivers the train staff ticket to him.

12.07. Train-staff to be kept on engine:- When the Train staff is delivered to the Loco Pilot of a train, he shall place it in a conspicuous place provided for the purpose on the engine.

12.08. Trains not to be started until Train-staff returned:- When the train staff has been taken away from a station by the Loco Pilot of a train, no other train shall be started from that station to follow the first mentioned train until the train staff has been returned to the station.

12.09. Train-staff or Train- staff Ticket to be given up and Ticket to be cancelled on arrival of train:-

- (1) Upon the arrival of a train at the station to which the Train staff or a train staff ticket extends, the Loco Pilot shall immediately give the train staff of train staff ticket to the Station Master, or to some railway servant appointed by special instructions to receive it.
- (2) The person to whom any such Train-staff ticket is so delivered shall immediately cancel the same.

12.10 Procedure when engine is disabled on the Train:- staff and Ticket System: -

- (1) If an engine which carries the Train-staff breaks down between two stations, the Fireman shall take the Train-staff of the Staff-station in the direction whence assistance can best be obtained, in order that the Train-staff may be available at that station for delivery to the Loco Pilot of the assisting engine.
- (2) If an engine which carries a Train-staff Ticket breaks down between two stations, assistance shall ordinarily be obtained only from the station at which the Train-staff has been left; but if assistance can more readily be obtained from another station in the opposite direction, immediate steps shall be taken to have the Train-staff transferred to the other end of the section.
- (3) Whenever an engine has broken down between two stations, the Fireman shall accompany the assisting engine to the spot.

12.11 Train-staff Tickets how kept:- Train-staff Tickets shall be kept in a Ticket-box provided for the purpose and fastened by an inside spring, the key to open the box being the Train-staff to which the tickets apply.

- 12.12. ट्रेन स्टाफ रखने की विधि:**— यदि ट्रेन —स्टाफ किसी स्टेशन पर है तो उसे बॉक्स में नहीं छोड़ा जायेगा, बल्कि वह स्टेशन मास्टर की सुरक्षित अभिरक्षा में रहेगा।
- 12.13. ट्रेन स्टाफ टिकटों और बॉक्सों पर पहचान चिन्ह:**—
- (1) प्रत्येक ट्रेन—स्टाफ पर, सम्बन्धित लाइन के भाग के दोनों ओर के ट्रेन—स्टाफ स्टेशनों का नाम अंकित होगा।
 - (2) लाइन के अलग—अलग भागों के लिये ट्रेन—स्टाफ टिकट और उनके बक्सों की पहचान अलग—अलग रंगों से होगी।
 - (3) 'अप' और 'डाउन' ट्रेन—स्टाफ, ट्रेन—स्टाफ टिकटों के भी अलग—अलग पहचान चिन्ह होंगे।
- 12.14. ट्रेन स्टाफ टिकट का प्रारूप (फार्म):**— प्रत्येक ट्रेन—स्टाफ टिकट निम्नलिखित प्रारूप (फार्म) में होगा, अर्थात्:—

टिकट नं०.....रेलवे

ट्रेन—स्टाफ टिकट

अप/डाउन

गाड़ी नं०.....दिनांक.....

समय.....घंटे.....मिनट.....

लोको पायलट और गार्ड ,

आपको.....स्टेशन से.....स्टेशन तक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है और ट्रेन—स्टाफ बाद में भेजा जाएगा।

आपसे आगे जाने वाली गाड़ी नं०के छूटने का समय.....घंटे.....मिनट है।

हस्ताक्षर.....

.....का स्टेशन मास्टर

.....स्टेशन की मोहर (स्टाम्प)

तारीख.....

(टिकट के पीछे)

लोको पायलट इस टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक वह लाइन के उस भाग के ट्रेन—स्टाफ को देख नहीं लेता जिसमें उसे प्रवेश करना है। लोको पायलट पहुंचते ही तुरंत इस टिकट को स्टेशन मास्टर को अथवा इसे प्राप्त करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति उसे तुरन्त रद्द कर देगा।

- 12.15. जारी किये गये ट्रेन स्टाफ टिकटों का अभिलेख (रिकार्ड):**— स्टेशन मास्टर जारी किए गए प्रत्येक ट्रेन—स्टाफ टिकट का अभिलेख (रिकार्ड) एक रजिस्टर में रखेगा जिसमें प्रत्येक टिकट का नम्बर तथा जिस गाड़ी के लिए वह जारी किया गया, दर्ज किया जायेगा।
- 12.16. निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध:**— निकट (होम) सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन अवरुद्ध होने वाले भाग का ट्रेन—स्टाफ स्टेशन पर नहीं है।
- 12.17. ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में गाड़ियों की रक्षा:**— यदि कोई गाड़ी जिसके पीछे एक दूसरी गाड़ी आ रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाती है तो गार्ड और लोको पायलट नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्यवाई करेंगे।



12.12 Train-staff : how kept: - The Train-staff when at a station, shall not be left in the box but shall be the Station Master in safe custody.

12.13 Distinguishing marks on Train-staff Tickets and boxes:-

- (1) Each Train-staff shall have shown upon it the name of the Train-staff station at each end of the portion of line to which it applies.
- (2) The Train-staff and Train-staff Tickets and boxes for the different portions of the line shall be distinguished by different colours.
- (3) "Up" and "Down" Train-staff Tickets shall also have distinguishing marks.

12.14 Form of Train staff Ticket:- Every Train-staff Ticket shall be in the following form:

Ticket No. Railway

TRAIN-STAFF TICKET

Up/Down

Train No.

Time Hours Minutes

To Loco Pilot and Guard,

You are authorized to proceed from station to
..... Station and the Train-staff will follow.

Train No. in front left Hours minutes

Signed.....

Station Master at

(Station Stamp).....

Date.....

(Back of Ticket)

The Loco Pilot shall not accept this ticket unless he sees the Train Staff for the portion of line which he is about to enter.

This ticket shall be given up by the Loco Pilot, immediately on arrival to the Station Master or other person authorized to receive it, and such person shall immediately cancel it.

12.15 Record of Train-staff Tickets issued:- The Station Master shall keep a record in a book of each Train-staff Ticket issued showing the number of each ticket and the particular train for which it was issued.

12.16 Obstruction outside the Home signal:- The line outside the Home signal shall not be obstructed unless the Train-staff of the portion of the line to be obstructed is at the station.

12.17 Protection of trains on the Train-staff and ticket System:- In the event of a train, which is followed by another train, stopping on the line between stations, the Guard and the Loco Pilot shall take action to protect the train in accordance with the provisions of Rule 10.09



अध्याय—XIII केवल एक गाड़ी पद्धति

13.01. केवल एक गाड़ी पद्धति का प्रयोग:— केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार गाड़ियां सिर्फ इकहरी (सिंगिल) लाइन की छोटी टर्मिनल शाखाओं पर ही चलाई जा सकती हैं।

13.02. केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बाते:— जहाँ गाड़ियों का संचालन केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है, जिस सेक्शन पर वह पद्धति लागू है उस पर एक समय में केवल एक ही गाड़ी रहेगी।

13.03. सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार:— ड्राइवर अपनी गाड़ी सेक्शन में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है।

स0नि0 13.03 (i) पीतल का पत्ती लगा लकड़ी का डण्डा, जिस पर सम्बन्धित स्टेशनों का नाम प्रदर्शित रहता है, आधार, स्टेशन पर रखा जायेगा।

(ii) उपर के उपनियम (i) में निर्धारित लकड़ी का डण्डा ही गाड़ी के सेक्शन में प्रवेश का एक मात्र प्राधिकार होगा और गाड़ी का ड्राइवर स्टेशन को तब तक नहीं छोड़ेगा, जब तक कि उसके पास वह लकड़ी का डण्डा न हो।

(iii) किसी गाड़ी को स्टेशन से जाने की अनुमति देने से पूर्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लकड़ी का डण्डा गार्ड को देगा जो व्यक्तिगत रूप से इसे गाड़ी के ड्राइवर को सौंपेगा।

(iv) आधार स्टेशन पर गाड़ी के वापस आने पर ड्राइवर लकड़ी के डण्डे को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का वापस लौटा देगा। स्टेशन मास्टर इसे निरापद अभिरक्षण में रखने के लिए जिम्मेदार होगा।

(v) लकड़ी का डण्डा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा ऊँपर से शीशा जड़े हुए बाक्स में रखा जायेगा जिसमें ताला बन्द रहेगा। चार्ज देते समय स्टेशन डायरी में एक विशिष्ट इन्द्राज कर दिया जायेगा जिसमें डण्डे के यथा स्थान का संकेत रहेगा अर्थात् डण्डा इस उद्देश्य के लिए बने बाक्स में है या गाड़ी के ड्राइवर के पास।

(vi) यदि लकड़ी का डण्डा खो जाये तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इसको बदलने के लिए तुरन्त मण्डल परिचालन प्रबन्धक को मामले की रिपोर्ट करेगा। और जब तक दूसरा डण्डा न मिल जाय वह ड्राइवर को हस्तलिपि में एक लिखित प्राधिकार देगा। प्रत्येक गाड़ी के लिए अलग-अलग क्रमिक रूप से नम्बर डाला हुआ लिखित प्राधिकार निम्नलिखित फार्म पर प्रयोग में लाया जायेगा।

द्वारा स्टेशन मास्टर.....दिनांक.....के लोको पायलट को सेक्शन.....से
.....के लकड़ी के डण्डे के गुम हो जाने से आप.....तक जाने
के लिए एतद् द्वारा प्राधिकृत किए जाते हैं।पर पहुँचने पर आपको इस
प्राधिकार को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को अवश्य सौंप देना होगा।

हस्ताक्षर.....

स्टेशन मुहर

स्टेशन मास्टर.....

(vii) ड्राइवर से प्राधिकार पा जाने पर आधार स्टेशन का स्टेशन मास्टर इस प्राधिकार को रिकार्ड के लिए गाड़ी के सामान्य अभिलेखों की तरह संचित कर लेगा। आधार स्टेशन का स्टेशन मास्टर गाड़ी को अपने यहाँ चलाने के लिए ऊँपर लिखे निर्धारित फार्म पर एक मांग प्राधिकार जारी करेगा।

(viii) यदि हस्तलिपि में लिखे लिखित प्राधिकार पर गाड़ी चला देने के पश्चात स्टेशन मास्टर को खोया हुआ लकड़ी का डण्डा मिल जाता है तो तदनुसारी (करेस्पॉन्डिंग) गाड़ी के हस्तलिखित प्राधिकार पर आधार स्टेशन पर वापस लौट जाने के बाद इसे फिर से प्रयोग में ले आया जाएगा। यदि हस्तलिपि में लिखित प्राधिकार पर गाड़ी चलाने के पूर्व ही लकड़ी का डण्डा मिल जाता है तो डण्डा प्रयोग में लाया जा सकता है और लिखित प्राधिकार स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं नष्ट कर दिया जायेगा।

(ix) जब खोये हुए लकड़ी की डण्डे की जगह मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा दूसरा डण्डा प्रदान किया जाता है तो उसे मूल में भिन्न रखने के लिए उस पर डुप्लीकेट अंकित रहेगा। यदि मूल लकड़ी का डण्डा बाद में मिल जाता है तो उसे प्रयोग में लाया जायेगा और डुप्लीकेट डण्डा मण्डल कार्यालय को लौटा दिया जायेगा। इसके लिए सम्बन्ध (रिलवेन्ट) इन्द्राज स्टेशन डायरी में कर दिया जायेगा।

CHAPTER XIII

THE ONE TRAIN ONLY SYSTEM

13.01 Use of the One Train Only System:- Trains may be worked on the One Train Only System, only on short terminal branches on the single line.

13.02 Essentials of the One Train Only System:- Where trains are worked on the One Train Only System, only one train shall be on the section on which this system is in force at one and the same time.

13.03 Authority to enter the section:- A Loco Pilot shall not take his train into the section unless he is in possession of the authority to proceed as prescribed by special instructions.

S.R. 13.03 (i) A wooden staff with brass plate showing the names of the stations to which it refers shall be kept at the base station.

- (ii) The wooden staff prescribed in sub-rule (i) above shall be the sole authority for a train to enter the section and the Loco Pilot of a train shall not leave the station until he has this wooden staff in the possession.
- (iii) The Station Master on duty shall before allowing a train to leave the station, hand over the wooden staff to the Guard who shall personally handover the same to the Loco Pilot of the train.
- (iv) On arrival of the train back at the base station, the Loco Pilot shall return the wooden staff to the Station Master on duty who shall be responsible to keep it in safe custody.
- (v) The wooden staff shall be kept under lock and key in a box with a glass top by the Station Master on duty and while making over the charge, a specific entry in the station diary shall be made indicating where the staff is i.e. in the box provided for the purpose or with the Loco Pilot of a train.
- (vi) If the wooden staff is lost, the Station Master on duty shall at once report the matter to Divisional Operating Manager for replacement and until the wooden staff is replaced, issue a written authority in manuscript to the Loco Pilot. A separate, serially numbered written authority must be used for each train in the following form :-

From the Station Master to the Loco Pilot of.....on.....

Due to the loss of the Wooden Staff for the section.....to.....you are authorized to proceed to

On arrival atyou must handover this authority to the Station Master on duty.

Signature.....

Station Stamp

Station Master.....

- (vii) On receipt of the authority from the Loco Pilot, the Station Master at the base station should file the authority for record purpose as in the case of normal train record. Station Master at the base Station shall issue a fresh authority on the aforesaid prescribed form for starting a train.
- (viii) If the lost wooden staff is found by the Station Master after the dispatch of a train on the written authority in manuscript, it should be again brought into use after the corresponding train has returned to the base station with written manuscript authority. If the staff is found prior to starting of a train on the written authority in manuscript, the staff may be used and the written authorities personally destroyed by the Station Master.
- (ix) When a lost wooden staff is replaced by the Divisional Operating Manager it should be distinguished from the original by the word 'Duplicate'. If the original staff is subsequently found, it may be brought into use and duplicate one returned to the Divisional office. Relevant entries to the effect must be made in the Station Diary

13.04. केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्य विधि:-

- (1) (क) यदि गाड़ी असमर्थ हो जाती है और उसे सहायता की आवश्यकता होती है अथवा कोई दुर्घटना हो जाने पर गाड़ी का आगे बढ़ना असम्भव हो जाता है तो, नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार, गाड़ी की उस दिशा में रक्षा की जाएगी जिधर से, यदि आवश्यक है तो, सहायता प्राप्त की जा रही है।
- (ख) यदि गाड़ी का गार्ड उस स्टेशन मास्टर को, जहाँ से सबसे अच्छी सहायता प्राप्त हो सकती है, उन परिस्थितियों की सूचना देगा जिनमें गाड़ी असमर्थ हुई है तथा आगे नहीं बढ़ सकती है और यदि गार्ड के लिए उस स्टेशन को जाना आवश्यक है, तो वह ड्राइवर को लिखित अनुदेश देगा कि वह उनकी वापसी तक गाड़ी को खड़ी रखें और वह उनसे लिखित अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा।
- (2) (क) ऐसा स्टेशन मास्टर, यदि वह आधार स्टेशन का स्टेशन मास्टर नहीं है तो, आधार स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा। ऐसी सूचना की प्राप्ति पर, आधार स्टेशन का स्टेशन मास्टर दूसरे इंजन को लाइन पर प्रवेश करने की अनुमति दे सकता है।
- (ख) इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के साथ या तो असमर्थ गाड़ी का गार्ड रहेगा, जो ड्राइवर को यह बताएगा कि ऐसी असमर्थ गाड़ी कहां है और उसकी परिस्थिति क्या है या इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के ड्राइवर को एक लिखित प्राधिकार दिया जाएगा जिसमें ऐसे अनुदेश होंगे जिससे असमर्थ हुई गाड़ी के स्थान तथा परिस्थितियों का ज्ञान हो सके और ऐसे अन्य विवरण भी रहेंगे जो, असमर्थ हुई गाड़ी के गार्ड के साथ न होने की दशा में, लाइन पर प्रवेश करने के लिए आवश्यक हैं।
- (3) असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड उस लाइन के सुरक्षित और समुचित संचालन के लिए तब तक जिम्मेदार रहेगा जब तक कि असमर्थ हुई गाड़ी वहाँ से चल नहीं देती और उसकी सहायतार्थ गया हुआ कोई अन्य इंजन आधार स्टेशन पर वापस नहीं पहुँच जाता।
- (4) यदि असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड नहीं है तो फायरमैन या सहायक ड्राइवर या आवश्यकतानुसार, ड्राइवर इस नियम द्वारा गार्ड को सौंपे गए कर्तव्यों का पालन करेगा, परन्तु यह तब जब नियम 4.20 के अनुसार इंजन को लोको पायलट दल रहित न छोड़ा जाए।



13.04. Procedure in case of accident or disablement on the One Train Only System: -

- (1) (a) If the train becomes disabled and requires assistance or if an accident occurs which renders it impossible for the train to proceed, the train shall be protected in accordance with the provisions of Rule 6.03 in the direction from which assistance, if necessary, is being obtained.
 - (b) The Guard of the train shall convey advice of the circumstances under which the train has become disabled and is not able to proceed to the Station Master of the station from which assistance can best be obtained, and if it is necessary for such Guard to proceed to such station, he shall instruct the Loco Pilot in writing to keep the train stationary until his return, and obtain his written acknowledgment.
- (2) (a) Such Station Master, if he is not the Station Master of the base station, shall communicate this information to the Station Master of the base station. On receipt of such information, the Station Master of the base station may allow another engine to enter the line.
- (b) The engine so sent shall either be accompanied by the Guard of the disabled train, who shall explain to the Loco Pilot where and under what circumstances the disabled train is situated, or the Loco Pilot of the engine so sent shall be given a written authority, containing such instructions as to where and under what circumstances the disabled train is situated and such other particulars as may be necessary to enter the line unaccompanied by the Guard of the disabled train.
- (3) The Guard of the disabled train shall be responsible for the safe and proper working of the line until the disabled train has been moved and any other engine sent to the assistance of the disabled train has been returned to the base station.
- (4) If there is no Guard of a disabled train, the Fireman or the Assistant Loco Pilot necessary, the Loco Pilot shall perform the duties imposed by this rule on the Guard, provided that the engine is not left unmanned in terms of Rule 4.20.



अध्याय—XIV

ब्लॉक प्रचालन

(क) — साधारण उपबन्ध

14.01. लाइन क्लीयर देने या लेने के साधन:— एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन तक जाने वाली प्रत्येक गाड़ी का परिचालन निम्नलिखित किसी एक या एक से अधिक साधनों द्वारा विनियमित किया जाएगा, अर्थात् :—

- (क) टोकन या टोकन रहित किस्म के विद्युत ब्लॉक यंत्र,
- (ख) ट्रैक सर्किट
- (ग) धुरी काउण्टर, या
- (घ) विद्युत संचार यंत्र

14.02. यंत्रों की व्यवस्था:—

- (1) 'डी' क्लास स्टेशनों के सिवाय, जहाँ उनकी व्यवस्था विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत की जा सकती है, सभी स्टेशनों पर विद्युत संचार यंत्रों की व्यवस्था की जाएगी।
- (2) (क) किसी भी स्टेशन पर विद्युत, ब्लॉक यंत्र, जहाँ भी वे लगे हैं, और विद्युत संचार यंत्र ऐसी किस्म के होंगे जो रेल संरक्षा आयुक्त अनुमोदित करे और उनका प्रथम बार प्रयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि वह उन्हें पास नहीं कर देता।
- (ख) विद्युत ब्लॉक यंत्रों या विद्युत संचार यंत्रों के देख-भाल का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति, रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति के बिना, प्रथम बार में प्रयुक्त यंत्रों और सम्बन्धित उपस्करों के बदले में किन्हीं यंत्रों और उपस्करों को लगाने की अनुमति नहीं देगा जो खण्ड (क) में वर्णित शर्तों की पूर्ति नहीं करते हैं।

स0नि0 14.02 : (i) प्रत्येक सेक्शन के टोकनों पर दोनों ओर के स्टेशनों का कूट नाम और क्रम संख्या अंकित होनी चाहिए।

- (ii) यदि कोई टोकन खो जाये तो उसके बदले जो टोकन दिया जायेगा उस पर उसी क्रम की एक नयी संख्या अंकित रहे अथवा पहचान के लिए एक विशेष अवसर के साथ वही संख्या अंकित रहे।
- (iii) यदि अग्रिम प्रस्थान या अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल दिया गया है, तो उसका नियंत्रण उस सेक्शन के टोकन से होना चाहिए जिसको वह शासित करता है।
- (iv) टोकन यंत्रों का प्रचालन करने वाले कर्मचारियों को इनकी कार्य प्रणाली के विषय में पूर्णतः अनुदेशित होना चाहिए तथा यंत्र के समुचित रूप से कार्य न करने अथवा अनियमित रूप से करंट मिलने की स्थिति का बोध कराने वाले लक्षणों का स्पष्ट संकेत ऐसे अनुदेश में अवश्य निहित रखा जाये।
- (v) परिचालन विभागीय कर्मचारी यंत्रों के निरापद प्रचालन के लिए जिम्मेदार है। ऐसा सुरक्षित प्रचालन, घंटी-संकेतों के कोड के सही उपायों और यंत्रों के समुचित क्रम में प्रयोग करने से पर्याप्त रूप से सुनिश्चित हो सकता है।

14.03. ब्लॉक प्रचालन उपस्कर में हस्तक्षेप करने से पहले सहमति आवश्यक:— स्टेशन मास्टर की पूर्व सहमति के बिना, कोई रेल सेवक मरम्मत करने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए ब्लॉक प्रचालन उपस्कर या उनके कलपुर्जों में कोई हस्तक्षेप नहीं करेगा।

CHAPTER XIV BLOCK WORKING

A. General Provisions

14.01. Means of granting or obtaining Line Clear:- The running of every train shall, in its progress from one block station to another, be regulated by means of any one of or a combination of the following -

- (a) electrical block instruments of token or token less type,
- (b) track circuits,
- (c) axle counters, or
- (d) electrical communication instruments.

14.02. Provision of instruments:-

- (1) Electrical communication instruments shall be provided at every station, except at class 'D' stations where they may be provided under special instructions.
- (2)
 - (a) The electrical block instruments, where provided, and electrical communication instruments at any station shall be of a type approved by the Commissioner of Railway Safety and shall not be brought into use in the first instance unless they have been passed by him.
 - (b) The person in charge of the maintenance of electrical block instruments or electrical communication instruments shall not without the approval of the Commissioner of Railway Safety, permit the substitution, for the instruments and installation brought into use in the first instance, of any instruments or installation which do or does not satisfy the conditions prescribed in clause (a).

SR 14.02(i) The tokens for each section must be engraved with the code initials of the stations at both ends of the section and with a serial number.

- (ii) In the event of a token being lost, the token issued in replacement must bear either a new number in continuation of the series or the same number with the distinguishing letter of mark.
- (iii) The Advanced Starter or Last Stop Signal, where such signal exists, must be controlled by the token of the section it governs.
- (iv) The staff operating Token instruments must be thoroughly instructed in the working and this instruction must include a clear demonstration of the visible signs which may occur to denote that the instrument is not in proper working order or that a current is being irregularly received.
- (v) The operating staff are responsible for the safe working of instruments, such safe working being adequately protected by the correct use of the code of Bell Signals, and by the operation of the instruments being carried out in the proper sequence.

14.03 Consent required before interfering with Block working equipment:- No railway servant shall interfere with the block working equipment, or their fittings for the purpose of effective repairs, or for any other purpose, except with the previous consent of the Station Master.

ख. विद्युत ब्लॉक यंत्र, ट्रैक सर्किट अथवा

धुरी काउण्टरों से व्यवस्थित ब्लॉक स्टेशन

14.04. सक्षमता प्रमाणपत्र (सर्टिफिकेट आफ कम्पीटेन्सी):-

- (1) कोई भी व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्रों का प्रचालन तब तक नहीं करेगा, जब तक कि उसने ब्लॉक यंत्रों के प्रचालन की परीक्षा पास नहीं कर ली है और जब तक कि उसके पास रेल प्रशासन द्वारा इस काम के लिए नियुक्त रेल सेवक का दिया गया सक्षमता प्रमाण-पत्र (सर्टिफिकेट आफ कम्पीटेन्सी) नहीं है।
- (2) उपनियम (1) में उल्लिखित सक्षमता प्रमाण-पत्र (सर्टिफिकेट आफ कम्पीटेन्सी) केवल तीन वर्ष या उससे अधिक लम्बी ऐसी किसी अवधि के लिए विधिमान्य होगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।

स0नि0 14.04 (1): प्रधानाचार्य, क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान गाजीपुर, ब्लॉक वर्किंग से जुड़े प्रारंभिक/प्रोन्नति/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम और अन्य विशेष पाठ्यक्रम में भाग लेने वाले कर्मचारियों को आवश्यक परीक्षण के पश्चात् उचित प्रशिक्षण एवं ब्लाक दक्षता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए उत्तरदायी होंगे तथा इसमें ब्लाक यन्त्र, पैनल, आर. आर.आई. और ई. आई.(वी.डी.यू.) सम्मिलित होंगे।

इन प्रमाणपत्रों की वैधता, जारी करने की तिथि से 3 वर्षों के लिए होगी, यद्यपि असाधारण परिस्थितियों में या यदि कोई पुनश्चर्या पाठ्यक्रम निर्धारित नहीं है, तो आवश्यक परीक्षण के पश्चात् अगले पुनश्चर्या पाठ्यक्रम प्रारम्भ होने तक, दक्षता प्रमाण पत्र की वैधता मण्डल अधिकारी द्वारा विस्तारित की जा सकती है जो ए.ओ.एम. से नीचे रैंक का नहीं होगा। यद्यपि, किसी भी परिस्थिति में दक्षता प्रमाण पत्र को 6 माह से अधिक समय के लिए नहीं बढ़ाया जाना चाहिए।

ऐसे परीक्षण का अभिलेख परिणाम के साथ मूल ब्लॉक दक्षता प्रमाण पत्र के पृष्ठ भाग पर दर्ज किया जाना चाहिए।

ब्लॉक दक्षता प्रमाण पत्र ड्यूटी पर कार्यरत कर्मचारियों की व्यक्तिगत अभिरक्षा में होना चाहिए, जिन्हें यह जारी किया गया है और अधिकारियों द्वारा निरीक्षण के दौरान मांगने पर अविलम्ब प्रस्तुत किया जाना चाहिए।

- (2) स्टेशन मास्टर को प्राचार्य/क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्र द्वारा ब्लाक यंत्र प्रचालन के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जायेगा जिसमें पैनल प्रचालन, पी.सी.पी. प्राथमिक उपचार आदि की क्षमता एकीकृत रूप से सम्बोधित रहेगी। यह प्रमाण पत्र "तीन वर्षों" के लिए वैध होगा।

14.05. घंटी कोड:- गाड़ियों को संकेत देने के लिए घंटी संकेतों के निम्नलिखित कोड का प्रयोग किया जाएगा और इनकी एक प्रति प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर ब्लॉक उपस्कर के प्रचालन स्थान के पास प्रदर्शित की जाएगी, अर्थात्:-

निर्देश	संकेत	कोड	संकेत विधि	अभिस्वीकृति की रीति
1.	ध्यानाकर्षण (काल अटेंशन) या टेलीफोन सुनिए	0	एक घंटी या बीट	एक घंटी या बीट
2.	क्या लाइन क्लीयर है या लाइन क्लीयर पूछताछ	00	दो	दो
3.	गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश	000	तीन	तीन
4.	(क) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन से बाहर होना (ख) अवरोध का हटाना	0000	चार	चार
5.	(क) अन्तिम घंटी सिगनल रद्द करो (ख) घंटी संकेत गलती से दिया गया है।	00000	पाँच	पाँच

**B. Block Stations at which Electrical Block Instruments,
Track Circuits or Axle Counters are provided.**

14.04 Certificate of Competency: -

- (1) No person shall operate the electrical block instrument until he has passed a test in the operation of block instruments and unless he holds a certificate of competency granted by a railway servant appointed in this behalf by the Railway Administration.
- (2) The certificate of competency referred to in sub-rule (1) shall only be valid for a period of three years or such longer period as may be laid down by special instructions.

S.R. 14.04 (1): The Principal, Zonal Railway Training Institute, Ghazipur is responsible for proper training and issue of Block Competency Certificates to staff connected with block working, attending initial/promotional/refresher course and other special course after necessary tests are conducted by him and will include Block Instrument, Panel, RRI& EI(VDU) competency.

Such certificates shall be valid for a period of 3 years from the date of issue, however, in exceptional circumstances or if there is no refresher course scheduled, the validity of competency certificate may be extended by the divisional officer, not below the rank of AOM, after conducting necessary test, upto the date of commencement of next refresher course. However, competency certificate should not be extended for more than six months in any case.

A record of such test with its result shall be made at the back of the original Block Competency Certificate.

The Block Competency Certificate shall be in the personal custody of the staff while on duty, to whom it is issued and it shall be promptly produced when demanded by inspecting Officials.

- (2) The competency certificate will be issued to Station Master for block working by Principal/ Zonal Railway Training Institute and will include panel competency, PCP and First Aid etc. in a integrated form. The certificate will be valid for a period of three years.

14.05. Bell code: For the signaling of trains, the prescribed code of bell signals as detailed below, shall be used, and a copy thereof shall be exhibited in each block station near the place of operation of the block working equipment :-

Ref. No.	Indication	Code	How Signalled	How acknowl- edged
1.	CALL ATTENTION OR ATTEND TELEPHONE	0	One stroke or beat	One stroke or beat
2.	IS LINE CLEAR, OR LINE CLEAR ENQUIRY	00	Two	Two
3.	TRAIN ENTERING BLOCK SECTION	000	Three	Three
4.	(A) TRAIN OUT OF BLOCK SECTION (B) OBSTRUCTION REMOVED	0000	Four	Four
5	(a) CANCEL LAST SIGNAL (b) SIGNAL GIVEN IN ERROR	00000	Five	Five

6.	(क) अवरोध खतरा घंटी संकेत (साधारण) (ख) रोको और गाड़ी की जाँच करो (ग) गाड़ी- पिछली बत्ती (टेल) लैम्प या पिछला (टेल) बोर्ड के बिना गई है। (घ) गाड़ी विभाजित हो गयी है। (ङ) वाहन दोहरी (डबल) लाइन पर गलत दिशा में या इकहरी (सिंगल) लाइन के ब्लॉक सेक्शन में निकल भागे हैं। (च) वाहन दोहरी (डबल) लाइन पर सही दिशा में निकल भाग हैं।	000000 000000-0 000000-00 000000-000 00000-0000 000000-00000	छः छः-विराम-एक छः-विराम-दो छः-विराम-तीन छः-विराम-चार वराम-पाँच छः-विराम-पाँच	छः छः-विराम-एक छः-विराम-दो छः-विराम-तीन छः-विराम-चार छः-विराम-पाँच
7.	परीक्षा (टेस्टिंग)	0000000000000000	सोलह	सोलह

नोट:- (1) '0' एक स्ट्रोक या एक बीट का सूचक है और '-' विराम का सूचक है।

(2) प्रत्येक सिगनल धीरे-धीरे और साफ-साफ दिया जायेगा।

(3) उपर्युक्त क्रमांक 3 व 4 के संदर्भ में बेल कोड का आदान-प्रदान उस खण्ड में आवश्यक नहीं है, जहाँ ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउन्टर अथवा ट्रैक सर्किट हो, जिसमें स्टेशन यार्ड, नॉन रनिंग लाइन के अलावा, दोनों ओर पूर्णरूप से ट्रैक सर्किट किया हुआ हो।

स0नि0 14.05 (1): यह भली-भाँति समझ लेना चाहिए कि ब्लाक यंत्र के साथ लगे हुए टेलीफोन से प्राधिकृत घंटी संकेतों के कोड का इस्तेमाल की आवश्यकता समाप्त नहीं होती है।

(2) जहाँ ब्लाक यंत्र केबिन में दिये गये हैं वहाँ उनको प्रचालित करने वाला व्यक्ति जब कभी निम्नलिखित बातों के लिए घंटी संकेतों के कोड दिये जायें या मिलें, तुरन्त ही स्टेशन पर स्टेशन मास्टर को सूचना भेजेगा-

(क) रोको और गाड़ी की जाँच करो,

(ख) गाड़ी पिछली बत्ती या पिछला बोर्ड के बिना गई है,

(ग) गाड़ी विभाजित हो गयी है,

(घ) वाहन गलत लाईन पर निकल भागे हैं,

(ङ) वाहन सही लाईन पर भाग निकले हैं।

14.06. घंटी संकेतों की अभिस्वीकृति:-

(1) मिलने वाले प्रत्येक घंटी संकेत की अभिस्वीकृति, उसकी प्राधिकृत अभिस्वीकृति भेजकर दी जाएगी।

(2) किसी घंटी संकेत की अभिस्वीकृति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह स्पष्ट रूप से समझ में नहीं आ जाता।

(3) कोई घंटी संकेत तब तक पूरा हुआ नहीं माना जाएगा जब तक कि इसकी अभिस्वीकृति नहीं दे दी जाती।

(4) जिस स्टेशन को घंटी संकेत भेजा जाता है वह यदि उत्तर नहीं देता है तो कम से कम 20 सेकेण्ड के अन्तर से वह घंटी संकेत तब तक दोहराया जाता रहेगा, जब तक कि उत्तर नहीं मिल जाता।

14.07 गाड़ी सिगनल रजिस्टर:-

(1) गाड़ी सिगनल रजिस्टर स्टेशन मास्टर द्वारा अथवा उसके आदेशों के अधीन रखा जाएगा।

(2) ब्लॉक यंत्र का परिचालन करने वाला व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्रों पर मिलने वाले या भेजे जाने वाले सभी संकेतों के मिलने तथा भेजे जाने के समय को अभिस्वीकृति के तुरन्त बाद, उक्त रजिस्टर में दर्ज करेगा।

6	(a) OBSTRUCTION DANGER SIGNAL (GENERAL)	000000	Six	Six
	(b) STOP AND EXAMINE TRAIN	000000-0	Six pause one	Six pause one
	(c) TRAIN PASSED WITHOUT TAIL LAMP OR TAIL BOARD	000000-00	Six pause two	Six pause two
	(d) TRAIN DIVIDED	000000-000	Six pause three	Six pause three
	(e) VEHICLES RUNNING AWAY IN WRONG DIRECTION ON DOUBLE LINE OR INTO THE BLOCK SECTION ON SINGLE LINE	000000-0000	Six pause four	Six pause four
	(f) VEHICLES RUNNING AWAY IN RIGHT DIRECTION ON DOUBLE LINE	000000-00000	Six pause five	Six pause five
7	TESTING	0000000000000000	Sixteen	Sixteen

- Note: (1) “O” INDICATES A STROKE OR A BEAT AND “-“ INDICATE A PAUSE
- (2) EACH SIGNAL SHALL BE GIVEN SLOWLY AND DISTINCTLY.
- (3) EXCHANGE OF BELL CODES UNDER REFERENCE NUMBER 3 AND 4 ARE NOT REQUIRED IN A SECTION PROVIDED WITH BLOCK PROVING AXLE COUNTER OR TRACK CIRCUIT HAVING COMPLETE TRACK CIRCUITING OF STATION YARD EXCLUDING NON RUNNING LINES ON EITHER END.

S.R. 14.05(1): It must be clearly understood that telephone attached to block instrument does not do away with the necessity for the use of the authorized code of Bell Signals.

- (2) In cases where block instruments are placed in cabins, the operator must whenever the code signals for the following are given or received immediately advise the Station Master at the station:-
- Stop and Examine train.
 - Train passed without tail-lamp or tail board,
 - Train divided,
 - Vehicles running away on wrong line,
 - Vehicle running away on right line.

14.06. Acknowledgment of signals:-

- (1) Each signal received shall be acknowledged by sending its authorised acknowledgment.
- (2) No signal shall be acknowledged until it is clearly understood.
- (3) A signal shall not be deemed to be complete until it is acknowledged.
- (4) If the station to which a signal is sent does not reply, the signal shall be repeated at intervals of not less than 20 seconds until reply is received.

14.07. Train Signal Register:-

- (1) A Train Signal Register shall be kept by the Station Master or under his orders.
- (2) All signals received or sent on the electrical block instruments and the timings of receipt and dispatch shall be entered therein, immediately after acknowledgment, by the person operating the block instrument.

- (3) इस रजिस्टर में दर्ज किया गया समय वास्तविक समय होगा, किंतु एक मिनट के किसी अंश को पूरा मिनट माना जाएगा।
 - (4) इस रजिस्टर में सभी लेखियाँ स्याही से की जाएगी।
 - (5) इस रजिस्टर में दर्ज कोई भी अंश मिटाया नहीं जाएगा, किन्तु यदि कोई लेखी गलत पाई जाती है तो उसके ऊपर लाइन इस प्रकार खींच दी जाएगी जिससे उसे किसी भी समय पढ़ा जा सके और सही लेखी उसके ऊपर दर्ज कर दी जाएगी।
 - (6) जो व्यक्ति उस समय इस रजिस्टर को रखता है वह उसमें दर्ज की गई सभी लेखियों और रजिस्टर के प्रत्येक खाने के सही-सही भरे जाने के लिए जिम्मेदार होगा।
- स0नि014.07(1): (क) प्रत्येक गाड़ी से मिलने वाले और उसे दिए जाने वाले टोकन की गाड़ी सिगनल रजिस्टर (सं0टी-65 और टी-66) में दर्ज की जानी चाहिए।

(ख) लाइन क्लीयर रद्द किये जाने के कारण या यंत्र की जाँच अथवा टोकन के स्थानान्तरण के कारण यंत्र से निकाले गये या उसमें वापस डाले गये प्रत्येक टोकन की संख्या गाड़ी सिगनल रजिस्टर (फार्म सं0टी-65 और टी-66) में दर्ज की जानी चाहिए।

- (2) (क) जब स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर, कैबिन सहायक स्टेशन मास्टर स्विचमैन, जैसी स्थिति हो, अपनी ड्यूटी बदलें तो गाड़ी सिगनल रजिस्टर में अन्तिम गाड़ी की लेखी के नीचे एक लाइन खींच दी जायेगी। ड्यूटी से जाने वाला व्यक्ति दोनों ओर के ब्लाक-सेक्शन की स्थिति लिखेगा तथा समय लिख देगा और लाइन के ऊपर अपना हस्ताक्षर करेगा। ड्यूटी पर आने वाला व्यक्ति उसी प्रकार लाइन के नीचे वैसी ही क्रिया करेगा। लाइन के ऊपर और नीचे लेखियाँ इस प्रकार होनी चाहिए—

(i) ब्लाक सेक्शन.....साफ है।

(ii) ब्लाक सेक्शन/सेक्शनों.....में गाड़ी संख्या.....(विवरण) लाइन क्लीयर पर है।

- (ख) यदि उपर्युक्त पैरा (क) में उल्लिखित लेखियों से यह पता चलता है कि किसी गाड़ी में लिए 'लाइन क्लीयर' दे दिया/प्राप्त कर लिया गया है तो वह स्टेशन मास्टर या सहायक स्टेशन मास्टर या कैबिन सहायक स्टेशन मास्टर या स्विचमैन, जो भी हो, जिसने उपर्युक्त लेखियाँ दर्ज की हैं तब तक ड्यूटी पर रहेगा जब तक कि उस गाड़ी से सम्बन्धित सभी प्रविष्टियाँ पूरी न कर ली जाये। तात्पर्य यह है कि जिस व्यक्ति ने किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर दिया है वह व्यक्ति उस गाड़ी के आने तक और गाड़ी ब्लाक सेक्शनों से बाहर हो गई संकेत देने और उसकी अभिस्वीकृति मिल जाने तक ड्यूटी पर रहेगा। जिस व्यक्ति ने गाड़ी के ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति ले ली है वह तब तक ड्यूटी पर रहेगा जब तक किसी गाड़ी "ब्लाक सेक्शन से बाहर हो गई" संकेत न मिल जाए और उसकी अभिस्वीकृति न दे दी जाये। ड्यूटी ग्रहण करने वाला व्यक्ति अन्य सभी गाड़ियों के लिए केवल उस गाड़ी को छोड़कर जिसके लिए ड्यूटी छोड़ने वाले व्यक्ति ने कार्यवाही शुरू की है, जिम्मेदार होगा। ड्यूटी छोड़ने वाला व्यक्ति उस गाड़ी से सम्बन्धित समूची कार्यवाही के लिए जिम्मेदार होगा।

- (ग) शंटिंग जमादार/लाइन जमादार/प्लान्टमैन/गेटमैन जो व्यक्तिगत रूप से गाड़ी के आगमन/प्रस्थान के सम्बन्ध में सूचित किये गये हो तथा जिनकी ड्यूटी स्टेशन में/से गाड़ी के सुरक्षित पास होने से सम्बन्धित है तब तक वह ड्यूटी से नहीं जायेंगे जब तक कि वे समुचित रूप से ड्यूटी से मुक्त न हो जाये। वे ड्यूटी पर तब तक रहेंगे जब तक कि आने/जाने वाली गाड़ी जिसके लिए उन्हें सूचना मिली है स्टेशन पर पूरी आ नहीं पहुँची है या सुरक्षित तौर पर स्टेशन से पास नहीं हो गयी है।

- (3) ऐसे स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी सिगनल रजिस्टर किसी अन्य कर्मचारी द्वारा लिखा जाता है वहाँ पर स्टेशन मास्टर स्वयं प्रतिदिन इस रजिस्टर की जाँच करेगा तथा उसमें हस्ताक्षर करके उसके ठीक होने को प्रमाणित करेगा और उसमें पायी गयी अनियमितताओं की रिपोर्ट मण्डल परिचालन प्रबन्धक को भेजेगा। जहाँ ब्लाक यंत्र रखे गये हैं उस कार्यालय या कैबिन से गाड़ी सिगनल रजिस्टर मण्डल रेल प्रबन्धक/प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक के प्राधिकार के बिना किसी भी प्रयोजन से कभी बाहर नहीं हटाया जायेगा।

- (4) गाड़ी सिगनल रजिस्टर के समाप्ति के पश्चात् उसे एक वर्ष तक स्टेशन मास्टर द्वारा परिरक्षित

- (3) The timings entered in the register shall be the actual timings, except that any fraction of a minute shall be counted as one.
- (4) All entries in the register shall be made in ink.
- (5) No erasure shall be made in the register, but if any entry is found to be incorrect, a line shall be drawn through it, so that it may be read at any time and the correct entry shall be made above it.
- (6) The person who keeps the register for the time being shall be responsible for all entries made therein and for correctly filling in each column thereof.

S.R. 14.07(1): (a) The number of the token given to an received from each train must be entered in the train Signal Register (From Nos. T-65 and T-66)

- (b) The number of any token obtained from or returned to the instrument owing to cancellation, testing or transference must be entered in the Train Signal Register (Form T-65 and T-66).
- (2) (a) When the Station Master, Assistant Station Master Cabin Assistant Station Master or Switchman as the case may be, change duty, a line must be drawn across the Train Signal Register Book underneath the entry of the last train. The person going off duty must note the state of the block section on either side, record the time and sign his name above the line and similarly the reliever must do likewise below the line. The entries above and below the line should be as -
 - (i) Block section/s is/are clear.
 - (ii) Train (No. and description) is one Line Clear in Block Section/s.....
- (b) If the entries as indicated in para(a) above show that 'Line Clear' has been granted/obtained, the Station Master or the Asst. Station Master or Cabin Assistant Station Master or Switchman, as the case may be, who has made entries for the train shall continue to remain on duty till all entries relating to that train are completed. By this it is meant that the staff, who gives permission for a train to enter the block section shall remain on duty till the train has arrived and the "Train Out of Block Section" signal has been given and acknowledged. The man, who receives permission for a train to enter block section shall remain on duty till the "Train out of Block Section. Signal is received and acknowledged. The reliever will however continue to function in his own capacity in respect of which action has been initiate by the relieved staff who shall remain on duty till the work in connection with the train has been completed so far as his capacity is concerned.
- (c) Shunting Jamadar/Line Jamadar/Pointsman/ Gateman who have been personally intimated of the arrival/departure of a train and whose duties are directly concerned with the safe passage of train into or out of station shall not go "off" duty unless properly relieved. They shall remain on duty till the incoming train or the outgoing train for which they have received the information, has arrived complete at the station or passed out of the station safely.
- (3) Station Master at stations where another person maintains the Train Signal Register must personally examine the book daily and certify to its correctness by signing it, all irregularities noticed therein being reported to the Divisional Operating Manager. The train Signal Register must not be taken out of office or cabin in which the Block instruments is/are placed for any purpose whatsoever without the authority of Divisional Railway Manager/Principal Chief Operations Manager.
- (4) The train Signal Register must be preserved by the Station Master for one year after

किया जाना चाहिए।

- (5) गाड़ी सिगनल रजिस्टर में सभी परिवर्तन स्याही से अनुरक्षित किये जाने चाहिए।

टिप्पणी:—(i) अपवादात्मक परिस्थितियों में, जिनमें दुर्घटनाओं, इंजन विफलताओं, साइडिंग तथा मध्य-सेक्शन में गाड़ी के कार्य करने इत्यादि में कारण आने वाली/जाने वाली गाड़ियों के असाधारण विलम्ब की आशंका हो और जब वह यह व्यवहार्य न हो कि वही स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/स्विचमैन किसी गाड़ी से सम्बन्धित सभी कार्यों की समाप्ति पर ड्यूटी में रहे, तो उनका कार्य—भार ग्रहण करने वाला स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/कैबिन सहायक स्टेशन मास्टर/स्विचमैन उन्हें भार/मुक्त कर सकता है भले ही ड्यूटी पर तैनात कर्मचारी द्वारा जिस गाड़ी का संचालन आरम्भ कर दिया है उस गाड़ी से सम्बन्धित कार्य पूरा न हुआ हो। परन्तु जो कर्मचारी भार-मुक्त हुआ है उसे चाहिए कि गाड़ी सिगनल रजिस्टर में लेखियों को पूरा करें और सहायक नियम 14.07(ii) (क) के अनुसार उस पर हस्ताक्षर करे। यह लेखी कार्य—भार ग्रहण करने वाले स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/केबिनमैन सहायक स्टेशन मास्टर/स्विचमैन द्वारा भी प्रतिहस्ताक्षरित होनी चाहिए।

(ii) असामान्य रूप से विलम्बित गाड़ियों के मामले में जैसा कि उपर पैरा (i) में वर्णित है, शंटिंग जमादार/लाइन जमादार/प्लान्टसमैन/कैबिनमैन/गेटमैन को उन्हीं परिस्थितियों में ड्यूटी से जाने की अनुमति दे दी जायेगी बशर्ते कि वे समुचित रूप से कार्य-भार मुक्त किये गये हों। ड्यूटी से जाने के पूर्व कार्य-भार मुक्त व्यक्ति अपने कार्य-भार ग्राही व्यक्ति की स्थिति विस्तृत रूप से स्पष्ट कर देगा।

14.08. प्रस्थान प्राधिकार:— लोको पायलट अपनी गाड़ी को ब्लॉक स्टेशन से तब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि उसे प्रस्थान प्राधिकार निम्नलिखित रूप में नहीं दे दिया जाता है, अर्थात्:—

- (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में कर के, तथा
(ख) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर, या तो —
(i) उस ब्लॉक सेक्शन के लिए, विद्युत ब्लॉक यंत्र से निकाले गए टोकन देकर, या
(ii) स्टेशन मास्टर द्वारा यथावत हस्ताक्षरित लाइन क्लीयर टिकट देकर, या
(iii) विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कोई दस्तावेज देकर, या
(iv) जिस सेक्शन पर टोकन रहित प्रकार के विद्युत ब्लॉक यंत्र या सर्किट या धुरी काउंटर की व्यवस्था है वहाँ, उपखण्ड (i) से (iii) तक में उल्लिखित किसी मूर्त (टेन्जिबिल) प्राधिकार के बदले अन्तिम रोक (स्टाप) को 'ऑफ' करके।

14.09. लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जांच:—

- (1) लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसे प्रस्थान प्राधिकार दिया गया है वह संचालन पद्धति के अधीन उचित प्राधिकार है और उसी ब्लॉक सेक्शन के लिए है जिसमें उसे प्रवेश करना है और यदि वह प्राधिकार लिखित रूप में है तो वह पूर्ण है और उस पर स्याही से यथावत पूरे हस्ताक्षर दिए गए हैं।
(2) यदि उपनियम (1) में बताई गई शर्तें पूरी नहीं हुई हैं तो लोको पायलट अपनी गाड़ी उस स्टेशन के आगे या उस स्टेशन से तब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि ऐसी कोई भूल या कमी दूर नहीं कर दी जाती।

स0नि014.09 (i) क्षतिग्रस्त टोकन को 'प्रस्थान प्राधिकार' के रूप में स्वीकार नहीं करना चाहिए। क्षतिग्रस्त टोकन वह टोकन है जिसे ब्लाक यंत्र में न तो डाला जा सकता है और न ही उससे निकाला जा सकता है या ऐसा टोकन है जिसकी संख्या या स्टेशनों के कूट इतनी मिट गयी हो कि उन्हें पहचाना न जा सके।

- (ii) यदि लिखित प्रस्थान प्राधिकार में किसी प्रकार का संशोधन हो या इसमें कोई अंश मिटाया गया हो तो लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार स्वीकार नहीं करना चाहिए। यदि प्रस्थान प्राधिकार लिखते समय कोई त्रुटि हो जाये तो नया प्रस्थान प्राधिकार बनाना चाहिए।

the completion.

- (5) All alterations in Train Signal Register must be initialed in ink.

NOTE: (i) In exceptional circumstances, in which abnormal detention to incoming/out going trains is apprehended due to accidents, engine failures, train working in sidings and mid-sections etc., when it is not practicable for the same Station Master/Asstt. Station Master/Cabin A.S.M./Switchman to remain on duty for the completion of transactions pertaining to a train, relief of S.M./A.S.M./C.A.S.M./Switchman can take place even without the employee on duty completing on duty completing the work relating to the train for which he had started the operation. But the employee who is relieved must complete the entry in the train register and sign the same in terms of S.R. 14.07 (ii)(a). This entry must also be countersigned by the S.M./A.S.M./C.A.S.M./Switchman, who provides relief.

- (ii) In case of abnormally delayed trains as detailed in para (i), Shunting Jamadar/Line Jamadar/Pointsman/Cabinman/Gateman will be permitted to go off duty under the same circumstances provided they are properly relieved. Before going "off" duty the person relieved will explain the position in detail to his reliever.

14.08. Authority to proceed:- The Loco Pilot shall not take his train from a block station unless he has been given an authority to proceed :-

- (a) on the double line, by the taking "off" of the last Stop signal, and
- (b) on the single line, either-
 - (i) by a token for the block section, taken from an electrical block instrument, or
 - (ii) by a Line Clear Ticket duly signed by the Station Master, or
 - (iii) by any document prescribed in this behalf by special instructions, or
 - (iv) by the taking 'off' of the last Stop signal in lieu of tangible authority as mentioned in sub-clauses (i) to (iii) on sections provided with electrical block instruments of token less type or track circuits or axle counters.

14.09. Loco Pilot to examine authority to proceed:-

- (1) The Loco Pilot shall ensure that the authority to proceed given to him is the proper authority under the system of working and refers to the block section he is about to enter, and if the said authority is in writing that it is complete and duly signed in full and in ink.
- (2) If the conditions mentioned in sub-rule (1) are not complied with, the Loco Pilot shall not take the train past or start from the station until the mistake or the omission is rectified.

S.R. 14.09(i) A damaged token must not be accepted as an authority to proceed. Damaged token is a token which cannot be inserted into or extracted from the instrument or which has its number or the station code initials defaced beyond recognition.

- (ii) The Loco Pilot must not accept an Authority to proceed when it is in writing, if any erasures or corrections have been made therein. When any mistake has been made in writing out the authority to proceed a fresh one must be prepared.

14.10. ब्लॉक सेक्शन बन्द करने की शर्तें:-

- (1) यदि ब्लॉक सेक्शन गाड़ी के आने में या अवरोध का कारण दूर हो जाने से साफ हो गया है तो अगले ब्लॉक स्टेशन द्वारा, घंटी कोड में निर्धारित संकेत देकर, ब्लॉक सेक्शन बन्द कर दिया जाएगा।
- (2) इस प्रकार का संकेत देने से पहले, स्टेशन मास्टर इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि:-
(क) पूरी गाड़ी आ गई है या सेक्शन पर अवरोध का कारण दूर कर दिया गया है; तथा
(ख) जिन शर्तों के अधीन लाइन क्लीयर दिया जाता है, उनका पालन हो गया है।
- (3) "ए" क्लास इकहरी (सिंगिल) लाइन वाले क्रॉसिंग स्टेशनों पर उपनियम (2) के खण्ड(ख) के उपबन्धों में ढील दी जा सकती है। ऐसे मामलों में स्टेशन मास्टर इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि गाड़ी अपने प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, पर उस लाइन से अलग और साफ खड़ी है जिस पर दूसरी गाड़ी को आना है।
- (4) जब सेक्शन में, ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर अथवा ब्लॉक स्टेशनों के बीच लगातार ट्रैक सर्किटिंग तथा रिसीविंग स्टेशन सेक्शन में नॉन रनिंग लाइनों को छोड़कर पूर्णतः ट्रैक सर्किटिंग लगायी गयी है और कार्यरत है तथा ब्लॉक सेक्शन के विलयरेन्स का स्पष्ट संकेत है वैसे ही दिये गये संकेत के अनुसार गाड़ी के पूर्ण आगमन का भी संकेत है, तो स्टेशन मास्टर द्वारा इसे गाड़ी के संपूर्ण आगमन के संकेत के रूप में लिया जाएगा।

14.11. प्रस्थान प्राधिकार के बावत स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी:-

- (1) लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कार्यविधि, जहाँ तक कि वह सम्बन्धित मामले को लागू हो जाती है, पालन नहीं कर लिया गया है।
- (2) लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर या इस कार्य के लिए विशेष अनुदेशों के अधीन नियुक्त रेल सेवक के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति नहीं देगा।
- (3) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि लोको पायलट को दिया गया प्रस्थान प्राधिकार पूर्णतः सही है और यदि वह लिखित रूप में है तो वह पूर्ण है, और उस पर स्याही से पूरे हस्ताक्षर किए गए हैं।
- (4) यदि कोई गाड़ी स्टेशन पर रुकी है और दूसरी गाड़ी को क्रॉस करने की प्रतीक्षा कर रही है तो लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि क्रॉस करने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ जाती और रुकी हुई गाड़ी के लिए परिचालित लाइन साफ नहीं हो जाती।
- (5) यदि गाड़ी में दो इंजन एक साथ जुड़े हों या एक इंजन गाड़ी के आगे और दूसरा गाड़ी के पीछे लगा है तो प्रस्थान प्राधिकार अगले इंजन के लोको पायलट को दिया जाएगा।

14.12. विद्युत टोकन यंत्रों और टोकन की बावत विशेष जिम्मेदारी:-

- (1) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि -
(क) विद्युत ब्लॉक यंत्रों का प्रचालन उसके अतिरिक्त और कोई न करे,
(ख) घंटी संकेतों और इसके अतिरिक्त विद्युत संचार यंत्रों द्वारा भेजे जाने वाले संदेशों के सम्बन्ध में, जिनके अन्तर्गत प्राइवेट नम्बरों का प्रयोग भी है, विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्य विधि का सही तौर पर पालन किया जाए।
(ग) रुकने वाली गाड़ियों के लोको पायलट द्वारा आने वाला टोकन वापस कर देने पर ही जाने वाला टोकन दिया जाए।
(घ) यदि वह किसी आने वाली गाड़ी का टोकन प्राप्त करे तो वह उसे तुरन्त विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल दे, तथा

14.10. Conditions for closing the block section:-

- (1) When block section has been cleared by the arrival of the train or by the removal of the cause of blocking, the block section shall be closed by the block station in advance by giving the prescribed bell code signal.
- (2) Before such signal is given, the Station Master shall satisfy himself -
 - (a) that the train has arrived complete, or the cause of blocking the section has been removed, and
 - (b) that the conditions under which Line Clear can be given, are complied with.
- (3) The provision of clause (b) of sub-rule (2) may be relaxed at class 'A' single line crossing stations. In such cases, the Station Master shall satisfy himself that the train is standing at its Starter clear of the line on which the second train is to run.
- (4) Where in a section, a block providing axle counter or continuous track circuiting between block stations and complete track circuiting of station section, excluding non-running lines of the receiving station is installed and is functioning and there is a clear indication of clearance of block section as well as complete arrival of the train as per indication given, it would be taken as assurance for complete arrival of the train to the Station Master.

14.11. Responsibility of Station Master as to authority to proceed:-

- (1) An authority to proceed shall not be given to the Loco Pilot until the procedure prescribed for the purpose, so far as it is applicable in the particular case, has been followed.
- (2) An authority to proceed shall not be given to the Loco Pilot except by the Station Master or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.
- (3) The Station Master shall see that the authority to proceed given to a Loco Pilot is accurate and that, when it is in writing, it is complete and is signed in full and in ink.
- (4) If the train stops at the station and is waiting to cross another train, the authority to proceed shall not be given to the Loco Pilot until the whole of the latter train has arrived and is clear of the running line for the former train.
- (5) If two engines are coupled together or if one engine is in front and another in rear of the train, the authority to proceed shall be given to the Loco Pilot of the leading engine.

14.12. Special responsibility as to electrical token instruments and to the token:-

- (1) The Station Master shall be responsible to ensure that -
 - (a) no one but himself operates the electrical block instruments.
 - (b) the procedure regarding bell signals and, in addition any communication made by electrical communication instruments including the use of a private number, as laid down under special instructions, is correctly carried out.
 - (c) in the case of stopping trains, the incoming token is surrendered by the Loco Pilot before an outgoing token is delivered to him.
 - (d) when he receives the token of an incoming train, it is put in the electrical block instrument immediately, and

- (ड) विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्र को नहीं खोलेगा।
- (2) (क) टोकन विद्युत ब्लॉक यंत्र में से आवश्यकता से पहले नहीं निकाला जाएगा और निकाले जाने पर, इसका नम्बर गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज कर दिया जाएगा और वह तब तक स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जाएगा जब तक कि वह लोको पायलट को दे नहीं दिया जाता अथवा वापस विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल नहीं दिया जाता।
- (ख) अगले ब्लॉक स्टेशन नहीं पहुँचने पर लोको पायलट टोकन को अनुदेशों के अनुसार दे देगा और फिर टोकन उस स्टेशन के विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल दिया जाएगा।
- (ग) यदि गाड़ी को उसी ब्लॉक स्टेशन पर वापस आना है जहाँ से उसने प्रस्थान किया था तो ऐसी वापसी पर, जिस विद्युत ब्लॉक यंत्र से टोकन निकाला गया था उसी में फिर वापस डाल दिया जाएगा।

14.13. विद्युत ब्लॉक यंत्रों या ट्रैक सर्किटों अथवा धुरी काउन्टरों में खराबी आ जाना:—

- (1) यदि विद्युत ब्लॉक यंत्रों, ट्रैक सर्किटों या धुरी काउन्टरों या उनके लिए विद्युत कनेक्शनों में खराबी आ जाती है तो लाइन क्लीयर, विद्युत संचार यंत्रों द्वारा प्राप्त किया जाएगा।
- (2) जब लाइन क्लीयर इस प्रकार प्राप्त किया जाता है तो उस बावत लेखी गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जाएगी और लिखित प्रस्थान प्राधिकार जारी करने के बाद गाड़ी को जाने दिया जा सकता है। उक्त प्राधिकार पर भी इस आशय का नोट लिख दिया जाएगा।

स0नि0 14.13(1): इकहरी लाइन पर ब्लॉक यंत्र खराब होने पर निम्नलिखित क्रम में संचार के वैकल्पिक साधनों द्वारा अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर लिया जायेगा—

- ब्लॉक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।
- ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन।
- एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच जुड़े स्थिर टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो।
- स्थिर टेलीफोन जैसे— रेलवे आटोफोन और बी.एस.एन.एल. फोन।
- कन्ट्रोल टेलीफोन तथा
- वी.एच.एफ. सेट, विशेष अनुदेश के अधीन, परन्तु उन खण्डों पर जहाँ यात्री गाड़ियों का संचलन होता है, संचार के एक मात्र साधन के रूप में इनका प्रयोग वर्जित है।

नोट— (क) जब लाइन क्लीयर ऊपर वर्णित पैरा (iii) से (vi) तक के माध्यम से लिया गया हो, तो यह सुनिश्चित करने के लिये कि सही स्टेशनों द्वारा लाइन क्लीयर लिया/दिया जा रहा है, उस ब्लॉक खण्ड से पहले गुजरी तीन गाड़ियों की संख्या तथा प्राइवेट नम्बर दोनों स्टेशनों द्वारा दोहराई तथा जाँची जानी चाहिये।

(ख) इसके अतिरिक्त वी.एच.एफ. सेट पर लाइन क्लीयर लेते/देते समय निम्नलिखित निर्देशों का भी अनुपालन किया जाना चाहिये—

- लाइन क्लीयर लेते/देते समय पूर्ववर्ती तीन गाड़ियों का विवरण लिया जाना चाहिये जिसमें लाइन क्लीयर का समय, प्राइवेट नम्बर तथा ब्लॉक खण्ड बाधित होने एवं साफ होने का समय सम्मिलित होना चाहिये।
- लाइन क्लीयर तभी लिये/दिया जाना चाहिये जब वी.एच.एफ. सेट पर आवाज एकदम स्पष्ट हो। जब आवाज में शोर हो, बाधित हो या धीमी/टूटी-फूटी हो तो वी.एच.एफ. सेट का उपयोग इस हेतु नहीं किया जाना चाहिये।
- वी.एच.एफ. सेट पर लाइन क्लीयर लेते/देते समय किसी प्रकार के सन्देह की स्थिति में इसका प्रयोग तत्काल प्रभाव से रोक दिया जाना चाहिये। ऐसी स्थिति में कार्यरत स्टेमा/सस्टेमा नियमानुसार गाड़ियों के संरक्षित संचालन हेतु उत्तरदायी होंगे।
- वी.एच.एफ. सेट पर मात्र तीन गाड़ियों का लाइन क्लीयर लिया जा सकता है। उससे आगे लाइन क्लीयर खण्ड के यातायात निरीक्षक/पर्यवेक्षकीय स्टेमा अथवा निकटवर्ती पर्यवेक्षकीय स्टेमा की उपस्थिति में ही लिया/दिया जाना चाहिये।

- (e) no one except the person authorized by special instructions opens the electrical block instruments.
- (2) (a) A token shall not be taken out of an electrical block instrument earlier than necessary and when taken out, its number shall be recorded in the Train Signal Register, and it shall be kept in the personal custody of the Station Master till issued to a Loco Pilot or returned to the instrument.
- (b) On arrival of the train at the block station in advance, the Loco Pilot shall give up the token in accordance with special instructions, and this token shall then be placed in the electrical block instrument at that station.
- (c) If the train has to return to the block station from which it started, the token shall, on such return, be replaced in the electrical block instrument from which it was extracted.

14.13. Failure of electrical block instruments or track circuits or axle counters:-

- (1) If the electrical block instruments, track circuits or axle counters or their electric connections fail, Line Clear shall be obtained through the electrical communication instruments.
- (2) When Line Clear has been so obtained, an entry to that effect shall be made in the Train Signal Register, and the train may be allowed to proceed on the issue of a written authority to proceed, which shall also bear a remark to that effect.

S.R. 14.13(1): In the event of Block Instrument failing on single line, the order of preference for alternative means of communication for obtaining 'Line Clear' from the station in advance shall be as under:

- i. Block Instruments, Track Circuits or Axle Counters.
- ii. Telephones attached to Block Instruments.
- iii. Station to station fixed telephones wherever available.
- iv. Fixed telephone such as Railway auto phones & BSNL phones.
- v. Control Telephone, and
- vi. VHF sets, under special instructions, but not as the sole means of communication on sections where passenger trains run.

Note:- (a) When line clear is obtained through the means referred to in Para (iii) to (vi) above, train numbers with private number of three previous trains which have passed over the block section shall be repeated and checked by both stations so that the identity of correct station asking/giving line clear is established.

- (b) Further while obtaining/granting line clear on VHF Sets the following instructions should also be observed:-
 - (i) Details of preceding three trains should be taken at the time of obtaining/granting line clear including time of line clear received private numbers with time of occupying and clearing block section.
 - (ii) Line Clear should be obtained/given only when voice on VHF set is very clear. VHF set should not be used for this purpose whenever any induction in noise, disturbance, or faint/broken voice is noticed on VHF set.
 - (iii) In case of any doubt while obtaining/granting line clear on VHF set, it's used must be stopped forthwith. In such situation SM/ASM on duty will be responsible for the safe working of trains as per rules.
 - (iv) Line clear for three trains only can be obtained on VHF sets. For further line clear should be obtained/given only in presence of sectional TI/Supervisory SM or neighboring supervisory SM.

- (2) दोहरी लाइन खण्ड पर ब्लाक संयन्त्र विफल होने की स्थिति में अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करने के लिये संचार के वैकल्पिक साधनों की वरीयता स0नि0 14.13(1) के अनुसार होगी।
- (3) (i) दोहरी लाइन खण्डों पर जब अन्तिम रोक सिगनल को "आफ" न किया जा सके तब प्रस्थान प्राधिकार निम्नलिखित होंगे:-
- (क) ब्लाक पैनल/ब्लाक यन्त्र कार्य कर रहा हो और अन्तिम रोक सिगनल खराब हो - जब ब्लाक पैनल/ब्लाक यन्त्र सामान्य रूप से कार्य कर रहा हो किन्तु अन्तिम रोक सिगनल खराब हो, तब लाइन क्लीयर लेने/देने का कार्य ब्लाक पैनल/ब्लाक यन्त्र पर ही किया जाता रहेगा और फार्म टी/369 (3बी) पर लिखित प्राधिकार तैयार किया जायेगा जिस पर स्टेशन मास्टर द्वारा यह टिप्पणी अंकित की जायेगी कि अगले ब्लॉक स्टेशन से ब्लाक पैनल/ब्लाक यन्त्र पर लाइन क्लीयर ले लिया गया है और इसके साथ ही अगले ब्लॉक स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नम्बर भी उस पर दर्ज किया जायेगा। ये सभी मिलकर जाने वाली गाड़ी के लिए 'प्रस्थान प्राधिकार' का स्वरूप लेंगी।
- (ख) ब्लाक पैनल/ब्लाक यन्त्र खराब होने की स्थिति में- यदि ब्लाक पैनल/ब्लाक यन्त्र खराब हो और इस पर लाइन क्लीयर न लिया जा सके तब रिसीव करने वाले स्टेशन मास्टर और डिस्पैच करने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान, जिसकी प्रविष्टि ट्रेन सिगनल रजिस्टर में की जायेगी, के अन्तर्गत ब्लॉक खण्ड का साफ होना सुनिश्चित करने के पश्चात सहायक नियम 14.13(1) में वर्णित विद्युत संचार उपकरणों में से किसी एक के माध्यम से लाइन क्लीयर प्राप्त किया जाना चाहिए। अन्तिम रोक सिगनल को 'आन' की स्थिति में पार करने के लिए लोको पायलट को फार्म टी/369(3बी) पर प्राधिकार दिया जायेगा जो जाने वाली गाड़ी के लिये 'प्रस्थान प्राधिकार' होगा।
- (ii) इकहरी लाइन खण्डों पर 'प्रस्थान प्राधिकार' लाइन क्लीयर टिकट (टी सी/टी डी 1425) के रूप में होनी चाहिए जिसे लोको पायलट को अन्तिम रोक सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी सी/टी डी 1425 में निहित प्रावधान के अनुसार को प्राधिकृत किया जाना चाहिये।
- 14.14. मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बन्द करना:-** यदि मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर के स्टेशनों पर लगे विद्युत ब्लॉक यंत्र या अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल के बाद लगाए गए ट्रैक सर्किट या ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर लगे धुरी काउन्टर खराब हो जाते हैं तो मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टाप) सिगनल को भी खराब माना जाएगा और उस मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बन्द समझा जाएगा और उस मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर स्टेशनों के बीच का सेक्शन एक ब्लॉक सेक्शन माना जाएगा।
- ग - बिना विद्युत ब्लॉक यंत्र वाले ब्लॉक स्टेशन**
- 14.15. संकेत भेजना:-** जिन स्टेशनों पर विद्युत ब्लॉक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहाँ गाड़ियों के संचालन के लिए, विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित संकेत परिस्थिति के अनुसार विद्युत संचार यंत्रों पर भेजे जायेंगे।
- स0नि0 14.15(1): इकहरी लाइन पर पूर्ण ब्लाक पद्धति में विद्युत संचार यंत्रों द्वारा गाड़ियों के संदेश देने और उनके संचालन के लिए विस्तृत अनुदेश परिशिष्ट 'घ' में दिये गये हैं।
- 14.16. गाड़ी सिगनल रजिस्टर:-** जिन ब्लॉक स्टेशनों पर ब्लॉक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहाँ भी नियम 14.07 में उल्लिखित गाड़ी सिगनल रजिस्टर रखा जायेगा।
- 14.17. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के प्रारूप (फार्म):-**
- (1) गाड़ियों के संचालन के सम्बन्ध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और लिखित प्रस्थान प्राधिकार रेल प्रशासन द्वारा उसके लिए विशेष रूप से निर्धारित किए गए प्रारूपों (फार्म) में लिखे जाएंगे।
- (2) ऐसे प्रारूप (फार्म) जिल्द बंद रजिस्ट्रों के रूप में होंगे और वह प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर या इस प्रयोजन के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा नियुक्त किसी रेल सेवक के पास रखे जाएंगे।
- 14.18. संदेशों की विशिष्टता:-**
- (1) किसी गाड़ी के संचालन के सम्बन्ध में भेजे जाने वाले प्रत्येक संदेश में सम्बन्धित गाड़ी का स्पष्ट वर्णन रहेगा।
- (2) प्रत्येक गाड़ी के लिए पूछताछ तथा उत्तर अलग-अलग भेजा जाएगा।

- (2) In the event of Block Instrument failing on Double line, the order of preference for alternative means of communication for obtaining 'Line Clear' from the station in advance shall be as per S.R. 14.13(1).
- (3) (i) On Double line sections when the Last Stop Signal cannot be taken 'OFF', the following shall be the authority to proceed –
 - (a) When the Block Panel/Block Instrument is in working condition & Last Stop Signal has failed: If the Block Panel/Block Instrument is in normal working condition but there is only failure of Last Stop Signal, Line Clear working shall continue to be done on the Block Panel/Block Instrument itself and a written authority on form T/369(3b) with an endorsement thereon, by the Station Master that the Line Clear has been obtained on block instrument with the private number issued by the block station in advance, shall constitute the Authority to Proceed for the train to depart.
 - (b) In case of failure of Block Panel/Block Instrument: If there is a failure of Block Panel/Block Instrument and Line Clear cannot be obtained on it, the Line Clear should be obtained through one of the electrical communication equipment as laid down S.R. 14.13(1), after ensuring the clearance of block section under exchange of private numbers, which shall be recorded in TSR, between the receiving end Station Master and dispatching end Station Master. An Authority on form T/369(3b) shall be issued to the Loco Pilot to pass the last stop signal at "ON" and it shall constitute the 'Authority to Proceed' for the train to depart.
- (ii) On Single Line Sections, the 'Authority to Proceed' must be in the form of a 'Line Clear Ticket' (TC/TD 1425) authorising the Loco Pilot to pass the Last Stop Signal in 'ON' position in TC/TD 1425 itself.

14.14. Closing of Intermediate Block Post:- If the electrical block instruments provided at the stations on either side of an Intermediate Block Post or the track circuiting provided beyond the last Stop signal, or the axle counters provided at either end of block section fail, the Intermediate Block Stop signal shall be treated as defective and the Intermediate Block Post shall be deemed to be closed and the section between the stations on either side of the Intermediate Block Post shall be treated as one block section.

C. Block Stations at which Electrical Block Instruments are not provided.

14.15. Transmission of signals:- For the working of trains at such stations where electrical block instruments are not provided, signals as prescribed under special instructions shall be transmitted, as occasion may require, on the electrical communication instruments.

S.R. 14.15(i): Detailed instructions for the signalling & working of trains on single line on the Absolute Block System by means of the electrical communication instruments are laid down in Appendix 'D'.

14.16. Train Signal Register:- The Train Signal Register referred to in Rule 14.07 shall also be maintained at block stations where block instruments are not provided.

14.17. Forms for messages and written authority to proceed:-

- (1) All messages dispatched in connection with the working of trains, and all written authorities to proceed, shall be written on forms specifically provided for the purpose by the Railway Administration.
- (2) Such forms shall be bound up in books and kept at each block station by the Station Master, or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.

14.18. Distinction of messages:-

- (1) Every messages dispatched in connection with the working of a train shall distinctly describe the train to which it relates.
- (2) For every train a separate inquiry and reply shall be sent.

14.19. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर:-

- (1) गाड़ियों के संचालन के सम्बन्ध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और सभी लिखित प्रस्थान प्राधिकार स्याही से लिखे जाएंगे और उन्हें भेजने या जारी करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा उन पर हस्ताक्षर किए जाएंगे।
- (2) कोई भी संदेश या लिखित प्रस्थान प्राधिकार पूर्णतः या अंशतः तब तक नहीं लिखा जायेगा या हस्ताक्षरित किया जायेगा जब तक कि उसकी आवश्यकता नहीं है।

14.20. संदेशों की सम्पूर्णता:- दुर्घटना को रोकने की दृष्टि से या किसी अन्य आपात स्थिति के सिवाय, किसी संदेश का कोई भाग तब तक नहीं भेजा जाएगा और कार्यान्वित किया जायेगा जब तक कि सम्पूर्ण संदेश लिख नहीं दिया गया है।**14.21. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का परिरक्षण:-** संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों को उनके जारी होने के उतने समय बाद नष्ट कर दिया जाएगा जितना कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए परन्तु कोई भी संदेश या लिखित प्रस्थान प्राधिकार उसके जारी होने से एक मास बीतने से पूर्व नष्ट नहीं किया जायेगा।

स.नि. 14.21(i) (क) गाड़ी सिगनल रजिस्टर, लाइन क्लीयर पूछताछ और रिपलाई की पुस्तकें, सतर्कता आदेशों और बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार की प्रतिपन्नियां को स्टेशन मास्टर द्वारा एक वर्ष तक परिरक्षित की जानी चाहिए।

(ख) पेपर लाइन टिकटों, बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार टिकटों और सतर्कता आदेशों को यांत्रिक विभाग द्वारा एक साल तक परिरक्षित की जानी चाहिए।

14.22. लाइन क्लीयर रद्द करना:- यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर कोई लाइन क्लीयर रद्द कर दिया जाता है तो विपरीत दिशा में किसी गाड़ी को जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि इस प्रकार रद्द करने की अभिस्वीकृति का संदेश प्राप्त नहीं हो जाता और उसमें यह कथन नहीं कर दिया जाता कि वह गाड़ी जिसके लिए लाइन क्लीयर दिया गया था, रोक ली गई है और रुकी रहेगी।**14.23. प्रस्थान प्राधिकार का लोको पायलट के पास होना:-** लोको पायलट स्टेशन से अपनी गाड़ी तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार के रूप में स्टेशन मास्टर द्वारा यथाविधि हस्ताक्षरित लाइन क्लीयर टिकट नहीं है।

स.नि. 14.23 (i): यदि ब्लाक सेक्शन के बीच किसी साईडिंग के लिए लगे हुए टोकन एक्सचेंजर बाक्स से टोकन न निकाला जा सके तो ड्राईवर को सेक्शन के लिये निर्धारित सामान्य गति से अपनी गाड़ी को सामान्य रूप में ब्लाक स्टेशन के लिये बढ़ाना चाहिए और स्टेशन मास्टर से इसकी रिपोर्ट करनी चाहिए।

14.24. लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार कब दिया जाय:- लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कार्य विधि का, जहाँ तक कि वह सम्बन्धित मामले को लागू होती है, पालन नहीं कर दिया गया है।**घ- लाइन क्लीयर टिकट****14.25. लाइन क्लीयर टिकट:-**

- (1) यदि विद्युत ब्लॉक यंत्रों की खराबी के कारण या उसकी व्यवस्था न होने के कारण, प्रस्थान प्राधिकार लाइन क्लीयर टिकट के रूप में है तो वह, निर्धारित प्रारूप (फार्म) पर होगा।
- (2) ऐसे प्रत्येक टिकट पर क्रम संख्या अंकित होगी जो गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जाएगी। डाउन दिशा के लिए दिए जाने वाले नम्बरों को अप दिशा के नम्बरों से स्पष्ट रूप से अलग प्रदर्शित किया जायेगा।
- (3) उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित टिकट सफेद कागज पर नीले अक्षरों (ब्लू फान्ट) में मुद्रित होंगे। पेपर लाइन क्लीयर टिकट पर अप एवं डाउन दिशा में अन्तर स्पष्ट करने के लिए वाटर मार्क तीर चिन्ह अप एवं डाउन दिशा चिन्हित करेंगे।

ङ - ब्लॉक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन**14.26. ब्लॉक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन:-** विद्युत ब्लॉक यंत्रों तथा प्रचालन विशेष अनुदेशों द्वारा शासित होगा जो रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन से जारी किये जायेंगे।

14.19. Writing and signing of message and writing authorities to proceed: -

- (1) All message dispatched in connection with the working of trains, and all written authorities to proceed, shall be written up in ink and signed by the person authorised to dispatch of issue the same.
- (2) No message or written authority to proceed shall be written out, either in full or in part, or signed, until necessary.

14.20. Completion of message:- No part of any message shall be dispatched or acted upon until the whole message has been written out except with a view to the presentation of an accident, or in some other case of emergency.

14.21. Preservation of message and written authorities to proceed:- Message and written authorities to proceed shall be destroyed at such time after issue as may be prescribed by special instructions. Provided that no message or written authority to proceed shall be destroyed before one month after issue.

SR 14.21 (i) (a) The Train Signal Registers, Line Clear Enquiry and Reply Books, counterfoils of Caution Orders and Authority to Proceed without Line Clear must be preserved for one year by the Station Master.

(b) Paper Line Clear Ticket, Authority to Proceed without Line Clear Tickets and Caution Orders must be preserved by Mechanical Department for one clear year.

14.22. Cancellation of Line Clear:- On a single line when a Line Clear has been cancelled, no train shall be allowed to leave in the opposite direction until a message has been received acknowledging such cancellation and stating that the train for which the Line Clear has been given is and shall be detained.

14.23. Loco Pilot to have authority to proceed:- The Loco Pilot shall not take his train from a station unless he has in his possession, as his authority to proceed, a Line Clear Ticket duly signed by the Station Master.

SR 14.23(i) If a Loco Pilot finds, the Token cannot be extracted from Token Exchanger Box in a siding in mid-section, he must proceed with his train as usual at the normal running speed, prescribed over the section, to the block station and report the matter to the Station Master.

14.24. Authority to proceed: when to be given to Loco Pilot:- An authority to proceed shall not be given to the Loco Pilot until the procedure prescribed for the purpose, so far as it is applicable in the particular case, has been followed.

D. Line Clear Tickets**14.25. Line Clear Tickets:-**

- (1) When owing to failure or non-provision of electrical block instruments the authority to proceed is a Line Clear Ticket, it shall be in prescribed format.
- (2) Each such ticket shall bear a serial number which shall be recorded in the Train Signal Register, the number for the Down direction being clearly distinguished from those for the Up direction.
- (3) The ticket referred to in sub-rules (1) and (2) shall be printed on white paper with blue font. To distinguish Paper Line Clear Ticket for Up and Down direction, watermark arrow pointing Up and Down will be printed on the ticket.

E. Use and Operation of Block Working Equipment

14.26. Use and operation of block working equipment:- The use and operation of electrical block instruments shall be governed by special instructions to be issued with the prior approval of the Railway Board.



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 लाइन 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 हो तो 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 पुनर्योजित 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 सेबजे 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 andhours ondate/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 पृथक 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 शकल 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।

हैंड सिगनल दिखाता-
हुआ व्यक्ति

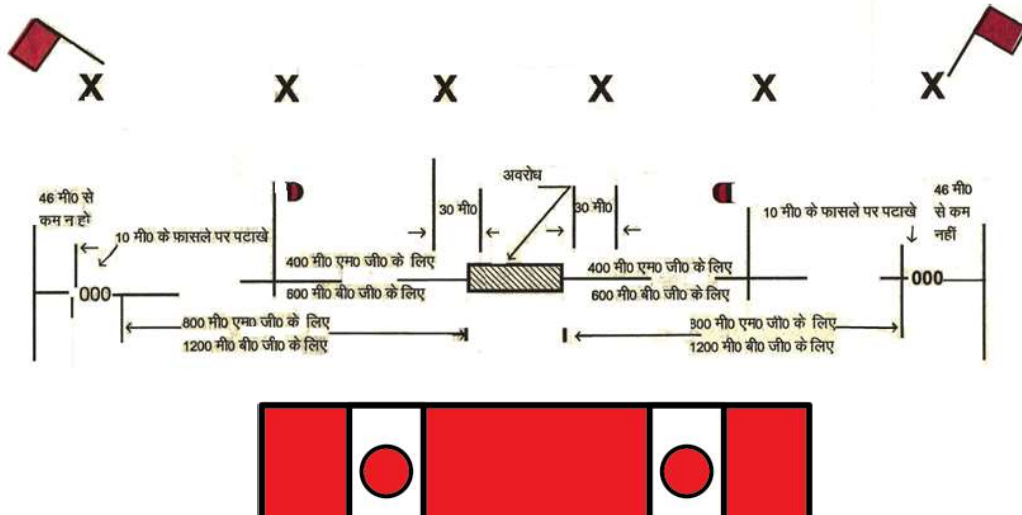
रोक पताका और हैंड
सिगनल के साथ व्यक्ति

हैंड सिगनल के साथ
व्यक्ति

हैंड सिगनल के साथ
व्यक्ति

रोक पताका और हैंड
सिगनल के साथ व्यक्ति

हैंड सिगनल दिखाता
हुआ व्यक्ति



चित्र -1

इंजीनियरिंग गति प्रतिबन्ध संकेतक

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.

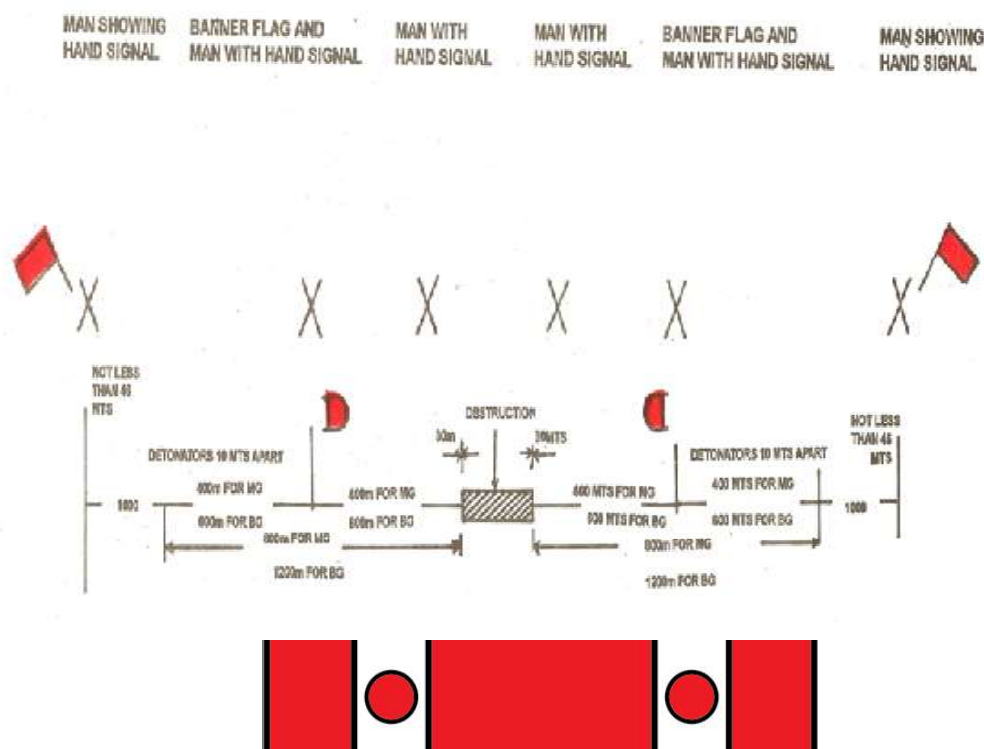


FIG-1

ENGINEERING SPEED RESTRICTION INDICATORS

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 गाड़ी

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 गाड़ी

दिन में : 1 मीटर व्यास वाले वृत्त में काला

छपा अक्षर T/G

रात में : वही संकेतक रात में प्रकाशमान किया हुआ।

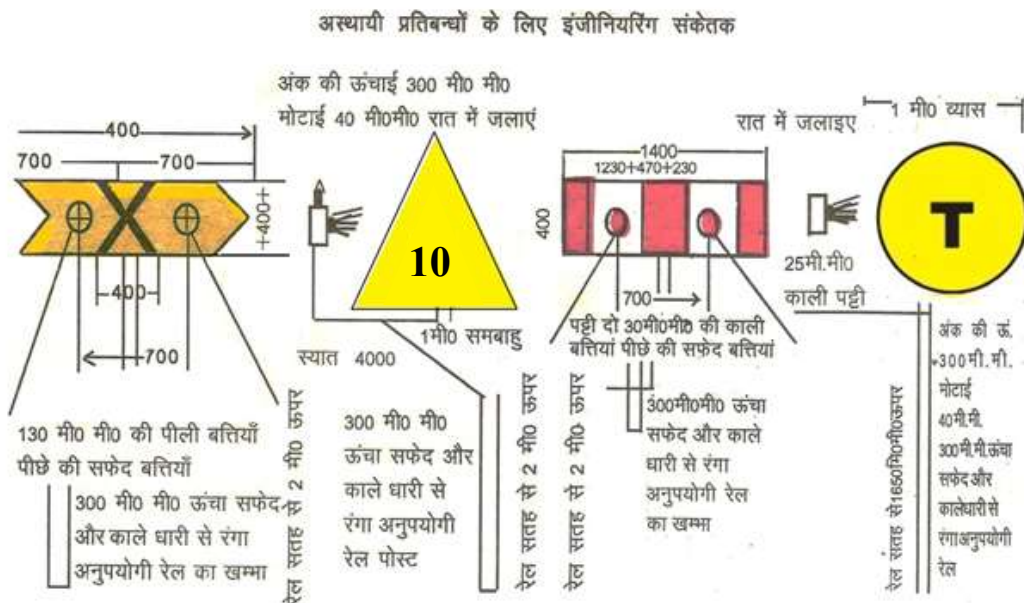




FIG-3

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

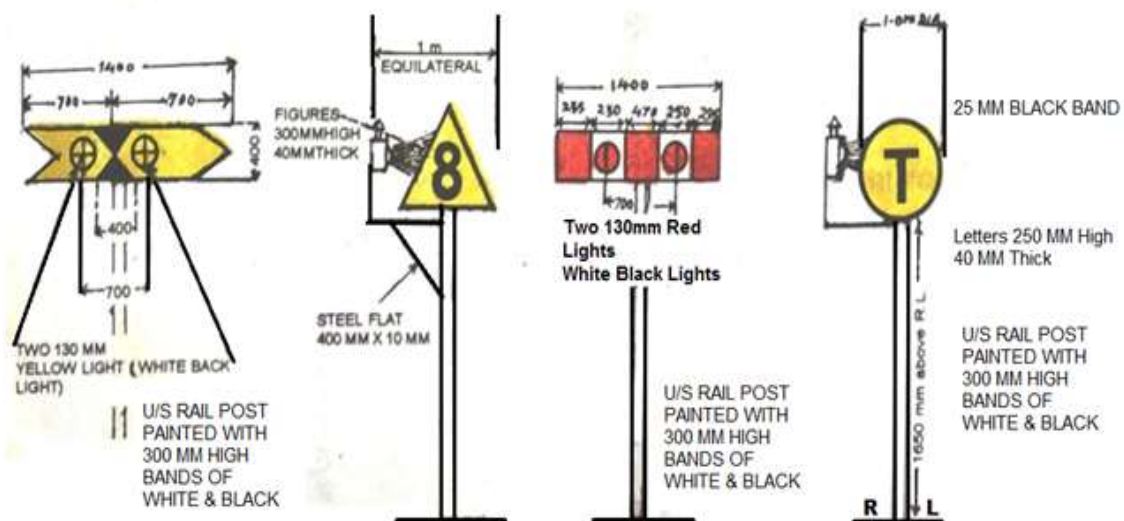
**TERMINATION INDICATOR
FOR GOODS**

BY DAY – BLACK LETTER T/G

IN 1 m. DIA CIRCLE

BY NIGHT – SAME ILLUMINATED

ENGINEERING INDICATORS FOR TEMPORARY RESTRICTIONS



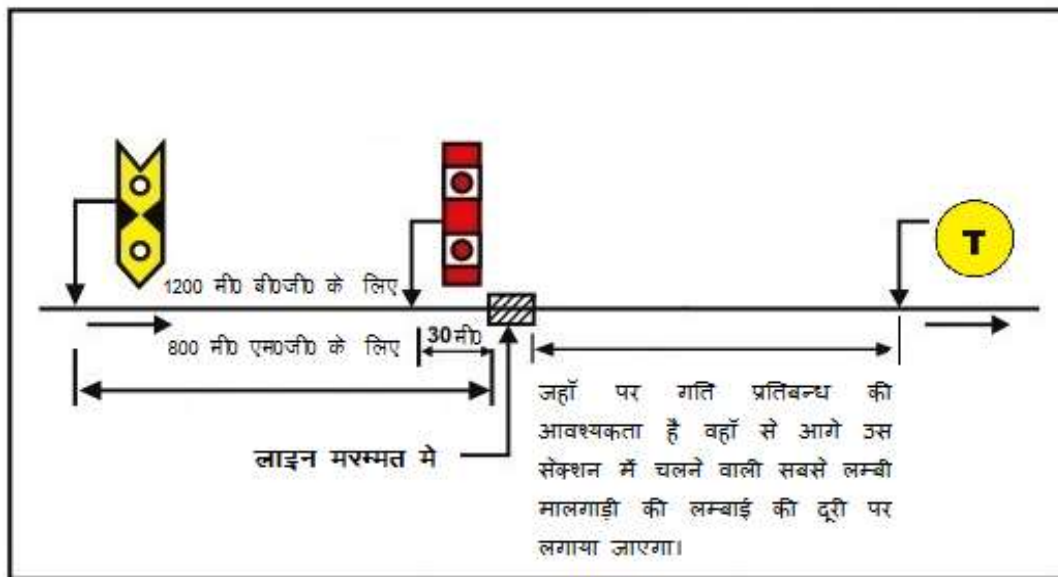
सतर्कता संकेतक	गति संकेतक	रोक संकेतक	समाप्ति संकेतक
अर्थ			
आगे लाइन मरम्मत में है गति कम करिये और आगे गति प्रतिबन्ध बोर्ड या रोक स्टाप कोई के लिए तैयार रहिए	गति शीघ्र 10 किलोमीटर प्रति घंटा या अन्य कोई गति जो दिखाया जाय अपनाइये।	शीघ्र रुक जाओ और जब तक इंजीनियरिंग के सिग्नल मैन द्वारा प्राधिकृत न किया 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



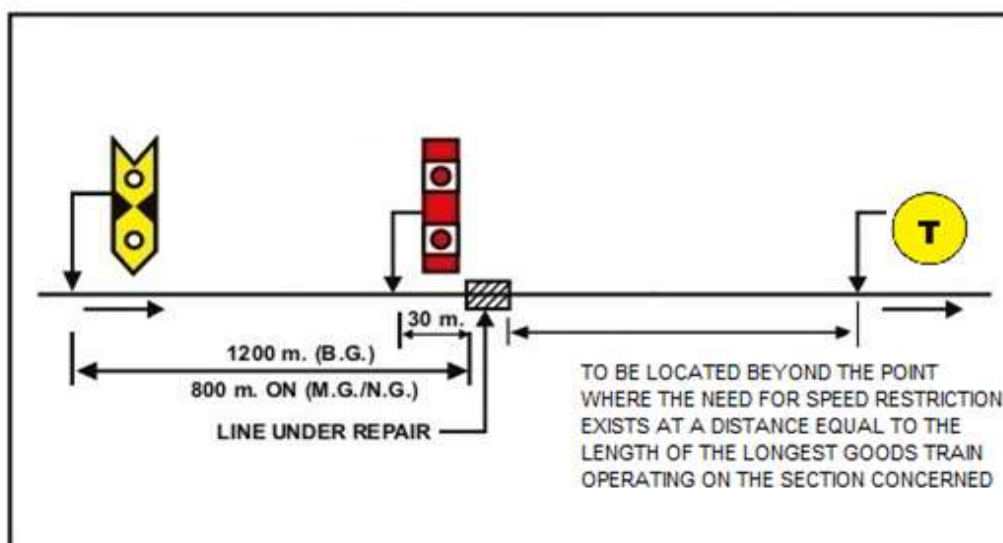
CAUTION INDICATOR	SPEED INDICATOR	STOP INDICATOR	TERMINATION INDICATOR
MEANING			
LINE UNDER REPAIRS AHEAD, REDUCE SPEED AND BE PREPARED FOR EITHER A SPEED RESTRICTION OR A STOP BOARD AHEAD	SPEED BE REDUCED AT ONCE TO 10 K.M. PER HOUR (OR TO SUCH OTHER SPEED AS MAY BE INDICATED)	STOP AT ONCE, DO NOT 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.

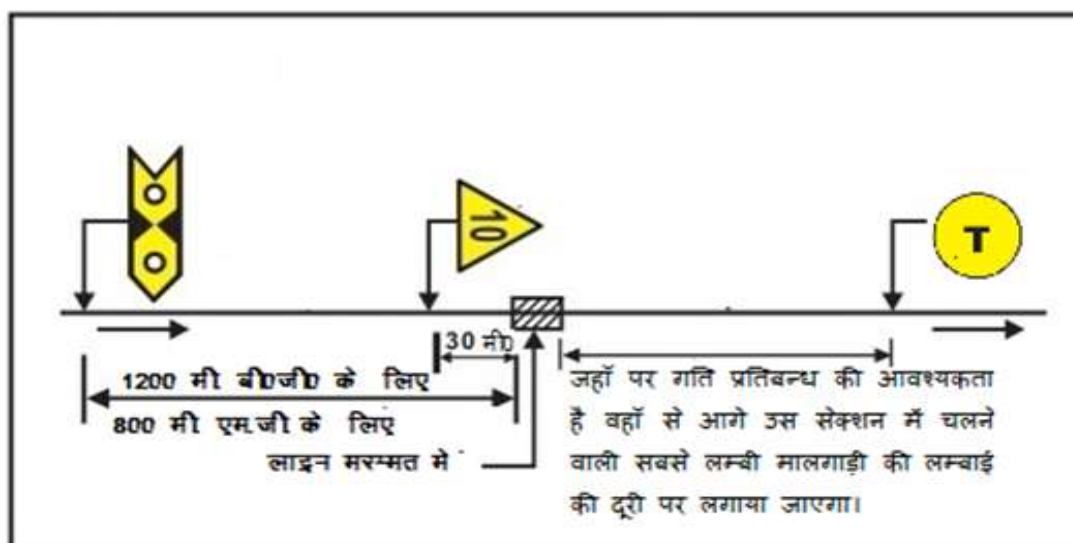
2. FOR INTERMEDIATE TRACKS ON TRIPLE OR MULTIPLE LINES ENGINEERING INDICATOR SHOULD BE FIXED BETWEEN TRACKS TO WITHIN 305 M.M. FROM RAIL LEVEL TO AVOID INFRINGEMENT OF STANDARD DIMENSIONS.

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: —

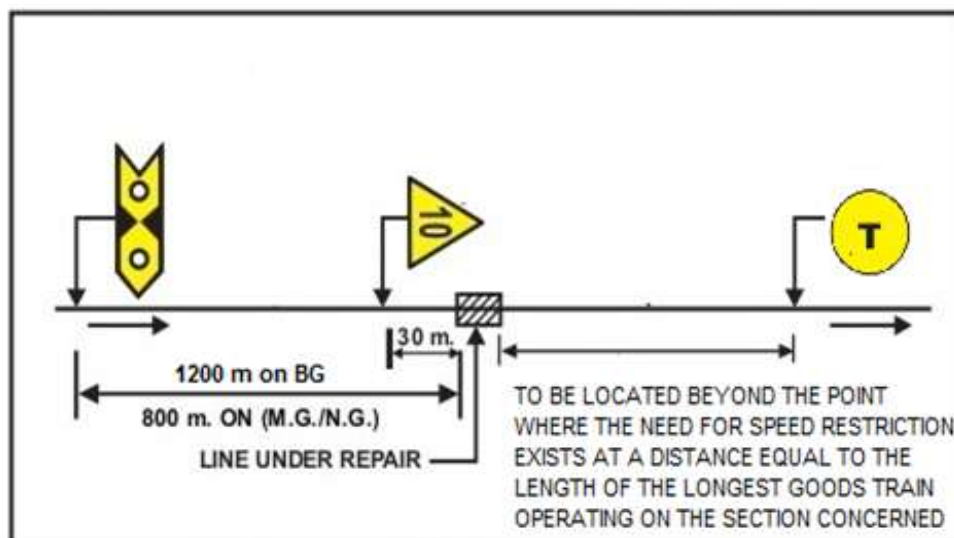
(1) प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक प्रत्येक मास में कम से कम एक बार नियम 15.12 के खण्ड (ख) के अनुसार गैंगों को दिए गए रेल-पथ गेजों, झंडियों, सिगनल बत्तियों, पटाखों, औजारों और उपकरणों का निरीक्षण कर यह सुनिश्चित करेगा कि उपरोक्त सामान पूरा और अच्छी हालत में है।

(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 -

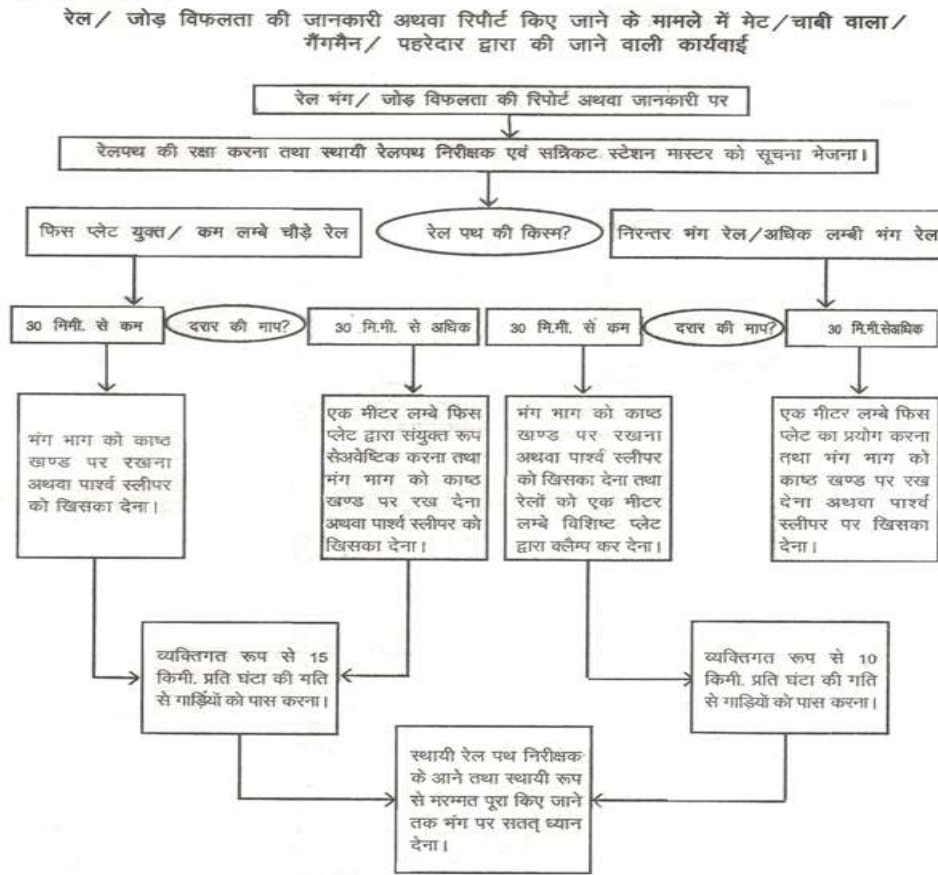
(A) Fish-Plated/SWR Track:

- (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 फिस प्लेट के स्थान पर टेढ़े फिस 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।

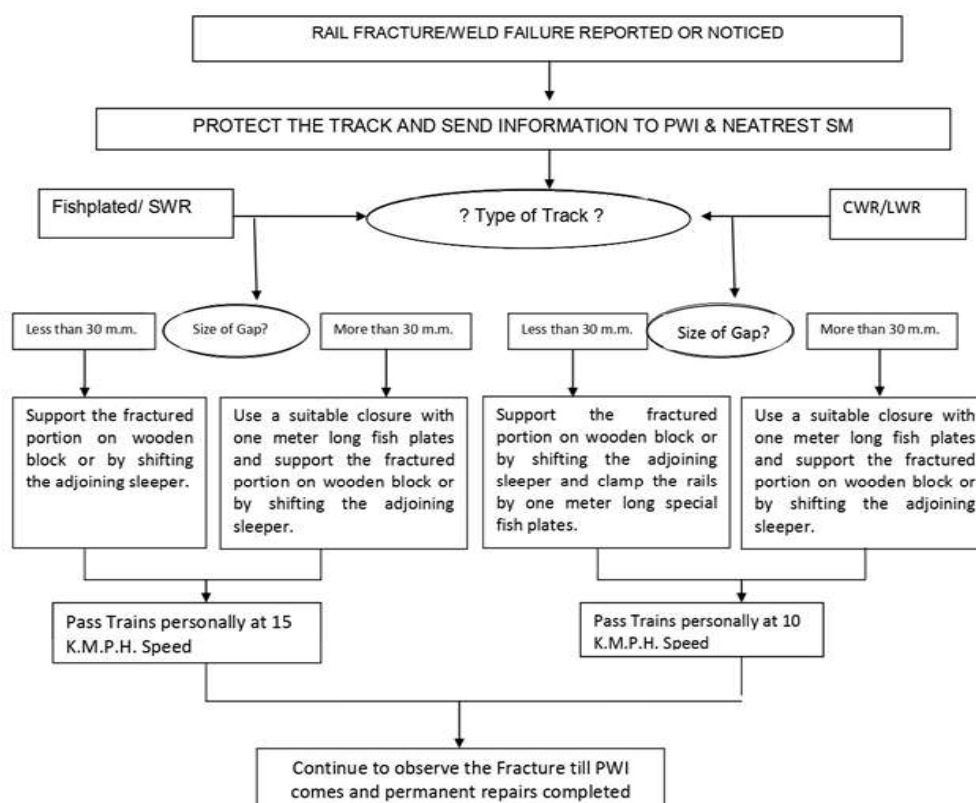
स.नि.15.18(1)(i): रेल डॉली- रेल डॉली दो या अधिक पहियों वाली एक विधा है, जिसे रेल पथ के एक रेल पर हाथ द्वारा संतुलित रूप से चलाया जा सकता है और रेल/स्लीपर को स्थगित दशा में ले जाया जा सकता है। जब आवश्यक हो, स्थगित सामग्री उसंदेशी जा सकती है और रेल डॉली रेल पथ से हटायी जा सकती है।

(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 drolley 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 drolley 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.....
 designationat (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 onsection (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-समान 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 ब्लॉक 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.

- (x) 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 पश्चात 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 परस्टेशन सेस्टेशन 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 तुरंत 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 अन्तर्पार्शन 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 बैठना 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

दिनांक.....

.....
 स्टेशन मुहर

- (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.....

Date20.....

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 foil 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 बत्तियों 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 trollyman 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 (आर०)

.....
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 मॉटेरियल ट्रॉली/लॉरी का संचालन:-
- (i) इन खंडों पर मॉटेरियल ट्रॉली/लॉरी के संचालन के लिए स.नि. 15.27(1) से (6) तक में दिये गये सभी अनुदेश लागू होंगे।
- (ii) मॉटेरियल 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.



अध्याय—XVI समपार (लेविल क्रासिंग)

16.01. सिगनलों की जानकारी:— किसी व्यक्ति को फाटकवाला तब तक नियुक्त नहीं किया जायेगा, जब तक उसे सिगनलों की जानकारी न हो।

स0 नि0 16.01. (i) सक्षमता प्रमाण पत्र: प्रत्येक फाटकवाले की एस.एस.ई. रेलपथ अथवा यातायात निरीक्षक द्वारा जैसी भी स्थिति हो, परीक्षा ली जायेगी तथा निम्नलिखित प्रारूप पर सक्षमता प्रमाण-पत्र स्वतंत्र रूप से कार्यभार संभालने के पूर्व उसे जारी किया जायेगा। यह सक्षमता प्रमाण-पत्र तीन वर्ष के लिए वैध होगा।

सक्षमता प्रमाण —पत्र

प्रमाणित किया जाता है कि मैंने श्री पुत्र श्री.....पद.....फाटक वाले का कार्य के बारे में परीक्षा ली है। गेट पर दिये गये हाथ सिगनल, पटाखे तथा अन्य उपकरणों के उपयोग के बारे में वह भिन्न है असामान्य स्थिति में अपनायी जाने वाली क्रिया-विधि से भी वह भिन्न हैं।

स्थान.....

हस्ताक्षर

दिनांक.....

एस.एस.ई.रेलपथ/यातायात निरीक्षक

16.02. साज सामान देना तथा उनकी देखभाल:— प्रत्येक फाटक वाले को:—

- (क) दिन और रात्रि के हैंड सिगनल, पटाखे और अन्य निर्धारित साज सामान दिए जायेंगे, तथा
- (ख) इन सिगनलों, पटाखों और अन्य साज सामान को वह सही हालत में तथा प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

स0 नि0 16.02.(i)(क) किसी ब्लाक स्टेशन के दोनों तरफ सबसे बाहरी रोक सिगनलों के बीच स्थित समपारों का मानव रक्षण व परिचालन स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में है और ब्लाक स्टेशन के दोनों दिशाओं में सबसे बाहरी रोक सिगनलों के बाहर स्थित समपारों का मानव रक्षण तथा परिचालन स्थायी रेल पथ निरीक्षक के नियंत्रण में है।

(ख) स्टेशन मास्टरों व रेल पथ निरीक्षकों को सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि उनके नियंत्रण में समपारों पर जहां फाटक वाले तैनात हैं, निम्नलिखित वस्तुएं दी गई हैं :

हैण्ड सिगनल झण्डियां।

ट्राई कलर हैण्ड सिगनल लैम्प

दस पटाखे, और

अन्य निर्धारित उपस्कर

- (ii) जब समपार के फाटक सड़क यातायात के लिये खुले हों तो फाटकों के सार्वजनिक मार्ग की ओर बढ़ने और उन्हें उल्लंघित करने और सम्भवतः सड़क पर जाने वाली यातायात से टकरा जाने के कारण सम्भावित दुर्घटनाओं को रोकने के लिए समपार के फाटकों की जंजीरों और तालों से या ताला बन्द करने के अन्य प्राधिकृत उपकरणों से, जकड़ देना चाहिए।
- (iii) ऐसे समपार जो जंजीरों से या उन फाटकों द्वारा रक्षित हैं जो सिगनल से अंतर्पाशित नहीं हैं उन पर नियुक्त फाटकवालों के पास पर्याप्त संख्या में जंजीर और ताले या अन्य उपयुक्त ताला बन्द करने के प्राधिकृत उपकरण होने चाहिए ताकि गाड़ियों के पास होने के समय सड़क के आर-पार जंजीर या फाटक कस दिये जाये। सिगनलों से अंतर्पाशित समपारों के फाटकों को अंतर्पाशित गियर के खराब हो जाने पर इसी प्रकार, जंजीर या तालों द्वारा कसना चाहिए।
- (iv) स्टेशन मास्टर और एस.एस.ई.रेल पथ को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि समपारों पर प्रयोग के लिये जैसा कि सहायक नियम 16.02(ii) और (iii) में अधिकाधिक हैं, पर्याप्त ताले व जंजीर या ताला बन्द करने के अन्य प्राधिकृत उपकरण मौजूद हैं।
- (iv) (क) ब्लाक स्टेशन के दोनों तरफ सबसे बाहरी रोक सिगनलों के बाहर या अन्दर स्थित समपारों के फाटक वालों को देखना चाहिए कि उनको दिये गये उपस्कर अच्छी चालू हालत में रखे जाते हैं और तत्काल उपयोग के लिए तैयार हैं।

CHAPTER XVI

LEVEL CROSSINGS

16.01 Knowledge of Signals: - No person shall be appointed to be a gateman unless he has a knowledge of signals.

SR 16.01 (i) Certificate of competency:- Every gateman shall be tested by the SSE Permanent Way or Traffic Inspector as the case may be and issued a certificate of competency in the form given below before he is put to work independently. The competency certificate shall be valid for a period of three years.

Certificate of Competency

Certified that I have examined Shri-----S/O-----
-----designation-----in the duties of Gateman. He is conversant with the use of hand signals, detonators and other equipments provided at the gate. He is also conversant with the procedure to be adopted during abnormal conditions.

Place:

Signature

Date

SSE/PW/TI

16.02. Supply and care of equipment: - Every Gateman shall:-

- (a) be supplied with day and night hand signals, detonators and other prescribed equipment, and
- (b) keep such signals, detonators and other equipment in proper order and ready for use.

SR 16.02 (i) (a) The manning and operation of the gates of level crossings inside the outermost stop signals in either direction at a block station are under the control of the Station Master and the manning and Operation of the gates of the level crossings outside the outermost stop signals in either direction of a block station are under the control of the Permanent Way Inspector.

- (b) Station Masters and Permanent Way Inspectors must ensure that all level crossings under the control where gatemen are posted are provided with:-

Hand signal flags.

Tri Colours Hand signal lamps

10 detonators, and

The other equipments prescribed.

- (ii) The gates of level crossings must be secured with padlocks and chains, or other efficient authorized locking apparatus in the “open to road traffic” position, to prevent the possibility of accidents due to the gates swinging towards and fouling the public road and possibly coming into contact with passing road traffic.
- (iii) The Gateman at level crossings protected by chains, or by gates not interlocked with signals must be provided with sufficient padlocks and chains or other efficient authorized locking apparatus for securing the chains or gates across the road for the passage of trains. Gates of level crossings, interlocked with signals must be so secured with padlocks and chains during failure of the interlocking gear.
- (iv) Station Masters and SSE Permanent Way must ensure that sufficient padlock and chains or other efficient authorized locking apparatus or padlocks for use at level crossings, as laid down in SR 16.02 (ii) and 16.02 (iii).
- (iv) (a) The Gatemen at level crossings inside and outside the outermost Stop signals in either direction of a block station must see that the equipment supplied to them is kept in good working order and is ready for immediate use.

(ख) समपारों के फाटकवालों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उनके फाटक सिगनलों यदि हों, की बलियाँ भली-भाँति साफ की जाती हैं। सूर्यास्त के समय जला दी जाती हैं तथा सूर्योदय के बाद बुझा दी जाती हैं और सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार तेज जलती रहती हैं गेट सिगनल के सम्बन्ध में उन्हें यह भी देखना है कि पीछे की बलियाँ (बैक लाइट) स्पष्ट रूप से दिखाई पड़ती हैं।

16.03 सड़क यातायात:—

- (1) इस विषय में इन नियमों द्वारा अनुमत विशेष अनुदेशों के अधीन रहते हुए प्रत्येक समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर रेल लाइन के दोनों तरफ से सभी फाटक आम यातायात के लिए हर समय बन्द और मजबूती से बांध कर रखे जायेंगे और तभी खोले जाएंगे जब इन्हें सड़क यातायात के आने-जाने के लिए खोलना आवश्यक और निरापद है।

परन्तु कोई भी रेल प्रशासन किसी विशेष समपार (लेविल क्रॉसिंग) या किसी वर्ग विशेष के समपारों के लिए समय-समय पर विशेष अनुदेश जारी कर सकता है और इस प्रकार के विशेष अनुदेशों द्वारा किसी भी समपार (लेविल क्रॉसिंग) के अथवा किसी वर्ग विशेष के समपारों (लेविल क्रॉसिंग) के फाटक को सड़क यातायात के लिए सामान्यतः खुला रखने की अनुमति दे सकता है और ऐसे समपार (लेविल क्रॉसिंग) के लिए वे शर्तें निर्धारित कर सकता है जिनके अधीन किसी गाड़ी या गाड़ियों के आने – जाने या किसी अन्य रेल कार्य के लिए फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द रखे जायेंगे और ऐसे सभी विशेष अनुदेश, जब तक कि उन्हें रद्द या अतिष्ठित (सुपरसीड) नहीं कर दिया जाता है, अधिनियम की धारा 60 के उपबंधों के अर्थ में तथा उनके अधीन, जहाँ तक कि उन्हें जारी करने वाले रेल प्रशासन का सम्बन्ध है, साधारण नियम समझे जायेंगे।

- (2) यदि किसी कारण से रेल पथ के दोनों ओर समपार पर स्थित गेट को बंद नहीं किया जा सकता हो तो वहाँ पहुंचने वाली गाड़ी यदि कोई हो, को रोकने के लिए सामान्य नियम 16.06 में अधिकृत अनुबन्धों के अनुसार कार्यवाही की जाएगी।
- (3) जहाँ समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर फाटक वालों की व्यवस्था की गई है, वहाँ जब कभी सड़क यातायात के लिए समपार (लेविल क्रॉसिंग) खोला जाता हो और कोई गाड़ी आ रही हो तो वे उसे रोक (स्टॉप) हाथ सिगनल दिखाने के लिए तैयार रहेंगे।
- (4) जिस समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर रात्रि की ड्यूटी पर किसी फाटक वाले की विशेष व्यवस्था नहीं हो तो वहाँ फाटक में विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति में, रात्रि के समय ताला बंद रहेगा और वे विशेष अनुदेशों के अधीन सड़क यातायात को पास करने के लिए ही खोले जायेंगे।

स0नि0 16.03.(1) सभी समपार फाटक जहाँ टेलीफोन की व्यवस्था है उनके लिये विशेष अनुदेश स्टेशन संचालन नियमों में सम्मिलित किये जायेंगे। ये अनुदेश इंजीनियरिंग शाखा द्वारा तैयार कर वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक और वरिष्ठ मण्डल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर/मण्डल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर के पूर्व अनुमोदन से पहले खण्ड के मण्डल इंजीनियर द्वारा हस्ताक्षर किये जायेंगे।

- (2) (क) किसी गाड़ी के प्रवेश या प्रस्थान को प्राधिकृत करने के पूर्व स्टेशन मास्टर को अपने आपको आश्वस्त कर लेना चाहिए कि ब्लाक स्टेशन के दोनों दिशाओं सबसे बाहरी रोक सिगनलों के अन्दर स्थित समपारों पर गाड़ी के पास होने के लिये फाटक या जंजीर स्टेशन संचालन नियम में दी गई विधि के अनुसार सार्वजनिक मार्ग के आर-पार कस दिये गये हैं।

(ख) शंटिंग प्रारम्भ करने के पूर्व फाटकों को बन्द कर देना चाहिए और ताला लगा देना चाहिए। सड़क यातायात के लिए आवश्यकतानुसार फाटकों को खोल देनी चाहिए और ऐसा करने के लिए यदि आवश्यक हो तो शंटिंग भी बन्द कर देनी चाहिए। ऐसी दशाओं में फाटक वाले या अन्य रेल सेवकों को चाहिए कि आने वाले इंजन या वाहन की ओर खतरे का सिगनल दिखलाये।

- (b) The Gatemen at level crossings must ensure that the gate lamps of gate signals, if any, are properly cleaned, are lighted at sunset, are put out after sunrise and are kept continuously burning brightly from sunset to sunrise. In the case of lamps of gate signals, the gatemen must also see that the back light are clearly visible.

16.03 Road Traffic:-

- (1) Subject to such special instructions in that behalf as are permitted by these rules, all gates at level crossings shall be kept constantly closed and securely fastened across the thoroughfare on both sides of the railway and shall only be opened when it is necessary and safe to open them for the passage of road traffic.

Provided that any Railway Administration may from time to time issue special instructions for any particular level crossing or class of level crossing and may by such special instructions permit the gates at any level crossing or class of level crossing to be normally kept open to road traffic and may therein prescribe the conditions under which gates are to be kept closed against road traffic for the passage of a train or trains or for the purposes of any other railway operation; and all such special instructions so long as they be not cancelled for or superseded shall for the purposes only of the Railway Administration issuing the same be deemed to be General Rules within the meaning and subject to the provision of section 60 of the Act.

- (2) If for any reasons the gates at level crossings cannot be so closed/fastened across the thoroughfare on both sides of the track, action to prevent the approaching trains, if any, from running into the gate may be taken in accordance with stipulations laid down under G.R. 16.06.
- (3) Gateman, where provided, shall, at all level crossings be prepared, whenever such level crossing be open to road traffic, to show a Stop hand signal to any approaching train.
- (4) Where no gateman is specially provided for night duty at a level crossing, the gates thereat shall, subject to special instructions, be locked at night and opened only to pass road traffic in such manner as may be prescribed by special instructions.

SR 16.03 (1) Special instructions for working level crossing gates provided with telephonic communication, are required to be embodied in the Station Working Rules. These instructions shall be framed by Engineering branch signed by Sr.DEN/DEN with prior approval of Sr.DOM/DOM and Sr.DSTE/DSTE. A copy of working instructions should also be provided at the gate lodge of the concerned manned level crossing gate.

- (2) (a) The Station Master must, before authorizing the reception or dispatch of train, satisfy himself that the gates or chains of the level crossing, inside the outermost stop signal in either direction of a block station are secured a cross the public road for the passage of trains in the manner laid down in the Station Working Rules.
- (b) Gates must be closed and locked before shunting is commenced. The gate must be opened as required to allow road traffic to pass, shunting to be stopped, if necessary, to allow this being done. In such cases the gatemen or other railway servant must show a danger signal to approaching engine or vehicles.

- (ग) जिन इंजीनियरिंग समपार फाटकों से बाहरी/दूर/अग्रिम प्रस्थान सिगनल दिखाई देते हैं वहां के फाटकवालों को गाड़ी को आते देख या सिगनलों की "आफ" स्थिति को देखकर जो भी पहले हो, सड़क यातायात के विरुद्ध फाटक को बन्द कर ताला लगा देना चाहिए।
- (3) (क) समपार फाटकों का वर्गीकरण अधोलिखित तरीके से होगा :
- विशेष श्रेणी
- "ए" श्रेणी } सवारी यातायात के लिए
- "बी" श्रेणी }
- "सी" श्रेणी }
- "डी" श्रेणी पशुओं के आने जाने एवं पगडंडियों के लिये
- (ख) फिर भी कोयले की खान, मिल या अन्य ऐसी साइडिंग पर जहां रेलवे यातायात कम है समपारों का कार्यचालन स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार किया जा सकता है।
- (ग) सबसे बाहरी रोक सिगनलों के बीच स्थित समपार फाटकों पर से फाटक वाले हटाये जा सकते हैं यदि स्टेशन संचालन नियम में समाविष्ट विशेष अनपुदेशों के अधीन फाटकों का प्रचालन स्टेशन कर्मचारियों द्वारा हो सकता है।
- (घ) नहर की सड़कों पर "सी" श्रेणी के समपारों से जहां फाटक लगे हों, फाटक वाले हटाये जा सकते हों, यदि निम्नलिखित शर्तें पूरी हो –
- (i) फाटक सामान्यतः सड़क के विरुद्ध बन्द रहते हैं और उनमें ताला बन्द रहते हैं।
- (ii) सड़कें सिंचाई विभाग की निजी संपत्ति हैं और वे सार्वजनिक रास्ते नहीं हैं।
- (iii) फाटकों की चाभियां केवल कुछ ही जिम्मेदार सरकारी पदाधिकारियों को दी जाती हैं, तथा
- (iv) समपार पर यातायात बहुत ही कम है।
- (ङ) आरक्षित समपारों पर (दोनों दिशाओं में) तथा स्टेशन सीमा के बाहर मानव रक्षित फाटकों पर भी जिनसे लाइन की दृश्यता वक्रता आदि के कारण अस्पष्ट हो, पर्याप्त दूरी पर सीटीपट्ट लगाये जाने चाहिए। इस उद्देश्य के लिए पर्याप्त दूरी 600 मीटर होगी।
- (4) (i) विशेष 'ए' 'बी' और 'सी' श्रेणी के सब समपार फाटकों पर फाटक बत्तियों का प्रावधान अवश्य होना चाहिए।
- नोट: "सी" श्रेणी के समपार पर जहां फाटकों का प्राविधान किया गया है बत्ती की जगह पर परावर्तक (रिफ्लेक्टर) या चमकते हुए लाल पेंट से रंगी हुई लाल डिस्क उसके विकल्प के रूप में लगायी जा सकती है।
- (ii) फाटक की बत्तियों को निम्नलिखित रोशनी प्रदर्शित करनी चाहिए—
- (क) सड़क पर चलने वालों के लिए लाल रोशनी— जब फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द हो और सफेद रोशनी जब सड़क यातायात के लिए खुले हों।
- (ख) आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों के लिए विशेष 'ए' 'बी' और 'सी' श्रेणी के समपार पर जब ये सड़क यातायात के लिए बन्द हैं— किसी तरह की रोशनी नहीं और विशेष श्रेणी के समपार पर जब फाटक रेल लाइन के आर-पार बन्द हैं— लाल रोशनी।
- (5) जब फाटक बन्द करने का आदेश दिया जाय तो सभी दशाओं में इन्हें ताला बन्द करके जकड़ देना चाहिए। फाटक वाले द्वारा फाटक बन्द किया नहीं समझा जायेगा जब तक फाटक में ताला बन्द न कर दिया गया हो।
- (6) (क) समपार पर लगे टेलीफोन के खराब होने, गेटमैन के अनुपस्थित रहने या किसी अन्य कारणवश गेटमैन से सम्पर्क स्थापित करने में असक्षम होने पर, स्टेशन मास्टर द्वारा किसी गाड़ी को समपार की ओर जाने की आज्ञा नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि समपार के खुले रहने तथा समपार पर अवरोध होने की सम्भावना के विषय में लोको पायलट को सतर्कता आदेश फार्म टी-409 न दिया जा चुका हो। सतर्कता आदेश में समपार फाटक की संख्या तथा किलोमीटर का स्पष्ट रूप से अंकन किया जाना चाहिए।

- (c) The gateman of those engineering level crossing gates from where the visibility of the outer/home/advanced starter signal is clear, must close and lock the level crossing gates against the road traffic either on seeing the approach of a train or on seeing the signal taken "off" whichever is earlier.
- (3) (a) The classification of level crossings should be as follows
- Special Class
- "A" Class }
 "B" Class } for Vehicular Traffic
 "C" Class }
- "D" Class for cattle crossing and footpaths
- (b) Level crossing over colliery, factory and other similar siding where railway traffic is light may, however be worked according to local condition.
- (c) Gateman may be dispensed with at level crossing gate within outermost stop signal if the gates can be operated by the station staff under special instructions in corporate in the station working rules.
- (d) Gateman may be dispensed with at C Class level crossings on canal roads which are provided with gates the following conditions are fulfilled:-
- The gates are normally closed to the road and locked.
 - The road are the private property of the irrigation department and are not public thorough fares.
 - The keys to the gates are only issued to a few responsible government officials, and
 - The traffic over the level crossing is very light.
- (e) Whistle Boards must be provided at an adequate distance in rear of the unmanned level crossing gates (on both sides) and also manned level crossing gates outside the station limits, where a clear view of the line from the level crossing is not available owing to curve, etc. The adequate distance for this purpose shall be six hundred metres.
- (4) (i) Gate lamp must be provided for all gates at "special" "A" "B" and "C" class level crossing.
- Note- Reflector or a red disc painted with red luminous paint may be provided as an alternative to lamps at 'C' Class level crossing provided with gates.
- (ii) Gate lamps must show:-
- To road users 'Red' when the gate is closed to road traffic and 'White' when open to road Traffic.
 - To Loco Pilots of approaching trains no light for "special" "A" "B" and "C" class level crossing when closed against road traffic and "Red" for "Special Class level crossing when gates are closed across the Railway Track.
- (5) In all cases when a gate is ordered to be closed it must be securely locked. A gateman will not be considered to have closed a gate until such time it has been locked also.
- (6) (a) In the event of a Station Master not being in a position to get in touch with a gateman due to the telephone being out of order, the gateman being absent or for any other reasons, he should not allow any train to proceed towards such level crossing unless the Loco Pilot has been served with a Caution Order to warn the Loco Pilot about the possibility the level crossing being open to road traffic and the line being obstructed. The number and kilometerage of the level crossing should also be indicated clearly in the caution order.

- (ख) दूसरी दिशा से ब्लाक खण्ड में किसी गाड़ी के प्रवेश के लिए "लाइन क्लीयर" देने के पूर्व वह दूसरे छोर के स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा और उसकी स्वीकृति प्राप्त कर लेगा तथा दूसरे छोर का स्टेशन मास्टर लोको पायलटों को सतर्कता आदेश जारी करेगा। इस उद्देश्य के लिए सीधे जाने वाली गाड़ियों को उनके निश्चित ठहराव के अतिरिक्त भी रोका जायेगा।
- (7) सभी दिशाओं में जब सड़क यातायात के लिये समपार को खोलने की आवश्यकता हो तो यदि लाइन रेल यातायात से साफ हो, फाटक वाला को पहले जिधर से सड़क यातायात आ रहा हो उसके दूसरी ओर के फाटक को खोलना चाहिए और इसके बाद उस ओर के फाटक को जिधर से सड़क यातायात आ रहा हो खोलना चाहिए जिससे यातायात को बिना किसी रुकावट के समपार पर से रास्ता मिल जाय।
- (8) (क) संरक्षा को ध्यान में रखते हुए सभी समपार फाटकों पर इस प्रकार कार्य किया जायेगा जिसमें सड़क यातायात को कम से कम असुविधा हो।
- (ख) महत्वपूर्ण समपारों पर सड़क यातायात के प्रायः एवं अनुचित विलम्ब कम करने के उद्देश्य से ऐसे समपारों को एक बार में सामान्यतः 10 मिनट से अधिक समय तक बन्द नहीं किया जायेगा।
- (ग) ऐसे समपारों पर जहाँ पर टेलीफोन की व्यवस्था है फाटक वाला, लाइन पर कोई मोटर ट्राली है, को सूचना पाने पर तत्काल समपार को बन्द नहीं करेगा अपितु मोटर ट्राली पर ध्यान रखेगा और केवल तब जब वह दिखाई दे समपार फाटक को बन्द करें इसी पद्धति का पालन केबिन मैन द्वारा केबिन संचालित समपार फाटकों के सम्बन्ध में किया जायेगा।
- (9) जहाँ रात में रेल यातायात नहीं है वहाँ दिन पाली वाला गेटमैन अपनी ड्यूटी के बाद गेट को सड़क यातायात के लिये खुला छोड़ कर जा सकता है। गेट छोड़ने से पूर्व गेटमैन इसकी अनुमति नियंत्रक स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा लेगा। स्टेशन मास्टर ऐसी अनुमति देने से पूर्व यह सुनिश्चित करेगा कि ब्लाक सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है। गेट की चाभी गेटमैन द्वारा रखी जायेगी। गेटमैन जब दिन के समय ड्यूटी पर आयेगा तब ड्यूटी पर आने की सूचना नियंत्रक स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा देगा। स्टेशन मास्टर, ब्लाक सेक्शन में गाड़ी संचालन पुनः आरम्भ करने से पहले गेटों पर गेटमैन की उपलब्धता सुनिश्चित करेगा।

16.04. पास होने वाली गाड़ियों को फाटक वाला ध्यान से देखे:- यदि विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, तो फाटकवाला पास होने वाली सभी गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथा आवश्यक कार्यवाई करने के लिए तैयार रहेगा।

स0 नि0 16.04 (i) फाटक वाला फाटक की गुमटी पर रेल पथ के सम्मुख दिन के समय दाहिने हाथ में फहराने योग्य लपेटी हुई लाल हाथ झंडी तथा बाएं हाथ में, हरी झण्डी लेकर स्वयं रात्रि के समय हाथ सिगनल बत्ती लेकर जो रेलपथ की ओर सफेद प्रकाश दे रहा हो, लेकर खड़ा होगा और गार्ड जैसा भी संकेत लोको पायलट को दे रहा हो उसे दोहराने के लिए तैयार रहेगा अथवा आपात स्थिति में दुर्घटना के निवारणार्थ तत्परता पूर्वक आवश्यक रोक हाथ (स्टाप हैण्ड) सिगनल देने के लिए तैयार रहेगा।

16.05. पहियों की कोर (फ्लेन्ज ऑफ व्हील्स) के लिए चैनल:- फाटक वाला पहियों की कोर के लिए नाली (चैनल) साफ रखेगा।

स0 नि0 16.05(i) फाटक वालों को चाहिए कि वर्ष के शुष्क महीनों में धूल बैठाने के लिए प्रतिदिन प्रातः व सायंकाल समपार पर पूरी तरह पानी का छिड़काव करे जिससे कि गाड़ी के सवारियों को धूल से असुविधा न हो।

(ii) उन समपारों पर जहाँ फाटक वाला नहीं है, मेंट अथवा उसका चाभी वाला प्रत्येक समपार का यह देखने के लिए रोज निरीक्षण करेगा कि पहियों के कोरों के लिए चैनल साफ है।

16.06. समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर खराबियाँ:- यदि कोई फाटक या उसके बन्धन (फास्टनिंग) या फाटक से सम्बन्धित कोई स्थावर सिगनल खराब हो जाता है तो फाटक वाला:-

- (क) यदि संभव हो तो सड़क यातायात के लिए गेट बन्द करने के लिए कार्यवाई करेगा।
- (ख) गेट बन्द करने के पश्चात् समपार से गुजरने वाली गाड़ी को हाथ संकेत देगा।

- (b) In the case of a train to enter the block section at the other end, he shall before giving "Line Clear" for the train, advise the Station Master of station at the other end and obtain his acknowledgment, and the latter shall issue a caution order to the Loco Pilot, run through train being stopped out of course for the purpose.
- (7) In all cases when the gates at a level crossing are required to be opened for passage of road traffic, the Gateman, if the line is clear of rail traffic, must first open the gate farthest away from the approaching road traffic and then open the gate on the side nearest to the approaching road traffic, to give that traffic unobstructed passage across the crossing.
- (8)
 - (a) All level crossing gates shall be so worked as to cause the possible inconvenience to vehicular traffic, consistent with safety.
 - (b) In order to eliminate frequent and undue detention to road traffic at important level crossing, such gates shall not normally be closed for more than 10 minutes at a stretch.
 - (c) At level crossing which are provided with telephone, the Gateman on receipt of information about trolley being on line clear, shall not close the gates immediately, but shall keep a look out for the motor trolley and only when it is actually in sight shall close the gates. The same procedure shall also be followed by cabinman in the case of gates operated from the cabins.
- (9) Where there is no rail traffic during night, the Gateman on day duty, after his duty hours, may leave his gate open for road traffic. Before leaving the gate, the Gateman will ask permission to do so from the controlling Station Master under exchange of Private Numbers. Station Master will give such permission only after ensuring that there is no train in the block section. Keys of the gate lodge will be kept by Gateman. Likewise, while the Gateman resumes his duty at a gate in the day time, he will exchange Private Numbers with the controlling Station Master as an assurance of having resumed duty. SM will ensure the availability of Gateman at the gates in the section before resumption of train working in the block section

16.04. Gateman to observe passing trains: - Except where otherwise prescribed under special instructions, the Gateman shall observe all passing trains and be prepared to take such action as may be necessary to ensure safety of trains.

SR 16.04 (i) Gateman shall stand facing the track on the gate lodge side with furied red hand signal flag in right hand and green hand signal flag in left hand during day, and at night hold the hand signal lamp with the white light pointing towards the track and be prepared to respect any signal which the guard may have occasion to give to the Loco Pilot or in case of an emergency he may be able to display the necessary stop hand signal quickly to avert an accident.

16.05 Channel for flange of wheels:- The Gateman shall see that the channel for the flange of the wheel is kept clear.

SR 16.05 (i) During the dry months of the year, in order to lay the dust, level crossing must be thoroughly watered by the gateman daily, both morning and evening, and also immediately before mail and passenger trains are due to pass.

(ii) At level crossing where there is no gateman, the mate or his keyman must inspect each level crossing daily, to see that the channel for the flanges of the wheels is clear.

16.06 Defects at level crossings:- If any gate or the gate fastenings thereof, or any fixed signal pertaining to the gate becomes out of order, the Gateman shall -

- (a) take action to close the gates, if possible, against the road traffic;
- (b) After closing the gates, hand signal the train movement pass the level crossing.

- (ग) यदि गेट को बन्द नहीं किया जा सकता है तो बैनर अथवा समपार झंडी ऐसी रीति में लगाई जाये कि गुजरने वाली गाड़ी को गेट पर पहुंचने से थोड़ा पहले ही रूकने के लिए सचेत किया जा सके और तत्पश्चात् हाथ संकेत देकर गाड़ी को गुजारा जाये।

- (घ) अपने वरिष्ठ अधिकारी को या निकटतम गैंगमेट को इसकी रिपोर्ट देगा।

स0 नि0 16.06(i): सबसे बाहरी रोक सिगनल से बाहर के फाटक सिगनल खराब होने की दशा में:—सबसे बाहरी रोक सिगनल से बाहर के फाटक सिगनल खराब होने की दशा में ड्यूटी पर तैनात फाटक वाला फाटक सिगनल को तुरंत आन (अर्थात् खतरा) की दशा में कर देगा यदि वह 'आन' की स्थिति में नहीं है। जब तक कि वह इसे नहीं कर लेता तब तक वह फाटक को सड़क यातायात के लिए ताला लगाकर बन्द रखेगा। तत्पश्चात् वह अपने आसन्न पर्यवेक्षक कर्मचारी को वस्तुस्थिति से अवगत कराएगा। इसके साथ ही वह किसी भी माध्यम, जिसमें प्रथम उपलब्ध गाड़ी का लोको पायलट भी शामिल है, सन्निकट स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सिगनल के खराब होने की सूचना देते हुए एक सन्देश अवश्य भेजेगा और हाथ सिगनल द्वारा गाड़ियों को पास करने के लिए तैयार रहेगा। सिगनल जिस किलोमीटर पर स्थित है, उसका उल्लेख सन्देश में किया जाना चाहिए।

रेल युक्त सड़क पुल की दशा में आने वाली गाड़ी को स्टाप सिगनल के पहले रूकने पर कार्यरत फाटकवाला/केबिन मैन पुल के दूसरे छोर तक गाड़ी को यह सुनिश्चित करते हुए कि ऐसा करना संरक्षित है, पायलट करेगा।

- (ii) (क) समपार सिगनल खराब होने की दशा में:— यदि स्टेशन सीमा के बाहर 'जी' चिन्ह लगा गेट सिगनल खराब हो तो उसे "आन" की स्थिति में कर दिया जाएगा तथा रात्रि में उसे प्रकाशमान रखा जाएगा। आने वाली गाड़ी का लोको पायलट "जी" चिन्ह लगा गेट सिगनल "आन" की दशा में पाने पर एक लम्बी सीटी बजायेगा तथा गाड़ी को सिगनल के पीछे रोक देगा। यदि दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल "ऑफ" नहीं होता है तो वह गाड़ी को सावधानी पूर्वक आगे बढ़ायेगा तथा एक बार पुनः समपार के समीप उसे रोक देगा। फाटक वाला समपार को बन्द कर ताला बन्द करने के बाद हाथ सिगनल द्वारा समपार से गाड़ी को पार करायेगा। फाटक वाले की अनुपस्थिति में इस कार्य का निर्वाह इंजन कर्मी दल में से किसी एक सदस्य या ब्रेकमैन अथवा गार्ड द्वारा किया जाएगा।

- (ख) यदि गैर-स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र का समपार सिगनल, जिसपर "जी" मार्कर नहीं लगा है, खराब हो जाए तो उसे "आन" स्थिति में रखा जायेगा तथा उसे रात में जलते रहने दिया जायेगा। आने वाली गाड़ी का लोको पायलट बिना "जी" मार्कर वाले समपार सिगनल को "आन" दशा में पाता है तो सिगनल के निकट गाड़ी को रोक देगा तथा फाटक वाले का ध्यान आकृष्ट करने हेतु सीटी बजाएगा। फाटकवाला सड़क यातायात के विरुद्ध फाटक को बन्द करने और उसमें ताला लगाने करने के पश्चात सिगनल तक आयेगा, लोको पायलट खराबी की सूचना देगा तथा गाड़ी को फाटक तक पाइलट करेगा।

- (ग) मद सं0 (क) और (ख) में सन्दर्भित समपार सिगनलों के बारे में पहले गाड़ी का लोको पायलट बगल के स्टेशन पर अपनी गाड़ी रोकेगा तथा खराब सिगनल के बारे में स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करेगा। समपार सिगनल के "आफ" स्थिति में खराब होने पर वह दूसरे स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। ठीक पीछे वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों को रोकेगा तथा सतर्कता आदेश देगा।

16.07. समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर अवरोध— प्रत्येक फाटक वाला लाइन पर कोई अवरोध देखते ही उसे तुरंत हटा देगा अथवा यदि वह ऐसा नहीं कर सकता है तो वह—

- (क) यह सुनिश्चित करेगा कि यदि फाटक की रक्षा के लिए स्थावर सिगनल लगे हैं तो वे 'ऑन' रहे
- (ख) रोक (स्टाप) हाथ सिगनल दिखाएगा और आने वाली गाड़ियों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा तथा
- (ग) नियम 3.62 के अनुसार अवरोध की रक्षा करेगा।

स0 नि0 16.07 (i) किसी ऐसे अवरोध को देखकर जिससे गाड़ियों के पास होने के लिए खतरा उत्पन्न हो सकता है फाटकवाला को तुरन्त दिन में लाल हैंड सिगनल झंडी तथा रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती एक ब्रेकेट पर अवरोध के निकट लगा देनी चाहिए जो दोनों ओर से आने वाली गाड़ियों को दिखाई दें। इसके बाद वह लाइन को साधारण नियम 3.60, 3.62 तथा 3.63 के अनुसार पटाखों से रक्षित कर देगा।

- (c) If the gates can not be closed, put the banner flag or level crossing flag in such manner as to warn the approaching train to stop short of the gate & there after hand signal the train;
- (d) report the fact to his superior or the nearest gangmate.

SR 16.06 (i) Defective Gate Signals outside outer most stop signal:-In the event of gate signal outside outermost stop signal being out of order, the Gateman on duty shall immediately place the gate signal in the "ON"(i.e. Danger) position if not already 'ON'. Until he does this, he must keep the gate closed and locked against the road traffic. Thereafter he shall report the fact to his immediate superior. In addition he must then send a message to the Station Master of the nearest station advising him that the signal is out of order, through any agency including the Loco Pilot of the first available train and stand by ready to pass trains on hand signal. The kilometres at which the signal located should be mentioned in the message.

In the case of a rail-cum-road bridge, when the approaching train will stop short of the stop signal the Gateman / Cabinman on duty shall pilot the train up to the other end of the bridge that it is safe to do so.

- (ii) (a) Gate signal Defective :-If any Gate signal of level crossing gate outside station limits, which has been provided with a 'G' marker becomes defective, it shall be kept at 'ON' and the light shall be kept burning at night. The Loco Pilot of an approaching train finding a Gate signal with a 'G' marker at "ON" shall sound a long whistle and bring his train to a stop in rear of the signal. If after waiting for one minute by day and two minutes by night the signal is not taken off he should draw his train ahead cautiously and stop again short of the level crossing. The Gateman after closing and locking the gate across the road, shall hand signal the train past the level crossing. In the absence of the Gateman this duty will be performed by one of the engine crew or by the brakesman or the Guard.
- (b) If any Gate Signal of a level crossing gate in non- automatic signalling territory, which has not been provided with 'G' marker becomes defective, it shall be kept in the 'ON' position and light shall be kept burning at night. The Loco Pilot of approaching train finding such Gate Signal without 'G' marker in the 'ON' position, shall bring his train to a stop in rear of the signal and sound his whistle to attract the attention of the Gateman. The Gateman after closing and locking the gates against road traffic, shall proceed to the signal, report the defect to the Loco Pilot and pilot the train past the level crossing gate.
- (c) In respect of Gate signal referred to in (a) and (b) above the Loco Pilot of the first train shall stop the train at the next station and report the defective signal to the Station Master on duty, who will then advise the station at the other end. When gate signal has failed in "off" position, the Station Master of the station immediately in rear shall stop all trains and issue Caution Order

16.07 Obstructions at level crossing - Every Gateman, on noticing any obstruction on the line, shall at once remove it or, if unable to do so shall -

- (a) take action to ensure that the fixed signals, if any, protecting the gate are kept at 'on';
- (b) show Stop hand signal and do his best to stop the approaching trains, and
- (c) shall protect the obstruction as per Rule 3.62.

SR 16.07 (i) The gateman noticing any obstruction that will endanger the passage of trains must immediately fix red hand signal flag by day and red hand signal lamps by night on a bracket near the obstruction visible to an approaching train from both sides. He must then protect the line with detonators as laid down in G.R. 3.60, 3.62 and 3.63.

- (ii) यदि सड़क वाहन के खराब हो जाने या अन्य किसी कारणवश फाटक वाले द्वारा समपार पर के अवरोध को जब कोई गाड़ी आ रही हो तो साफ करने में असमर्थ होने की सम्भावना हो तो वह दिन में लाल झण्डी व रात में लाल बत्ती हिलाते हुए आने वाली गाड़ी की ओर तुरन्त बढ़ेगा जिससे यह संकेत होगा कि कोई विशेष अवरोध उत्पन्न हो गया है जिसे गाड़ी आने के पूर्व हटाना सम्भव नहीं। वह झण्डी या हाथ बत्ती तब तक हिलाता रहेगा जब तक कि गाड़ी खड़ी न हो जाय। इसके पश्चात गाड़ी कर्मचारी यदि आवश्यक हो तो लाइन को साफ करने में मदद देंगे (यह तरीका उस समय अपनाया जाना चाहिए जब समपार को पटाखों से साधारण नियम 3.60, 3.62 एवं 3.63 के अनुसार रक्षित करने का समय न मिल पाये।)

16.08. गाड़ी का विभाजन:— यदि कोई फाटक वाला देखता है कि कोई गाड़ी विभाजित हो गई है, तो वह लोको पायलट को रोक (स्टॉप) हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा बल्कि वह चिल्लाकर और इशारों या अन्य तरीकों से लोको पायलट और गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।

स0 नि0 16.08—लोको पायलट, गार्ड का ध्यान चिल्लाकर तथा दिन के समय हरी झण्डी को और रात्रि के समय सफेद रोशनी को जितना भी ऊँचा और नीचा हो सके, हिलाकर आकर्षित करना चाहिए।

16.09. अतिचार (ट्रेस पास):—प्रत्येक फाटक वाला जहां तक हो सके, व्यक्तियों और पशुओं के अतिचार को रोकेगा।

16.10. फाटक के चार्ज का अन्तरण:— विशेष अनुदेशों के सिवाय, कोई भी फाटक वाला अपने फाटक को छोड़कर तब तक नहीं जाएगा जब तक कि दूसरा फाटक वाला उसका भार साधन (चार्ज) ग्रहण नहीं कर लेता।

स0 नि0 16.10— (i) फाटक वाले को तब तक अपनी ड्यूटी से नहीं हटना चाहिए जब तक कि समुचित रूप से मुक्त नहीं किया जाता। ऐसे रिलीफ का प्रबन्ध स्थायी रेल पथ निरीक्षक या स्टेशन मास्टर जैसी स्थिति ही करेगा, सिवाय आपात स्थितियों में जबकि ऐसा प्रबन्ध उस गैंग का मेंट करेगा जिसके क्षेत्र में वह समपार पड़ता हो।

- (ii) यदि अदृश्य तथा अपरिहार्य स्थितियों के कारण फाटक वाले की फाटक से अनुपस्थिति अत्यंत अपरिहार्य हो जाय तो फाटक वाले को यह सुनिश्चित किये बिना अपना स्थान नहीं छोड़ना चाहिए कि फाटकों को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द कर दिया गया है तथा उनमें ताला लगा दिया गया है।

- (iii) फाटक वाले के पास कार्य समाप्त होने पर तथा विश्रामालय में रक्षित समपार फाटक पर 'आफ ड्यूटी बैज' रहेगा। जब वह कार्य सम्पादन के लिए वापस लौटेगा तो वह इसे कार्यभार के मुक्त हुए फाटक वाले को सौंप देगा।

“आफ ड्यूटी बैज” उपर्युक्त रूप से बदलता रहेगा।

यदि कोई अन्य फाटकवाला (आफ ड्यूटी फाटकवाला के अतिरिक्त) को कार्य करने के लिए कहा जाय तो यह आवश्यक है कि ऐसे आदेश एस.एस.ई./रेलपथ द्वारा दिये जायें तथा उसका अभिलेख गेट पुस्तिका में रखी जाय।

16.11. ऊँचाई मापी (हाइट गेज):—

- (1) प्रत्येक समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर ऊपरी उपस्कर या अन्य उपस्कर के दोनों ओर एक-एक ऊँचाई मापी लगाने का इस प्रकार पर्याप्त प्रबन्ध किया जायेगा जिससे कि यह सुनिश्चित हो सके कि उसके नीचे से निकल सकने वाले सब वाहन और चलने वाले ढांचे, शिरोपरि उपस्कर या अन्य उपस्कर के नीचे से पर्याप्त फासले के अंतर से, निकल जायेंगे।
- (2) उपनियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन मंजूर की जायेगी।
- (3) जो वाहन और चलने वाले ढांचे, ऊँचाई मापी के नीचे से, उससे टकराए बिना या उसे छुए बिना, नहीं निकल सकते हैं, उन्हें विशेष अनुदेशों के अनुसार के सिवाय, ऊपरी उपस्कर या अन्य उपस्कर के नीचे से निकलने की अनुमति नहीं दी जाएगी।



- (ii) When on account of a break down of road vehicle or for any other cause a Gateman is likely to be unable to clear an obstruction from a level crossing when a train is approaching, he must, at once proceed towards the expected train waving his Red Flag by day or Red Hand Signal lamp by night to indicate that some special obstruction exists which it may not be possible to clear before the train arrives; he must so continue to wave his flag or hand signal lamp until the train has been brought to a stand, the train staff must then assist in clearing the line if this is necessary (This method must be resorted to when there is no time to protect the level crossing with detonators as laid down in G.R.s. 3.60, 3.62 and 3.63).

16.08 Parting of a train.- If a Gateman notices that a train has parted, he shall not show a Stop hand signal to the Loco Pilot, but shall endeavour to attract the attention of the Loco Pilot and the Guard by shouting, gesticulating or other means.

SR 16.08 (i) The attention of the Loco Pilot and Guard must be attracted by shouting, moving a green flag by day, and a white light by night up and down vertically as high and low as possible.

16.09 Trespassing:- Every Gateman shall, as far as possible, prevent any trespassing by persons or cattle.

16.10 Transfer of charge of gate:- Except in accordance with special instructions, no Gateman shall leave his gate unless another Gateman has taken charge of it.

SR 16.10 (i): No gateman may leave his post without being properly relieved. Such relief must be arranged by the Permanent Way Inspector or Station Master as the case may be, except in cases of emergency, when it may be arranged by the Mate of the Gang in whose length the gate lies.

- (ii) If on account of unforeseen and inescapable circumstances his absence from the gate becomes altogether inescapable a gateman must not leave his post without ensuring that the gates were closed and locked to road traffic.
- (iii) On manned level crossing, the “OFF” Duty badge will remain in possession of gateman who is “OFF” duty and taking rest. When he returns to back to perform his duties, he will hand over this badge to the relived gateman.

The “OFF” duty badge will remain changing as above.

If any other gateman (other than “OFF” duty gateman) is asked to work, it is essential that such orders should be given by SSE/PW must be kept in gate record.

16.11. Height gauges: -

- (1) Adequate arrangements shall be made to erect height gauge on either side of the overhead equipment or other equipment at every level crossing so as to ensure that all vehicles and moving structures passing under the height gauge also pass under the overhead equipment or other equipment with adequate clearance.
- (2) The adequate clearance referred to in sub-rule (1) shall be sanctioned under approved special instructions.
- (3) Vehicles and moving structures, which cannot pass under the height gauge without striking or touching it, shall not be permitted to pass the overhead equipment or other equipment except in accordance with special instructions.



अध्याय—XVII

रेलों के विद्युतीकरण (इलेक्ट्राफाइड) सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01. साधारण नियमों का लागू होना: इस अध्याय के नियमों में अन्यथा किये गये उपबन्धों के सिवाय, गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी नियम रेलों के विद्युतीकरण सेक्शनों में भी लागू होंगे।

17.02. इस अध्याय में लागू विशेष परिभाषाएँ: इन नियमों में, यदि प्रसंग में अन्यथा अपेक्षित न हो तो—

- (1) विद्युत रेल—पथ और निर्माण—कार्य का अभिप्राय कर्षण संस्थापन (ट्रैक्शन इंस्टालेशन) से हैं, जिनके अन्तर्गत ऐसे ऊपरी उपस्कर और अन्य सम्बद्ध निर्माण—कार्य भी हैं। जिनकी व्यवस्था रेल के विद्युतीकरण सेक्शनों में की गई है।
- (2) संभरण पोस्ट (फीडिंग पोस्ट) का अभिप्राय ऐसी सप्लाय नियंत्रण पोस्ट (सप्लाय कन्ट्रोल पोस्ट) से है, जहाँ ग्रिड उप स्टेशन से आने वाली संभरण (फीडर) लाइनें समाप्त होती हैं।
- (3) 'निरावेशित सेक्शन' (न्यूट्रल सेक्शन) का अभिप्राय है, विद्युत रोधित (इंसुलेटेड) और निष्क्रिय (डेड) ऊपरी उपस्कर का वह छोटा सेक्शन, जो समीपस्थ उप स्टेशनों अथवा संभरण पोस्टों (फीडिंग पोस्ट) द्वारा संभरित (फीड) क्षेत्रों को पृथक करता है।
- (4) 'विद्युत ब्लाक' (पावर ब्लाक) का अभिप्राय लाइन के किसी सेक्शन पर केवल विद्युत गाड़ियों के यातयात को अवरुद्ध करने से है।
- (5) 'प्रदाय नियंत्रण पोस्ट' (सप्लाय कन्ट्रोल पोस्ट) का अभिप्राय है अवरोधकों (इंटरप्टर), पृथक्कारी स्विचों (आइसोलेटर स्विचों), दूर नियंत्रण उपस्कर (रिमोट कन्ट्रोल इक्विपमेंट) और अन्य उपकरणों का समुच्चय, जिनकी व्यवस्था ऊपरी उपस्कर को शक्ति प्रदाय (पावर सप्लाय) नियंत्रण के लिए की जाती है। इसके अन्तर्गत संभरण पोस्ट (फीडिंग पोस्ट) उप सेक्शनिंग और पैरेललिंग पोस्ट और उप सेक्शनिंग पोस्ट है।
- (6) 'टावर वैगन' का अभिप्राय एक ऐसे स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन से है जो ऊपरी उपस्कर के अनुरक्षण तथा मरम्मत के लिए प्रयोग किया जाता है।
- (7) 'कर्षण शक्ति नियंत्रक' (ट्रैक्शन पावर कन्ट्रोलर) का अभिप्राय उस सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय कर्षण वितरण प्रणाली पर शक्ति के प्रदाय (पावर सप्लाय) के नियंत्रण के लिए जिम्मेदार है।

स0नि0 17.02 (1) "अथराइज्ड पर्सन" अर्थात् कोई व्यक्ति जिसे उसके सेवायोजन ड्यूटी करने के लिए विधिवत प्राधिकृत किया गया हो जिसका प्राधिकृतीकरण रेलवे अधिकारी द्वारा किया गया हो जिसे उसके करने का अधिकार प्राप्त हो।

स0 नि0.17.02 (2) "बेयर" अर्थात् कोई विद्युत कन्डक्टर या पुर्जा जो रोधी सामग्री से आच्छादित न किया हो।

स0 नि0.17.02 (3) "काशन नोटिस" अर्थात् सक्रिय उपस्कर पर अथवा उसके पास लगा हुआ नोटिस जो उस उपस्कर के छुए जाने अथवा उससे छेड़छाड़ करने के खतरे का आभास करा रही हो जिस पर ये शब्द अंकित हो "सावधान सक्रिय उपस्कर"।

स0 नि0.17.02 (4) 'जूनियर इंजीनियर/विद्युत' अर्थात् एक प्राधिकृत व्यक्ति जो कर्मियों और/या लाइनमैनो के एक समूह का प्रभारी हो, जिसे विशिष्ट प्रकार के कर्षण उपस्कर जैसे उपरगामी उपस्कर, स्विचिंग स्टेशन, फीडर लाइनें रिमोट नियंत्रण उपस्कर, विद्युत चल स्टॉक आदि पर कार्य का प्राधिकार प्राप्त है।

स0 नि0.17.02 (5) 'सर्किट' अर्थात् कन्डक्टर या कन्डक्टरों और उपस्कर की एक व्यवस्था जो विद्युत उर्जा के संचालन और प्रणाली अथवा प्रणाली की शाखा की स्थापना हेतु हो।

CHAPTER XVII

WORKING OF TRAINS ON ELECTRIFIED SECTION OF RAILWAYS

17.01 Applicability of General Rules:- All rules referring to the working trains shall also apply to electrified sections except as otherwise provided in the rules contained in this chapter.

17.02. Special definitions applicable to this Chapter:- In these rules, unless the context otherwise requires:

- (1) “Electrical way and works” means the traction installations including over head equipment and other connected works provided on the electrified sections of the Railway;
- (2) “Feeding post” means a supply control post, where the incoming feeder lines from grid sub-station are terminated.
- (3) “Neutral section” means a short section of insulated and dead over head equipment which separates the areas fed by adjacent sub-station or feeding posts.
- (4) “Power Block” means blocking of a section of line to electric traffic only;
- (5) “Supply control post” means an assembly of interrupters, isolator switches remote control equipment and other apparatus provided for controlling power supply to over head equipment, it includes feeding post, sectioning and paralleling posts, sub-sectioning and paralleling posts and sub-sectioning posts.
- (6) “Tower wagon” means a self propelled vehicle which is used for the maintenance and repairs of overhead equipment.
- (7) “Traction Power Controller” means a competent railway servant who may for the time being be responsible for the control of power supply on the traction distribution system.

S.R.17.02 (1). “Authorized Person” means any person who is duly authorized to perform the duties appertaining to his employment, the authorization being by an officer of the Railway Administration empowered for the purpose.

S.R.17.02 (2). “Bare” means any electrical conductor or component not covered with insulating materials.

S.R.17.02 (3). “Caution Notice” means notice attached to or placed near live equipment calling attention to the danger of touching or interfering with such equipment, and bearing the words “Caution – Live Equipment”.

S.R.17.02 (4). “Junior Engineer/Electrical” means an authorized person incharge of a gang of workmen and/or linemen, authorized to work on specific types of traction equipment such as overhead 208(i) equipment, switching station feeder lines, remote control equipment electric rolling stock, etc.

S.R.17.02 (5). “Circuit” means an arrangement of conductor or conductors and equipment for the purpose of conveying electrical energy and forming a system or a branch of a system.

When they form a closed path through which a current can circulate, such circuit is referred to as “Closed”. When the path is not closed to prevent any current flow, the circuit is referred to as “Open”.

- स0 नि0.17.02 (6) "सर्किट ब्रेकर" अर्थात एक उपकरण जो किसी विद्युत सर्किट को, भार की सभी परिस्थिति से बन्द करने और खोलने के लिए हो जब तक कि अन्यथा दर्ज न हो और ऐसा डिजाइन किया हो ताकि परिभाषित असामान्य परिस्थितियों में स्वतः खोला जा सके।
- स0 नि0.17.02 (7) 'कन्डक्टर' अर्थात एक पिण्ड अथवा पदार्थ जो विद्युत धारा के प्रवाह में निम्न स्तर का रोध उत्पन्न करे।
- (1) "फेज कन्डक्टर"— अर्थात एक कन्डक्टर जो विद्युत धारा को कर्षण उपरगामी उपस्कर तक ले जाता है।
 - (2) 'रिटर्न कन्डक्टर'— अर्थात एक कन्डक्टर जो वापसी विद्युत धारा को ट्रैक रेलों पर प्राप्त करता है और उसे उपस्टेशन तक ले जाता है। रिटर्न कन्डक्टर में ट्रैक से बूस्टर ट्रांसफार्मर विद्युत धारा ले जाने वाला एक विशेष रोधी परगामी कन्डक्टर भी शामिल है।
- स0 नि0.17.02 (8) "कन्टैक्ट वायर" अर्थात एक उपरगामी कन्डक्टर जिससे विद्युत उर्जा को विद्युत चल स्टाक तक सम्प्रेषित किया जाता है।
- स0 नि0.17.02 (9) "कट आउट" अर्थात कोई कन्डक्टर के माध्यम से प्रवाहित उर्जा को स्वचालित रूप से बाधित करने वाला कोई उपकरण जबकि विद्युत धारा पूर्व निर्धारित परिमाण से ऊँचा हो जाय।
- स0 नि0.17.02 (10) "डैन्जर" अर्थात झटके जलने अथवा व्यक्ति को अथवा सम्पत्ति को हो सकने वाले किसी क्षति से स्वास्थ्य अथवा जीवन अथवा शरीर के किसी अंग को अथवा आग या विस्फोटक से, जो विद्युत उर्जा की पारगम्यता मूलान्तरण परिवर्तन, वितरण अथवा प्रयोग से जुड़ी हो।
- स0 नि0.17.02 (11) "डैन्जर नोटिस" अर्थात एक निष्क्रिय उपस्कर से संसलन एक नोटिस जो ऐसे उपस्कर के सक्रिय किए जा सकने से जुड़ी चेतावनी देने के लिए हो और उस पर ये शब्द अंकित हो "खतरा" कार्य चल रहा है।
- स0 नि0.17.02 (12) "डैन्जर जोन" अर्थात 25 के0वी0 ए0सी0 कर्षण प्रणाली में किसी सक्रिय उपस्कर के दो मीटर की परिधि में मौजूद क्षेत्र अथवा 1500 डीसी प्रणाली के मामले में एक मीटर की परिधि, जिसमें सक्रियता की स्थिति में किसी भी कार्य की अनुमति नहीं होती।
उपरोक्त के रहते भी किसी विद्युत लोको के लोको पायलट को कैब के फ्लोर स्तर पर बफर बीम प्रोजेक्शन पर रहते हुए हेड लाइट डिब्बा बदलने की अनुमति होती है।
- स0 नि0.17.02 (13) "डेड इविवपमैन्ट" अर्थात कोई विद्युत उपस्कर जो विद्युतीय तौर से सक्रिय नहीं है, परन्तु धरती से जुड़ा नहीं है।
- स0 नि0.17.02 (14) "ड्रापर" अर्थात उपरिगामी उपस्कर निर्माण में रज्जुका (कैटेनरी) से सम्पर्क तार को सहारा देने में प्रयुक्त फिटिंग।
- स0 नि0.17.02 (15) "अर्थ" अर्थात सीधे विद्युत कनेक्शन में किसी कन्डक्टर से जमीन का सवाही पुंज।
- स0 नि0.17.02 (16) "इलेक्ट्रिकल इक्विपमैन्ट" अर्थात विद्युत उर्जा को उत्पन्न करने, सम्प्रेषित करने अथवा उपयोग करने हेतु प्रयुक्त कोई यंत्र/उपकरण।
- स0 नि0.17.02 (17) "इलेक्ट्रिफाइड ट्रैक" अर्थात कर्षण उपरिगामी उपस्कर उपलब्धता वाले ट्रैक।
- स0 नि0.17.02 (18) "फीडर" अर्थात एक कन्डक्टर जो जोड़ता हो (क) एक उत्पादन स्टेशन को किसी उप स्टेशन अथवा फीडिंग बिन्दु से अथवा (ख) किसी उप-स्टेशन को एक फीडिंग बिन्दु से।
फीडर का अर्थ एक कन्डक्टर के किसी स्विचिंग स्टेशन को एक उप स्टेशन से और किसी स्विचिंग स्टेशन या स्विच ढांचे के फीडिंग बिन्दु से जोड़ना भी हो। फीडर में किसी कन्डक्टर के ओ0 एच0 ई0 से स्विचिंग स्टेशन को जोड़ना भी सम्मिलित है।
- स0 नि0 17.02 (19) "ग्रिड सब स्टेशन" अर्थात पावर आपूर्ति प्राधिकरण का ट्रांसफार्मर और स्विच गियर से सुसज्जित उप स्टेशन, जहाँ 25 के0वी0 पावर विद्युत कर्षण को आपूर्ति किया जाता है।
- स0 नि0 17.02 (20) "गार्डेड" अर्थात उपयुक्त केसिंग, बैरियर, रेल अथवा धातु स्क्रीन से आच्छादित परिरक्षित घेरा हुआ अथवा किसी अन्य रूप से सुरक्षित जिससे खतरों के बिन्दु तक व्यक्तियों अथवा वस्तु के खतरनाक सम्प अथवा पहुँच की सम्भावना दूर की जा सके।
- स0 नि0 17.02 (21) "इन्डिपेन्डेंट एयर ब्रेक हैण्डिल" अर्थात किसी विद्युत लोको मोटिव पर स्वतंत्र एयर-ब्रेकों की क्रिया को नियंत्रित करने का स्थानान्तरणीय अथवा स्थापित हैण्डिल।
- स0 नि0 17.02 (22) "इन्सुलेटर और इन्सुलेटिंग मेटिरियल" अर्थात सामग्री जो विद्युत धारा के प्रवाह को, गुरुत्व के अनेक क्रम में बहुत ऊँचा प्रतिरोध प्रदान करें।

- S.R.17.02 (6) “Circuit breaker” means a device for closing and opening an electrical circuit under all condition of load unless otherwise specified and so designed as to open the circuit automatically under defined abnormal conditions.
- S.R.17.02 (7) “Conductor” means a body or substance which offers a low resistance to the passage of an electric current.
- (i) “Phase Conductor” means a conductor, which carries current to the traction overhead equipment.
- (ii) “Return Conductor” means a conductor, which collects the return current at the track rails and carries it to the sub-station. Return conductor includes also a special insulated overhead conductor carrying the return current collected by a booster transformer from the tracks.
- S.R.17.02 (8) “Contact Wire” means an overhead conductor from which electric power is supplied to electric rolling stock.
- S.R.17.02 (9) “Cut-out (fuse)” means any appliance for automatically interrupting the transmission of energy through any conductor when the current rises above predetermined value.
- S.R.17.02 (10) “Danger” means danger to health or to life or any part of body from shock burn or other injury to persons, or property, or from fire or explosion, attendant upon transmission, transformation, conversion, distribution or use of electrical energy.
- S.R.17.02 (11) “Danger Notice” means a notice attached to dead equipment to convey a warning against such equipment being made alive, and bearing the words “Danger – Men Working”.
- S.R.17.02 (12) “Danger Zone” means the Zone lying within two meters of any live equipment in the 25 KV A C traction system or one meter in the case of 1500 DC system in which no work is permitted when the equipment is alive.
- Notwithstanding above, the Loco Pilot of an electric loco is permitted to change the headlight bulb of the while standing on the buffer beam projection at the floor level of the cab.
- S.R.17.02 (13) “Dead equipment” means any electrical equipment which is not electrically alive, but not connected to earth.
- S.R.17.02 (14) “Dropper” means a fitting used in overhead equipment construction for supporting the contact wire from the catenary’s.
- S.R.17.02 (15). “Earth” means the conducting mass of the earth of any conductors in direct electrical connection therewith.
- S.R.17.02 (16) “Electrical equipment’ means any apparatus which is used for generation, transmission or utilization of electrical energy.
- S.R.17.02 (17) “Electrified Track” means tracks provided with traction overhead equipment.
- S.R.17.02 (18) “Feeder” means conductor connecting (a) a generating station with a sub-station or feeding point, or (b) a sub-station with a feeding point.
- Feeder also means a conductor connecting a switching station to a sub-station and a switching station or switch gantry to a feeding point. Feeder also includes a conductor connecting OHE to switching station.
- S.R.17.02 (19) “Grid sub-station” means a sub-station equipped with transformer and switchgear belonging to the power supply authority from where power at 25 KV is supplied for electric traction.
- S.R.17.02 (20) “Guarded” means covered, shielded, fenced or otherwise protected by means of suitable casing, barrier, rails or metal screens to remove the possibility of dangerous contact or approach by persons or objects to points of danger.
- S.R.17.02 (21) “Independent Air-Brake Handle” means a removable or fixed handle controlling the application of independent air-brakes on electric locomotive.
- S.R.17.02 (22) “Insulator or Insulating Material” means material which offers very high resistance of several orders of magnitude to the passage of an electric current.

- स0 नि0 17.02 (23) "इन्सुलेटेड (एयर गैप) ओवरली-स्पैन" अर्थात् किसी ट्रैक पर एक व्यवस्था अथवा उपरगामी उपस्कर जहाँ कर्षण कन्डक्टरों के सेट एक दूसरे के बराबर में लगे हों जो किसी स्थायी आपसी जोड़ के बगैर हो जो विद्युत चल स्टाक के पेन्टोग्राफ को निर्वाध गति देने के लिए कम दूरी के हो और समूह पर उचित वायु अन्तर से तार के दो सेटों जो एक दूसरे से रोधी हों, से परिवर्तन कर सकते हो।
- स0 नि0 17.02 (24) (i) "इन्टरप्टर" अर्थात् बिना किसी स्वचालित ट्रिपिंग उपकरण का एक एकल फेज आयल सर्किट ब्रेकर। इनको बी0एस0 के रूप में जानते हैं इस निर्भरता पर कि चाहे वे मुख्य लाइन अथवा यार्डों के लिए हों।
- (ii) 'रिजिंग इन्टरप्टर' अर्थात् उपरगामी उपस्कर के सामान्य सेक्टर को आपूर्ति देने वाले उप स्टेशन को सामर्थ्य प्रदान करने वाला पास के उप स्टेशन को आपात स्थिति में अथवा जब पास का उप स्टेशन प्रयोग में न हो उस समय एवजी आपूर्ति देने वाला न्यूट्रल खण्ड पर लगा एक बाधक। यह बाधक सामान्य खुली अवस्था में ही रहता है।
- (iii) "सेक्शन इन्टरप्टर" अर्थात् एक बाधक आपूर्ति बनाए रखने हेतु पास के उप सेक्टरों को आपस में जोड़े रखता है। यह बाधक वोल्टेज घटोत्तरी कम करने हेतु सामान्यतः बन्द स्थिति में रहता है।
- स0 नि0 17.02 (25) "आइसोलेटर" अर्थात् लोड अवस्थिति में (1500 वीडीसी में कर्षण में प्रयुक्त) सर्किट विच्छेदन हेतु उपयुक्त स्विच।
- "लाइनमैन" अर्थात् ओवर हेड लाइनर और उससे जुड़े स्विचों का निरीक्षण करने और उस कार्य करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति।
- स0 नि0 17.02 (26) "लाइव इक्विपेन्ट" अर्थात् विद्युत उपकरण जो विद्युतीय रूप से सक्रिय हो। विद्युत उपकरण तब सक्रिय है जब उसके और धरती के मध्य अन्तः शक्ति का ऐसा अन्तर मौजूद हो अथवा वह किसी अन्य कन्डक्टर या सर्किट से जुड़ा हो जिसमें अन्तः शक्ति का ऐसा अन्तर मौजूद हो।
- "मोटर कोच" अर्थात् एक कोच जो कर्षण मोटरों से और उसको चलाने के लिए आवश्यक नियंत्रण और पावर उपकरण से सुसज्जित हो।
- "मोटरमैन" अर्थात् किसी एकल अथवा अनेक इकाई गाड़ी का विधिवतम प्रमाणिक लोको पायलट।
- "आपरेटर" अर्थात् ड्यूटी पर उपस्थित एक व्यक्ति जो स्विचिंग स्टेशन का प्रभारी हो
- स0 नि0 17.02 (27) "उपरिगामी उपस्कर" अर्थात् सम्बन्धित फिटिंग, इंसुलेटर तथा अन्य संयोजनों के साथ लगा विद्युत कन्डक्टर जिसके माध्यम से वे लटके तथा स्थिति में स्थापित रहते हैं।
- उपस्कर, वितरण लाइन ट्रांसमिशन लाइन और फीडर को समेकित रूप से "उपरिगामी लाइन" कहा जा सकता है।
- स0 नि0 17.02 (28) "पैन्टोग्राफ" अर्थात् वह दबने वाला साधन जो किसी विद्युत इंजन या मोटर कोच की इंसुलेटेड छत के ऊपर लगाया जाता है और जिसमें उपरगामी उपस्कर से सम्पर्क करने हेतु उपकरण लगे रहते हैं।
- स0 नि0 17.02 (29) "परमिट टू वर्क" अर्थात् एक घोषणा प्रपत्र जो किसी अधिकृत व्यक्ति द्वारा हस्ताक्षरित और दिया गया हो जो किसी व्यक्ति को किसी विद्युत उपकरण पर अथवा उसके पास कार्य किए जाने हेतु हो, जिससे उस व्यक्ति के निष्क्रिय और संयोजित और सुरक्षित उपकरणों की जानकारी दी जा सके जिस पर अथवा जिसके पास कार्य होना है।
- (क) "रिमोट कन्ट्रोल क्यूबिकिल" अर्थात् स्विचिंग स्टेशन में एक कमरा, जहां केन्द्र पर स्थित स्विच गियर को रिमोट संचालन हेतु रिमोट नियंत्रण उपकरण और बैटरियां स्थापित की हों।
- (ख) "रिमोट कन्ट्रोल पोस्ट" अर्थात् वो केन्द्र जहाँ से कर्षण पावर नियंत्रक द्वारा विभिन्न स्विचिंग स्टेशनों के उपकरण रिमोट नियंत्रित किए जाए।
- "रेल बॉण्ड" अर्थात् रेल ट्रैक के जोड़ों अथवा उसकी निकटवर्ती दूरी के मध्य एक विद्युत कनेक्शन।
- (i) "कान्टिन्यूइटी बाण्ड" अर्थात् प्वाइंटों और क्रासिंगों पर रेल प्रतिसम्प्रेषण सर्किट को अनुरक्षित रखने हेतु प्रयुक्त रेल बंध।
- (ii) "रेलपथ प्रतिगमन" (ट्रैक रिटर्न) का अर्थ रेलपथ के उन रेलों से है जिसका प्रयोग उप स्टेशन को निषेधात्मक या वापसी मार्ग दर्शक के रूप में होता है।
- (iii) "अनुप्रस्थ बंधन" (क्रास बाण्ड) का तात्पर्य रेल पथ के दो रेलों या सम्मुख रेलपथ के रेलों को एक साथ संयोजन करने के लिए उपयोग में लाई जाने वाली रेल बंधन से है।

- S.R.17.02 (23) “Insulated (Air-Gap) Overlap-Span” means an arrangement or overhead equipments over a track where two sets of traction conductors are laid parallel to each other without any permanent inter connecting for a short distance providing for a smooth passage for the pantograph of electric rolling stock and change over the collection from the either of the two sets of wires being insulated from each other by an adequate air-gap.
- S.R.17.02 (24) (i) “Interrupter” means a single phase oil circuit breaker without an automatic tripping device. These are designated as ‘B.S’ depending upon whether they are for the main line or the yards.
- (ii) “Ridging Interrupter” means an interrupter which is provided at a neutral section to enable one sub-station feeding a normal sector of the overhead equipment or is extended to give an alternative feed to the adjacent sub-station sector during emergencies or when the adjacent sub-station is put out of use. This interrupter normally remains only in the open position.
- (iii) “Section Interrupter” means an interrupter which connect adjacent sub-sections together to maintain continuity of supply. This interrupter normally remains in closed position to reduce voltage drop.
- S.R.17.02 (25) “Isolator” means a switch suitable for disconnecting circuit on no load condition (used in 1500 V DC traction)
- “Line man” means a person authorized to inspect and work on the overhead liner and switches in relation there with.
- S.R.17.02 (26) “Live Equipment” means any electrical equipment which is electrically alive. Electrical equipment is alive when a difference of potential exists between it and earth or when it is connected to another conductor or circuit in which such a difference of potential exists.
- “Motor Coach” means a coach equipped with traction motors and with the necessary control and power apparatus for operating them.
- “Motorman” means a duly certified Loco Pilot of a single or multiple unit train.
- “Operator” means a person on duty who is incharge of switching station.
- S.R.17.02 (27) “Overhead Equipment (OHE)” means the electrical conductor over the track together with their associated fittings, insulators and other attachment by means of which they are suspended and registered in position.
- All overhead electrical equipment, distribution lines, transmission lines and feeders may be collectively referred to as “overhead lines”.
- S.R.17.02 (28) “Pantograph” means a collapsible device mounted on and insulated from the roof of an electric engine or motor coach and provided with a means for establishing contact with the overhead equipment.
- S.R.17.02 (29) “Permit-to-work” means a form of declaration signed and given by an authorized person to a person incharge of the work to be carried out on or adjacent to any electrical equipment for the purpose of making known to such person exactly what equipment is dead and earthed and safe to be worked on or adjacent to.
- (a) “Remote Control Cubicle” means a room in a switching station in which remote control equipment and batteries is erected for remote operation of switch gear located at the post.
- (b) “Remote Control Post” means the center from which the equipment at various switching stations is remote controlled by the Traction Power Controller.
- “Rail Bond” means an electrical connection across joint in or between adjacent lengths of track rail”.
- (i) “Continuity Bond” means a rail bond used for maintaining continuity of the rail return circuit at points and crossings.
- (ii) “Track Return” means the track rails when used as the negative or return conductor to the sub-station.
- (iii) “Cross Bond” means a rail bond used for connecting together two rails of a track or rails of adjacent tracks.

- (iv) "प्रतिबाधा बंधन" (इम्पीडेन्स बांड) का तात्पर्य है सिगनल एवं दूर संचार विभाग द्वारा दोहरी रेलपथ परिपथ पर बंधन स्थापित किया जाना है जो संकर्षण प्रतिगमन धारा के लिए निम्न प्रतिबाधा पथ और रेलपथ परिपथ धारा के लिए उपेक्षाकृत उच्च प्रतिबाधा पथ की व्यवस्था करना है।
- (v) "जोड़ बंधन" (ज्वाइंट बंधन) का तात्पर्य रेल पथ परिगमन के भाग के रूप में दो सम्मुख लंबाई के रेलों के बीच जोड़ के आर-पार विद्युतीय कनेक्शन से है।
- (vi) संरचना बंधन का तात्पर्य संकर्षण संरचना स्थित कार्य (शिरोपरि उपस्कर मास्टस सपोर्टिंग) रेल पथ संरचना, पुल या स्टेशन भवन जहाँ संकर्षण शिरोपरि उपस्कर को जोड़ा गया है और रेलपथ प्रतिगमन के बीच उस विद्युतीय उपस्कर को जोड़ा गया है।
- स0 नि0 17.02 (30) "एकल इकाई ट्रेनों (सिगनल यूनिट ट्रेन्स) का अर्थ मोटर कोच और ट्रेलर के उस संयोजन या परिचालनिक इकाई के रूप में रेल प्रशासन द्वारा अपनाए गये उस मोटर कोच एवं ट्रेलर से है।
- स0 नि0 17.02 (31) "बहु इकाई ट्रेन" (मल्टीयूनिट ट्रेन) (ईएमयू) का अर्थ उस दो या अधिक एकलइकाई ट्रेनों से है जिसमें प्रत्येक में 3 या 4 जोड़े कोच एक साथ होते हैं और जो एक ट्रेन के रूप में परिचालित होता है और जिसे एकल प्रमुख ड्राइविंग केबिन से ड्राइविंग (संचालन) किया जाता है।
- "स्विच (विद्युतीय)" स्विच (इलेक्ट्रिकल) का अर्थ एक विद्युतीय परिपथ के खुलने या बन्द होने के विभाजक से है।
- (i) "स्विच वैकल्पिक प्रभरण" (स्विच अल्टरनेटिव फीड) का अर्थ शिरोपरि उपस्कर के वैकल्पिक लाइन सेक्शन को शिरोपरि उपस्कर के लूप या साइडिंग या क्रासओवर से जोड़ने हेतु उपयोग से लाई जाने वाले स्विच से है।
- (ii) "गैंग परिचालित स्विच, अर्थ टाइप" (स्विच, गैंग आपरेटेड, अर्थ टाइप) का अर्थ उस विशेष स्विच से है जो विद्युत लोको निरीक्षण पिटों से उपर और विद्युत लोको शेडों में (और कैरेज, कोचिंग सेक्शनों) आइसोलेटिंग और ओ. एच. ई. के अर्थिंग हेतु उपयोग में लाया जाता है।
- (iii) "स्विच इंटरकनेक्टिंग, कनेक्शन या पृथक्कारी" (आइसोलेटर) का अर्थ सम्मुख प्रारम्भिक सेक्शनों या शिरोपरि उपस्कर या वितरण मेंमो के सम्पर्क या सम्पर्क काटने हेतु उपयोग में लाए जाने वाले स्विच से है।
- (iv) "स्विच गियर" का अर्थ पृथक्कारी स्विचों, परिपथ अवरोधक, अंतरायकों (इंटरप्टर्स), कट-आउटों और सक्रियता हेतु उपयोग में लाए गये अन्य उपकरणों विद्युतीय परिपथों के नियमन एवं नियंत्रण से है।
- (v) "साइडिंग स्विच" का अर्थ सामान्य शिरोपरि उपकरण प्रणाली के या उसके साइडिंग के शिरोपरि उपकरण को सम्पर्क या सम्पर्क काटने हेतु उपयोग में लाये जाने वाले स्विच से है।
- (vi) "सेक्शन स्विच" का अर्थ वितरण लाइन पर शिरोपरि उपकरण के सम्मुख सेक्शन से सम्पर्क करने या सम्पर्क काटने हेतु उपयोग में लाये जाने वाले स्विच से है।
- स0 नि0 17.02 (32) "सेक्टर" का अर्थ रेलपथ के शिरोपरि उपकरण के फीडिंग पोस्ट से सेक्शनिंग पोस्ट तक के सेक्शन से है।
- (i) उप-सेक्टर (सब सेक्टर) का अर्थ शिरोपरि उपकरण के लघुत्तम सेक्शन से है जिसे अतरायकों के प्रारम्भिक सिरे द्वारा पृथक् किया जा सकता है।
- (ii) "प्रारम्भिक सेक्शन" (एलिमेंटरी सेक्शन) का अर्थ शिरोपरि उपकरण के लघुतम सेक्शन से है जिसे स्वीचिंग आपरेशन द्वारा प्रणाली को बाकी हिस्सों से पृथक् किया जा सकता है।
- स0 नि0 17.02 (33) स्विचिंग स्टेशन या आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट (स्विचिंग स्टेशन और सप्लाय कंट्रोल पोस्ट) का अर्थ अंतरायकों के वाह्य सज्जीकरण पृथक् स्वीचों और अन्य उपकरण (क्यूबिकल में लगाए गये रिमोट नियंत्रण) उपकरण सहित जिसे शिरोपरि उपकरण को पावर आपूर्ति नियंत्रण हेतु लगाया गया हो इनमें उप स्टेशन फीडिंग पोस्ट परिच्छेदन (सेक्शनिंग) और पैरलेलिंग पोस्ट, उप परिच्छेदन (सब सेक्शनिंग) और पैरलेलिंग पोस्ट यार्ड आपूर्ति पोस्ट तथा रेलपथ परिच्छेदन केबिन सम्मिलित है।
- (i) "उप-स्टेशन फीडिंग पोस्ट" (सब स्टेशन फीडिंग पोस्ट) (एसएस/एफपी) का अर्थ उस स्वीचिंग स्टेशन से है जहाँ ग्रिड उप स्टेशन से इन कर्मिंग फीडर लाइन समाप्त होती है और परिपथ वियोजक परिवर्तक (ट्रांसफार्मर) एवं अंतरोयकों से शिरोपरि उपकरण तक पावर की आपूर्ति की जाती है।
- (ii) "परिच्छेद (सेक्शनिंग) और पार्श्व सम्बन्धक (पैरलेलिंग) पोस्ट (एसएसपी)" का अर्थ न्यूट्रल

- (iv) “Impedance Bond” means a bond installed on double rail track circuit by the S&T department, which provided a low impedance path for the traction return current and relatively high impedance path for track circuit current.
 - (v) “Join Bond” means an electrical connection across a joint between two adjacent lengths of rail as part of the track return.
 - (vi) “Structure Bond” means an electrical connection between the steel work of a traction structure (overhead equipment supporting masts), track structure, bridge or station building to which the traction overhead equipment is attached and track return.
- S.R.17.02 (30) “Single Unit Trains” means the combination of motor coach and trailer or motor coach and trailers adopted by a Railway Administration as an operating unit.
- S.R.17.02 (31) “Multiple Unit Train (EMU)” means a train consisting of two or more single unit trains each consisting of 3 or 4 coaches coupled together and operated as one train, by driving from a single leading driving cabin.
- “Switch (Electrical)” means a device for opening or closing an electrical circuit.
- (i) “Switch alternative Feed” means a switch used for connecting the overhead equipment of a loop or siding or crossover to an alternative line section of the overhead equipment.
 - (ii) “Switch Gang Operated, Earth Type” means a special switch which is used for isolating and earthing the OHE over electric loco inspection pits and in electric loco sheds (and carriage, coaching section).
 - (iii) “Switch, Inter-connecting, Section or isolator” means a switch used for connection or disconnecting adjacent elementary sections or overhead equipment or of distribution mains.
 - (iv) “Switchgear” means isolator switches, circuit breakers, interrupters, cut outs and other apparatus used for the operation, regulation and control of electrical circuits.
 - (v) “Siding Switch” means a switch used for connecting or disconnecting the overhead equipment of sidings to or from the general overhead equipments system.
 - (vi) “Section Switch” means a switch used for connecting or disconnecting adjacent sections of overhead equipment on distribution line.
- S.R.17.02 (32). “Sector” means a section of overhead equipment of a track from a feeding post to a sectioning post.
- (i) “Sub Sector” means the shortest section of overhead equipment which can be isolated by the opening of interrupters.
 - (ii) “Elementary section” means the shortest section of overhead equipment which can be isolated from the rest of the system by switching operations.
- S.R.17.02 (33) “Switching Stations or Supply Control Post” means an outdoor assembly of interrupters, isolator switches and other apparatus (including remote control equipment installed in a cubicle), provided for controlling power supply to overhead equipment. It includes sub-station feeding posts, sectioning and paralleling posts, sub-sectioning and paralleling posts, yard supply posts and track sectioning cabins.
- (i) “Sub-station Feeding Post (SS/FP)” means a switching station where the incoming feeder lines from grid sub-station are terminated and power is supplied to the overhead equipment through circuit breakers, transformers and interrupters.
 - (ii) “Sectioning and Paralleling Post (SP)” means a switching station situated midway

सेक्शन पर दो फीडिंग पोस्टों के बीच मध्य में स्थित स्वीचिंग स्टेशन से है और ब्रिजिंग तथा पैरलेलिंग सेक्शन अंतरोयकों से व्यवस्थित है।

- (iii) "उप-परिच्छेदन (सब सेक्शनिंग) एवं पार्श्व सम्बंधक (पैरलेलिंग) पोस्ट (एसएसपी)" का अर्थ एक आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट से है जहाँ सेक्शनिंग एवं पैरलेलिंग अंतरोयकों की व्यवस्था है।
- (iv) "यार्ड आपूर्ति पोस्ट" (यार्ड सप्लाय पोस्ट) (वाईएसओ) का अर्थ एक स्वीचिंग स्टेशन से है जहाँ फीडिंग यार्ड के लिए सेक्शनिंग (परिच्छेदन) अंतरोयकों की व्यवस्था है।
- (v) "रेल परिच्छेदन (सेक्शनिंग) केबिन (ट्रेन सेक्शनिंग केबिन)" का अर्थ एक विद्युतीय संस्थापन से है जिसमें 1500 डीसी कर्षण हेतु रेलपथ परिच्छेदन उपकरण लगे हों, इसे रेलपथ केबिन के रूप में भी उल्लिखित किया जाता है।
- (vi) रेलपथ प्रतिगमन (ट्रेन रिटर्न) का अर्थ उस रेलपथ रेलों से है जिसे उप स्टेशन की ओर कर्षण प्रवाह के प्रतिगमन हेतु प्रतिगमन संवाहक के रूप में उपयोग में लाया जाता है।

स० नि० 17.02 (34) "कर्षण (ट्रैक्शन)" का अर्थ विद्युत कर्षण से है।

स० नि० 17.02 (35) "यातायात अवरुद्ध" (ट्रैफिक ब्लॉक) का अर्थ एक विशेष सेक्शन के रेलपथ/रेलपथों पर सभी यातायात के आवागमन के विरुद्ध रेलपथ का अवरुद्ध होने से है।

"रेलपथ परिपथ" का अर्थ उस विद्युतीय परिपथ से है जो रेलपथ के रेल का एक हिस्सा है।

- (i) "वोल्टता" का अर्थ किसी दो संवाहकों के बीच वोल्टों में मापे गये विद्युतीय पोटेंशियल के अन्तर या उपयुक्त वोल्ट मीटर द्वारा संवाहक के किसी भाग और अर्थ के बीच मापक से है।
- (ii) उच्च वोल्टता का अर्थ उस वोल्ट से है जिसके अन्तर्गत सामान्य क्रिया दशा को 650 वोल्टों से अधिक बढ़ाई जा सकती है।

स० नि० 17.02 (36) "दोषपूर्ण सेक्शन" (फाल्टी सेक्शन) का अर्थ विद्युत कर्षण/ओएचई के उस हिस्से से है जो दोषपूर्ण सेक्शन के अव्यवस्थित होने के उपरान्त उर्जित नहीं होता

स० नि० 17.02 (37) "स्वस्थ सेक्शन" (हेल्दी सेक्शन) का अर्थ विद्युत कर्षण/ओएचई के उस हिस्से से है जो दोषपूर्ण सेक्शन के पृथक होने के उपरान्त उर्जित पाया जाता।

17.03. विद्युत रेल-पथ तथा निर्माण-कार्य निरीक्षण:- विद्युत रेल-पथ और निर्माण-कार्यों का निरीक्षण, इस प्रयोजन के लिए नामित अधिकारियों द्वारा विशेष अनुदेशों के अनुसार और उन्हें सौंपे गये कर्तव्यों के अनुरूप, नियमित रूप से किया जायेगा।

स० नि० 17.03 (1) सामान्य नियम 17.03 में वर्णित निरीक्षण को कर्षण नियमावली में निहित निर्देशों के साथ अनुपालन किया जाएगा जो निम्नलिखित हैं:-

क्र०सं०	निरीक्षण की प्रकृति	वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजी०	मं०वि.ई०	सहा० विद्युत इंजी०	सी०टी०एफ०ओ० एफ०एफ०ओ० ए०टी०एफ०ओ०
1	लोको मोटिव केबिन	1	1	2	2/2/2
2	ओ०एच०ई० निरीक्षण कार	1	2	3	4/4/6
3	पुश ट्राली	1	2	2	4/4/4
4	टी०एच०ई० विभाग	1	2		4/-/-
5	स्टेशन	1	1	2	4/4/4
6	रात्रि निरीक्षण	1	1	1	2/2/2
7	कार्यालय निरीक्षण	1	1	1	1/1/1

नोट - (i) ये निरीक्षण प्रतिमाह न्यून मात्रा के हैं।

(ii) पर्यवेक्षकीय कर्मचारी के लिए निरीक्षण उनके अपने परिक्षेत्रों से सम्बन्धित है।

(iii) मुख्यालय के अधिकारियों द्वारा निरीक्षण का कोटा मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा निर्धारित किया जा सकेगा।

स० नि० 17.03 (2) सतर्कता आदेश का जारी किया जाना- शिरोपरि उपकरण के भंग होने के मामले में, जब किसी गाड़ी को सावधानी पूर्वक गुजरना आवश्यक हो तो कर्षण फोरमैन (शिरोपरि उपकरण) ऐसे अधिसूचना के लिए उत्तरदायी होगा और प्रचलित नियमों के अनुसार सतर्कता आदेश

between two feeding posts at a neutral section and provided with bridging and paralleling section interrupters.

- (iii) Sub-sectioning and Paralleling Post (SSP)” means a supply control post where sectioning and paralleling interrupters are provided.
- (iv) “Yard Supply Post (YS)” means a switching station where sectioning interrupters are provided for feeding yard.
- (v) “Track Sectioning Cabin” means an electrical installation containing track sectioning equipment for 1500 DC Traction. This is also referred to as track cabin.
- (vi) “Track Return” means the track rails when used as the return conductor for the traction current to return to the sub-station.

S.R.17.02 (34) “Traction” means electric traction.

S.R.17.02 (35) “Traffic Block” means blocking of track against movement of all traffic on a track/ tracks over a particular section.

“Track Circuit” means an electrical circuit of which the rail of the track forms part.

- (i) “Voltage” means the difference of electric potential measured in volts between any two conductors or between any part of either conductor and the earth as measured by the suitable voltmeter.
- (ii) “High Voltage” means a voltage which under ordinary working conditions may exceed 650 volts.

S.R.17.02 (36) “Faulty Section” means that portion of electric traction/OHE, which is not energized due to any fault on OHE temporarily.

S.R.17.02 (37) “Healthy Section” means that portion of electric traction/OHE which was found energize after dislocating faulty section.

17.03 Inspection of electrical way and works:- the electrical way and works shall be inspected regularly in accordance with special instructions by officials nominated for the purpose and in accordance with the duties assigned to them.

S.R.17.03(1) The inspection as mentioned in G.R 17.03 shall be carried out in accordance with the instructions laid down in Traction Manual. Which is given as under: -

SCHEDULE OF MONTHLY INSPECTION

Sr. No.	Nature of inspection	Sr. DEE	DEE	AEE	CTFO/FFO/ATFO
1.	Locomotive Cab	1	1	2	2/2/2
2.	OHE Inspection Car	1	2	3	4/4/6
3.	Push Trolley	1	2	2	4/4/4
4.	OHE Department	1	2	4	4/-/-
5.	Station	1	1	2	4/4/4
6	Night Inspection	1	1	1	2/2/2
7.	Office Inspection	1	1	1	1/1/1

Note: (i) These inspection are the minimum quantum per month.

(ii) In respect of supervisory staff the inspection pertain to their respective jurisdiction.

(iii) Quota of inspection by HQ Officers may be laid down by CEE.

S.R.17.03 (2) Issue of Caution Order: in case of breakdown of overhead equipment, when it is necessary for a train to proceed cautiously, the Traction Foreman (Overhead Equipment) responsible for such notification, shall arrange for issue of Caution Order in accordance

जारी करने की व्यवस्था करेगा। जूनियर इंजीनियर/विद्युत रैंक से ऊँचा एक प्राधिकृत व्यक्ति कार्य स्थल पर उपस्थित रहेगा और सामान्य नियम 4.09 तथा सहायक नियम में निर्धारित सिगनल दिखाने हेतु उत्तर दायी होगा।

स0 नि0 17.03 (3) विद्युत सेक्शन में ट्रेनों का संरक्षण— जब एक लोको पायलट (लोको पायलट) जान जाता है कि शिरोपरि उपकरण के ओ0एच0ई0 विफल होने/भंग (ब्रेकडाउन) होने के कारण उसकी गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती है तो सामान्य नियम 6.03 के अनुसार लोको पायलट और गार्ड को उस क्षतिग्रस्त लाइन के संरक्षण की व्यवस्था करनी होगी स्वचालित सिगनलिंग सेक्शन में भंग (ब्रेकडाउन) होने के मामले में सामान्य नियम 9.10 के अनुसार रेलपथ का संरक्षण अवश्य किया जाएगा। उसके उपरान्त लोको पायलट/गार्ड निकट के आपातकालीन टेलीफोन परिपथ से भंग (ब्रेकडाउन) का विस्तृत विवरण देते हुए कर्षण पावर नियंत्रण को कार्रवाई करने की सलाह देगा।

यदि यह परिपथ उपलब्ध नहीं है तो प्रथम उपलब्ध साधनों से निकटवर्ती स्टेशन मास्टर/केबिन सहा0 स्टेशन मास्टर को सूचना संप्रेषित की जाएगी।

17.04. विद्युत उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति: यदि विद्युतीय उपकरण या उसके किसी अन्य हिस्से के सम्मुख सक्षम/प्राधिकृत रेलवे कर्मों के अलावा किसी अन्य से कार्य सम्पादित करवाया जाना है तो ऐसे कार्यों को करवाने के लिए कार्य के प्रभारी व्यक्ति से कार्य की लिखित अनुमति लेना पड़ेगा जो हस्ताक्षरित होगा और विशेष निर्देशों द्वारा कार्य के लिए सक्षम रेल कर्मों द्वारा दिया जाएगा। वह उस आदेश को केवल कर्षण पावर नियंत्रक के संज्ञान से जारी करेगा।

स0 नि0 17.04(1) (क): यदि कार्य को सम्पादित किया जाना है या श्रमिक को शिरोपरि उपकरण के दो मीटर (6'-7') के भीतर आने की आवश्यकता हो तो निम्न प्रपत्र पर कार्य की अनुमति अवश्य ली जानी चाहिए।

क्र0सं0

दिनांक.....

..... से

पर.....

.....को

.....पर।

मैं, एतद् द्वारा घोषणा करता हूँ कि निम्न विद्युतीय उपकरण, जो सभी लाइव संवाहको से पृथक डेड हैं और अर्थ से संबद्ध हैं, पर या उसके निकट कार्य करना सुरक्षित है।

(सेक्टर, उपसेक्टर, प्रारम्भिक सेक्शन आदि)

अन्य सभी हिस्से खतरनाक हैं। उपकरण तब तक निष्क्रिय रहेंगे जब तक कार्य के प्रभारी व्यक्ति द्वारा हस्ताक्षरित कर इसकी अनुमति को लौटाया नहीं जाता।

दिनांक..... कोबजे.....

स्थानस्थानके लिए मैंने द्वारा कर्षण पावर नियंत्रक को जारी किया गया कार्य की अनुमति दिए जाने की संख्या, दिनांक, तथा समय सूचित किया गया।

हस्ताक्षर

(प्राधिकृत व्यक्ति)

नाम

पदनाम

तिथि एवं समय

(ब) सम्बन्धित सेक्शन के कर्षण वितरण का कोई भी सक्षम कर्मचारी, जो वरिष्ठ लाइनमैन के स्तर से निचले स्तर का न हो, कार्य की अनुमति जारी कर सकता है बशर्ते मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) की पूर्व अनुमति ले ली गयी हो।

स0 नि0 17.04 (2) सक्रिय उपकरण के नजदीक सर्विस भवन एवं संरचना कार्य:—

रेलवे कर्मचारी से यह अपेक्षा की जाती है कि शिरोपरि उपकरण के समीप सर्विस भवन एवं संरचना पर कार्य करते समय विशेष सावधानी बरतेंगे ताकि उपकरण (यंत्र) नापने वाला फीता आदि ऐसी स्थिति में न रखे कि वह गिर जाये अथवा विद्युत उपकरण के सम्पर्क में आ जाये।

with the rules in force. An authorized person not below the rank of JE/Electrical shall be present at the site and shall be responsible for showing signals prescribed in G.R. 4.09 & S.R.'s thereto.

S.R.17.03 (3). Protection of trains in Electrified Section: Whenever a driver find that his train can not proceed further on account of OHE failure/brake down of over head equipment, driver and guard shall arrange protection of the line affected in accordance with G.R. 6.03. In case of brake down in an Automatic signaling section, the track must be protected in accordance with G.R. 9.10. Thereafter driver/guard will take action to advice the traction power controller on the nearest emergency telephone circuit giving details of the brake down. In case this circuit is not available, the information should be communicated through the nearest station master/cabin ASM by first available means.

17.04 Permit to work on electrical equipment: - If work is to be carried out adjacent to the electrical equipment or any other part thereof by other than the competent railway servant, such work shall be done only when and for such time as the person-in-charge of the work has obtained a written permit to work, duly signed and given by the railway servant authorized for the purpose by special instruction. He in turn shall issue the same only with the knowledge of the traction power controller.

S.R.17.04(1) (a) A permit to work must be obtained if work is to be carried out or worker is required to come within two meters (6'-7') of the overhead equipment on the following Proforma.

Permit to work on or near A C traction electrical equipment

Serial No.

Date

From

To

At

At

I hereby declare that it is safe to work on or near the following electrical equipment, which is dead isolated from all live conductors and is connected to earth.

Sate below exactly the electrical equipment on or near to which it is safe to work.

(Sector, sub sector, Elementary section etc.)

All other parts are dangerous.

The equipment shall not be alive until this permit to work is returned duly signed by the person in charge of the work

The No. of permit to work, date and time issued has been intimated by me to traction power controller at

At hrs. mts. On..... date.....

Signature.....

(Of the authorized person}

Name

Designation

Date & Time

(b) The permit to work can be issued by any competent traction distribution official not lower in rank than a senior lineman pertaining to the section concerned, subject to prior sanction of Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution).

S.R.17.04 (2). Work on service building and structures in the vicinity of live equipment.

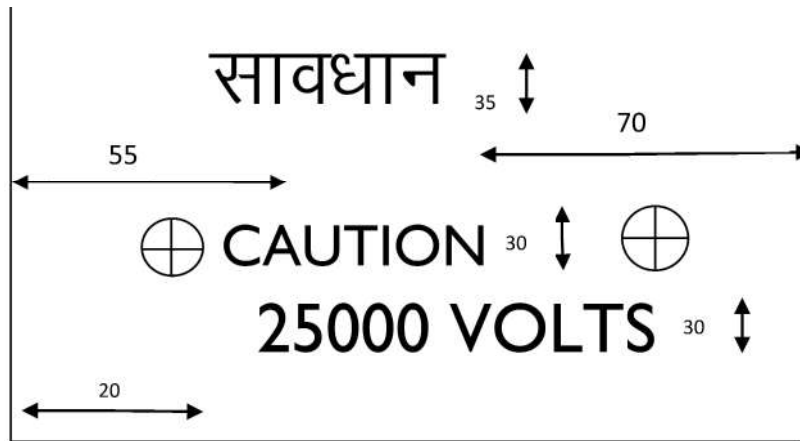
Railway staff required to carry out work on service building and structure in proximity of overhead equipment shall exercise special care to ensure that tools, measuring tapes, material etc, are not placed in a position from, which they are likely to fall on or make contact with electrical equipment.

17.05. कर्मचारियों तथा जनता को चेतावनी:-

- (1) सभी विद्युत उपस्करों को सदैव विद्युत आवेपित समझा जायेगा और परिणामस्वरूप वे मानव जीवन के लिए खतरनाक समझे जायेंगे, सिवाय उन परिस्थितियों में जिनमें किसी विद्युत उपस्कर को विशेष अनुदेशों के अनुसार, विशेषतः निष्क्रिय (डेड) कर दिया गया है।
कर्मचारियों और जनता को चेतावनी देने के लिए, ताकि ये समुचित सतर्कता बरतें, सभी खतरनाक स्थलों पर प्रमुख रूप में चेतावनी सूचनायें (कासन नोटिसेज) लगा दी जायेंगी।
- (2) ऐसी स्थिति के सिवाय, जबकि ऊपरी उपस्कर विशेष अनुदेशों के अनुसार निष्क्रिय और शूयोजित (डेड एण्ड अर्थड) कर दिया गया है, कोई व्यक्ति न तो किसी ऊपरी उपस्कर के नीचे अवस्थित इंजनों या टैंडरों पर और न ही सवारी डिब्बों या माल डिब्बों की छत पर चढ़ेगा।

स0 नि0 17.05 (1) कर्षण मैनुअल में दिये गये निर्देशों के अनुसार विद्युत उपकरण को तभी निष्क्रिय घोषित किया जा सकता है जब उसे अलग करके जमीन पर रख दिया गया हो।

स0 नि0 17.05 (2) सावधान सूचनाओं को आगे असुरक्षित स्थान के नीचे प्रदर्शित किया जायेगा।



टिप्पणी – पैमाना एन0टी0एस-5

1. सभी आयाम मि0मी0 में।
2. सामग्री 1.6 मि0मी0 से 2.0 मि0मी0 की मोटाई वाली माइल्ड स्टील।
3. सामग्री-पार्ट इनेमल चढ़वाने के पूर्व छेद कर लिये जायें।
4. 5 मि0मी0 की मोटाई के गिलसैन्स (GILLSANS) स्टाइल के अक्षर जैसा प्रदर्शित है।
5. रंग निम्नलिखित के अनुसार :
 - (i) अक्षर –सफेद मौसमरोधी शीशे की परत चढ़ी।
 - (ii) पृष्ठभूमि –सिगनल लाल होंगे मौसमरोधी शीशे की परत चढ़ी।
6. पृष्ठ भाग में –काला मौसमरोधी शीशे की परत चढ़ी।

स0 नि0 17.05 (3) साधारण नियम 17.05 (2) के उद्देश्यों के लिये सामान्य एवं सहायक नियम 17.04 के अनुसार लोको पायलट, सहायक लोको पायलट, सवारी डिब्बा कारखाना के कार्मिक एवं अन्य कोई भी व्यक्ति, जिन्हें इंजन या टैंडर या सवारी डिब्बों अथवा वैगनों के ऊपर चढ़ना अपेक्षित हो, उन्हें चढ़ने के पूर्व काम करने हेतु अनुमति लेना होगा।

17.06. रेल पथ में परिवर्तन: विद्युतीकरण रेल-पथ के संरक्षण (एलाइनमेंट) अथवा सतह में किसी तरह का परिवर्तन करने से पहले, ऊपरी उपस्कर के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों को अपेक्षित सूचना दी जायेगी जिससे कि ऊपरी उपस्कर नई स्थितियों के अनुरूप समायोजित किये जा सकें।

स0 नि0 17.06 (1) साधारण नियम 17.06 के अर्न्तगत मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) को सूचना दी जायेगी।

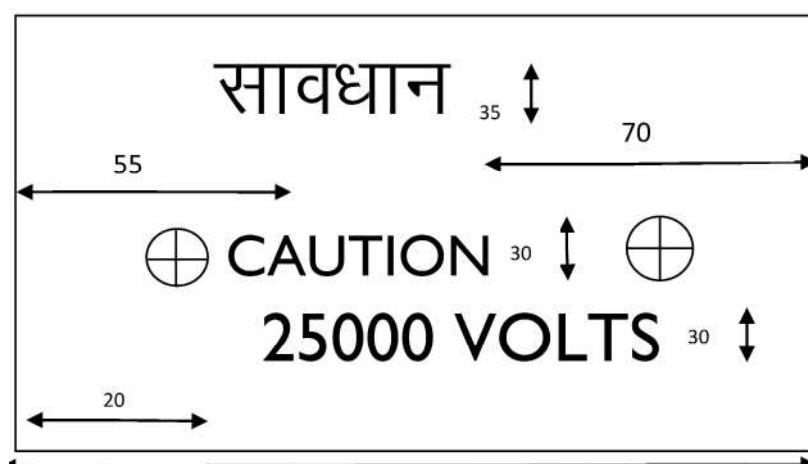
17.07. निरावेपित (न्यूट्रल) सेक्शनों में इंजनों और विद्युत बहु-युनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना: यदि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो रेल इंजनों अथवा विद्युत

17.05 Warning to staff and public: -

- (1) All electrical equipment shall be regarded as being live at all times and consequently dangerous to human life save and except in case where the electrical equipment has been specially made dead in accordance with special instruction. Caution notices shall be prominently fixed near all Vulnerable places to warn staff and public to exercise due caution.
- (2) No person shall climb on the top of engines or tenders or on the roofs of carriages or wagons when those vehicles are located beneath overhead equipment except when the overhead equipment is dead and earthed in accordance with special instructions.

S.R. 17.05(1). Electric equipment may be declared to have been made dead only when it has been isolated and earthed as per instructions contained in Traction Manual.

S.R. 17.05(2). Caution Notices of the type shown ahead shall be displayed near vulnerable location.



NOTE: - SCALE N.T.S.-5

1. ALL DIMENSIONS-IN mm.
2. MATERIAL -M.S. SHEET OF 1.6 mm. To 2.0 mm. THICKNESS.
3. HOLEA TO BE DRILLED BEFORE ENAMELLING.
4. LETTERING GILLSANS STYLE 5 mm. THICKNESS AS SHOWN.
5. COLOURS AS FOLLOWS :
 - (i) LETTERS-WHITE WEATHER PROOF VITREOUS ENAMELLED.
 - (ii) BACK GROUND - SIGNAL RED WEATHER PROOF VITREOUS ENAMELLED.
6. REAR SIDE :- BLACK W.P. - VIT. ENAMELLED.

S.R. 17.05 (3) - For the purpose of G.R. 17.05 (2), Loco Pilot, ALP, C&W staff & any other person required to climb on top of engines or tenders or on the roofs of carriages & wagons shall obtain a permit to work as per G.R. 17.04 before climbing up.

17.06. Alterations to track: - Before any alteration to alignment or level of electrified tracks is commenced due notice shall be given to those responsible for the overhead equipment so that the overhead equipment may be adjusted to conform to the new conditions.

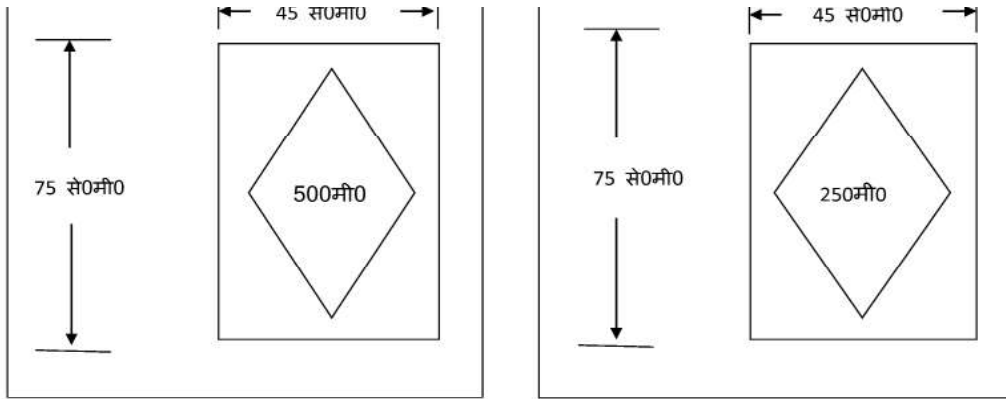
S.R. 17.06 (1) - The notice under G.R. 17.06 shall be given to the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution).

17.07. Tripping of circuit breakers of locomotives and electrical multiple units at neutral sections:- Unless otherwise allowed by special instructions, the Loco Pilot of the

बहु-युनिटों के लोको पायलट, शक्ति स्विच समुचित रूप से आफ करके निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शन को पार करेंगे। शक्ति 'आफ' करने और 'आन' करने के लिए लाको पायलट के मार्गदर्शन के लिये इस आशय के आवश्यक संकेत-बोर्ड लगाये जायेंगे।

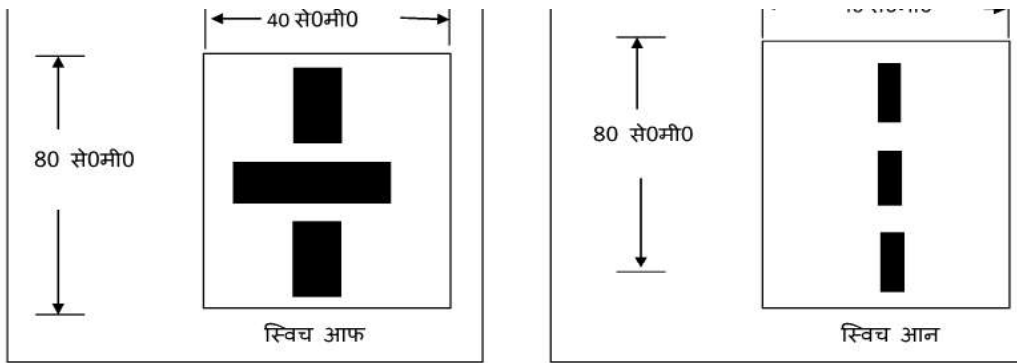
स0 नि0 17.07 (1) संकेतक को निष्क्रिय (न्यूट्रल) सेक्शन के आगे 500 मीटर और 250 मीटर की दूरी पर लगाया जायेगा। लोको पायलट को उस बिन्दु को दिखाने हेतु (न्यूट्रल) निष्क्रिय सेक्शन के बिलकुल करीब और तुरन्त पश्चात अतिरिक्त बोर्ड लगाये जायेंगे जहां वह इंजन पर सर्किट ब्रेकर को खोल और फिर बन्द कर सके। बोर्ड को ड्राइंग में क्रमशः क ख ग और घ के रूप में प्रदर्शित किया गया है।

निरावेशित (न्यूट्रल) खण्ड में चेतावनी



चित्र 1 (क)

चित्र 2 (ख)



चित्र 3 (ग)

चित्र 4 (घ)

17.08. टावर वैगन: टावर वैगन के संचालन और परिचालन के नियम विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये जायेंगे।

स0 नि0 17.08 (1) गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करने वाले सभी नियमों द्वारा टावर वैगनों के संचालन को नियंत्रित किया जायेगा।

स0 नि0 17.08 (2) टावर वैगन का लोको पायलट:

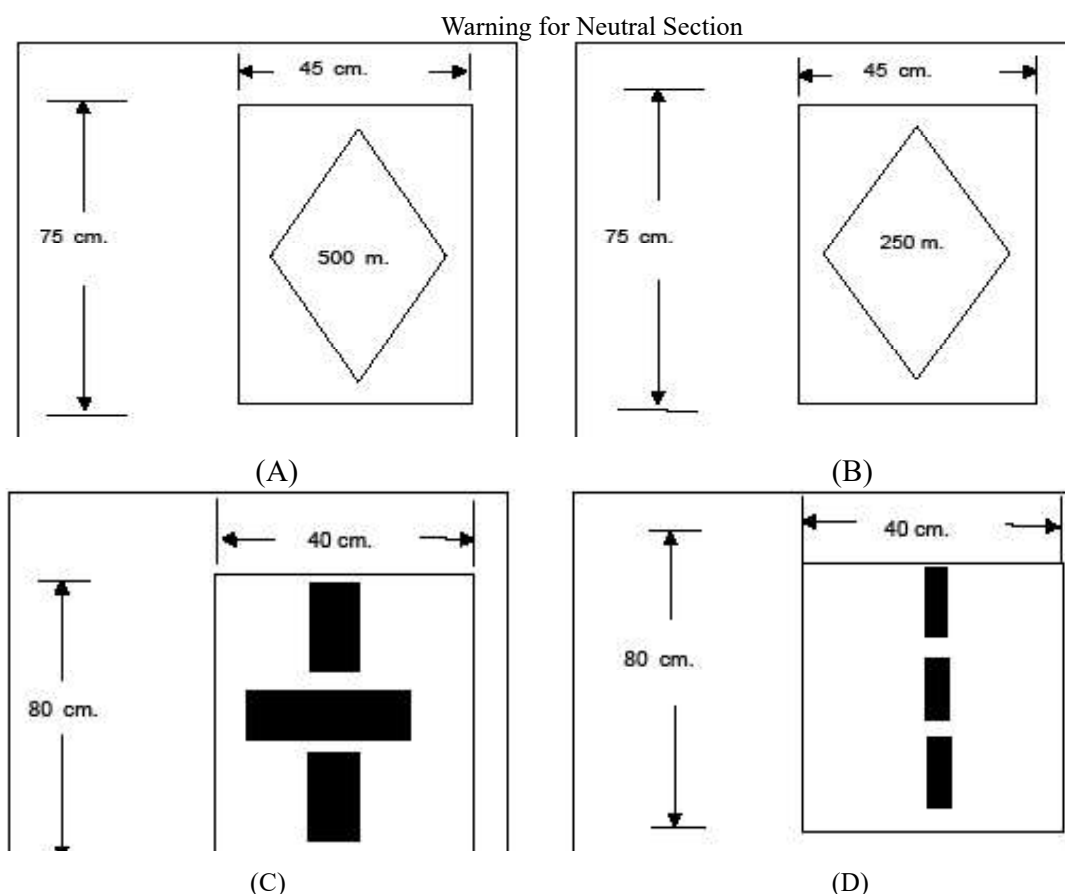
- मंडल विद्युत इंजीनियर कर्षण द्वारा निश्चित रूप से जारी सक्षमता प्रमाण पत्र धारी अधिकृत व्यक्ति ही टावर वैगन का संचालन करेगा। यदि उपर्युक्त रीति से किसी व्यक्ति को अधिकृत नहीं किया गया है अथवा जिस खण्ड में टावर वैगन का परिचालन होना है उसकी जानकारी के साथ साथ उसे टावर परिचालन से पूर्व परिचित होना चाहिए।
- टावर वैगन की गति 40 किमी0 प्रतिघंटे से अधिक नहीं होगी बशर्ते इंजीनियरिंग, सिगनल अथवा अन्य विचारणीय आधार पर स्थाई या अस्थायी प्रतिबंध न हो।

स0 नि0 17.08(3) टावर वैगन पैंटोग्राफ (विद्युतग्राही) – टावर वैगन के छत पर आरोहित विद्युतग्राही (पैंटोग्राफ) का प्रयोग ए0सी0 कर्षण मैनुअल में सन्निहित निर्देशों के अनुसार किया जायेगा।

चालू लाइन पर टावर वैगन तब तक कार्य नहीं करेगा जब तक कि चालक या इस उद्देश्य से सक्षमता प्रमाण पत्र धारी कर्मचारी टावर वैगन के परिचालन का प्रभारी न हो। मंडल विद्युत इंजी0 (कर्षण) बीसीटी द्वारा पूर्वोत्तर रेलवे और उसके विभिन्न खण्डों पर कार्य करने की प्रक्रिया और

locomotive or electrical multiple unit shall coast through the neutral section, duly switching off powers. Necessary indication boards to this effect shall be provided to guide the Loco Pilot to switch off and switch on power.

S.R. 17.07(1) - Indication boards shall be provided at 500 metres and 250 metres in advance of the neutral section. Additional boards shall be provided just short of and immediately after the neutral section to indicate to the Loco Pilot the points where he should open and reclose the circuit breaker on the locomotive. The boards to be provided are shown at A, B, C and D respectively in the drawing.



17.08. Tower wagon: The rules for the movement and working of tower wagons shall be laid down by special instructions.

S.R. 17.08(1). The movement of tower wagons will be governed by all the rules governing movement of trains.

S.R. 17.08(2) Driving of Tower Wagon:-

- (i) No tower wagon shall be driven except by an authorised person who has competency certificate issued by DEE/TRO and no person shall be so authorised, unless he has knowledge of the section on which tower wagon is operating in addition to being conversant with the operation of tower wagon.
- (ii) The maximum speed of the tower wagon shall not exceed 40 K.M. per hour, subject to the restrictions temporary or permanent imposed on account of engineering, signalling or other considerations.

S.R. 17.08 (3) Tower Wagons Pantograph: The use of the pantograph mounted on the roof of the tower wagon shall be in accordance with the instructions contained in the A.C. Traction Manual.

Tower wagons shall not be worked on running lines unless a driver or an official holding a competency certificate for this purpose is on the tower wagon and is in charge of its movements. The certificate of competency shall be issued by DEE(T), BCT after a written,

संगत नियमों की लिखित मौखिक या व्यवहारिक परीक्षा के उपरान्त ही सक्षमता प्रमाण पत्र निर्गत किया जायेगा।

स0 नि0 17.08 (4) टावर वैगन पर घूमता हुआ टावर :-

- (i) घूमता हुआ टावर सामान्यतः टावर वैगन की लम्बाई के साथ होगा।
- (ii) घूमता हुआ टावर ऊँपर या नीचे केवल तभी होगा जब निचला वैगन स्थिर हो।
- (iii) घूमता हुआ वैगन सामान्य स्थिति में तभी संचालित होगा जब टावर वैगन स्थिर हो।
- (iv) टावर वैगन केवल तभी घुमेंगा जब घूमते हुए टावर को सामान्य स्थिति के बाद पीछे लाया जाये।

स0 नि0 17.08 (5) लैंडर ट्राली (सीढ़ी ट्राली) का कार्य:-

- (i) लैंडर ट्राली को "लारी" के रूप में समझा जायेगा तथा पथ पर उसका संचालन साधारण एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 द्वारा नियंत्रित किया जायेगा, और इसके पश्चात लारी के लिए लागू सहायक नियम का प्रयोग किया जायेगा।
- (ii) बाह्य एवं स्टेशन सीमा के अन्तर्गत दोनों तरफ लैंडर (सीढ़ी) ट्राली के कार्य का पर्यवेक्षण कर्षण वितरण कर्मचारी द्वारा किया जायेगा जो चार्जमैन स्तर से कम का नहीं होगा।

17.09. विद्युतिकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम:- विद्युतीकरण सेक्शनों में गाड़ियों के संचालन के लिए प्राधिकृत अधिकारी द्वारा विशेष अनुदेश अधिसूचित किए जायेंगे।

स0 नि0 17.09 (1) सेक्शनिंग और सलाइडिंग स्विचेज शिरोपरि उपकरण में संस्थापित सेक्शन एवं सलाइडिंग स्विचों को केवल ऐसे कर्मचारियों द्वारा ही संचालित किया जायेगा जिसे ट्रेक्शन फोरमैन द्वारा इस प्रकार के कार्य करने हेतु प्रमाणित किया गया हो। इस उद्देश्य से सक्षमता प्रमाण पत्र 5 वर्ष की अवधि तक ही मान्य होगा।

स0 नि0 17.09 (2) मुख्य अथवा लूप रनिंग लाइन को प्रभावी करने वाले स्विच को कर्षण पावर नियंत्रक की अनुकति के बिना न तो बन्द किया जाएगा और न ही खोला जायेगा।

स0 नि0 17.09 (3) खण्ड के सभी परिचालन अथवा स्विचों को अलग करने सम्बन्धी कार्य जब पूरा कर लिया जाएगा तो सभी मामलों के कर्षण पावर नियंत्रक को सूचित किया जाएगा।

स0 नि0 17.09 (4) निष्क्रिय अथवा शिरोपरि लाइनों पर मिट्टी के आ जाने के कारण रेलपथ खण्ड पर विद्युत चल स्टॉक के प्रवेश को रोकने की प्रक्रिया :-

पावर ब्लाक लगाये जाने के लिए अपनायी जाने वाली प्रक्रिया

ओ0एच0ई0 के मरम्मत/अनुरक्षण के लिए पावर ब्लाक लगाया जाना आवश्यक हो तो कर्षण पावर नियंत्रक उसे निजी नम्बर के आदान प्रदान के द्वारा खण्ड नियंत्रक को सूचित करेगा। खण्ड नियंत्रक इसी प्रकार से मण्डल परिचालन प्रबन्धक/वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक से परामर्श करेगा तथा सहमति के पश्चात वह उसे सम्बन्धित स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर (केबिन) को निजी नम्बर के आदान प्रदान के तहत सूचित करेगा तथा तब पावर ब्लाक को लगाने हेतु निजी नम्बर के आदान प्रदान द्वारा पावर नियंत्रक को सूचित करेगा। पावर ब्लाक को रद्द करते मसय भी यही प्रक्रिया अपनायी जायेगी।

(क) इलेक्ट्रिक रोलिंग रोकने के लिए ऐसे रेलपथ अथवा क्रास ओवर पर जिसके शिरोपरि उपकरण को निष्क्रिय किया गया है अथवा विद्युत चल स्टॉक को रोकने के क्रम में अथवा उसके ऊँपर से शिरोपरि उपकरण को पार करने या जिसके लिए कार्य करने हेतु अनुमति जारी की जानी है, वहाँ विद्युत चल स्टॉक के ऐसे संचालन को नियंत्रित करने वाले सिगनल के लीवर/स्लाइड और सिगनल केबिन के प्वाइंट्स को लेकर/स्लाइड कालर के माध्यम से संरक्षित किया जायेगा। यदि प्वाइंट्स और सिगनल स्थानीय स्तर पर संचालित किये जाते हैं तो उसके सामान्य स्थिति में उन्हें क्लैम्प और पैड लॉक कर दिया जायेगा तथा चाभी स्टेशन मास्टर के पास रख दी जायेगी।

(ख) लीवर स्लाइड कालर को तब तक नहीं हटाया जायेगा, जब तक कि स्टेशन मास्टर अथवा स्टेशन मास्टर/केबिन को खण्ड नियंत्रक से पावर ब्लाक को निरस्त करने हेतु निजी नम्बर द्वारा संदेश पावती प्राप्त नहीं हो जाती है। खण्ड नियंत्रक इस तरह का संदेश तब तक जारी नहीं करेंगे, जब तक कि कर्षण पावर नियंत्रक से पावर ब्लाक को निरस्त करने के सम्बन्ध में निजी नम्बर के मार्फत विधिवत लिखित संदेश उसे प्राप्त नहीं हो जाता है। इसके साथ साथ कार्यरत स्टेशन मास्टर पावर ब्लाक के लगाये जाने एवं उसे रद्द किये जाने को गाड़ी सिगनल पंजिका में लाल स्याही से दर्ज करेगा, इसी तरह से खण्ड नियंत्रक द्वारा गाड़ी कन्ट्रोल चार्ट में भी प्रविष्टि की जाएगी।

टिप्पणी: जब भी इस पर या इसके बाहर लाइन पर पावर ब्लाक लगे होने की स्थिति में गैर विद्युत स्टॉक का संचालन होना हो तो लेवल काल अस्थायी रूप से हटाया जा सकता है तथा संचालन पूरा होने

oral and practical test in the relevant rules and procedure for working on the N.E. Railway over sections under their control.

S.R. 17.08(4) Revolving tower on tower wagon :-

- (i) The revolving tower shall normally lie along the length of the tower wagon.
- (ii) The revolving tower shall be raised or lowered only when the lower wagon is stationary.
- (iii) The revolving wagon shall be moved out of the normal position, only when the tower wagon is stationary.
- (iv) The tower wagon shall be moved only after the revolving tower has been brought back to normal position.

S.R. 17.08 (5) Working of ladder trollies :-

- (i) Ladder trollies shall be considered as 'lorries' and their movement on the track shall be governed by GRs 15.18 to 15.28 and subsidiary rules thereafter as applicable to lorries.
- (ii) Working of 'ladder trollies' shall be supervised by a Traction Distribution official not lower in rank than a Chargeman, both outside and within station limits.

17.09. Additional rules for electrified sections:- Special instructions for working of trains on electrified sections shall be notified by the authorised officer.

S.R. 17.09 (1) Sectioning and Sliding Switches- Section and siding switches installed in the overhead equipment shall be operated only by such officials as are certified as competent to do so by the Traction Foreman (Overhead Equipment). The certificate of competency for this purpose shall be valid for a period of 5 Years.

S.R. 17.09 (2) No switch affecting the feed to main running line or loop line (s) shall be closed or opened without permission of the Traction Power Controller.

S.R. 17.09 (3) All operations of section or isolating switches, when completed, shall be reported to the Traction Power Controller in all cases.

S.R. 17.09 (4) Procedure for preventing admission to electric rolling stock into or over sections of track with dead or earthed overhead lines.

Procedure to be adopted for imposing power block

Whenever it is necessary to impose a power block for repair/maintenance of OHE the Traction Power Controller will intimate the same to Section Controller under exchange of Private Number. Similarly Section Controller will consult with DOM/Sr.DOM and after acceptance, he will intimate the same to Station Master /Cabin SM concerned under exchange of Private Number and then intimate Traction Power Controller for imposing power block under exchange of Private Number. The same procedure will be adopted while cancelling power block.

- (a) In order to prevent electric rolling-stock from being admitted into a track or a crossover for which overhead equipment is made dead or for which a permit-to-work is to be issued, the levers/slide of signals and points in the signal cabins governing such movements of electric rolling stock shall be protected by means of lever/slide collars. If the points and signals are locally operated, they should be clamped and padlocked in their normal position and the keys shall be kept with the Station Master.
- (b) The lever/slide collars shall not be removed until the Station Master or Cabin Station Master receives from the Section Controller and acknowledges a message supported by a private number cancelling the power block. The section controller shall not issue such a message unless he has received a written message duly supported by a private number from the Traction Power Controller cancelling the Power block. Also SM on duty must enter the Power Block in TSR in red ink while it is imposed & cancelled. Similar entries shall be made in central chart by controller.

Note :- When a movement of non-electric rolling stock is to be made into or out of such lines under power block, the lever collars may temporarily be removed and replaced immediately after the movement it completed.

के तुरन्त बाद इसे पुनर्स्थापित कर दिया जायेगा।

स0 नि0 17.09 (5): विद्युतीय क्षेत्र में दुर्घटना और असामान्य घटनाएं:-

- (1) शिरोपरि उपकरणों में दाब/खराबी: ट्रिपिंग न होने के मामले में कर्षण पावर नियंत्रक खण्ड नियंत्रक एवं स्टेशन मास्टर का कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व -
- (क) खराबी (दोष) का पृथक्करण:-
 - (i) विद्युतीयकृत खण्डों में शिरोपरि उपकरण के विफल होने की घटनाओं में कर्षण पावर नियंत्रक उसे तुरन्त चिन्हित कर खराबी वाले खण्ड का स्थान निर्धारित करेगा तथा उसे पृथक् करेगा। दोहरी एवं बहुलाइन खण्डों के मामले में उस मार्ग के सटे ठीक लाइन को खराब खण्ड की दूरी तक पृथक् करेगा। कर्षण पावर नियंत्रक फिर लिखित रूप में अथवा टेलीफोन द्वारा निजी नम्बर के आदान प्रदान के माध्यम से खराब खण्ड एवं अस्थायी रूप से ठीक खण्ड के पृथक्करण की सूचना खण्ड नियंत्रक को देगा।
 - (ii) कर्षण पावर नियंत्रक से प्राप्त परामर्श पर खण्ड नियंत्रक निम्नलिखित के अनुसार कार्य करेगा- खण्ड नियंत्रक निजी नम्बर के आदान प्रदान के अन्तर्गत दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को पृथक् किये गये खण्ड को खराब खण्ड समझने की सूचना देगा कि वह खण्ड आपातकालीन पावर ब्लाक के अन्तर्गत है और तदनुसार कार्यवाही करेगा।
- (ख) दोहरी लाइन खण्ड पर ठीक खण्ड का अस्थायी पृथक्करण:-
 - (i) खण्ड नियंत्रक खराब सेक्शन में किसी गाड़ी के प्रवेश की जांच करेगा कि वह सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को सटे लाइन/लाइनो पर गहन दृष्टि रखने हेतु सर्तकता आदेश जारी करे ताकि शिरोपरि उपकरण में किसी खराबी का ध्यान रखा जा सके। अगले स्टेशन पर पहुँचने पर लोको पायलट सूचित करेगा कि जिस मार्ग से वह गुजरा है वह खण्ड रेल संचालन के लिए सुरक्षित है अथवा नहीं। तब खण्ड नियंत्रक ठीक खण्ड को जिसे अस्थायी रूप से पृथक् किया गया था, को फिर से क्रियाशील बनाने हेतु लिखित रूप से कर्षण पावर नियंत्रक को सूचित करेगा।
 - (ii) यदि किसी प्रकार से गाड़ी खराब खण्ड में प्रवेश कर जाती है तो खण्ड नियंत्रक तुरन्त उन सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को जो, खराब खण्ड में गाड़ी संचालन से सम्बन्धित है तथा उस खण्ड में जिसमें ठीक शिरोपरि को अस्थायी रूप से पृथक् किया गया है व्यक्तिगत नम्बर के आदान प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा ताकि वे प्रभावित ब्लाक खण्डों में तब तक किसी गाड़ी के प्रवेश की अनुमति नहीं देंगे। जब तक कि अप्रभावित खण्ड के प्रथम गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को इस का सर्तकता आदेश जारी नहीं कर देते। दिन के दौरान जब आगे परिदृश्य स्पष्ट हो तो, 60 किमी0 प्रतिघंटा से अधिक नहीं एवं रात्रि के दौरान 30 किमी0 प्रति घंटा से अधिक नहीं की गति से बशर्ते अन्य गति प्रतिबन्धों को देखते हुए चले और सावधानीपूर्वक एवं किसी रुकावट के आने पर शीघ्र रोकाने हेतु तैयार रहे जो सटे लाइन/लाइनों के बाधित होने के कारण हो सकता है तथा सटे हुए लाइन/लाइनों से शिरोपरि उपकरण में किसी असमानता पर भी गहन दृष्टि रखें। अगले स्टेशन पर पहुँचने पर लोको पायलट सूचित करेगा कि जिस खण्ड से वह गुजरा है वह गाड़ी संचालन हेतु सुरक्षित है अथवा नहीं।
 - (iii) इस कार्यवाई के करने के पश्चात खण्ड नियंत्रक कर्षण पावर नियंत्रक को लिखित रूप से सूचित करेगा कि गाड़ी की संरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक सावधानियां अपनायी गयी है। कर्षण पावर नियंत्रक तब ठीक खण्ड को जिसे अस्थायी रूप से पृथक् किया गया था को विद्युत पुनर्स्थापित करेगा।
 - (iv) गति प्रतिबन्ध को हटाने की कार्यवाई खण्ड नियंत्रक द्वारा लोको पायलट और गार्ड से इस आशय की सूचना प्राप्त होने पर कि खण्ड अवरोध रहित है, स्टेशन मास्टर के परामर्श से किया जायेगा। खण्ड नियंत्रक गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड के रिपोर्ट के आधार पर यह दर्शाते हुए कि कोई अतिक्रमण अथवा शिरोपरि उपकरण में कोई असामान्यता है अथवा नहीं, कर्षण पावर नियंत्रक को सूचित करेगा। गति प्रतिबन्ध को हटाने का निर्णय प्राइवेट/निजी नम्बर (गुप्तांक) के आदान-प्रदान के अन्तर्गत लिए जाने तक खण्ड में क्रमशः गाड़ी के प्रवेश की अनुमति केवल खण्ड नियंत्रक से लिया जायेगा तथा स्पष्ट रूप से गति प्रतिबन्ध दर्शाते हुए सर्तकता आदेश जारी करना कायम रहेगा जैसा कि उपर्युक्त (ii) में इंगित किया गया है।
- (2) विद्युत कर्षण ट्रैक पर गाड़ी में कोई असाधारण घटना के समय शिरोपरि उपकरण में विद्युत उपकरण में विद्युत आपूर्ति रोकने हेतु स्विच आफ करने के सम्बन्ध में कर्षण पावर नियंत्रक एवं खण्ड नियंत्रक का कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व।

S.R. 17.09 (5) "Accident and unusual occurrence in electrified territory:

- (1) Duties and responsibilities of Traction Power Controller, Section Controller and Station Master in case of No Tension/Fault Tripping in overhead Equipment:
 - (a) Fault Isolations:
 - (i) In an electrified section, in the event of OHE failure, the Traction Power Controller shall immediately identify and localize the faulty section and isolate the same. In case of double or multiple line sections, he shall also isolate the healthy section on adjacent tracks on the same route length as the faulty section. The Traction Power Controller shall then advise the section Controller in writing or on phone under exchange of private number of the section found faulty and the healthy section temporarily isolated.
 - (ii) On receipt of advice from the Traction Power Controller, the Section Controller shall take action as under:-

The Section Controller shall, under exchange of private numbers, advise the Station Masters of both stations who are concerned with the working of trains in the affected section to treat the faulty section as if the same is under emergency power block and take action accordingly.
 - (b) On Double Line Section - Healthy section temporarily isolated.
 - (i) The Section Controller shall check whether any train has entered in the faulty section. If not he shall advise the concerned SM to issue caution order to the keep a sharp look out on the adjacent line/lines to see if there are any OHE abnormalities. On reaching the next station, Loco Pilot, should report whether or not the section over which he has passed in safe for train movement. Then Section Controller will advise the Traction Power Controller in writing to re-energize the healthy section that was temporarily isolated.
 - (ii) If however, train has entered in faulty section, the Section Controller shall immediately inform SMs of all Stations who are concerned with working of train in the faulty section and also in the section in which healthy overhead equipment is temporarily isolated, under exchange of private number, that they shall not allow any train to enter the affected block sections unless both Loco Pilot and guard of the first train in unaffected section have been issue caution order to this effect. "Proceed with speed not exceeding 60 KMPH during day when visibility ahead is clear and not exceeding 30 KMPH during night subject to observance of other speed restrictions" and "keep a sharp look out and be prepared to stop short of any obstruction, which may due to any infringement from the adjacent line/lines and also keep a sharp look out on the adjacent line/lines to see if there are any overhead equipment abnormalities. On reaching the next station Loco Pilots to report whether or not the section over which they have passed is safe for train movement".
 - (iii) Only after taking this action the Section Controller shall advise the Traction Power Controller in writing that necessary precaution have been taken to ensure safety of the train. The Traction Power Controller shall then restore the feed to the healthy section, which was temporarily isolated.
 - (iv) Action to remove speed restrictions shall be taken by the Section Controller in consultation with Station Master on receipt of report from the Loco Pilot and the guard that the section is free of obstruction. Section Controller shall also advise the Traction Power Controller of the report of Loco Pilot/guard of the train indicating whether or not there are any infringements or abnormalities in overhead equipment. Till such time it is decided to remove speed restriction, subsequent train shall be allowed to enter into the section only with permission from the Section Controller under exchange of Private Number and shall continue to be issued caution order prescribing clearly the speed restriction and other precautions, as pointed out in (ii) above.
- (2) Duties and responsibilities of Traction Power Controller and Section Controller in the event of any abnormality in train on Electric Traction necessitating 'Switching off' of overhead equipment supply:

(क) अस्थायी रूप से पृथक किया गया ठीक सेक्शन:-

विद्युतीकृत कर्षण पर गाड़ी संचालन में किसी असुरक्षा के सम्बन्ध में किसी व्यक्ति से ज्योंही जानकारी होती है तो उसे कर्षण पावर नियंत्रक को तुरन्त प्रथम उपलब्ध साधनों द्वारा अवश्य सूचित किया जायेगा।

- (i) ज्योंही कर्षण पावर नियंत्रक को विद्युतीकृत कर्षण पर कार्यरत गाड़ी की असुरक्षित स्थिति की जानकारी होती है तो वह तुरन्त दोनों शिरोपरि उपकरण एवं घटना वाली उप खण्ड की लाइन में विद्युत आपूर्ति वाले स्विच को आफ कर देंगे तब कर्षण पावर नियंत्रक जिस खण्ड में शिरोपरि उपकरण की स्विच को आफ किया गया है की लिखित सूचना खण्ड के खण्ड नियंत्रक को देगा।
- (ii) कर्षण पावर नियंत्रक से प्राप्त सूचना पर खण्ड नियंत्रक प्राइवेट नम्बर (गुप्तांक) के आदान प्रदान के तहत उन सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टर्स को सूचना देगा। प्रभावित सेक्शन जिसे आपातकालीन पावर ब्लाक लगे होने के कारण बन्द सेक्शन समझा जाता है से और इस सेक्शन में किसी गाड़ी के प्रवेश की अनुमति न देना सुनिश्चित करेगा।
- (iii) स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन के ठीक लाइनों पर भी समान रूप से गाड़ियों के प्रवेश की अनुमति नहीं देगा जब तक कि अप्रभावित सेक्शन के पहली गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड दोनों को दिन के दौरान जब आगे का परिदृश्य बिल्कुल स्पष्ट हो तो 60 किमी० प्रति घंटा एवं रात्रि के दौरान 30 किमी० प्रति घंटा की प्रतिबन्धित गति से चलने का सतर्कता आदेश जारी न किया जा चुका हो बशर्ते अन्य गति प्रतिबन्धों को देखते हुए तथा गहन दृष्टि रखने एवं किसी अवरोध के आने पर शीघ्र रोकने के लिए तैयार रहने जो सटे लाइन/लाइनों से शिरोपरि उपकरण के असामान्य उल्लंघन के कारण हो सकता है लोको पायलट को निर्देश देगा कि अगले स्टेशन पर पहुँच कर वह भी सूचित करे कि जिस सेक्शन से वह गुजरा है वह सेक्शन गाड़ी के लिए सुरक्षित है अथवा नहीं।
- (iv) यदि अप्रभावित सेक्शन का लोको पायलट उससे फोन पर सम्पर्क करता है तो अप्रभावित सेक्शन का शिरोपरि उपकरण को पुनर्स्थापित किया जाना चाहिए और उससे प्रतिबन्धित गति दिन के दौरान जब आगे का परिदृश्य बिल्कुल स्पष्ट हो तो 60 किमी० प्रति घंटा एवं रात्रि के दौरान 30 किमी० प्रति घंटा बशर्ते अन्य गति प्रतिबन्धों को देखते हुए और बाहर गहन दृष्टि रखते हुए एवं किसी भी अवरोध के आने पर शीघ्र गाड़ी रोकने को तैयार रहने जो सटे किसी लाइन/लाइनों के उल्लंघन की वजह से हो सकता है रहते हुए चलने के लिए कहा जाएगा। अगले स्टेशन पर पहुँचने पर लोको पायलट सूचित करेगा कि जिस सेक्शन से वह गुजरा है गाड़ी संचालन के लिए सुरक्षित है अथवा नहीं।
- (v) यह सुनिश्चित करने के पश्चात कि सटे रेल पथ पर कोई बाधा/व्यवधान नहीं है, जैसा कि सतर्कता आदेश में दर्शाया गया है उसे तुरन्त वापस ले लिया जायेगा तथा सर्व सम्बन्धितों को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत सूचना दी जायेगी। इस तरह के लगाए गये सतर्कता आदेश को उसके निरस्तीकरण सहित सतर्कता आदेश पंजिका में आवश्यक इन्दराज किया जायेगा।

(ख) प्रभावित गाड़ी वाला सेक्शन:-

- (i) प्रभावित गाड़ी के कर्मी दल से असमानता की प्रकृति के बारे में सूचना मिलने के पश्चात शिरोपरि उपकरण की रिचार्जिंग का निर्णय खण्ड नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक (शिफ्ट ड्यूटी) तथा सम्बन्धित विभाग के नियंत्रक से विचार विमर्श कर लिया जायेगा।
 - (ii) यदि प्रभावित गाड़ी का लोको पायलट कर्षण पावर नियंत्रक/नियंत्रक से सम्पर्क करता है और शिरोपरि उपकरण के पुनरारम्भ होने पर गाड़ी में कोई खराबी नहीं पायी जाती है तो उसे प्रतिबन्धित गति से ब्लाक सेक्शन की दूरी तय करने हेतु नियंत्रक द्वारा कहा जाएगा जो दिन के दौरान जब सामने का परिदृश्य बिल्कुल स्पष्ट हो तो प्रतिबन्धित गति 60 किमी० प्रति घंटा तथा रात्रि के दौरान 30 किमी० प्रति घंटा बशर्ते कि अन्य गति प्रतिबन्धों को देखते हुए चले। गाड़ी के स्टेशन पहुँचने पर सम्बन्धित विभाग के कर्मचारी द्वारा गाड़ी की जांच की जायेगी यदि गाड़ी में कोई असामान्यता (खराबी) नहीं पायी जाती है, तो गाड़ी अपनी सामान्य गति से चलेगी।
- (3) शिरोपरि उपकरण के ट्रिप हो जाने/शिरोपरि उपकरण में तनाव न होने की स्थिति में लोको पायलट एवं गार्ड के कर्तव्य एवं जिम्मेदारियां-
- (i) शिरोपरि उपकरण के अस्थायी ट्रिप हो जाने पर लोको पायलट सामान्य कर्षण पर वापस

(a) Healthy Section Temporarily Isolated:

As soon as any person comes to know about any unsafe condition of a train working on electrified traction, Traction Power Controller must be advised immediately by first means.

- (i) As soon as Traction Power Controller comes to know about unsafe condition of a train working on Electrified Traction, he shall immediately switch 'Off' the overhead equipment supply of both the lines of relevant Sub-Section Traction Power Controller shall then advise in writing, the Section Controller of sections in which Overhead Equipment has been switched 'Off'.
- (ii) On receipt of advice from Traction Power Controller, the Section Controller shall, under exchange of Private Number, advise Station Master of all stations. Who are concerned with working of trains in the affected sections to treat the dead section as if the same is under emergency power block and to ensure that no train is allowed to enter into the section.
- (iii) Station Masters will not allow any train to enter even Healthy line of the affected Section unless both Loco Pilot and guard of the first train of unaffected section have been issued caution order to proceed with the restricted speed not exceeding 60 KMPH during day when view ahead is clear and 30 KMPH during night subject to observance of other speed restrictions and keep a sharp look out and be prepared to stop short of any obstruction, which may be due to any infringement on Overhead Equipment abnormalities from the adjacent line/lines. Also advise Loco Pilot too report immediately on reaching the next station whether or not the section over which they have passed is safe for the train.
- (iv) If Loco Pilot of unaffected section contacts him on phone, the Overhead Equipment of unaffected portion should be resumed and he will be asked to proceed with the restricted speed not exceeding 60 KMPH during day when view ahead is clear and 30 KMPH during night subject to observance of other speed restrictions and shall keep a sharp look out and be prepared to stop short of any obstruction, which may be due to any infringement from the adjacent line/lines. On reaching the next station Loco Pilot will report whether or not the section over which they have passed is safe for train movement.
- (v) After ascertaining that there is no infringement to adjacent track, the caution order as indicated shall be withdrawn immediately. Advising all concerned under exchange of Private Number. A record of imposition of such caution must be maintained on caution order register along with cancellation.

(b) Section having affected train:

- (i) After getting information from the crew of the affected train about the nature of abnormality, decision regarding recharging of the Overhead Equipment shall be taken by the Section Controller in consultation with Chief Controller/Dy. Chief Controller (Shift Duty) and controller of concerned department.
- (ii) If the Loco Pilot of the affected train contacts Traction Power Controller/Control and no defect is detected in the train, on resumption of Overhead Equipment he will be asked by control to clear the block section with the restricted speed not exceeding 60 KMPH during day when view ahead is clear and 30 KMPH during night subject to observance of other speed restrictions and shall keep a sharp look out for any abnormality in the train. On arrival at the station the staff of concerned department should check the train. If no abnormality detected the train should resume at normal speed.

(3) Duties and responsibilities of the Loco Pilot and the Guard in case of Overhead Equipment tripping/ no tension in Overhead Equipment:

- (i) In case of transient tripping of Overhead Equipment the Loco Pilot shall resume

आ जाएगा एवं बगल की लाइन/लाइनों की पूरी तत्परता से जांच करेगा कि कहीं कोई असामान्यताएं/बाधाएं तो नहीं हैं? वह वाकी टाकी या सीटी कोड के द्वारा शिरोपरि उपकरण की ट्रिपिंग के बारे में गार्ड को सूचित करेगा। ट्रेन का गार्ड अपनी गाड़ी की किसी भी असामान्यता की जांच करेगा। सहायक लोको पायलट/डीजल सहायक को भी अपनी ट्रेन की प्रत्येक खराबी पर निगरानी रखनी चाहिए।

- (ii) यदि शिरोपरि उपकरण कोई तनाव रहता है तब लोको पायलट तत्काल लोको फ्लेशर के बटन को चालू करेगा तथा गति को नियंत्रण में लाएगा (रात में 60 किमी० प्रति घंटा की रफ्तार से ज्यादा नहीं) ताकि किसी भी तरह की बाधा को रोक सके एवं प्रथम आकस्मिक साकेट के निकट ट्रेन को रोक सके। शिरोपरि उपकरण में तनाव का कारण जानने के लिए लोको पायलट कर्षण पावर नियंत्रक/नियंत्रण से संवाद स्थापित करेगा। कर्मिंदल नियंत्रण की सलाह पर कार्य करेगा।
- (iii) यदि तत्काल ही कर्षण पावर नियंत्रक/नियंत्रण से बात करना सम्भव न हो तो लोको पायलट, सहायक लोको पायलट/डीजल सहायक को नीचे उतार कर गार्ड के साथ इंजन समेत ट्रेन की किसी भी खराबी के लिए जिम्मेदार असामान्यता की जांच करने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। ट्रेन की जांचोपरान्त लोको पायलट/गार्ड ट्रेन की असामान्यता एवं इस सम्बन्ध में किसी प्रकार अथवा अन्य सहायता के लिए दूसरी लाइन का आपातकालीन फोन वाकी-टाकी समपार फाटक अथवा दूसरी दिशा की ट्रेन अथवा संचार के किसी दूसरे माध्यम द्वारा सेक्शन नियंत्रक को सूचित करेगा एवं नियंत्रक की सलाह अनुसार कार्यवाई करेगा। यदि ट्रेन में किसी भी प्रकार की असामान्यता देखी जाती है तो लोको पायलट लोको फ्लेशर के बटन को बन्द कर देगा।
- (iv) इसी दरम्यान यदि शिरोपरि उपकरण में पावर की आपूर्ति फिर से चालू कर दी जाती है तो लोको पायलट इस बारे में जानकारी प्राप्त करते ही सामान्य कर्षण को पुनः आरम्भ कर देगा।

स०नि० 17.09(6) यदि विद्युत इंजन के द्वारा चालित ट्रेन खतरनाक स्थिति में गर्म धूरों के साथ गतिमान है अथवा रेक-ब्लाक एसेम्बली के साथ एक वैगन/कोच लटकता हुआ अथवा कोई असामान्य स्थिति जो ट्रेन/यात्रियों की सुरक्षा के लिए खतरनाक होगी, में स्टेशन मास्टर रेड हैंड सिगनल को दिखाते हुए सिगनल को पुनः 'आन' कर एवं संकेतों आदि से लो.पा./गार्ड का ध्यान गाड़ी रोकते हुए आकृष्ट करेगा। ट्रेन को रोकने हेतु लोको पायलट/गार्ड के ध्यान को खींचने में असफल होता है तो वह टी०पी०सी० को सीधे सूचित करेगा अथवा जहाँ टी०पी०सी० फोन उपलब्ध नहीं कराए गये हैं या कार्य नहीं कर रहे हैं, वहाँ सेक्शन नियंत्रक के द्वारा सूचित करेगा। टी०पी०सी० तत्काल ही सम्बन्धित सेक्शन के पावर आपूर्ति को बन्द कराने की व्यवस्था करेगा।

उपर्युक्त सूचना प्राइवेट नम्बरों के एक एक्सचेंज के अन्तर्गत सेक्शन नियंत्रक/कर्षण पावर नियंत्रक को दिए जाए। यदि ट्रेन कर्षण पावर नियंत्रक सीधे सूचित किए जाते हैं तो सेक्शन नियंत्रक को तत्पश्चात सूचित किया जाना चाहिए।

स०नि० 17.09 (7) जब कभी भी कोई ट्रेन को तनाव न होने की वजह से ब्लाक सेक्शन में 3 मिनट से ज्यादा रोक दिया जाता है तो ट्रेन का लोको पायलट अपने सहायक लोको पायलट डीजल सहायक को ट्रेन में आयी किसी भी तरह की खराबी की जांच करने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा तथा गार्ड को शिरोपरि उपकरण में तनाव न होने की जानकारी देगा। गार्ड सहायक लोको पायलट/डीजल सहायक के साथ पूरी ट्रेन की जांच करेगा।

यदि इसी बीच पावर आपूर्ति पुनः प्रारम्भ हो जाती है तो लोको पायलट लगातार, सीटी बजाते हुए लोको तक अपने सहायक लोको पायलट/डीजल सहायक को वापस बुलाएगा तथा इंजन के पास पहुँचकर यात्रा प्रारम्भ करेगा।

इससे अतिरिक्त ट्रेन की जांच के उपरान्त सहायक लोको पायलट/डीजल सहायक की सलाह से लोको पायलट एवं गार्ड, किसी भी प्रकार की अथवा किसी तरह की खराबी का ब्यौरा सेक्शन नियंत्रक/ट्रेक्शन पावर नियंत्रक को देगा अथवा सबसे नजदीक के आपातकालीन टेलीफोन सर्किट/अन्य उपलब्ध साधनों के द्वारा आवश्यक सहायता के बारे में सूचना भेजेगा।

लोको पायलट एवं गार्ड, जी०एस०आर० 6.03 के अनुसार प्रभावित लाइन की सुरक्षा की व्यवस्था करेगा। स्वचालित सिगनल क्षेत्र की स्थिति में, जी०आर० 9.10 के अनुसार सुरक्षा दी जायेगी। लोको पायलट एवं गार्ड से प्रभावित ट्रेन में आयी खराबी की प्रकृति को सुनिश्चित करने के बाद ही सेक्शन नियंत्रक के द्वारा उपरगामी उपस्कर के रिचार्ज के सम्बन्ध में निर्णय उप मुख्य

normal traction and keep a sharp look out including on the adjacent line/lines to see if there are any abnormalities/obstructions and will inform to the guard through Walkie-Talkie or whistle code about tripping in Overhead Equipment. The guard of the train will look out for any abnormality on his train. The Assistant Loco Pilot/Diesel Assistant should look back and observe his train for any abnormality.

- (ii) If no tension in Overhead Equipment continues, the Loco Pilot shall immediately switch 'On' the loco flasher and control the speed (not exceeding 60 KMPH at night) so as to be able to stop short of any obstruction and stop his train close to first emergency socket and will communicate with the Traction Power Controller/Control to know the reason for no tension in Overhead Equipment. The crew should act according to advice of control.
- (iii) If it is not possible to communicate with the Traction Power Controller/Control immediately, the Loco Pilot shall depute the Assistant Loco Pilot/Diesel Assistant to get down and check the train with the guard in order to look for any abnormality for any defect in his train including locomotive. After the train has been checked, the Loco Pilot/Guard shall inform Section Controller of the abnormality and assistance required, if any, or otherwise, through emergency phone of other line, Walkie-Talkie, Level Crossing Gate or through train of other direction or by any other means of Communication and act in accordance with advice of control. In case no abnormality is noticed in his train, Loco Pilot should switch 'Off' the loco flasher.
- (iv) If in the meantime power supply to Overhead Equipment gets restored, the Loco Pilot shall resume normal traction no sooner he comes to know of such resumption of supply.

S.R.17.09(6)- In case a train worked by an Electric Engine is found passing with hot axle in a dangerous condition or a wagon/coach with rake-block assembly hanging or anything unusual which would be dangerous for the Safety of Train/Passengers, the Station Master shall immediately try to stop the train by attracting attention of the Loco Pilot/Guard by showing Red Hand Signal, putting back signals to "ON" and by gesticulating etc. if, however, he fails to attract attention of the Loco Pilot/Guard to stop the train, he shall inform the TPC directly or through the Section Control, where TPC phone is not provided or happens to be out of order. The TPC shall arrange to switch off the power supply of the concerned section immediately.

Above information shall be given to the Section Controller/Traction Power Controller under an exchange of Private Numbers. In case Traction Power Controller has been directly informed, Section Controller has also to be informed subsequently.

S.R.17.09 (7)- Whenever any train gets held up in the block section for more than 3 minutes due to no tension, the Loco Pilot of the train shall depute his Assistant Loco Pilot/Diesel Assistant to check the train in order to look for any abnormality and to advise the Guard of no tension in OHE. The Guard shall then check the entire train along with the Assistant Loco Pilot/Diesel Assistant of, in the meantime, power supply is restored, the Loco Pilot shall call back his Assistant Loco Pilot/Diesel Assistant to the loco by sounding a continuous whistle and then resume journey on his reaching the engine.

Otherwise, after the train is checked, the Loco Pilot and Guard in consultation with the Assistant Loco Pilot/Diesel Assistant shall inform the Section Controller/Traction Power Controller of the details of abnormality if any or otherwise, send assistance required through the nearest emergency telephone circuit/by other available means.

The Loco Pilot and Guard shall arrange protection of the affected line in accordance with G&SR 6.03. In case of automatic signaling territories, the protection shall be done as per GR 9.10.

After ascertaining the nature of abnormality in the affected train from Guard and Loco Pilot, decision regarding recharging of OHE shall be taken by the Section Controller in consultation with the Deputy CTNL, Guard, Loco Pilot and concerned

गाड़ी नियंत्रक, गार्ड, लोको पायलट की सलाह से लिए जायेंगे। तदनुसार स्टेशन मास्टर को सलाह दी जाएगी एवं तत्पश्चात उप मुख्य नियंत्रक द्वारा खराबी को दूर करने के लिए कार्रवाई प्रारम्भ की जाएगी।

स0नि0 17.09 (8) प्राइवेट नम्बरों के एक्सचेंज के द्वारा सेक्शन नियंत्रक की सलाह पर ही केवल कर्षण पावर नियंत्रक शिरोपरि उपकरण की आपूर्ति फिर से चालू करेगा।

स0नि0 17.09 (9) यदि किसी श्रेणी, सेक्शन पर शिरोपरि उपकरण को बन्द कर दिया जाता है तो जी0आर0 एवं एस0आर0 5.20 में दिये गये अनुबन्ध के अनुसार रेल कर्मि दल के द्वारा कार्यवाई शुरू की जाएगी।

स0नि0 17.09 (10) दुर्घटना की स्थिति में सुनिश्चित किए जाएं:-

- (1) ए0आर0टी0 की लिखित तौर पर दी गयी सलाह के अनुसार पावर आपूर्ति को बन्द किया जाए एवं इसे पुनः तभी चालू किया जाए जबकि लिखित तौर पर पावर आपूर्ति को पुनः चालू किये जाने के सम्बन्ध में ए0आर0टी0 प्रभारी द्वारा अनुमति मिल जाए।
- (2) ए0आर0टी0 प्रभारी के लिखित सलाह पर ही शिरोपरि उपकरण को नीचे किया जाए एवं इसे ए0आर0टी0 प्रभारी के लिखित अनुमति मिलने के बाद उठाया जाय।



Station Masters shall be advised accordingly and action shall thereafter be initiated by the Dy. CTNL for clearance of abnormality.

S.R.17.09 (8)- Restoration of OHE supply by the Traction Power Controller will be undertaken only on the advice of Section Controller under exchange of Private Numbers.

S.R.17.09 (9)- If the Switching Off of the OHE taken place on a graded section, action as stipulated in G.R. & S.R.5.20 shall also be initiated by the train crew.

S.R.17.09 (10)- In case of accidents it should be ensured that: -

- (1) Power supply is cut off on the written advice of ART Incharge and should be restored only when the written clearance to restore power supply has been given by him (ART Incharge).
- (2) Lowering of OHE is done on the written advice of ART Incharge and it should be raised only after he (ART Incharge) has given written clearance to raise OHE.



अध्याय—XVIII

प्रकीर्ण

18.01 निरसन एवं व्यावृत्ति:—

भारत सरकार के तत्कालीन रेल विभाग (रेलवे बोर्ड) की तारीख 9 मार्च 1929 की अधिसूचना संख्या 1078—टी0 के अधीन जारी किये गये साधारण नियम, ऐसे निरसन के पूर्व की गई किसी बात या कार्यवाई के या उसके किये जाने में किये गये किसी लोप के सम्बन्ध में, एतद् द्वारा निरसित किये जाते हैं।



CHAPTER XVIII

MISCELLANEOUS

18.01 Repeal and Savings: -

The general rules issued under the notification of the Government of India in the late Railway Department (Railway Board) No. 1078-T, dated the 9th March, 1929, are hereby repealed except as respects things done or action taken or omitted to be done or taken before such repeal.



परिशिष्ट 'क'

खण्ड (1)

सं०.....

स्टेशन पटाखा रजिस्टर

.....स्टेशन पर.

अनुदेश:-

1. इस रजिस्टर में निम्नलिखित भाग हैं:-
 भाग I स्टेशन पर समय-समय पर नियुक्त किये जाने वाले कुहासा या पटाखा सिगनल वालों का विवरण।
 भाग II जब कभी पटाखे इस्तेमाल किये जायें या प्राप्त हों, पटाखों (कुहासा सिगनल) की प्राप्ति और स्टेशन पर स्टोक का विवरण भरा जायेगा।
 भाग III कुहासे की अवधि, ड्यूटी पर कुहासा या पटाखा सिगनल वालों और प्रयुक्त पटाखों का ब्यौरा।
 भाग IV डिपो, स्टेशन और इंजन शेड आदि में कुहासा या पटाखा सिगनल के इशू करने और उनकी जांच का विवरण।
2. स्टेशन पर जैसे ही कोई व्यक्ति कुहासा या पटाखा सिगनल वाले के रूप में नियुक्त किया जाय अथवा उसकी ड्यूटी पर भेजा जाय, स्टेशन मास्टर को स्वयं इस बात की तसल्ली कर लेनी चाहिए कि वह व्यक्ति कुहासे के मौसम में पटाखा (लगाने के नियम) के नियमों से पूर्ण रूप से परिचित है और उन्हें समझता है आश्वासन के लिए स्टेशन मास्टर को इस रजिस्टर के भाग (1) के उपयुक्त खाने में उसके हस्ताक्षर या अंगूठा का निशान ले लेना चाहिए।
3. स्टेशन मास्टर इस बात की तसल्ली कर लेगा कि इस रजिस्टर में दी जाने वाली सूचनायें हर प्रकार से ठीक और अद्यतन हैं।
4. यातायात-निरीक्षक जब-जब स्टेशन पर आये, प्रत्येक बार रजिस्टर की तथा हस्तगत पटाखों के स्टोक की जांच करेगा और इस जांच की पुष्टि स्वरूप अपना लघु-हस्ताक्षर मय दिनांक, करेगा।

खण्ड (2)

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

1. **भर्ती:** कुहासा या पटाखा सिगनल मैनों की भर्ती, स्टेशन पर नियुक्त यातायात विभाग के कर्मचारियों तथा इंजीनियरिंग विभाग के गैंगमैनो में से की जायेगी। परन्तु किसी भी परिस्थिति में ऐसे कर्मचारी एवजी पर नहीं लगाये जायेंगे बल्कि स्थायी कर्मचारी ही होंगे।
2. **सहायता:** कुहासा होने वाले क्षेत्र के स्टेशनों पर जब कुहासा या पटाखा सिगनल मैन बिमारी या आधिकृत अवकाश की वजह से, अनुपस्थिति हो तो उनके स्थान पर काम करने वाले सहायता कर्मचारियों का प्रबन्ध मण्डल परिचालन प्रबंधक करेगा।
3. **सप्लाई तथा इस्तेमाल का तरीका:-** (i) कुहासा या पटाखा सिगनल खम्भे पर भेजते समय प्रत्येक कुहासा या पटाखा सिगनल मैन को 20 पटाखे दिये जायेंगे। स्टेशन मास्टर इस बात की तसल्ली कर लेगा कि प्रयुक्त (इस्तेमाल किये गये) पटाखों कुहासा सिगनल के बदले आवश्यकतानुसार दूसरे नये पटाखे (कुहासा सिगनल) इन कर्मचारियों के पास भेजे जाते हैं।
 (ii) प्रत्येक स्टेशन पर बाह्यतम सिगनल के पीछे बनाये गये प्रत्येक कुहासा या पटाखा सिगनल खम्भे पर एक कुहासा या पटाखा सिगनल मैन को भेजना चाहिए।
 (iii) कुहासा या पटाखा सिगनल खम्भे के पास पहुँचकर प्रत्येक कुहासा या पटाखा सिगनलमैन

APPENDIX 'A'
SECTION (1)

No.....

STATION DETONATOR REGISTER

At.....

Instructions: -

1. This Register contains the following parts:-
 - Part-I Particulars of Fog Signalmen posted at the station from time to time.
 - Part-II Particulars of receipt and stock of detonating (fog) signals at the station, to be filled in whenever detonators are used or received.
 - Part-III Periods of fogs, Fog Signalmen on duty and details of detonators used.
 - Part-IV Particulars of issue and testing of Fog signals at Depot, Station, Loco Shed, etc.
2. As soon as a man is posted to or detailed for duty at a station as a Fog Signalman, the Station Master must satisfy himself that the man is fully acquainted with and understands the rules relating to the placing of detonating (fog) signals at stations during thick or foggy weather. As an assurance of this the Station Master shall take the signature or thumb impression of such men in the appropriate column of Part-I of this register.
3. The Station Master shall ensure that the information to be maintained in this register is kept up to date and is accurate in all respects.
4. Transportation Inspectors shall check the register, as also the stock of detonators on hand, each time they visit a station and initial with date as an indication of their having done so.

SECTION (2)

Instruction for the Supply and Use of Detonating (Fog) Signals at Stations to Indicate to the Loco Pilots of Approaching Trains, the Location of a Signal.

1. **Recruitment:-** Fog Signalmen will be detailed for duty at stations, being recruited partly from the station Traffic staff and partly from Engineering gangmen and must not be substitutes, but regular employees of the Railway.
2. **Relief:-** Divisional Operating Manager will arrange for a Relief Force for relieving Fog Signalmen at stations in areas in which fogs are prevalent, when such men are absent on account of sickness or authorized leave.
3. **Supply and Method of Use:-** (i) Each Fog Signalman while being sent to the Fog Signal Post will be given 20 detonating (fog) signals (Patakha). The Station Master shall ensure that fresh supplies of detonating (fog) signals are sent out as necessary, to the men in replacement of those used.
 - (ii) One Fog Signalman must be sent to each of the fog signal posts which are erected at stations in rear of (i.e. outside) the outermost signal.
 - (iii) Each Fog Signalman on reaching the fog signal post must at once place and secure on the rails two fog signals (Patakha) about 10 meters from each other,

सामने वाली लाइन पर तुरन्त दो पटाखे लगा देगा। उसे एक पटाखा खम्भे के बगल वाली लाइन पर और दूसरा 10 मीटर की दूरी पर आने वाली गाड़ी की दिशा में दूसरी लाइन पर लगाना चाहिए।

- (iv) तत्पश्चात् उस कर्मचारी कुहासा या पटाखा सिगनली खम्भे से 45 मीटर की दूरी पर पीछे की ओर खड़े रहना चाहिए (सहायक नियम 3.61 में दी गयी आकृति देखिए)।
 - (v) ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर को देखना चाहिए कि कुहासा या पटाखा सिगनल मैन एक साथ लगातार 3 घंटे से अधिक समय तक ड्यूटी पर नहीं रखे जाते हैं।
 - (vi) कुहासा या पटाखा सिगनल मैन को सहायक नियम 3.61 के अनुसार केबिनमैन या स्टेशन मास्टर को सूचना देने के लिए जाने के अतिरिक्त अपना स्थान तब तक नहीं छोड़ना चाहिए जब तक कि उनकी जगह पर दूसरा कर्मचारी ड्यूटी पर न आ जाये।
 - (vii) ड्यूटी के समय, कुहासा या पटाखा सिगनल खम्भे पर नियुक्त कुहासा या पटाखा सिगनल मैन को सोना वर्जित है। उसे इस बात का एहसास होना चाहिए कि उसकी जागरूकता और कर्तव्य परायणता पर बहुत से व्यक्तियों का जीवन निर्भर है।
 - (viii) जिस समय कुहासा या पटाखा सिगनल मैन अपनी ड्यूटी से वापस आने वाला हो, उस समय यदि कोई गाड़ी आ रही हो तो वह उसकी जगह पर ड्यूटी करने के लिए नियुक्त कर्मचारी लाइन पर लगाये गये पटाखों पर से गाड़ी को चले जाने देंगे। जैसे ही गाड़ी चली जाय या यदि कोई गाड़ी न हो तो जो कुहासा या पटाखा सिगनलमैन ड्यूटी से भारमुक्त हो रहा हो, वह दोनों लगाये गये पटाखों को, बिना इस्तेमाल किये गये पटाखों के साथ और इस्तेमाल किये गये पटाखों के खोलने को लेकर स्टेशन वापस चला आयेगा। काम पर आने वाला दूसरा कर्मचारी दो नये पटाखों को पैरा (iii) में दिये गये अनुदेश के अनुसार लाइन पर लगा देगा।
4. **ब्रांच लाइन के लिए छूट:**— ब्रांच लाइन या जिन सेक्शनों में यातयात कम हो, ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर 'विशेष अनुदेशों' के अन्तर्गत, प्रत्येक गाड़ी के आने के समय कुहासा या पटाखा सिगनल मैन को पटाखा कुहासा या सिगनल खम्भे पर भेज सकता है। ऐसी क्रिया—विधि का अनुसरण तभी किया जायेगा जबकि यह स्टेशन संचालन नियमों में निर्दिष्ट हो तथा सहायक नियम 3.61 के अनुसार हो।
5. **पटाखा लगाने की विधि:**— पटाखे के लेवल या छाप को उपर की ओर करके लाइन के उपर रख दिया जायेगा और उसकी पत्तियों को मोड़कर लाइन के शीर्ष भाग के गिर्द जमा दिया जायेगा।
6. **मिश्रित गेज पर पटाखे (कुहासा) सिगनल रखना :**— जहाँ इन नियमों के अन्तर्गत मिश्रित (गेजों) पर पटाखों का लगाना आवश्यक हो, तो पटाखे हर गेज की एक पटरी पर या उस पटरी पर जो दोनों में उभयनिष्ठ है, लगाये जायेंगे।

उदाहरण :—

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

क <----- (10 मीटर) -----> क

(1)

(2)

(3)

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

(2) मीटर लाइन की पटरी।

(3) बड़ी लाइन की दूसरी पटरी।

- one being opposite and on the rail next to the fog signal post and the other beyond it and in the direction from which the incoming train would come.
- (iv) He will then station himself 45 meters behind the fog signal post (see diagram under Subsidiary Rule 3.61)
 - (v) The Station Master on duty must see that Fog Signalmen are not kept on duty at fog signal posts for more than 3 hours at a stretch.
 - (vi) Fog Signalmen must never leave their posts until relieved by another trained Fog Signalman, except when he has to report to the Cabin man or the Station Master in compliance with Subsidiary Rule 3.61.
 - (vii) A Fog Signalman must never sleep whilst on duty at the fog signal post. He must realize that the lives of many people depend on his alertness and devotion to duty.
 - (viii) If a train is approaching at the time a Fog Signalman is being relieved at a fog signal post, both men will allow that train to pass and explode the detonating (fog) signals already placed and secured on the line. As soon as the train has passed, or if no train is approaching, the Fog Signalman who is being relieved will pick up the last two detonator (fog) signals he has placed on the line and take them with any unexploded detonators or exploded cases he has back to the station. the Fog Signalman coming on duty will place two fresh detonators on to the line as laid down in paragraph (iii) of these instructions.
4. **Exception for Branch Lines:** - On branch lines or sections, on which traffic is light, the Station Master on duty may, under “special instructions”, send a Fog Signalman out to the fog signal post for reception of each individual train. This procedure will only be permitted if it is provided for in the station Working Rules and in accordance with Subsidiary Rule 3.61.
5. **Method of Securing:** - Detonating (fog) signals shall be placed on the line with the label or brand, upwards, and shall be secured by bending the clasp round the head of the rail.
6. **Placing detonating (Fog) Signals on a mixed gauge:** - Where the use of detonators is necessary under these rules on a mixed gauge detonators shall be placed on one rail of each gauge, or on the rail common to both.

Examples: -

- (a) Where one rail is common to both gauge.

A <-----> 10 meters -----> A

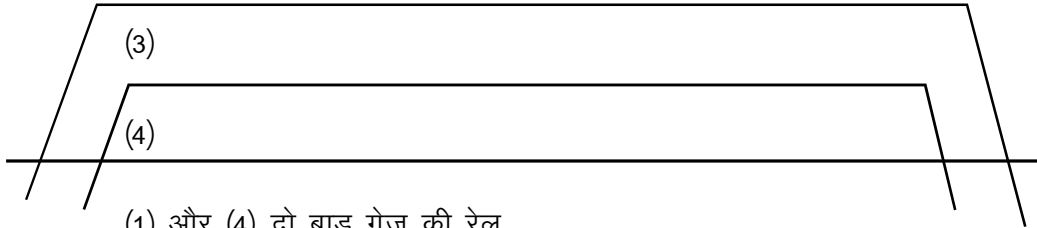
- (1)
- (2)
- (3)

- (1) Rail common to broad gauge and meter gauge.
- (2) Metre gauge rail.
- (3) Second broad gauge rail

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

(1) क <----- (10 मीटर) -----> क

(2) ख <----- (10 मीटर) -----> ख



(1) और (2) दो ब्राड गेज की रेल

(2) और (3) दो मीटर गेज की रेल

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

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

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

7. **पटाखा (कुहासा) सिगनल का नवीनीकरण-** दोहरी और इकहरी लाइनों दोनों पर प्रत्येक गाड़ी के लिए पटरियों पर पटाखा (कुहासा) सिगनल लगाये जायेंगे और गाड़ी के उनके उपर से गुजर जाने के बाद उनकी जगह हर बार नये पटाखे लगाये जायेंगे।

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

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

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

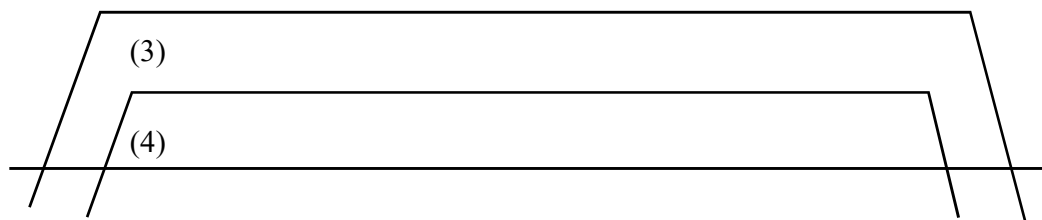
10. **पटाखा (कुहासा) सिगनल और विस्फोटित खोलों का रिकार्ड:-** (i) ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर इस बात की तसल्ली करने के लिए जिम्मेदार होगा कि कुहासा या पटाखा सिगनल मैन, पटाखा सिगनल खम्भे पर जाने से पहले उन्हें इश्यू किये गये पटाखों की गिनती कर लेते हैं। यह संख्या "स्टेशन पटाखा रजिस्टर" में परिशिष्ट 'क' के फार्म में स्टेशन मास्टर द्वारा लिख दी जायेगी तथा उस कर्मचारी के और स्टेशन मास्टर के संयुक्त हस्ताक्षर रजिस्टर में होंगे।

(ii) जैसे ही प्रत्येक गाड़ी लगाये गये पटाखों से गुजर जाय, पटाखे वाला, अपना कार्य समाप्त होने पर विस्फोटित खोलों को (या जो पटाखे विस्फोटित न हुए हों उनको भी एकत्रित कर लेगा)। जब वह वापस बुलाया जाय या मौसम साफ हो जाय तो वापस आते समय सभी प्रयुक्त और अप्रयुक्त पटाखे लेकर स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा। स्टेशन मास्टर इनको स्टेशन पटाखा रजिस्टर में परिशिष्ट 'क' के फार्म में दर्ज करेगा तथा स्टेशन मास्टर और कुहासा या पटाखा सिगनल मैन दोनों इस पर हस्ताक्षर करेंगे। यदि कुहासा या पटाखा सिगनल मैन अशिक्षित हो तो स्टेशन मास्टर उसके अंगूठे का निशान ले लेगा।

(B) Where there is no rail common to the two gauge.

(1) A < -----(10 Metre) -----> A

(2) B < ----- (10 Metre) -----> B



(1) and (4) Two broad gauge rails.

(2) and (3) Two meter gauge rails.

(C) In case (a) the detonator (fog) signal will be placed at A.....A

Note:- The detonating (fog) signals must always be placed on the rail common to both gauge, irrespective of whether it is nearest to the fog signal post or not.

(D) In case (b) the detonating (fog) signals must be placed at A.... A and B....B

7. **Renewal of detonating (Fog) Signal:-** On both double and single lines, detonating (fog) signals shall be placed on the rails for each train and shall be renewed each time a train passes over them.

8. **Hand Signals:-** (i) The Fog Signaller shall always carry a lighted hand signal lamp in foggy or tempestuous weather or in a dust storm.

(ii) If the Fog Signaller is aware of any obstruction on the line, he shall show a “danger” hand signal to an approaching train. Under no other circumstances shall a Fog Signaller show a hand signal to the Loco Pilot of an approaching train, but on single line sections, for a train leaving a station, the Fog Signaller shall show a “proceed” (green) hand signal to the Loco Pilot.

9. **Acknowledgment of Rules:-** The Station Master must obtain the signature or thumb impression of Fog Signaller in the “Station Detonator Register”, as an acknowledgment that they know and understand the rules for fog signaling of trains.

10. **Record of detonating (Fog) Signals and exploded Cases:-** (i) The station Master on duty shall be responsible for ensuring that the Fog signallers, before going out on duty to the fog signal posts, count the numbers of detonating (fog) signals issued to them. This number will be entered in the “Station Detonator Register” in Form Annexure-I and the Station Master on duty and the fog Signaller shall jointly sign this entry.

(ii) As each train has passed over the detonating (fog) signals placed for it, the Fog Signaller will collect the exploded cases (not omitting the cases of detonators which have failed to explode) and when his period of duty is over, or when he is recalled on the weather clearing up, he shall bring all the used detonators and any unused detonators he still has, and make them over to the Station Master on duty. The Station Master on duty must enter in the “Station Detonator Register” in Form Annexure-I the number of used detonators and unused detonators, and both the Station Master and Fog Signaller will sign against this entry. If the Fog Signaller is illiterate the Station Master will take his thumb impression.

परिशिष्ट 'क'

जारी.....

भाग - I

.....रेलवे

अनुलग्नक 'I'

पटाखा लगाने वाले व्यक्ति की नियुक्ति

स्टेशन.....

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

ANNEXURE 'I'

AT.....Station

[illegible]

परिशिष्ट 'क'

जारी.....

भाग – II

.....रेलवे

अनुलग्नक 'I'

पटाखों का स्टॉक

तारीख	पटाखों का प्रारम्भिक शेष	स्टॉक की प्राप्ति	प्राप्ति का विवरण	दिन में उपयोग में लगाया गया स्टॉक	हस्तगत पटाखों का अन्तिम शेष	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

APPENDIX 'A'
PART – II

Contd.....

ANNEXURE 'I'

.....RAILWAY

STOCK OF DETONATING (FOG) SIGNALS

DATE	Opening balance of the Fog Signal	Stock received on date	Particulars of Receipt	Stock used during day	Closing Balance of deto- nators on hand	Signature of Station Master

परिशिष्ट 'क'

जारी.....

अनुलग्नक '।'

भाग - III

.....रेलवे
.....स्टेशन

तारीख	कुहरे की अवधि				इयूटी पर तैनात पटाखा लगाने वाले का नाम	पटाखा लगाने वाले को भेजने का समय		दिये गये पटाखों की संख्या		पटाखा लगाने वाले का अंगूठा निशान या हस्ताक्षर	इयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर
	प्रारम्भ होने और कन्ट्रोल को सूचना देने का समय		समाप्त होने और कन्ट्रोल को सूचना देने का समय			पटाखा लगाने वाले को	नवीकरण के लिए भेजा गया				
	घं.	मि.	घं.	मि.			संख्या	समय			
1	2		3		4	5		6	7	8	9

गाड़ी जिसके लिये उपयोग किये गये	पटारखा लगाने वाले का स्टेशन पर वापस आने का समय	इयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की वापस किये गये पटारखों की संख्या						टिप्पणी
		अप्रयुक्त पटारखों की संख्या	प्रयुक्त पटारखों के खोखे और न फटने वाले पटारखे	(12) और (13) में गणना न किये गये पटारखों का शेष	गणना में न आने वाले पटारखों के लिए स्पष्टीकरण	पटारखा लगाने वाले का या उसका अंगूठा निशान	इयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का	
10	11	12	13	14	15	16	17	18

APPENDIX 'A'

Contd.....

ANNEXURE 'I'

PART – III

.....RAILWAY

.....Station

DATE	Duration of fog				Name of fog signalman on duty	Time fog signalman sent out		No. of detonating (fog) signals issued			Signature/Thumb impression of fog signalman	Signature of Station Master
	Time commenced & control advised		Time cleared & control advised			H.	M.	To F/S man	Sent out for renewal			
	H.	M.	H.	M.					No.	Time H.M.		
1	2		3		4	5		6	7		8	9

Trains for which issued	F/S man returned to station	No. of detonators returned to Station Master on duty						Remarks
		Unused detona- tors	Shells of exploded detonators and those detonators which failed to explode	Balance of detonators not accounted by 12 & 13	Explanation for not accounted for detonators	Signature or thumb impression of fog signalman	Station Master	
10	11	12	13	14	15	16	17	18

जारी.....

परिशिष्ट-'क'

भाग IV

अनुलग्नक -1

.....रेलवे.....स्टेशन / शेड / कार्यालय

क्र.सं.	नाम	पद	टिकट नं. और पी. एफ. नम्बर	जारी करने की तारीख	जारी किये गये पटाखों की संख्या	पटाखों के निर्माण का महीना और वर्ष	प्रयुक्त पटाखों की संख्या	प्रयोग की तिथि	बदले गये पटाखों के निर्माण का महीना और वर्ष	जौंच किये गये पटाखों की संख्या	जौंच की तारीख	जौंच किये गये पटाखों के निर्माण का महीना और वर्ष



Contd.....

APPENDIX 'A'

PART - IV

No.....

ANNEXURE 'I'

.....Station/Shed/Office

RAILWAY.....

[illegible]

भाग-1

**संचार साधनों के पूर्णतया बाधित होने के दौरान (डबल) लाइन पर
गाड़ियों के कार्य चालन के नियम और विनियम**

1. दोहरी (डबल) लाइन सेक्शन पर दो स्टेशनों के बीच संदेश भेजने में पूर्ण बाधा उत्पन्न हो जाने पर अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये हैं उदाहरणार्थ :

- (i) ब्लाक यंत्र, रेल पथ परिपथ अथवा धूरा काउन्टर
- (ii) ब्लाक यंत्र, से सम्बद्ध टेलीफोन,
- (iii) स्टेशनों के मध्य लगे स्थिर फोन (जहाँ उपलब्ध हैं)
- (iv) स्थिर फोन जैसे रेलवे ऑटो फोन, बी.एस.एन.एल. टेलीफोन
- (v) नियंत्रक टेलीफोन
- (vi) वी.एच.एफ. सेट, विशेष अनुदेश के अधीन, परन्तु उन खण्डों पर जहाँ यात्री गाड़ियों का संचलन होता है, संचार के एक मात्र साधन के रूप में इनका प्रयोग वर्जित है।

नोट: क— उपरोक्त वर्णित वरीयता का क्रम का किसी भी परिस्थिति में अतिक्रमण नहीं किया जाना चाहिए।

ख— वी.एच.एफ. सेट पर लाइन क्लियर लेते/देते समय निम्नलिखित निर्देशों का अनुपालन किया जाना चाहिए:—

- (i) लाइन क्लियर लेते/देते समय पहले गयी तीन गाड़ियों का विवरण, लाइन क्लियर प्राप्त होने का समय, प्राइवेट नम्बर ब्लॉक खण्ड बाधित होने एवं साफ होने के समय के साथ लिया जायेगा।
- (ii) लाइन क्लियर तभी लिया/दिया जाना चाहिए जब वी.एच.एफ. सेट पर आवाज एकदम साफ हो। वी.एच.एफ. सेट इस हेतु तब नहीं प्रयोग किये जाने चाहिए जब आवाज में भार हो, घरघराहट हो अथवा हल्की/रुक-रुक कर आवाज आ रही हो।
- (iii) वी.एच.एफ. सेट पर लाइन क्लियर लेते/देते समय किसी संशय की स्थिति में इसका प्रयोग तत्काल रोक दिया जाना चाहिए। ऐसी स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर नियमानुसार गाड़ियों के संरक्षित संचलन हेतु उत्तरदायी होगा।
- (iv) वी.एच.एफ. सेट पर केवल तीन गाड़ियों का लाइन क्लियर लिया जा सकता है। इसके पश्चात केवल यातायात निरीक्षक/पर्यवेक्षक स्टेशन मास्टर अथवा निकटस्थ पर्यवेक्षक स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में ही लाइन क्लियर लिया जा सकता है।

गाड़ी संचलन हेतु निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जायेगी:—

2. किसी भी गाड़ी को अगले ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की आज्ञा देने से पहले उसे स्टेशन पर रोक दिया जायेगा तथा गार्ड और लोको पायलट ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराये जायेंगे।
3. स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को निर्धारित फार्म टी/सी 602 पर डबल लाइन खण्ड पर संचार साधनों के विफलता की दशा में कार्य करने हेतु एक प्राधिकार देगा जिसमें निम्नलिखित समावेशित होगा:—
 - (क) 'बिना लाइन क्लियर प्रस्थान' प्राधिकार
 - (ख) सीधी लाइन पर 25 किलोमीटर प्रति घंटे के प्रतिबन्ध तथा जहाँ गोलाई, रुकावट, वर्षा, कुहरे या किसी अन्य कारण से लाइन के आगे का भाग स्पष्ट नहीं दिखलाई पड़े तो उस

PART-I**RULES AND REGULATIONS FOR WORKING OF TRAINS DURING TOTAL INTERRUPTION OF COMMUNICATIONS ON DOUBLE LINE SECTIONS.**

1. In the event of total interruptions of communications occurring between two stations on a double line section, i.e. when line clear cannot be obtained by any one of the following means stated in the order of preference viz.

- (i) Block instrument, Track circuiting or Axle counters;
- (ii) Telephones attached to the block instruments.
- (iii) Station to station fixed telephones wherever available.
- (iv) Fixed telephone such as railway auto phones & BSNL telephones
- (v) Control Telephone;
- (vi) VHF sets, under special instructions, but not as the sole means of communication on sections where passenger trains run.

Note : A. The order of preference as mentioned above, should not be violated under any circumstances.

B. At the time of obtaining/granting line clear on VHF set the following instructions should be observed: -

- (i) Details of preceding three trains should be taken at the time of obtaining/granting line clear including time of line clear received, private nos. with time of occupying and clearing block section.
- (ii) VHF sets should not be used for this purpose whenever any induction in noised, disturbance or faint/broken voice is noticed on VHF set.
- (iii) In case of any doubt while obtaining/granting line clear on VHF set, it's use must be stopped forth with. In such situation SM/ASM on duty will be responsible for the safe working of trains as per rules.
- (iv) Line clear for three trains only can be obtained on VHF sets. For further trains line clear should be obtained/given only in presence of sectional TI/Supervisory SM or neighboring supervisory SM.

The following procedure shall be adopted for train passing:

- 2. Before any train is allowed to enter a block section in advance, it shall be brought to a stop and the Loco Pilot and the Guard of the train shall be advised of the circumstances by the Station Master on duty.
- 3. The Station Master shall give any authority for working of trains during total interruption of communication of double line section on prescribed form no. T/C 602 to the Loco Pilot of each train which shall include: -
 - (a) an "authority to proceed without line clear".
 - (b) A caution order restricting the speed to 25 kilometers per hour over the straight and to 10 kilometers per hour when approaching or passing any portion of the

भाग पर पहुँचते हुए या उस पर गुजरते हुए 10 किलोमीटर प्रति घंटे के प्रतिबन्ध का 'सतर्कता आदेश'।

- (ग) अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकार।
4. जब लोको पायलट लाइन के उस भाग के निकट आ रहा हो या उस पर से गुजर रहा हो, जिस पर आगे की ओर स्पष्ट दिखलाई न पड़ता हो तो किसी रेलवे कर्मचारी को हैंड सिगनल के साथ गाड़ी के आगे पथ-निर्देश करने के लिए भेजना चाहिए। लोको पायलट को आगे की ओर चौकसी रखना चाहिए और बार-बार इंजन की सीटी बजानी चाहिए।
 5. किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की आज्ञा तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि प्रस्थान करने वाली गाड़ी और पहले प्रस्थान कर छूटने वाली गाड़ी के बीच 30 मिनट का समय न बीत गया हो।
 6. अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल के अतिरिक्त सभी स्थायी सिगनल गाड़ियों के प्रवेश और प्रस्थान के लिए 'आफ' किये जायेंगे, परन्तु प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल तभी 'आफ' किया जायेगा जब कि गाड़ी उसके बाहर खड़ी कर दी गयी हो।
 7. सुरंग (टनल) में तभी प्रवेश करना चाहिए जब यह निश्चित कर लिया गया हो कि सुरंग खाली है। यदि इसमें कोई आशंका हो तो गाड़ी हाथ सिगनल और पटाखों से सज्जित रेलवे कर्मचारी द्वारा पाइलट की जानी चाहिए।
 8. गार्ड पीछे की ओर से चौकसी रखेगा और पीछे की ओर से किसी गाड़ी के सन्निकट आने से बचाव के लिए खतरा सिगनल प्रदर्शित करने के लिए तैयार रहेगा तथा यदि आवश्यक हो तो गाड़ी की संरक्षा के लिए तैयार रहेगा।
 9. जब किसी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में रोका जाता है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर हैंड डैजर सिगनल दिखायेगा और जाँच करेगा कि पिछला बत्ती ठीक प्रकार से लगायी गयी है। यदि गाड़ी किसी दुर्घटना खराबी, अवरोध या अन्य असामान्य कारण से रुकती है और आगे नहीं बढ़ सकती है तो लोको पायलट गार्ड को इस तथ्य से अवगत कराने के लिए निर्धारित कूट में सीटी बजायेगा तदन्तर गार्ड, आवाज का ध्यान किये बिना, गाड़ी से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखकर और गाड़ी से 500 मीटर दूर 10 मीटर की दूरी पर 2 पटाखे रखकर गाड़ी की रक्षा करेगा। जब किसी गाड़ी को सिगनलों से बाहर रोका जाता है और यदि रुकाई अधिक हो रही हो या 10 मिनट से अधिक होने की संभावना हो तो इसकी भी रक्षा तदनुसार ही की जायेगी। गार्ड की अनुपस्थिति में गाड़ी की रक्षा की जिम्मेदारी लोको पायलट निभायेगा।
 10. किसी भी गाड़ी को पीछे नहीं ले जाया जायेगा। आपवादिक परिस्थितियों में जब किसी गाड़ी को पीछे की ओर ले जाया जाना अपरिहार्य हो जाये तो 250 मीटर पर एक पटाखा रखकर और उस स्थान से, जहाँ तक गाड़ी को पीछे ले जाया जाना है, 500 मीटर पर, 10 मीटर की दूरी पर दो पटाखे रखकर गाड़ी की रक्षा करने के पश्चात् ही गाड़ी को पीछे ले जाया जायेगा।
 11. किसी सुरंग में प्रवेश करने से पूर्व प्रमुख बत्तियाँ अगली और पिछली (टेल) बत्तियों तथा अन्य बत्तियों (जहाँ उपलब्ध कराई गयी हो) भी जला दी जायेगी।
 12. अगले स्टेशन के निकट पहुँचकर लोको पायलट अपनी गाड़ी को प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल के बाहर रोक देगा और लगातार सीटियों (या विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत निर्धारित कोई दूसरा संकेत) देगा। यदि स्टेशन से 10 मिनट के अन्तर्गत कोई व्यक्ति न आवे तो उपर्युक्त पैरा 9 के अनुसार गाड़ी की रक्षा की जायेगी और उसके पश्चात् लोको पायलट शीघ्र अपने सहायक लोको पायलट को स्टेशन या केबिन पर स्टेशन मास्टर या कैबिनमैन को यह सूचित करने के लिए भेज सकता है कि गाड़ी स्टेशन में प्रवेश करने के लिए सिगनल पर प्रतीक्षा कर रही है सहायक लोको पायलट की अनुपस्थिति में गार्ड, गाड़ी की रक्षा करने के पश्चात्, यह सूचना देगा।
 13. सभी गाड़ियों के लोको पायलट, प्रभावित सेक्शन के दूसरे ओर के स्टेशन के स्टेशन मास्टर को "बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार" सौंप देंगे। स्टेशन मास्टर इन सबको सेक्शन के

line where the view ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog or any other causes;

- (c) An authority to pass the last Stop signal in the 'ON' position.
4. In the event of a Loco Pilot, approaching or passing any portion of the line where the view ahead is not clear, a railway employee with hand signals must be sent in advance to guide the further movement of the train. A sharp look out ahead should be kept and the engine whistle freely used.
 5. No train shall be allowed to enter the block section until there is a clear interval of 30 minutes between the train about to leave and the train which has immediately preceded.
 6. Fixed signals with the exception of the last Stop signal may be taken off for the reception and departure of trains. The first Stop signal shall, however, be taken "off" only after the train has been brought to a stand outside it.
 7. A tunnel should be entered only after it has been ascertained that it is clear. If there is any doubt on this point, the train should be piloted by a railway employee equipped with hand signals and detonators.
 8. The Guard shall keep a sharp look out in the rear and be prepared to exhibit a hand Danger signal to prevent the approach of a train from the rear and to protect it if necessary.
 9. When a train is stopped in the block section the Guard shall immediately exhibit a hand danger signal towards the rear and check up that the tail board or the tail light is correctly exhibited. If the stoppage is on account of accident, failure, obstruction or other exceptional cause and the train cannot proceed, the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle to apprise the Guard of the fact, whereupon the Guard shall protect the train by placing one detonator at 250 meters from the train on the way out and 2 detonators, 10 meters apart, at 500 meters from the train, irrespective of the gauge. When a train is detained outside signals and if the detention exceeds or is likely to exceed 10 minutes it shall also be protected accordingly. In the absence of the Guard the duty of protecting the train shall devolve on the Loco Pilot.
 10. No train shall be backed. In exceptional circumstances when it may be unavoidable to back a train, the train shall be backed only after providing protection by placing one detonator at 250 meters and two detonators 10 meters apart, at 500 meters in rear of the point upto which the train is to be backed.
 11. Before entering a tunnel, the head lights, side and tail lights and other lights (where provided) shall also be lit.
 12. When approaching the station ahead, the Loco Pilot must bring his train to a stop outside the first Stop signal and sound continuous whistle (or any other code prescribed by special instructions). If no one from the station turns up within 10 minutes, the train shall be protected as per Para 9 above and the Loco Pilot may send his Assistant Loco Pilot immediately thereafter, to the station or the cabin to inform the Station Master or Cabinman of the fact that the train is waiting at the signal for its admission into the station. In the absence of the Assistant Loco Pilot, the Guard, after protecting the train, shall give this information.
 13. The Loco Pilots of all trains shall make over the "Authority to Proceed without line Clear" to the Station Master of the station at the other end of the effected section. These

- यातायात निरीक्षक के निरीक्षण के लिए अपने संरक्षण में रखेगा/यातायात निरीक्षक संचार साधन के चालू होने के 7 दिन के अन्दर मण्डल रेल प्रबन्धक के पास गाड़ियों के कार्य चालन के विषय में रिपोर्ट बनाकर भेज देगा।
14. दोनों सम्बन्धित स्टेशनों पर गाड़ी रजिस्टर पुस्तक में संचार साधन के पूर्ण बाधा काल में "बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार" ब्लॉक सेक्शन पास की गयी सभी गाड़ियों का रिकार्ड रखा जाना चाहिए।
15. उपरोक्त नियम (1) में वर्णित संचार साधनों में से जब तक कोई एक साधन सक्षम अधिकारी द्वारा पुनः चालू न किया जाय तब तक गाड़ियाँ उक्त रीति द्वारा चलाई जानी चाहिए।
16. जब संचार साधनों में से कोई एक साधन पुनः चालू हो जाये तो स्टेशन मास्टर को सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर के पास निम्नलिखित रूप में संदेश भेजना चाहिए।
- स्टेशन मास्टर से..... स्टेशन मास्टर को.....
- संख्या.....गाड़ी (संख्या और विवरण).....बजे सम्पूर्ण आ गई।
- आपके स्टेशन को अन्तिम गाड़ी..... समय पर भेजी गयी थी।
- प्राइवेट नम्बर (शब्दों में).....अंकों में

उपरोक्त संदेश मिलने पर ब्लॉक सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को इसकी पावती निम्नलिखित रूप में देनी चाहिए।

स्टेशन मास्टर से स्टेशन मास्टर को

संख्या

आपकी संख्या पता लगा है कि (गाड़ी संख्या और विवरण) जो मेरे स्टेशन से प्रस्थान करने वाली अन्तिम गाड़ी थी आपके स्टेशन पर सम्पूर्ण आ गयी है। गाड़ी संख्या जो आपके स्टेशन से रवाना हुई थी। मेरे स्टेशन पर बजे सम्पूर्ण आ गयी है/नहीं आई है। कार्य चालन की वर्तमान पद्धति गाड़ी संख्या आ जाने के पश्चात शीघ्र रद्द कर दी जा रही है/कर दी जायेगी। अगली गाड़ी के लिए आगमन अनुमति साधन से की जायेगी। प्राइवेट नम्बर (शब्दों में) (अंकों में)

17. जब तक दोनों ओर के स्टेशन मास्टर इस बात से सन्तुष्ट न हो जाय कि उनके स्टेशन से छूटने वाली गाड़ियाँ और इंजन आदि दूसरी ओर के स्टेशन पर सम्पूर्ण पहुँच गये हैं तब तक उन्हें आगमन अनुमति पुनः चालू किये गये संचार साधनों पर न तो दी जायेगी और नहीं ली जायेगी। संचार साधनों के पुनः चालू हो जाने के बाद जब उपरोक्त पैरा 16 के अनुसार स्टेशन पर गाड़ियाँ सम्पूर्ण आ जायें तो उनकी संख्या और आगमन के समय की सूचना दूसरे सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को दी जायेगी और प्राइवेट नम्बरो का आदान-प्रदान किया जायेगा। इसके पश्चात सेक्शन नियंत्रक के साथ भी संचार-साधन पुनः चालू हो गये हो और सामान्य कार्य प्रारम्भ हो गया हो तो उसकी सूचना नियंत्रित सेक्शनों पर सेक्शन नियंत्रक (कन्ट्रोलर) को दी जायेगी। तथापि यदि दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों के पुनः चालू होने के साथ-साथ सेक्शन नियंत्रक के साथ भी संचार साधन पुनः चालू न हो जाय तो सेक्शन नियंत्रक के साथ संचार साधन पुनः चालू होने पर तुरन्त स्थिति से अवगत कराया जायेगा।

- shall be kept by the Station Master in his safe custody for inspection by the Traffic Inspector of the section, who shall prepare a report on the working of trains and shall forward the same along with his report to the Divisional Railway Manager within 7 days of resumption of communications.
14. A record of all trains passed over the block section on "Authority to Proceed without Line Clear" during the course of total interruption of communications, shall be maintained on the Train Register Books at both the stations concerned.
 15. Trains must continue to work on this system until any one of the means of communications, mentioned in rule(1) above, is restored by the competent authority.
 16. As soon as any one of the means of communications has been restored, the Station Master must send a Message to the Station Master at the other end of the section on the following format: -
 From Station Master-----To Station Master -----Message No. -----
 ----- Train(number of description)----- arrived complete at ----- hrs
 ----- mts. Cancel the present method of working trains. Line Clear must be obtained
 by means of ----- Acknowledge. Private No. ----- (in word) -----
 ----- (in figures)

On receipt of the above Message the Station Master at the other end of the section must acknowledge in the following form: -

From Station Master..... To Station Master.....
 Message No. ----- Your Message No. ----- Understand that Train (No. and description) ----- which was the last train to leave my station has arrived complete at your station. Train No. ----- which left your station has arrived complete at my station at ----- Hrs ----- mts. hrs/not arrived. Present system of train working is being/will be cancelled immediately after the complete arrival of train No., ----- . Line Clear for the next train will be obtained by means of ----- Private No. ----- (in words) ----- (in figures)

17. Line clear shall not be obtained or given by means of communications restored until both the stations are satisfied that all trains and engines etc. dispatched from their stations have arrived complete at the other station. When the trains referred to in part(16) above arrive complete at the station, after restoration of communication, their No. and their arrival time will be communicated to the other Station Master concerned under exchange of Private Numbers. Thereafter an intimation about this shall be given to Section Controller also, on controlled sections, if communication with the Section Controller has also got restored and normal working resumed. If however communication with Section Controller has not get restored along with restoration of communications between two stations, the Section Controller shall be advised of the position immediately on restoration of communication with him.

भाग— II

इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतः बाधित हो जाने के दौरान गाड़ियों के कार्य चालन के लिए नियम और विनियमः—

1. दो ब्लाक सेक्शनों के बीच संचार साधनों के पूर्णतः बाधित हो जाने पर अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों से जो कि अधिमानता के क्रम से दिये गये हैं। उदाहरणार्थ—
 - i. ब्लाक इन्सट्रूमेंट, रेल पथ परिपथ अथवा धूरा काउन्टर
 - ii. ब्लाक इन्सट्रूमेंट, से सम्बन्धित टेलीफोन,
 - iii. स्टेशनों के मध्य लगे स्थिर फोन
 - iv. स्थिर फोन जैसे रेलवे ऑटो फोन, बी.एस.एन.एल. टेलीफोन
 - v. नियंत्रण टेलीफोन
 - vi. वी.एच.एफ. सेट, विशेष अनुदेश के अधीन, परन्तु उन खण्डों पर जहाँ यात्री गाड़ियों का संचलन होता है, संचार के एकमात्र साधन के रूप में इनका प्रयोग वर्जित है।

नोटः क. उपरोक्त वर्णित वरीयता का क्रम का किसी भी परिस्थिति में अतिक्रमण नहीं किया जाना चाहिए।

ख. वी.एच.एफ. सेट पर लाइन क्लियर लेते/देते समय निम्नलिखित निर्देशों का अनुपालन किया जाना चाहिएः—

 - (i) लाइन क्लियर लेते/देते समय पहले गयी तीन गाड़ियों का विवरण, लाइन क्लियर प्राप्त होने का समय, प्राइवेट नम्बर ब्लॉक खण्ड बाधित होने एवं साफ होने के समय के साथ लिया जायेगा।
 - (ii) लाइन क्लियर तभी लिया/दिया जाना चाहिए जब वी.एच.एफ. सेट पर आवाज एकदम साफ हो। वी.एच.एफ. सेट इस हेतु तब प्रयोग नहीं किये जाने चाहिए जब आवाज में भार हो, घरघराहट हो अथवा हल्की/रुक-रुक कर आवाज आ रही हो।
 - (iii) वी.एच.एफ. सेट पर लाइन क्लियर लेते/देते समय किसी संशय की स्थिति में इसका प्रयोग तत्काल रोक दिया जाना चाहिए। ऐसी स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर नियमानुसार गाड़ियों के संरक्षित संचलन हेतु उत्तरदायी होगा।
 - (iv) वी.एच.एफ. सेट पर केवल तीन गाड़ियों का लाइन क्लियर लिया जा सकता है। इसके पश्चात केवल यातायात निरीक्षक/पर्यवेक्षक स्टेशन मास्टर अथवा निकटस्थ पर्यवेक्षक स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में ही लाइन क्लियर लिया जा सकता है। ब्लाक स्टेशनों के बीच गाड़ियों के कार्य चालन के लिए आगामी पैराग्राफों में से निर्धारित अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

टिप्पणी— संचार साधनों के पूर्णतः बाधित होने के दौरान जब कभी गाड़ी या रेलपथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी अन्य बाधा के कारण दोहरी लाइन खण्ड की किसी एक लाइन का प्रयोग न हो सके अथवा जब कभी दोहरी खण्ड पर इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान संचार साधन पूर्णतः बाधित हो तो भी इन अनुदेशों का पालन किया जायेगा।
2. स्टेशन मास्टर जिसे प्रभावित ब्लाक सेक्शन से कोई गाड़ी भेजने हो कोई इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा अधिमानता के क्रम से नीचे दिये गये किसी अन्य वाहन को प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरे छोर पर भेजकर ब्लाक सेक्शन के स्टेशन मास्टर के साथ सम्बन्ध स्थापित कर संचार साधन चालू करेगा।

PART-II
RULES AND REGULATIONS FOR WORKING OF TRAINS DURING TOTAL
INTERRUPTION OF COMMUNICATIONS ON SINGLE LINE.

1. In the event of total interruption of communications occurring between two block stations i.e. when Line Clear cannot be obtained by one of the following means stated in order of preference viz.

- i. Block instrument, Track circuiting or Axle counters;
- ii. Telephones attached to the block instruments;
- iii. Station to station fixed telephones wherever available;
- iv. Fixed telephone such as railway auto phones & BSNL telephones;
- v. Control Telephone;
- vi. VHF sets, under special instructions, but not as the sole means of communication on sections where passenger trains run.

Note: A. The order of preference as mentioned above should not be violated under any circumstances.

B. At the time of obtaining/granting line clear on VHF set the following instructions should be observed: -

- (i) Details of preceding three trains should be taken at the time of obtaining /granting line clear including time of line clear received, private nos. with time of occupying and clearing block section.
- (ii) Line clear should be obtained/given only when voice on VHF sets is very clear VHF sets should not be used for this purpose whenever any induction in noise, disturbance or faint/broken voice is noticed on VHF set.
- (iii) In case of any doubt while obtaining/granting line clear of VHF set, it's use must be stopped forth with. In such situation SM/ASM on duty will be responsible for the safe working of trains as per rules.
- (iv) Line clear for three trains only can be obtained on VHF sets. For further trains line clear should be obtained/given only in presence of Sectional TI/Supervisory SM or neighboring supervisory SM.

The instructions laid down in succeeding paragraphs, shall be followed for working trains between block stations.

Note:- These instructions shall also be followed whenever during total interruption of communications, an accident to a train or track or other obstruction precludes the use of one of the lines on a double line section or whenever total interruption of communications occurs during single line working on a double line section.

2. The Station Master who has a train to dispatch through the affected block section shall open communications by establishing contact with the Station Master of the block station at the other end of the affected block section by sending an engine or self propelled vehicle or any other vehicle, enumerated below, in the order of preference laid down.

- (i) खाली इंजन,
 - (ii) गाड़ी इंजन ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर के अनुदेशों पर लोको पायलट द्वारा गाड़ी से अलग कर दिये जाने के बाद
 - (iii) मोटर ट्राली/टावर वैगन जिसके साथ विधिवत कोई गार्ड अथवा ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर से भिन्न कोई अन्य स्टेशन मास्टर हो।
 - (iv) ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली जिसके साथ विधिवत कोई गार्ड अथवा ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर से भिन्न कोई अन्य स्टेशन मास्टर हो।
 - (v) डीजल कार/रेल मोटरकार/बिजली गाड़ी रोक, यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सभी यात्री गाड़ी से उतर गये हैं।
3. इससे पहले कि संचार साधन चालू करने के लिए प्रभावित ब्लाक सेक्शन में खाली इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्राली/टावर वैगन/ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली गाड़ी रोक को भेजा जाय। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इस कार्य को करने के लिए भेजे जाने वाले लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को इस परिस्थितियों और प्रयोजन के बारे में सूचनार्थ देगा जिसके लिए उसे भेजा जा रहा है। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं भी संतुष्टि कर लेगा कि संचार-साधन चालू करने के लिए भेजा जाने वाला लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया खराब हो जाने के दौरान गाड़ियों के कार्य के नियमों को भली भाँति समझता है। यदि संचार साधन चालू करने के लिए भेजा जाने वाला लोको पायलट/गार्ड/स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया खराब हो जाने के दौरान गाड़ियों के कार्य चालन के नियमों को भलीभाँति समझता है। यदि संचार चालू करने के लिए भेजा जाने वाला लोको पायलट/गार्ड/स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया खराब हो जाने के दौरान गाड़ियों के कार्य चालन के नियमों से परिचित न हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ऐसे कर्मचारी को इन नियमों को समझायेगा। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, इस बात के प्रमाण के तौर पर कि उस कर्मचारी ने, वे परिस्थितियों और प्रयोजन, जिसके लिए उसे भेजा जा रहा है, और इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया खराब होने के दौरान गाड़ियों के कार्यचालन के नियमों को पूर्ण रूप से समझ लिया है, 'इकहरी लाइन सेक्शन पर सम्पूर्ण संचार साधनों के विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार' फार्म पर लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर के स्याही से हस्ताक्षर भी ले लेगा।
- 4.1 खाली इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्राली/टावर वैगन/ट्राली/साइकिल ट्राली मोपेड ट्राली/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली गाड़ी के रोक को भेजने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर संचार-साधन चालू करने के लिए भेजे जाने वाले लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म टी/बी 602 पर इकहरी लाइन सेक्शनों पर सम्पूर्ण संचार साधनों के विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार सौपेगा जिसमें निम्नलिखित समावेशित होगा:-
- (i) "लाइन क्लीयर के बिना प्रस्थान प्राधिकार"
 - (ii) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन या पैरा 2 में उल्लिखित कोई अन्य वाहन चल सकता है।
 - (iii) अंतिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर अंतिम रोक सिगनल हो, को "ऑन" स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकार।
 - (iv) प्रभावित ब्लाक सेक्शन से दूसरी ओर के ब्लाक सेक्शन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लीयर इंकवारी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिए भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर के लिए कहा जाये।
 - (v) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक सेक्शन के स्टेशन मास्टर के नाम एक

-
- (i) Light engine;
 - (ii) Train engine, after it is detached from the train by the Loco Pilot on instructions from the Station Master on duty;
 - (iii) Motor trolley/Tower wagon duly accompanied by a Guard or by Station Master other than the Station Master on duty.
 - (iv) Trolley/Cycle Trolley/Moped trolley duly accompanied by a Guard or by a Station Master other than the Station Master on duty;
 - (v) Diesel Car/Rail Motor Car, EMU Rake after ensuring that all Passengers have detained.
3. Before the light engine/train engine/Motor Trolley/Tower Wagon/Trolley/Cycle trolley/Moped trolley/Diesel Car/Rail motorcar/EMU rake is sent into the affected block section to open communications, the Loco Pilot/ Motorman/ Guard/ Station Master being sent to do so shall be advised by the Station Master on duty of the circumstances in which and the purpose for which he is being sent. The Station Master on duty shall also satisfy himself that the Loco Pilot/ Motorman/ Guard/ Station Master being sent to open communications thoroughly understands the rules of working of trains during total failure of communications on the single line. If the Loco Pilot/ Motorman/ Guard/ Station Master who is being sent to open communications, is not conversant with the Rules for working of trains during total failure of communications on single line, the Station Master on duty shall explain these rules to such staff. The Station Master on duty shall also obtain the signature of the Loco Pilot/ Motorman/ Guard/ Station Master on "Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section" in token of such staff having fully understood the circumstances in which and the purpose for which he is being sent and the Rules for Working of Trains during total failure of communications on single line.
- 4.1 Before dispatching the light engine/train engine/Motor trolley/tower wagon/Trolley/Cycle Trolley/Moped Trolley/Diesel Car/Rail Motor car/EMU rake, the Station Master on duty shall hand over "Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section on prescribed form no. T/B602 to the Loco Pilot/Motorman/Guard/ Station Master who is being sent to open communications, which includes: -
- (i) An "Authority to Proceed Without line Clear".
 - (ii) A Caution Order, specifying the speed upto which the engine or self propelled vehicle or other vehicle referred to in para 2 may run through the affected block section.
 - (iii) An Authority on the prescribed form to pass the last Stop signal in the 'on' position in case there is a last Stop signal at the station.
 - (iv) A line Clear Enquiry Message addressed to the Station Master of the block station at the other end of the affected block section asking for Line Clear for the train waiting to be dispatched to his station.
 - (v) A conditional Line Clear Message to the Station Master of the block station at

सशर्त लाइन क्लीयर संदेश जिसमें निम्नलिखित के लिए अनुमति दी गयी हो :-

- (क) खाली इंजन/गाड़ी इंजन, खाली अथवा उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिए।
- (ख) टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रैक के वापस आने के लिए, अथवा।
- (ग) मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली यानी अकेले चलकर या उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लदकर वापस आने के लिए।

4.2 प्रभावित ब्लाक सेक्शन से होकर भेजी जाने वाली गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर माँगने के लिए लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश और यथा प्रकरण इंजनों अथवा स्वनोदित वाहनों अथवा पैरा 2 में निर्दिष्ट अन्य वाहनों की वापसी यात्रा के लिए 'सशर्त (कन्डीशनल) लाइन क्लीयर संदेश टेलीफोन फार्मों या टी/ई 602 या टी/एफ 602 पर लिखे जायेंगे और संचार साधन चालू करने के लिए जाने वाले लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर के जरिये भेजे जायेंगे तथा इन संदेशों को लाइन क्लीयर पुस्तकों में भी दर्ज किया जायेगा।

(i) लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश निम्न प्रकार से लिखा जायेगा :-

संख्याकी वापसी.....पर क्या लाइन क्लीयर होगा और प्रस्थान के लिए प्रतीक्षा कर रही गाड़ी संख्या.....के लिए लाइन को क्लीयर रखा जायेगा।

इंजन के विवरण, चाहे वह खाली वापस आ रहा हो या किसी गाड़ी के साथ लगा हो अथवा स्वयं चलने वाली या किसी गाड़ी में लगी मोपेड ट्राली या इंजन/टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली गाड़ी रैक/मोटर ट्राली अथवा साइकिल ट्राली, जो भी लागू हो, के साथ लगा हो, संदेश तैयार करते समय ठीक-ठीक भरे जायेंगे।

(ii) यथा- प्रकरण इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा पैरा 2 में निर्दिष्ट अन्य वाहन की वापसी यात्रा के लिए "सशर्त लाइन क्लीयर संदेश निम्न प्रकार लिखा जायेगा :-

संख्या

आपके स्टेशन पर #.....के पहुंचने पर लाइन क्लीयर रहेगा और.....

.....† के लिए लाइन क्लीयर रखा जायेगा।

प्राइवेट संख्या.....(अकों और शब्दों में, लिखा जाये)।

इंजन/टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली गाड़ी रैक/मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली, जो भी लागू हो के विवरण ठीक-ठीक भरे जायेंगे।

† इंजन के विवरण चाहे वह खाली वापस आ रहा हो या किसी गाड़ी के साथ हो अथवा स्वयं चलने वाली या किसी गाड़ी में लदी मोपेड ट्राली या इंजन/टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली गाड़ी रैक/मोटर ट्राली/अथवा ट्राली जो भी लागू हो के साथ लगा हो संदेश तैयार करते समय, ठीक-ठीक भरे जायेंगे।

4.3 संचार साधन चालू करने के लिए जाने वाला लोको पायलट/मोटर मैन/स्टेशन मास्टर "इकहरी लाइन सेक्शन पर सम्पूर्ण संचार साधनों के विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार" प्राप्त होने पर इस बात के प्रमाण के रूप में कि उसने उसकी विषय-वस्तु को समझ लिया है उसके अभिलेख प्रति पर स्याही से हस्ताक्षर करेगा। यदि लोको पायलट अशिक्षित हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा उसकी विषय-वस्तु सम्बन्धित गार्ड की उपस्थिति में यदि कोई हो उसको समझा दी जायेगी और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और सम्बन्धित गार्ड, यदि कोई हो फार्म में इस प्रयोजन के लिए उपबन्धित स्थान पर, इस आशय के प्रमाण-पत्र पर हस्ताक्षर किये जायेंगे।

the other end of the affected block section permitting him.

- (a) To return the light engine/train engine, either light or attached to a train waiting to be dispatched from his station, or attached with another engine: or
- (b) To return Tower wagon/Diesel car/Rail motor car/EMU rake running by itself; or
- (c) To return motor trolley/trolley/cycle trolley/moped trolley either running by itself or loaded in a train waiting to be dispatched from his station.

4.2 The Line Clear Enquiry Message asking Line Clear for the trains to be dispatched through the affected block section, and the conditional Line Clear Message for the return journey of the engine or self propelled vehicle or other vehicle referred to in para 2, as the case may be shall be written out on telegraph/form No. T/E 602 or T/F 602 forms for being sent thorough the Loco Pilot/Motorman/Guard/Station Master going to open communications, and these Messages shall also be entered in the line Clear Books.

- (i) The Line Clear Enquiry Message shall be worded as follows: -

Message No. ----- on return of -----
----- will line be clear and kept clear for train No. -----
----- waiting to proceed.

The particulars of the engine either returning light or attached to a train or attached to another engine/tower wagon/diesel car/rail motor car/EMU rake/motor trolley or trolley or cycle trolley or moped trolley running by itself or loaded in a train, as may be applicable, shall be correctly filled in while preparing the Message.

- (ii) The conditional Line Clear Message for return journey of the engine or self-propelled vehicle or other vehicle referred to in para 2, as the case may be shall be worded as follows: -

Message No.----- on arrival of #----- at yours, line will be clear and kept clear for †-----Private
No. ----- (To be written both in figures and words)

The particulars of engine/tower wagon/diesel car/rail motor car/EMU rake/motor trolley/trolley/cycle trolley/moped trolley, as may be applicable, shall be correctly filled in:

† The particulars of the engine either returning light or attached to a train or attached to another engine/tower wagon/diesel car/rail motor car/EMU rake/motor trolley or trolley or cycle trolley or moped trolley running by itself or loaded in a train, as may be applicable, shall be correctly filled in while preparing the Message.

4.3 The Loco Pilot/Motorman/Guard/Station Master going to open communications shall, on receipt of Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section and sign on its original and carbon copy in token of his having understood its contents. In case the Loco Pilot is illiterate, the contents shall be explained to him by the Station Master on duty, in the presence of the Guard concerned, if any.

- 4.4 यदि कोई खाली अथवा इंजन और ब्रेकवान को अगले ब्लॉक स्टेशन के लिए प्रस्थान करने के लिए भेजा जाता है और फिर वह अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुंचने के पश्चात् आगे अपनी यात्रा जारी रखता है और वह संचार साधन चालू करने के प्रयोजन के लिए न हो तो इंजन अथवा इंजन और ब्रेकवान को उसकी वापसी यात्रा के लिए पैरा 4.1 (iv) और (v) में निर्दिष्ट लाइन क्लीयर इंक्वायरी संदेश और सशर्त लाइन क्लीयर संदेश नहीं दिया जायेगा और निर्धारित फार्म पर उसके लिए कालम में क्रास कर दिया जायेगा। उस इंजन अथवा इंजन तथा ब्रेकवान को पैरा 4.1 (i) और (ii), (iii) में निर्दिष्ट "लाइन क्लीयर के बिना प्रस्थान प्राधिकार" सतर्कता आदेश "आन" (संकेत) में अंतिम रोक सिगनल से गुजरने के लिए प्राधिकार केवल जारी किये जायेंगे जबकि आवश्यक हो। यदि उसी दिशा में कोई दूसरा खाली इंजन अथवा दूसरा इंजन और ब्रेकवान भेजना आवश्यक हो तो पहले से उसके भेजे जाने का समयान्तर कम से कम 30 मिनट का होना चाहिए।
- 4.5 किसी इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा अन्य वाहन को "इकहरी लाइन सेक्शन" पर सम्पूर्ण संचार साधनों के विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार" पर अगले स्टेशन के लिए प्रस्थान न करने की अनुमति देते समय अंतिम रोक सिगनल 'आफ' नहीं किया जायेगा।
5. किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को 'लाइन क्लीयर इंक्वायरी संदेश सहित संचार साधनों को चालू करने के लिए अगले स्टेशन के लिए भेज दिये जाने के पश्चात् तथा इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को वापसी यात्रा के लिए अगले स्टेशन के लिए' सशर्त (कंडीसनल) लाइन क्लीयर संदेश सहित भेजे जाने के पश्चात् किसी अन्य गाड़ी या इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को स्टेशन छोड़ने तथा उसी दिशा में आगे बढ़ने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि संचार साधन चालू करने के लिए भेजा गया इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन वापस नहीं आ जाता। तथापि इसका आशय किसी ऐसे इंजीनियरिंग कर्मचारी को रोकने से नहीं है जो किसी ऐसे सेक्शन पर, जहाँ ठेला ट्रालियां लाइन क्लीयर पर नहीं चलती है, अपने कार्य के लिए अपनी ठेला ट्राली पर सेक्शन में जा रहा हो।
6. (क) 'इकहरी लाइन सेक्शन पर सम्पूर्ण संचार साधनों के विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार पर प्रस्थान करने वाला इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा अन्य वाहन फ्लैशर लाइट की उपलब्धता पर स्विच आन कर देगा तथा दिन के समय जब स्पष्ट दिखाई देता है, अधिक से अधिक 15 किलोमीटर, प्रति घंटा की गति से और रात के समय जब स्पष्ट दिखाई न देता हो अधिक से अधिक 10 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से इंजन सीटी अथवा जहाँ उपलब्ध हो, स्वनोदित वाहन के हार्न का मुक्त रूप से प्रयोग करते हुए आगे बढ़ेगा। धुंध कोहरे या तूफानी मौसम में अथवा धूल भरी आंधी आदि में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, लाइन क्लीयर के बिना प्रस्थान प्राधिकार का प्रस्थान करने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन इंजन सीटी अथवा जहाँ उपलब्ध हो स्वनोदित वाहन के हार्न को बार-बार बजाते हुए पैदल गति से आगे बढ़ेगा। उसके आगे-आगे पर्याप्त दूरी पर दो व्यक्ति पैदल चलेंगे, एक व्यक्ति लाल बत्ती दिखायेगा और दूसरे के पास तत्काल उपयोग के लिए तैयार कुहासा या पटाखा सिगनल होंगे। सामान्यतः इनमें से एक व्यक्ति स्टेशन मास्टर द्वारा अपने चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों में से उपलब्ध कराया जायेगा और दूसरा व्यक्ति इंजन कर्मिंदल में से होगा अथवा वह व्यक्ति होगा जिसकी मोटर ट्राली/ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली का उपयोग किया जा रहा है। एक व्यक्ति द्वारा चालित स्वनोदित वाहन के मामले में ये दोनों व्यक्ति स्टेशन मास्टर द्वारा उपलब्ध कराये जायेंगे। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर उन दोनों को अगले स्टेशन पर भेजे जाने वाले स्वनोदित वाहन के प्रभारी लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में उनकी ड्यूटी समझायेगा और स्वयं को आश्वस्त लेगा कि वे अपनी ड्यूटी समझ गये हैं।
- (ख) दिन और रात, दोनों समय में किसी सुरंग में प्रवेश नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि लोको पायलट/मोटर मैन/स्टेशन मास्टर/गार्ड ने यह सुनिश्चित न कर लिया हो कि

- 4.4 In case a light engine or an engine and brake van is to be dispatched to proceed to the next block station and then continue its journey onward after arrival at the next block station and is not meant for opening communications the Loco Pilot of engine or the engine and brake van shall be given with the “Authority for opening communication during total interruption of Communication” and items Line Clear enquiry Message and conditional Line Clear Message shall be strict out in form. Such engine or engine and brake van shall be issued only the “Authority to proceed without Line Clear”, the Caution Order, the Authority to pass the last Stop signal in the ‘on’ position, referred to in para 4.1 (i), (ii), (iii) where necessary, should it necessary to dispatch another light engine or another engine and brake van in the same direction, an interval of at least 30 minutes shall be allowed to elapse before it is dispatched.
- 4.5 The last Stop signal shall not be taken ‘off’ while permitting an engine or self propelled vehicle or other vehicle to proceed to the next station on “Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section”.
5. After an engine or self propelled vehicle or other vehicle is dispatched to the next station to open communication with Line Clear Enquiry Message and a Conditional Line Clear Message to the next station for the return journey of the engine or self propelled vehicle or other vehicle, no other train or engine or self propelled vehicle or other vehicle shall be allowed to leave the station and proceed in the same direction until the engine or self propelled vehicle or other vehicle sent to open communications returns. This does not however, prevent an engineering official going into the section on his push trolley for his work on a section on which push trollish do not run on Line Clear.
6. (a) The engine or self propelled vehicle or other vehicle proceeding on “Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section” shall switch on the Flasher light wherever provided and shall proceed at a speed not exceeding 15 kilometers per hour by day when the view is clear and 10 kilometers per hour during night or when the view is obstructed, making free use of the engine whistle or the horn of the self propelled vehicle where provided. In thick, foggy or tempestuous weather or in dust storm etc. when visibility is impaired the engine or self propelled vehicle or other vehicle proceeding on “Authority to Proceed Without Line Clear” shall proceed at walking pace only making repeated use of the engine whistle or horn of self propelled vehicle, where provided, preceded at an adequate distance by two man on foot, one displaying a red light and the other carrying fog signals ready for immediate use. Normally these men will be provided by the Station Master from his class IV staff and the other from the crew of the engine or the person whose motor trolley/trolley/cycle trolley/moped trolley is being used. In case of single manned self-propelled vehicle, both these men shall be provided by the Station Master. The Station Master on duty shall explain to both of them their duties, in the presence of the Loco Pilot/Motorman/Guard/Station Master incharge of the self-propelled vehicle or other vehicle being sent to the next station and satisfy himself that they understand the same,
- (b) Both by day and night, a tunnel must not be entered until the Loco Pilot/ Motorman/ Station Master/Guard has ascertained that it is clear. Should thereby any doubt on

- वह क्लीयर है। यदि इस सम्बन्ध में कोई संदेह हो तो इंजन अथवा अन्य वाहन का मार्ग दर्शन सिगनल और पटाखों से सज्जित किसी रेल कर्मचारी द्वारा किया जाना चाहिए। सुरंग में प्रवेश करने से पूर्व प्रमुख बत्तियों, बगल की और पिछली बत्तियाँ तथा अन्य बत्तियाँ (जहाँ उपलब्ध करायी गयी हो) भी जला दी जायेगी।
- (ग) बाह्यतम सम्मुख काँटों से परे लाइन को अवरुद्ध करने कि अनुमति नहीं दी जानी चाहिए, जब तक कि इंजन/टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली गाड़ी रोक/मोटर ट्राली/मोपेड ट्राली वापस न आ जाय।
7. 'इकहरी लाइन सेक्शन पर सम्पूर्ण संचार साधनों के विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार' पर आगे बढ़ने वाला कोई इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन यदि दूसरे सिरे से भेजे गये किसी इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन से सेक्शन के मध्य में मिलता है, तो यथाप्रकरण, लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर उस गाड़ी के महत्व, जिसके लिए वे लाइन क्लीयर प्राप्त करने के लिए आगे बढ़ रहे हैं, निकटतम स्टेशन से दूरी रास्ते में आने वाले ढलानों, कैच साइडिंग की उपस्थिति आदि को ध्यान में रखते हुए विनिश्चय करेंगे कि दोनों में से कौन से स्टेशन के लिए इंजनों/स्वनोदित वाहनों को जोड़ दिया जायेगा। यदि इंजनों/स्वनोदित वाहनों को जोड़ा न जा सके तो उन्हें अलग-अलग एक निरापद गति से और पर्याप्त दूरी पर चलाया जाना चाहिए। मोटर ट्राली/ठेला ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली के किसी इंजन और ब्रेकयान/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली गाड़ी रोक से मिलने के मामले में मोटर ट्राली/ठेला ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली को यदि सम्भव हो तो ब्रेकवान/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली गाड़ी में रोक में लादा जायेगा।
8. वह स्टेशन दिखाई देने पर जिसके स्वयं चलाने वाला अथवा किसी अन्य उसी इकाई के साथ जुड़कर चलने वाला या पृथक रूप से चलने वाला इंजन/स्वनोदित वाहन/आगे बढ़ रहा है, बहरहाल अगला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के बाहरी तरफ (अथवा पीछे) रुक जायेगा। आगे चलने वाले इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के पीछे चलने वाला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन आगे इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के पीछे सुरक्षित दूरी पर रुक जायेगा। प्रथम होकर सिगनल के बाहर रुकने की सूचना स्टेशन मास्टर को या तो इंजन सीटी/स्वनोदित वाहन हार्न, यदि उपलब्ध हो का प्रयोग अथवा यदि आवश्यक हो तो किसी व्यक्ति को भेजकर दी जायेगी। वे तब तक स्टेशन में प्रवेश नहीं करेंगे जब तक कि स्टेशन मास्टर या तो सम्बद्ध सिगनलों को 'आफ' करके अथवा अन्यथा अनुमति न दे दे।
9. इंजन या इंजनों/स्वनोदित वाहन अथवा स्वनोदित वाहनों/अन्य वाहन या वाहनों के स्टेशन में प्रवेश कर लेने पर 'इकहरी सेक्शन पर सम्पूर्ण संचार साधनों के विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार' लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश और वापसी यात्रा के लिए क्लीयर देने वाला सशर्त लाइन क्लीयर संदेश ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के सुपुर्द कर दिये जायेंगे जो इन दस्तावेजों को अपनी निरापद अभिरक्षा में रखेगा और अपनी लाइन क्लीयर पुस्तकों में लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश और सशर्त लाइन क्लीयर संदेश भी दर्ज करेगा। वापसी यात्रा के लिए "सशर्त लाइन क्लीयर संदेश" के प्राधिकार पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अप ट्रेन के लिए टी/जी 602 या डाउन ट्रेन के लिए टी/एच 602 निर्धारित फार्म पर एक "सशर्त लाइन क्लीयर टिकट" बनायेगा और लोको पायलट/मोटर मैन/स्टेशन मास्टर को सौंप देगा, जिससे कि वह उस ब्लाक स्टेशन को वापस जा सके जहाँ से वह अपने इंजन या तो खाली या किसी गाड़ी या अन्य इंजन या किसी स्वनोदित वाहन यदि उस दिशा में जाने के लिए कोई प्रतीक्षास्त हो, के साथ लगाकर/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ आया था।
10. इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा अन्य वाहन से जो अगले स्टेशन पर पहुँचे बिना उस स्टेशन पर वापस हुए हो, इकहरी लाइन सेक्शन पर सम्पूर्ण संचार साधनों के विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार इन्क्वायरी संदेश और वापसी यात्रा के लिए सशर्त लाइन क्लीयर संदेश जहाँ से वे जारी किये गये थे, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा वापस ले लिये जायेंगे और

- this point the engine or other vehicle etc. should be piloted by a railway servant equipped with hand signal and detonators. Before entering the tunnel the head lights, side and tail lights and other lights (where provided) shall also be lit.
- (c) No obstruction of the line beyond the outermost facing points shall be allowed until the return of the engine/tower wagon/diesel car/rail motor car/EMU rake/motor trolley/trolley/cycle trolley/moped trolley.
7. In the event of an engine/self propelled vehicle other vehicle, proceeding on Authority for opening communication during total interruption on single line section "meeting in the mid section, an engine/self propelled vehicle/other vehicle sent from the other end, the Loco Pilots/Motormen/ Guards/Station Masters, as the case may be shall, taking into consideration the importance of the train for which they are proceeding to get Line clear, the distance from the nearest station, gradients to be encountered, the presence of catch sidings etc. decide to which of the two stations, the engines/self propelled vehicles/ vehicles should proceed. Before proceeding, the engines or self propelled vehicles shall, if possible, be coupled up. If the engine/self propelled vehicles cannot be coupled up they should run at a safe speed and adequate distance apart. In the case of motor trolley/push trolley/cycle trolley/moped trolley, meeting an engine and brakevan/diesel car/rail motor car/EMU rake, the motor trolley/push trolley/Cycle trolley/moped trolley shall, if possible be loaded in the brake van/diesel car/rail motor car/EMU rake.
8. On sighting the station to which the engine/self propelled vehicle/other vehicle running by itself or with another similar unit coupled together or separately, to which it is/ they are proceeding, the leading engine/self propelled vehicle/other vehicle shall stop out-side (i.e. in rear of) the first Stop signal of the station. the engine or self propelled vehicle or other vehicle following the leading engine/self propelled vehicle/other vehicle shall stop at a safe distance behind the leading engine/self propelled vehicle/ other vehicle. The Station Master shall be advised of the stoppage outside the first Stop signal either by using the engine whistle/horn of the self propelled vehicle, if provided, or by sending a man if necessary. They shall not enter the station till permitted by the Station Master to do so either by taking 'of' the relevant signals or otherwise.
9. When the engine or engines/self-propelled vehicle or self-propelled vehicles/other vehicle or vehicles have been admitted into the station the "Authority for opening of communication during total interruption of communication on single line section" with the line Clear Enquiry Message and the Conditional Line Clear Message giving the Line Clear for the return journey shall be delivered to the Station Master on duty, who shall keep this document in his safe custody and also post the Line Clear enquiry Message and the conditional Line Clear Message in his Line Clear Books. On the authority of the Conditional Line clear Message for the return journey, the Station Master on duty shall make out a Conditional Line Clear Ticket on prescribed form T/G602 in case of Up train or T/H 602 in case of Down train and hand it over to the Loco Pilot/Motorman/Guard/Station Master to return to the block station from where he came with his engine (either light or attached to a train or another engine or a self propelled vehicle if one is waiting to proceed in that direction) self propelled vehicle/ other vehicle.
10. In case of the engine or self-propelled vehicle or other vehicle returning on the station from which he was send without reaching the next station, the "Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section" shall all be taken back by the Station Master on duty of the station from which this was

13. वापसी यात्रा पर इंजन या तो खाली अथवा किसी गाड़ी/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली गाड़ी रेक/मोटर ट्राली/ठेला ट्राली/मोपेड ट्राली से लदी गाड़ी के साथ लगाकर (जुड़कर) कार्य चालन समय सारणी की गति सीमा तथा अन्य संबद्ध नियमों का पालन करते हुए निर्धारित गति पर चल सकता है। मोटर ट्राली/ठेला ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली स्वयं वापस आते समय, लाइन क्लीयर पर उनके चलने का अधिशासित करने वाले नियमों का पालन करते हुए, अपनी सामान्य गति पर चल सकती है।
14. स्टेशन पर पहुंचने पर इंजन, चाहे खाली (अकेला) हो या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ लगा हो पुनः स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के बाहर (अर्थात् पीछे) रुकेगा और उसके पश्चात् स्टेशन मास्टर के अनुसार चलेगा जो उसे, संबद्ध सिगनलों को 'आफ' करके अथवा अन्यथा प्राप्त करने की व्यवस्था करेगा।
15. स्टेशन पर पहुंचने पर 'सशर्त लाइन क्लीयर उत्तर संदेश स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जायेगा जो उसे लाइन क्लीयर संदेश पुस्तक में दर्ज करेगा और उसके प्राधिकार पर प्रतिक्षारत गाड़ी के लिए अप ट्रेन की दशा में टी/जी 602 तथा डाउन ट्रेन की दशा में टी/एच 602 फार्म एर एक सशर्त लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा।

issued and cancelled. The original entries shall also be cancelled.

11. The Station Master on duty before dispatching the engine either light or attached to a train/self propelled vehicle/other vehicle, on the return journey shall hand over to the Loco Pilot/Motorman/Guard/Station Master, Conditional Line Clear Reply Message on prescribed form T/F 602 for the Line Clear Enquiry Message, giving line Clear for the train waiting at the other station, thereby authorizing the Station Master at that station to start the train waiting there on complete arrival of the engine, either light or attached to a train/self propelled vehicle/other vehicle at his end.
12. The Conditional Line Clear Reply Message on form T/F 602 shall be worded as follows: -

Station

Date.....

Message No.

Time hrs mts

Your Message no----- On arrival of *Engine with/without/self propelled vehicle/other vehicle no.----- at your Line will be clear and kept clear for following trains-----

- (i) Train No. ----- Private No. (In words) ----- (In figure) -----
- (ii) Train No. ----- Private No. (In words) ----- (In figure) -----
- (iii) Train No. ----- Private No. (In words) ----- (In figure) -----
- (iv) Train No. ----- Private No. (In words) ----- (In figure) -----

Signature of Station Master

Station Stamp

* The particulars of the engine either returning light or attached to a train or attached to another engine/tower wagon/diesel car/rail motor car/EMU rake/motor trolley or trolley/Cycle trolley or moped trolley running by itself or loaded in a train, as may be applicable, shall be correctly filled in while preparing the message.

13. On the return journey, the engine either light or attached to a train/Diesel Car/Rail Motor Car/EMU rake/Train loaded with Motor trolley/Push trolley/Cycle trolley/Moped trolley/may run at booked speed observing speed limits in the Working Time Table and other relevant rules. The Motor trolley/Push trolley/Cycle trolley/Moped trolley returning by itself may run at their normal speed observing the rules governing their running on Line Clear.
14. On reaching the station the engine either light or attached to a Train/Self-propelled vehicle other vehicle shall again stop outside (i.e. in rear of) the first Stop signal of the station and thereafter be guided by the instructions from the Station Master, who may arrange to receive it by taking off the relevant signals or otherwise.
15. On arrival at the station the Conditional Line Clear reply message shall be handed over to the Station Master who shall record it in the Line Clear Message Book and on its authority issue on prescribed form T/G 602 in case of Up train or T/H 602 in case of Down train a Conditional Line Clear Ticket for the waiting train.

16. यदि दोनों दिशाओं में यातायात की मात्रा समान हो तो प्रत्येक आगामी गाड़ी के लिए इन्क्वायरी और सशर्त लाइन क्लीयर संदेश पूर्वगामी गाड़ी के गार्ड के माध्यम से भेजा जाय। इक्वायरी संदेश फार्म टी/ई0 602 तथा सशर्त लाइन क्लीयर संदेश फार्म टी/एफ 602 पर बनाये जायेंगे।
17. सभी गाड़ियों इंजनों ट्रालियों आदि के जिन्हें उपर्युक्त नियमों के अधीन पास किया जाता है पहुँचने और छूटने का समय सावधानीपूर्वक लाइन क्लीयर इक्वायरी और उत्तर पुस्तकों में दर्ज किया जाना चाहिए तथा साथ ही "लाइन क्लीयर के बिना प्रस्थान प्राधिकार के प्रतिर्पण पर और "गाड़ी रजिस्टर पुस्तकों में दर्ज किया जाना चाहिए।
18. यदि अवरूद्ध सेक्शन के एक सिरे (छोर) के स्टेशन मास्टर को एक ही दिशा में विपरीत दिशा से सामान्यतः प्रत्याशित अन्य गाड़ी से पूर्व एक से अधिक गाड़ियाँ भेजनी हो तो ऐसे मामलों में वह सर्वप्रथम उपलब्ध किसी गाड़ी के इंजन को न केवल उस गाड़ी के लिए वरन् अनुगामी गाड़ियों के लिए भी जो उसके स्टेशन पर प्रतीक्षा कर रही हों या प्रत्याशित हो, "लाइन क्लीयर प्राप्त करने के लिए भेजेगा"। लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश में उल्लेख किया जायेगा कि ये अनुवर्ती गाड़ियाँ प्रथम गाड़ी के पश्चात् 30 मिनट के अन्तराल पर भेजी जायेंगी। अपेक्षित गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर लेकर लोको पायलट के उस स्टेशन पर जहाँ उसने गाड़ी को छोड़ा था पहुँचने के पश्चात् स्टेशन मास्टर गाड़ियों के लिए लाइन प्राधिकार पर प्रथम गाड़ी को भेजेगा। और उस लाइन क्लीयर पर यह पृष्ठांकित भी करेगा कि एक गाड़ी विशेष (उसकी संख्या और पूर्ण विवरण देते हुए) एक विनिर्दिष्ट समायान्तराल पर इसके पीछे आयेगी। स्टेशन मास्टर यही सूचना लिखित रूप में गार्ड को भी देगा। दूसरी तथा अनुवर्ती अनुगामी गाड़ियों के लोको पायलटों को एक सतर्कता आदेश दिया जायेगा। जिसमें यह प्रतिबन्ध होगा कि सीधी लाइन पर जब सामने का दृश्य साफ हो तो गति 25 किलोमीटर प्रति घण्टे हो और लाइन के किसी ऐसे भाग के समीप पहुँचते हुए या उससे गुजरते हुए, जहाँ सामने का दृश्य मोड़ अवरोध वर्षा कुहासा या किसी अन्य कारण से स्पष्ट न हो गति 10 किलोमीटर प्रति घण्टा से अधिक नहीं होगी।
दूसरी अथवा अनुवर्ती गाड़ियों को भेजते समय अंतिम पूर्वगामी गाड़ी के विवरण उसके छूटने के समय सहित तथा साथ ही अनुगामी गाड़ी के विवरण भी लाइन क्लीयर पर पृष्ठांकित किये जायेंगे। इन श्रृंखलाओं की अंतिम गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर पर पूर्वगामी गाड़ी के विवरण और उसके छूटने का समय पृष्ठांकित किये जाने चाहिए।
19. जब किसी गाड़ी को ब्लाक सेक्शन में रोका जाता है तो गार्ड पुरन्त पीछे की ओर हैंड डैजल सिगनल दिखायेगा और जाँच करेगा कि पिछला बोर्ड या पिछली बत्ती ठीक प्रकार लगाई गयी है। यदि गाड़ी का रुकाव दुर्घटना खराबी अवरोध या अन्य असामान्य कारण से हो और गाड़ी आगे न बढ़ सकती हो तो लोको पायलट गार्ड को इस तथ्य से अवगत कराने के लिए निर्धारित कूट में सीटी बजायेगा जिस पर गार्ड, आमान का ध्यान किये बिना, रास्ते में गाड़ी से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखकर और गाड़ी से 500 मीटर की दूरी पर 2 पटाखे 10 मीटर के फासले पर रखकर गाड़ी की रक्षा करेगा। जब किसी गाड़ी को सिगनलों से बाहर रोका जाता है और यदि रुकाई के समय में वृद्धि हो रही हो अथवा 10 मिनट से अधिक होने की सम्भावना हो तो तदनुसार ही इसकी भी रक्षा की जायेगी। गार्ड की अनुपस्थिति में गाड़ी की रक्षा की जिम्मेदारी लोको पायलट की होगी।
20. जब गाड़ियाँ एक दूसरों के आगे पीछे चल रही हों तो किसी भी गाड़ी को पीछे की ओर नहीं चलाया जायेगा। आपवादिक परिस्थितियों में जब किसी गाड़ी को पीछे की ओर चलाना अपरिहार्य हो जाये तो 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखकर और उस स्थान से जहाँ तक गाड़ी को बैक किया जाना है, 500 मीटर पर 10 मीटर की दूरी पर दो पटाखे रखकर गाड़ी की रक्षा करने के पश्चात् ही गाड़ी को पीछे की ओर चलाया जायेगा।

16. If there be an even flow of trains in both directions, Enquiry and Conditional Line Clear Message for each succeeding train may be sent through the Guard of the preceding train. The Line Clear Inquiry message asking Line Clear for dispatch of trains during total failure of communication on single line section shall be provided on prescribed form T/E 602. The conditional Line Clear message shall be prepared on prescribed form T/F 602.
17. The arrival and departure time of all trains, engines, trollich etc. which are passed under the above rules must be carefully recorded in the Line Clear Enquiry and Reply Books and also in the counterfoil of the "Authority to Proceed Without Line Clear" and in the Train Register Books.
18. If the Station Master at one end of the interrupted section has more than one train to dispatch in the same direction before another train is normally expected from the opposite direction he shall, in such cases, send the first available engine of a train to obtain "Line Clear" not only for that train but also for the following trains which may be waiting or expected at his station. in the Line Clear Enquiry Message it shall be stated that these latter trains will be dispatched after the first train at intervals of 30 minutes. After the Loco Pilot returns with the Line Clear for the required number of trains to the station at which he had left the train, the Station Master shall dispatch the first train on the authority of the line clear for the trains and shall also endorse on that line clear that a particular train (giving its number and description in full) shall follow at a specified interval. The Station Master shall give similar information to the Guard also in writing. The Loco Pilots of the second and subsequent following trains shall be given a caution order restricting the speed to 25 kilometers per hour over the straight when the view ahead is clear and to 10 kilometers per hour when approaching or passing any portion of the line where the view ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog or any other cause.

When dispatching a second and subsequent trains, the particulars of the last preceding train alongwith its time of departure will be endorsed on the line clear as also the particulars of the train which would follow. The line clear for the last train of the series should be endorsed with the particulars of the preceding train together with its time of departure.

While adopting this procedure, the Guard and the Loco Pilot should be instructed to keep a sharp look out and be prepared to stop short of any obstructions.
19. When a train is stopped in the block section the Guard shall immediately exhibit a hand danger signal towards the rear and check up that the tail board or the tail light is correctly exhibited. If the stoppage is on account of accident failure, obstructions or other exceptional cause and the train cannot proceed the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle to apprise the Guard of the fact, whereupon the Guard shall protect the train by placing one detonator at 250 meters from the train on the way out and 2 detonators, 10 meters apart, at 500 meters from the train, irrespective of the gauge. When a train is detained outside signals and if the detention exceeds or is likely to exceed 10 minutes it shall also be protected accordingly. In the absence of the Guard the duty of protecting the train shall devolve on the Loco Pilot.
20. When trains follow one another no train shall be backed. In exceptional circumstances when it may be unavoidable to back a train, the train shall be backed only after providing protection by placing one detonator at 250 meters and 2 detonator, 10 meters apart, at 500 meters from the point upto which the train is to be backed.

21. इस पद्धति पर गाड़ियाँ तब तक चलती रहेगी जब तक कि सक्षम प्राधिकारी द्वारा नियम 1 में निर्दिष्ट संचार साधनों में से कोई साधन पुनः चालू नहीं कर दिया जाता।
22. जैसे ही संचार साधनों में से कोई एक पुनः चालू हो जाता है वैसे ही स्टेशन मास्टर द्वारा सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म सं0टी/आई 602 पर निम्नलिखित रूप में एक संदेश भेजना चाहिए:-

.....स्टेशन मास्टर सेस्टेशन मास्टर को
दिनांक को..... समय..... संदेश सं0.....
गाड़ी (संख्या और विवरण) बजे पूरी पहुँच गयी। आपके स्टेशन
के लिए अंतिम गाड़ी (संख्या और विवरण) बजे भेजी गयी। गाड़ियों
के सशर्त लाइन क्लीयर कार्य चालन रद्द कर दें।
प्रवेश की अनुमति.....के द्वारा प्राप्त की जानी चाहिए। पावती दें।
प्राइवेट संख्या (अंको में).....(शब्दों में)

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन स्टैम्प

उपर्युक्त संदेश प्राप्त होने पर खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित फार्म में पावती देनी चाहिए :

.....स्टेशन मास्टर सेस्टेशन मास्टर को
दिनांक सं0..... समय.....
संदेश सं0आपका संदेश सं0.....। मैं समझता हूँ
कि गाड़ी (संख्या और विवरण).....जो मेरे स्टेशन से छूटने वाली अंतिम गाड़ी
थी, आपके स्टेशन पर पूरी पहुँच गयी है। गाड़ी संख्या.....जो आपके स्टेशन से चली
थी, मेरे स्टेशन पर..... बजे पूरी पहुँच गयी है/नहीं पहुँची है। गाड़ियों का सशर्त
लाइन क्लीयर कार्यचालन गाड़ी सं0.....के पूरी पहुँच जाने के उपरान्त रद्द किया
जा रहा है/कर दिया जायेगा। अगली गाड़ी के लिए प्रवेश अनुमतिके माध्यम
से प्राप्त की जायेगी।
प्राइवेट सं0.....(शब्दों में).....अंकों में

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन स्टैम्प

23. प्रवेश अनुमति पुनः चालू किये गये संचार साधनों के द्वारा नहीं प्राप्त की जायेगी अथवा नहीं दी जायेगी, जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टर आश्वस्त न हो जायें कि उनके स्टेशन से भेजी गयी। सभी गाड़ियाँ और इंजन आदि दूसरे स्टेशन पर पूरे पहुँच गये हैं। चाहे "इकहरी लाइन सेक्शन पर सम्पूर्ण संचार साधनों के विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार" के अधीन इंजन/स्वनोदित वाहन/नियम 2 में निर्दिष्ट किसी अन्य वाहन के छूटने के बाद संचार साधन पुनः चालू कर दिये जायें तो भी सामान्य कार्यचालन तब तक चालू नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि खाली इंजन/स्वनोदित वाहन/कोई अन्य वाहन अगले स्टेशन पर नहीं पहुँच जाता और दोनों स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान के द्वारा आश्वस्त नहीं हो जाते कि कोई खाली इंजन/स्वनोदित वाहन/कोई अन्य वाहन खण्ड पर नहीं है। तत्पश्चात् इसके सम्बन्ध में एक सूचना, नियंत्रित सेक्शनों पर सेक्शन नियंत्रक को भी दी जायेगी, यदि सेक्शन नियंत्रक के साथ भी संचार पुनः चालू हो गया हो तो, और सामान्य कार्यचालन आरम्भ कर दिया जायेगा। तथापि यदि सेक्शन नियंत्रक के साथ संचार पुनः चालू न हुए हों और दो स्टेशनों के बीच संचार पुनः चालू न हुआ हो तो सेक्शन नियंत्रक को तुरन्त उसके साथ संचार पुनः चालू होने पर, स्थिति की सूचना दी जायेगी।

21. Train must continue to work on this system until anyone of the means of communications, mentioned in rule 1 is restored by the competent authority.

22. As soon as any one of the means of communications has been restored, the Station Master must send a message on prescribed form T/I 602 to the Station Master at the other end of the section on the following form: -

From Station Master -----

To Station Master -----

Date -----

Time ----- Hrs----- Mts.

Message No. ----- Train (number and description) ----- arrived

Complete at -----hrs----- mts. Last train (number and description dispatched to your station at ----- hrs ----- mts. Cancel the conditional Line Clear working of trains. Line Clear must be obtained by means of -----
Acknowledge.

Private No. ----- (in words) ----- (in figure)

Signature of Station Master

Station Stamp

On receipt of the above message, the Station Master at the other end of the section must acknowledge in the following form: -

From Station Master

To Station Master

Date -----

Time ----- Hrs----- Mts.

Message No. ----- Your Message No. ----- Understand that Train (No. and description) ----- which was the last train to leave my station has arrived complete at your station. Train No.----- which left your station has arrived complete at my station at ----- hrs ----- mts./not arrived. Conditional Line Clear working of trains is being will be cancelled by means of -----
----- Private No. ----- (in word) ----- (in figure)

Private No. ----- (in words) ----- (in figure)

Signature of Station Master

Station Stamp

23. Line clear shall not be obtained or given by means of communication restored, until both the Station Masters are satisfied that all trains and engines etc dispatched from their stations have arrived complete at the other station. Even if the communication is restored immediately after the departure of the light engine/self propelled vehicle/any other vehicle referred to in rule 2, sent under "Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section", normal working should not be resumed until the Light engine/self propelled vehicle/any other vehicle reaches the next station and both the Station Masters are satisfied under exchange of Private numbers that no light engine/self propelled vehicle/any other vehicle is on the section. Thereafter an intimation about this shall be given to Section Controller also, on controlled sections, if communication with Section Controller has also got restored, and normal working resumed if, however, communication with Section Controller has not got restored along with communication between two stations, the Section Controller shall be advised of the position immediately on restoration of communication with him.

24. ऐसे खण्ड पर जहाँ संचार साधनों में पूर्ण अवरोध पैदा हो जाता है, सेक्शन के यातायात निरीक्षक को स्टेशन के गाड़ी गुजारने वाले रिकार्डों (ट्रेन पासिंग रिकार्ड) की छानबीन अवश्य करनी चाहिए और संचार के पुनः चालू हो जाने के सात दिन के भीतर मण्डल रेल प्रबन्धक को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर देनी चाहिए।

भाग—III

दोहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया अवरुद्ध हो जाने के दौरान इकहरी लाइन प्रणाली से कार्य करना।

परिशिष्ट "ख" में निर्धारित नियमों, अर्थात् इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया बाधित होने के दौरान गाड़ियों के कार्यचालन के नियम और विनियम, के अतिरिक्त निम्नलिखित नियमों का कर्मचारियों द्वारा अवश्य अनुपालन किया जाना चाहिए।

- जब कभी किसी गाड़ी या रेल पथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी अन्य बाधा के कारण संचार साधनों के पूर्णतः बाधित होने के दौरान दोहरी लाइन सेक्शन की किसी एक लाइन का उपयोग न हो सके तो इकहरी लाइन प्रणाली केवल तभी चालू की जायेगी, जबकि इंजीनियरी विभाग के किसी उत्तरदायी अधिकारी, जिसका पद निरीक्षक के पद से कम का न हो, यह प्रमाणित कर दिया हो कि दूसरी लाइन, जिस पर इकहरी लाइन प्रणाली चालू की जाती है खाली है और गाड़ियों के आवागमन के लिए सुरक्षित है। वह इंजीनियरिंग विभाग का कर्मचारी यह प्रमाण-पत्र केवल प्रभावित सेक्शन के उस छोर के स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा जिसके लिए अबाधित लाइन गाड़ियाँ भेजने के लिए उपर्युक्त लाइन होगी। इस प्रमाण – पत्र के प्राप्त होने पर संचार साधन चालू करने के लिए स्टेशन मास्टर परिशिष्ट "ख" में निर्धारित नियमों का पालन करेगा।
- गाड़ियों, जिसमें खाली इंजन भी शामिल है, के लोको पायलटों को एक सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें स्पष्ट रूप से लिखा होगा:—
 - किस लाइन पर गाड़ी चलाई जानी है,
 - जहाँ रुकावट है उसकी किलोमीटर दूरी,
 - कोई गति प्रतिबन्ध जो रेल पथ और निर्माण कार्य कर्मचारियों द्वारा लगाये गये हों।
 - सम्बन्धित लाइन पर ट्रेप कांटों में कील लगा देने तथा उन्हें क्लैम्प कर देने का आश्वासन।
- जब अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली चालू हो तब सम्मुख दिशा में पड़ने वाले सभी क्रॉस ओवर कांटे जिन पर गाड़ी गुजरेगी क्लैम्प किये जायेंगे तथा उन पर ताला लगाया जायेगा।
- जब गाड़ी सही लाइन पर चल रही हो तो:—
 - प्रभावित सेक्शन के पिछले स्टेशन का अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल, स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये निर्धारित फार्म में लिखित प्राधिकार पर, 'आन' स्थिति में पास किये जा सकते हैं।
 - प्रभावित सेक्शन के आगे के स्टेशन के प्रवेश रोक सिगनल 'आफ' किये जा सकते हैं।
- यदि गाड़ी गलत लाइन पर चल रही हो तो:—
 - गाड़ी को सभी सम्मुख कांटों के ठीक प्रकार से सेट कर दिये जाने और ताला लगा दिये जाने तथा उस लाइन पर जिस पर से गाड़ी गुजरेगी, अनुमुख कांटों के ठीक प्रकार से सेट कर दिये जाने के पश्चात् स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर स्टेशन से बाहर ले जाया जायेगा।

24. On the section where total interruption of communications occurs the Traffic inspector of the section, must scrutinize the train passing records of the station and submit his report to the Divisional Railway Manager within seven days of the resumption of communication.

PART-III

SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE DURING TOTAL INTERRUPTION OF COMMUNICATIONS

The following rules must, in addition to the rules prescribed in Appendix 'B' viz. rules and regulations for working of trains during total interruption of communications on single line, be observed by the staff.

1. Whenever an accident to a train or track or other obstruction, precludes the use of one line on a double line section during total interruption of communications, single line working shall be introduced only after a responsible official of the engineering department, not less than an Inspector in rank, has certified that the other line on which single line working is to be introduced is free and safe for passage of trains. Such as engineering official shall give the certificate only to the Station Master of the station at that end of the affected section for which the unobstructed line shall be the right line for dispatching trains. On receipt of this certificate, the Station Master will follow the rules prescribed in Appendix 'B' for opening of communication.
2. Loco Pilots of trains, including light engines, shall be given a caution order on which, shall be stated clearly: -
 - (a) The line on which the train is to run;
 - (b) Kilometrage where the obstruction exists;
 - (c) Any restriction of speed which may be imposed by Way & Works staff,
 - (d) An assurance to the effect that any trap points on the line in question have been spiked and clamped.
3. All the cross-over points in the facing direction over which the train shall proceed, while temporary single line working is in force, shall be clamped and pad blocked.
4. In the case of a train proceeding on the right line: -
 - (a) The last Stop signal of the Station in rear of the affected section may be passed in the 'on' position on a written authority issued by the Station Master in the prescribed form. In case the last Stop signal is the Starter, in addition to written authority, a hand signal shall also be shown at the foot of this signal.
 - (b) The approach Stop signals if any, of the station in advance of the affected section, may be taken off;
5. In the case of a train proceeding on the wrong line: -
 - (a) The train shall be piloted out of the station on a written authority issued by the Station Master after all the facing points have been correctly set and locked and trailing points correctly set over which the train will pass.

- (ख) अगले स्टेशन पर पहुंचने पर, लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन से सम्बन्धित प्रथम रोक सिगनल के सामने अथवा गलत (जिस पर उसकी गाड़ी चल रही हो) से सम्बन्धित अंतिम रोक सिगनल पर जो भी उसके सामने पहले गये, रोक देगा।
- (ग) आगे के स्टेशन का स्टेशन मास्टर सिगनल (जो भी सबसे पहले पड़े) के नीचे एक वर्दीधारी रेल सेवक को नियुक्त करेगा जो खतरे के हैंड सिगनल से गाड़ी को रोकेंगा और उसके पश्चात् स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये एक लिखित प्राधिकार पर उसे स्टेशन के अन्दर ले जायेगा।
6. 'लाइन क्लीयर के बिना प्रस्थान प्राधिकार के अधीन भेजे गये प्रथम इंजन या स्वनोदित वाहन पर अन्य वाहन के प्रभारी व्यक्ति की जिम्मेदारी होगी कि मार्ग के सभी गेटमैनों को अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली के चालू होने तथा जिस लाइन पर गाड़ी चलाने का प्रस्ताव है, उसके बारे में अवगत कराये।
- यदि आवश्यक हो तो यह सूचना बाद वाली गाड़ी के लोको पायलट द्वारा भी भेजी जा सकती है।
7. सामान्य कार्य चालन का पुनरारम्भ :
- (क) यदि इकहरी लाइन प्रणाली चालू हो जाने के पश्चात् दोनों प्रभावित स्टेशनों के बीच संचार साधन पुनः स्थापित हो जाये तो गाड़ियाँ तब तक विशेष अनुदेशों के अनुसार चलती रहेंगी जब तक कि उस कार्य—प्रणाली को रद्द कर देने के लिए इसमें दिये गये नियमों के अनुसार कार्रवाई न की जाय। तत्पश्चात् गाड़ियाँ दोहरी लाइन पर अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली को चालू करने के लिए दिये गये आदेशों के अनुसार चलाई जायेंगी।
- (ख) किन्तु यदि संचार साधनों के पुनः स्थापित होने से पहले, यातायात के लिए दूसरी लाइन खाली हो जाये तो गाड़ियाँ दोहरी लाइन सेक्शन पर संचार साधनों के पूर्ण बाधित होने के दौरान गाड़ियों के चलाने के अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेंगी।

भाग—IV

दोहरी लाइन सेक्शन पर एक लाइन अवरुद्ध हो जाने पर इकहरी लाइन कार्यचालन के नियम और विनियम

- जब कभी किसी गाड़ी या रेल पथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी दूसरी रुकावट के कारण दोहरी लाइन के किसी एक लाइन का उपयोग नहीं हो पाता है तो यातायात का परिवहन अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन पर निम्नलिखित प्रणालियों में से किसी एक के अनुसार किया जा सकता है:—

(क) विद्युत संचार यंत्रों द्वारा 'आगमन अनुमति' प्राप्त करके।

(ख) यदि प्रभावित लाइन के अधिक समय तक अनुपयोगी रहने की सम्भावना हो तो इकहरी लाइन ब्लॉक इन्स्ट्रूमेंट और ब्लॉक सेक्शन को गलत दिशा में सीमांकित करते हुए ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्डों की व्यवस्था द्वारा।
- जब दोहरी लाइन पर, अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन पर प्रणाली विद्युत संचार यंत्रों द्वारा चालू करना वांछित हो तो प्रभावित सेक्शन के एक ओर के स्टेशन मास्टर को, यह लिखित विश्वसनीय सूचना मिलने पर कि एक लाइन साफ है, सेक्शन कंट्रोलर और उस सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर से परामर्श करने के बाद उस लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन प्रणाली का चालू करने का उपाय करना चाहिए।

- (b) On reaching the next station, the Loco Pilot shall bring his train to a stop opposite the first Stop signal pertaining to the right line or at the last Stop signal pertaining to the wrong line (on which his train is running), whichever he comes, across first.
 - (c) The Station Master of the station in advance shall depute a railway servant in uniform at the foot of the signal (whichever the train would encounter first) who shall stop the train on hand danger signal and thereafter pilot into the station on a written authority issued by the Station Master.
- 6. It will be the responsibility of the person in charge of the first engine or self propelled Vehicle or other vehicle, sent under "Authority to Proceed Without line Clear" to inform all the gate-men and gang-men enroute about the introduction of temporary single line working as also the line on which it is proposed to run the train.

This information shall be conveyed through the Loco Pilot of a subsequent train also, if necessary.
- 7. Resumption of normal working: -
 - (a) If after the introduction of single line working, communications are restored between the two affected stations, the trains will continue to run under special rules until action is taken in accordance with the instructions contained in these rules for the cancellation of the procedure. Thereafter, trains will be run in accordance with instructions for the movement of traffic during temporary introduction of single line working on double line.
 - (b) If, however, before communications are restored, the other line is released for the passage of traffic, trains shall be worked, in accordance with the instructions of running of trains on double line section during total interruption of communications.

PART-IV

RULES AND REGULATIONS FOR SINGLE LINE WORKING ON A DOUBLE LINE SECTION WHEN ONE LINE IS OBSTRUCTED

1. Whenever an accident to a train or track or other obstruction precludes the use of one of the lines on a double line section, the traffic may temporarily be worked over single line under one of the following system: -
 - (a) By obtaining Line clear on electric speaking instruments,
 - (b) By the installation of signal line Block instruments and Shunting Limit Boards demarcating the block section in the wrong direction, if the affected line is likely to remain out of use for a substantial period.
2. When it is desired to introduce temporary single line working on double line, on electric speaking instruments, the Station Master at one end of the affected section shall, on receipt of reliable information in writing that one line is clear, take steps to introduce temporary single line working on that line in consultation with the Section Controller and the Station Master of the station at the other end of the section.

3. जिस लाइन पर अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली चालू करनी हो उसके उल्लंघित या क्षतिग्रस्त होने की आशंका हो तो अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली तब तक नहीं चालू करनी चाहिए जब तक कि इंजीनियरिंग विभाग का कम से कम निरीक्षक के पद को कोई जिम्मेदार कर्मचारी, उस सेक्शन का निरीक्षण कर ले और यह प्रमाण-पत्र न दे दे की लाइन गाड़ियों के यातायात के लिए सुरक्षित है।
4. इकहरी लाइन प्रणाली अवरुद्ध लाइन के दोनों ओर के निकटतम स्टेशनों के बीच, जहाँ अप और डाउन लाइनों के बीच क्रॉस-ओवर दिया गया है, चालू की जायेगी। यदि उपरोक्त दोनों स्टेशनों के बीच कोई मध्यवर्ती ब्लाक हट हो तो उसे बन्द समझा जायेगा और ऐसे ब्लाक हट पर ब्लाक इन्स्ट्रूमेंट के कम्प्यूटेटर को गाड़ी लाइन पर है" दशा में तब तक लाक रखा जायेगा जब तक इकहरी लाइन प्रणाली चालू है। कम्प्यूटेटरों को भी जहाँ कहीं सम्भव हो स्टेशन मास्टर की चाभी से उसी स्थिति में ताला बन्द किया जायेगा। ऐसे मामलों में जहाँ कम्प्यूटेटरों को "गाड़ी लाइन पर है" स्थिति में रखना सम्भव न हो, जैसे डायडो इन्स्ट्रूमेंट में, तो ब्लाक इन्स्ट्रूमेंट को उपयोग में नहीं लाया जायेगा और सतर्कता संकेतक को ब्लाक इन्स्ट्रूमेंट के हथ्थे पर लटका दिया जायेगा। ऐसी ब्लाक हट के सिगनल हर समय 'आन' स्थिति में रखे जायेंगे तथा लोको पायलट इनको निकटवर्ती चालू ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये निर्धारित फार्म पर, लिखित प्राधिकार प्राप्त करके पास करेगा।
5. सभी गाड़ियों इकहरी लाइन के लिए उपयोग में आने वाले विद्युत संचार यंत्रों के लिए दिये गये नियमों के अनुसार चलाई जायेंगी तथा 'आगमन अनुमति' ब्लाक इन्स्ट्रूमेंट से सम्बद्ध टेलीफोन या कन्ट्रोल टेलीफोन या वी.एच.एफ सेट द्वारा प्राप्त की जायेगी।
6. ब्लाक सेक्शन के उस भाग पर जहाँ इकहरी लाइन प्रणाली चालू की गयी है, के सभी स्टेशनों पर अवरुद्ध और गैर अवरुद्ध दोनों लाइनों से सम्बन्धित ब्लाक इन्स्ट्रूमेंट जब तक इकहरी लाइन की कार्य-प्रणाली चालू है तब तक गाड़ी लाइन पर है की स्थिति में रखे जायेंगे। जहाँ कही सम्भव हो, कम्प्यूटेटर को भी उसी दशा में स्टेशन मास्टर की चाभी से लाक किया जायेगा। जिन मामलों में कम्प्यूटेटरों को 'गाड़ी लाइन पर है' स्थिति में रखना सम्भव न हो जैसा कि 'डायडो इन्स्ट्रूमेंट' में वहाँ ब्लाक इन्स्ट्रूमेंट को उपयोग में नहीं लाया जायेगा और सतर्कता संकेतक को ब्लाक इन्स्ट्रूमेंट के हथ्थे पर लटका दिया जायेगा। यदि गाड़ी गलत लाइन पर चल रही हो तो सभी स्थावर सिगनलों को 'आन' स्थिति में रखा जायेगा।
7. इस बात को निश्चित कर लेने के बाद कि कोई एक लाइन यातायात के लिए साफ है, इकहरी लाइन प्रणाली चालू करने के लिए प्रस्तावित प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान करते हुए प्रभावित सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर के लिए एक संदेश जारी करेगा। जिससे निम्नलिखित सूचानाएं होंगी:—
 - (क) इकहरी लाइन प्रणाली चालू करने का कारण।
 - (ख) किस लाइन पर इकहरी लाइन प्रणाली चालू करने का प्रस्ताव है।
 - (ग) लाइन के साफ होने की सूचना कहाँ से प्राप्त हुई।
 - (घ) किस स्थान पर लाइन अवरुद्ध है।
 - (ङ) लाइन पर गति प्रतिबन्ध, यदि कोई हो।
 - (च) मध्यवर्ती स्टेशनों के नाम, यदि कोई हों, जो काम नहीं करेंगे।
 - (छ) यदि कोई ट्रैप कांटे हों तो उसको क्लैम्प करने या कील (स्पाइक) लगा देने और ताला दिये जाने का आश्वासन।
 - (ज) यह आश्वासन की यदि सही लाइन पर चल रही हो तो अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल 'आन' स्थिति में रखा जायेगा। यदि गाड़ी गलत लाइन पर चल रही है तो सभी स्थावर सिगनल 'आन' स्थिति में रखे जायेंगे और

3. If there is reasons to suspect that the line over which temporary single line working is to be introduced, is also fouled or damaged, temporary single line working must not be introduced until a responsible engineering official of the rank not less than of an Inspector has inspected that section and certified that the road is safe for the passage of trains.
4. Single line working shall be introduced between the nearest stations provided with crossover between Up and Down lines on either side of the obstruction. If there is an Intermediate Block Hut between the above two stations, the same shall be treated as closed and communicators of the Block Instruments at such Block Huts shall be kept locked in "Train on line" position throughout the period single line working is in force. The communicators shall be locked also in that position, with SM's key, wherever possible. In cases where it is not possible to keep the communicators in 'train on line' position, as in Dado Instruments, the block Instruments shall be put out of use and Caution Indicator hung on the handle of the Block Instruments. The signals at such Block Huts shall be kept in the 'on' position throughout and these shall be passed by the Loco Pilots on a written authority in the prescribed form issued by the Station Master of the adjoining block station in operation.
5. All trains will be worked in accordance with the rules for the use of electric speaking instruments on single line and "Line Clear" shall be obtained on the telephone attached to block Instruments or control telephone or VHF set.
6. At all stations on the portion of the section on which single line working has been introduced, the commutators of the Block Instruments pertaining to both obstructed and unobstructed lines shall be kept in "Train on line" position throughout the period single line working is in force. The commutators shall be locked also in that position with SMS key wherever possible. In case where it is not possible to keep the commutators in "Train on line" position, as in Dado Instruments, the Block Instruments shall be put out of the use and Caution Indicator hung on the handle of the Block Instruments. At these stations, if the train is, running on the right line, the last Stop signal shall be kept in the 'on' position. In case the train is running on the wrong line, all fixed signals shall be kept on the 'on' position.
7. After ascertaining that one of the line is clear for the passage of traffic, the Station Master proposing single line working shall issue a Message containing the following information under exchange of private numbers, to the Station Master at the other end of the affected section: -
 - (a) cause of introduction of single line working;
 - (b) the line by which single line working is proposed;
 - (c) Source of information that the said line is clear;
 - (d) place of obstruction;
 - (e) restriction of speed, if any, on the line;
 - (f) names of intermediate stations, if any, which would be out of use;
 - (g) assurance that the trap points, if any, have been spiked or clamped and padlocked;
 - (h) assurance that if the train is running on the right line, the last Stop signal shall be kept in the 'on' position. In case the train is running on the wrong line, all fixed signals shall be kept in the 'on' position, and;

- (झ) जिस ब्लाक स्टेशन से संदेश भेजा जा रहा है उस स्टेशन पर पहुंचने वाली या वहाँ से छूटने वाली अंतिम गाड़ी की संख्या और समय।
8. दूसरी ओर से स्टेशन मास्टर की प्राप्ति स्वीकृति, जिसकी प्राइवेट, नम्बर से पुष्टि कर दी गयी हो, मिल जाने पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली चालू किया जा सकता है। 'आगमन अनुमति' ब्लाक इन्स्ट्रूमेंट से संबद्ध टेलीफोन अथवा कन्ट्रोल टेलीफोन अथवा वी0एच0एफ0 सेट पर प्राप्त की जायेगी तथा सामान्य और सहायक नियम पुस्तक के अध्याय XIV के अनुदेशों के अनुसार गाड़ियों उपयुक्त लाइन क्लीयर टिकट पर चलाई जायेगी।
 9. प्रत्येक गाड़ी या लाइट इंजन के लोको पायलट को दोहरी लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन पर गाड़ी संचालन हेतु प्राधिकार निर्धारित फार्म टी/डी602 पर दिया जायेगा जिसमें निम्नलिखित निर्दिष्ट होंगे:—
 - (i) जिस लाइन पर गाड़ी का लाइट इंजन को चलना है,
 - (ii) किन-किन किलोमीटरों के बीच में अवरोध है।
 - (iii) कोई प्रतिबन्ध जो रेल-पथ और निर्माण कार्य कर्मचारियों द्वारा लगाया गया हो, और
 - (iv) सम्बन्धित लाइन पर ट्रेप कांटों के क्लैम्प करने या कील लगा देने का आश्वासन।
 - (v) अंतिम रोक सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने के लिए लोको पायलट को प्राधिकार। यदि अंतिम रोक सिगनल प्रस्थान सिगनल हो तो इस सिगनल के नीचे से हैड सिगनल भी दिखाये जाने चाहिए।
 10. अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन का कार्य चालन प्रारम्भ होने और जिस लाइन पर गाड़ी चलाई जाने वाली है उसकी सूचना मार्ग के सभी फाटक वाले गैगमेंनों को देने के बारे में प्रथम गाड़ी के लोको पायलट को दिये जाने वाले सतर्कता आदेश पर पृष्ठांकित किया जायेगा। यदि आवश्यक हो तो यह सूचना बाद वाली गाड़ियों द्वारा भी दी जायेगी।
 11. अस्थायी इकहरी लाइन पर आने वाली प्रथम गाड़ी की चाल पर 25 किलोमीटर प्रति घंटे का प्रतिबन्ध होगा। उसके बाद की गाड़ियों रेल-पथ निर्माण कार्य कर्मचारियों द्वारा लगाये गये प्रतिबन्धों का पालन करती हुई अपनी निर्धारित गति से जा सकती है। गलत लाइन पर यदि गाड़ी जा रही है तो लोको पायलट द्वारा फ्लैशर लाइट स्विच 'आन' कर दिया जायेगा। दुर्घटना सहायता गाड़ी को 25 किलोमीटर प्रति घंटा की गति सीमा को बढ़ाया जा सकता है बशर्ते कि दुर्घटना स्पेशल नियंत्रण अधिकारी की अनुमति प्राप्त कर ली गई हो तथा कन्ट्रोल को उसकी सूचना दे दी गई हो।
 12. दुर्घटना, खराबी, अवरोध या अन्य असामान्य कारण से जब कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच से रुक जाती है और लोको पायलट को यह लगता है कि वह आगे नहीं बढ़ सकती तो साधारण नियम 6.03 के अनुसार उसकी रक्षा की जायेगी।
 13. जब गाड़ी सही लाइन पर चल रही हो तो:—
 - (क) प्रभावित सेक्शन के पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल को पैरा 9 (V) में निर्दिष्ट निर्धारित फार्म में स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर 'आन' स्थिति में पार किया जा सकता है। यदि अंतिम रोक सिगनल ही प्रस्थान सिगनल हो तो लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त इस सिगनल के नीचे से हैड सिगनल भी दिखाया जायेगा।
 - (ख) प्रभावित खण्ड के अग्रिम स्टेशन का आगमन रोक सिगनल, यदि कोई हो तो, आफ किया जा सकता है।
 14. जब गाड़ी गलत लाइन पर चल रही हो तो:—
 - (क) समस्त फेंसिंग कांटों के सही सेट एवं लाक होने तथा ट्रेलिंग कांटों के सही सेट होने के बाद, जिनसे गाड़ी गुजरेगी, स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पर गाड़ी को स्टेशन से बाहर पाइलट किया जायेगा।

-
- (i) the number and timings of the last train which arrived or left the block station issuing the message.
8. On receipt of acknowledgment from the Station Master confirmed by a Private number, single line working may be introduced, 'Line Clear' will be obtained on the telephone attached to Block Instruments or Control Telephone or VHF set, and trains run on proper line clear ticket in accordance with the instructions contained in Chapter-XIV of the General and Subsidiary Rules Book.
9. Loco Pilot of each train shall be handed over an Authority for Temporary Single Line working on double line section on prescribed form no. T/D 602 indicating: -
- (i) The line on which the train or light engine is to run;
- (ii) The kilometerage between which the obstruction exists;
- (iii) Any restriction of speed which may have been imposed by Way and Works staff; and
- (iv) An assurance to the effect that any trap points on the line in question have been spiked or clamped.
- (v) Authority to pass the last Stop signal in the 'on' position. In case the last Stop signal is the starter, in addition to the written authority, he shall also be shown hand signals at the foot of this signal.
10. An endorsement will also be made on the Caution Order given to the Loco Pilot of the first train to inform all gate men and gangmen on the way about the introduction of temporary single line working and specifying the road on which the trains will run. This information shall be conveyed through the Loco Pilot of a subsequent train also, if necessary.
11. The speed of the first train passing over the temporary single line, will be restricted to 25 kilometers per hour. Subsequent trains may run at their booked speed, subject to observance of other speed restrictions imposed by way and Works staff. The Loco Pilot should switch "ON" the flasher light of the train engine while running on the wrong line. The speed limit of 25 KMPH may be relaxed for accident relief train provided the approval of the controlling officer of the Accident Special is obtained and the control is advised of the same.
12. When a train is stopped between stations on account of accident failure; obstruction or other exceptional cause and the Loco Pilot finds that it cannot proceed, it shall be protected as per G. R. 6.03.
13. In the case of a train proceeding on the right line: -
- (a) The last Stop Signal of the station in rear of the affected section may be passed in the 'on' position on a written authority issued by the Station Master in the prescribed form referred to in para 9(v), in case the last stop signal is the Starter, in addition to the written authority hand signals shall also be shown at the foot of this signal.
- (b) The approach Stop signal if any, of the station in advance of the affected section, may be taken off.
14. In the case of a train proceeding on the wrong line: -
- (a) The train shall be piloted out of the station on a written authority issued by the Station Master after all the facing points have been correctly set and locked and trailing points correctly set, over which the trains will pass.

- (ख) अगले स्टेशन पर पहुंचने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन से सम्बन्धित प्रथम रोक सिगनल से सामने अथवा गलत लाइन पर (जिस पर वह रहा हो) से संबंधित अंतिम रोक सिगनल पर, जो पहले सामने आये रोक देगा।
- (ग) अग्रिम स्टेशन का स्टेशन मास्टर सिगनल (जो भी सर्वप्रथम गाड़ी के सामने आये) के नीचे एक वर्दी धारी रेल सेवक को प्रतिनियुक्त करेगा जो खतरे के हैंड सिगनल से गाड़ी को रोकेंगा और उसके पश्चात् उसे स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किए गये लिखित प्राधिकार पर स्टेशन के अन्दर ले जायेगा।
- (घ) यदि लोको पायलट को पता चलता है कि गाड़ी को स्टेशन के अन्दर ले जाने के लिए सिगनल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल सेवक को प्रतिनियुक्त नहीं किया गया है तो सा0नि0 4.44 (1) का अनुपालन किया जायेगा।
15. जब अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन कार्य चालन लागू हो तब सम्मुख दिशा में पड़ने वाले सभी क्रास ओवर कार्ड जिन पर गाड़ी गुजरेगी क्लैम्प किये जायेंगे उन पर ताला लगाया जायेगा।
16. सामान्य कार्य—चालन का पुनरारम्भ:—
- (क) इंजीनियरी विभाग के किसी जिम्मेदारी द्वारा इस बात का लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त करने पर कि रूकावट वाली लाइन गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ और सुरक्षित है, स्टेशन मास्टर दूसरे स्टेशन या स्टेशनों को, यथा स्थिति सूचना देगा और प्राइवेट नम्बर का आदान—प्रदान करेगा तथा सेक्शन नियंत्रक से विचार विमर्श करके यह निर्णय करेगा कि किस गाड़ी के गुजरने के पश्चात सामान्य कार्य चालन का पुनरारम्भ किया जाय।
- (ख) जब दोहरी लाइन कार्य चालन का पुनरारम्भ हो जाय तब ब्लाक इन्स्ट्रुमेंट और सभी स्थावर सिगनल तथा मध्यवर्ती ब्लाक हट भी जो बन्द समझे जा रहे थे, तुरन्त प्रयोग में लाये जायेंगे। सब सम्बन्धित स्टेशनों को गाड़ी रजिस्टर पुस्तिका में दोहरी लाइन कार्य चालन के निलंबित होने का समय, इकहरी लाइन कार्यचालन के प्रारम्भ करने का समय और सामान्य कार्यचालन के पुनरारम्भ होने का समय भी लिखा जायेगा। सामान्य कार्य चालन के प्रारम्भ करने का समय और सामान्य कार्य चालन के पुनरारम्भ होने का समय भी लिखा जायेगा। सामान्य कार्यचालन के पुनरारम्भ के पश्चात सेक्शन में प्रवेश करने वाला गाड़ी का लोको पायलट रास्ते के दौरान सभी फाटक वालों और गैंगमैनों को सामान्य कार्य चालन के पुनरारम्भ के सम्बन्ध में सूचित करेगा।
17. अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली से सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे तथा सेक्शन के यातायात निरीक्षक को उसकी जांच करनी चाहिए और अपनी रिपोर्ट रेल मण्डल प्रबन्धक के पास सामान्य कार्य चालन के पुनरारम्भ हो जाने के सात दिन के अन्दर भेज देनी चाहिए।



- (b) On approaching the next station, the Loco Pilot shall bring his train to a stop opposite the first Stop signal pertaining to the right line or at the last Stop signal pertaining to the wrong line (on which he is running), whichever he comes across first.
 - (c) The Station Master of the station in advance shall depute railway servant in uniform at the foot of the signal (whichever the train would encounter first) who shall stop the train on hand danger signal and thereafter pilot it into the station on a written authority issued by the Station Master.
 - (d) If the Loco Pilot finds that no railway servant in uniform has been deputed at the foot of the signal to pilot the train into the station, G.R. 4.44(1) shall be observed.
15. All the cross over points in the facing direction over which the train shall proceed, while temporary single line working is in force, shall be clamped and padlocked.
16. Resumption of normal working:-
- (a) On receipt of a written certificate from a responsible Engineering Official that the obstructed track is free and safe for passage of trains, the Station Master will issue a message to the other station or stations, as the case may be, under exchange of private numbers and decide, in consultation with Section Controller the train after passage of which, the normal working has to be introduced.
 - (b) When Double line working is introduced the Block Instruments and all fixed signals including those of Intermediate Block Huts which were treated as closed, shall be brought into use immediately. An entry shall also be made in the Train Register Books of all stations concerned showing the time double line working was suspended, time single line Working was introduced and the time normal working was resumed. The Loco Pilot of the first train entering the section after normal working is resumed shall inform all Gate men and Gate men on the way about the resumption of normal working.
17. All the records in connection with the temporary single line working shall be retained at the station and the Traffic Inspector of the section must scrutinize them and submit his report to the Divisional Railway Manager within seven days of the resumption of normal working.



परिशिष्ट "ग"

भाग— I

**ऐसे स्टेशनों पर जहाँ प्रारम्भिक अन्तर्पाशन या माडीफायड की लाकिंग की व्यवस्था है,
कार्य संचालन के लिए विशेष अनुदेश**

1. **लागू होना:** ये अनुदेश, उन सभी स्टेशनों पर लागू होते हैं जहाँ प्रारम्भिक (रूडिमेंटरी) अन्तर्पाशन (इन्टरलाकिंग) या माडीफायड की लाकिंग की व्यवस्था है।
 2. **स्टेशन मास्टर की लाइन चाभियां:** स्टेशन मास्टर के पास निम्नलिखित चाभियां दी जाती हैं :—
 - (i) स्टेशन संचालन नियम में दिखाई गई लाइनों के अनुसार लाइन चाभियां,
 - (ii) (क) एक चाभी जो होम सिगनल के लीवरों तथा उन साइडिंग कांटों को नियंत्रण करती है जिन पर एच.पी.ताले लगाए गये हैं और जो परिचालित लाइन से निकलते हैं।
(ख) एक चाभी जो ऐसे स्टेशनों के होम सिगनल के लीवरों को नियंत्रित करती हो जहाँ पर साइडिंग लूप लाइन से या ऐसी लाइन से निकलती है जिस पर गाड़ियों को बिना रुके जाने की अनुमति नहीं है तथा ऐसी साइडिंग को नियंत्रित करने वाले कांटों पर ताले बन्द किए जाते हैं।

नोट:— अनुच्छेद (ख) केवल उन साइडिंग को लागू होता है जो मुख्य लाइन को छोड़कर अन्य परिचालित लाइन से निकलती हैं।

 - (iii) अप और डाउन दिशाओं के लिए दो दिशा वाली चाभियाँ।
 3. **लाइन चाभियों का उद्देश्य:** लाइन चाभियों का उद्देश्य यह है कि स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन जमादार/पैटमैन को जिस लाइन पर गाड़ी ली जाने वाली है उस लाइन के लिए निश्चित आदेश मिले।
 4. **चाभियों की अभिरक्षा :** लाइन की चाभियों, सिगनल को नियंत्रण करने वाली चाभी और दिशाओं को नियंत्रित करने वाली चाभियां ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रहनी चाहिए। चाभियां जब उपयोग में न हो तो इस उद्देश्य से लगे हुए शीशे के चाभी बक्स में ताला बन्द करके रखी रहनी चाहिए।
 5. **गाड़ियों के प्रवेश की कार्य विधि:** (i) ज्योंही लाइन क्लीयर दिया जाय, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्टेशन घंटी बजवायेगा और गाड़ी का विवरण, स्टेशन का नाम जहाँ से गाड़ी रवाना हुई है या होने वाली है कर्मचारियों को सचेत करने के लिए पुकरवायेगा।
(ii) स्टेशन घंटी सुनकर यार्ड के सम्मुख तथा अनुमुख ओर ड्यूटी पर तैनात लाइन जमादार/पैटमैन को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के पास आदेश के लिए रिपोर्ट करना चाहिए।
(iii) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन जमादार/पैटमैन को एक दूसरे के समक्ष सुनने में आदेश देना चाहिए कि किस लाइन में गाड़ी ली जायेगी और साथ ही यार्ड के सम्मुख ओर ड्यूटी पर तैनात लाइन जमादार/पैटमैन को उस लाइन के लिए उपयुक्त चाभी दे देनी चाहिए।
- नोट : सहायक नियम 5.01; (10) (ख) के नीचे नोट (1) और (2) देखें।
- (iv) तत्पश्चात् लाइन जमादार/पैटमैन को सभी सम्मुख कांटों पर जिस पर गाड़ी पास होगी, जाना चाहिए और स्टेशन संचालन नियम में संलग्न सिगनलिंग परिशिष्ट में दिए गए अनुदेशों के अनुसार कांटों को बनाना तथा ताला बन्द करना चाहिए।

APPENDIX 'C'**PART-I****Special instructions for Working Stations equipped with Rudimentary Interlocking and Modified Key Locking.**

1. **Applications:** - These instructions apply to all non-interlocked stations where rudimentary interlocking and modified key locking is provided.
2. **Station Master's Line Key:** - The Station Master has been provided with the following keys: -
 - (i) Line Keys to correspond with the running line as shown in the Station Working Rules.
 - (ii)
 - (a) A Key which controls the Home Signal Levers, and siding points where H.P. locks are provided on siding points taking off running line.
 - (b) A key which controls Home Signal Levers at stations where the siding takes off from a loop line or a line over which trains are not permitted to run through and the points governing the siding/sidings are to be locked by pad lock.

NOTE:- Para (b) applies only to sidings taking off the running lines other than the main line.

- (iii) Two Direction Keys for Up and Down directions.
3. **Object of Line Keys:** - The object of the Line Keys is to provide definite instructions for the Line Jamadar/Pointsman from the Station Master as to the line on which a train has to be admitted.
4. **Custody of Keys:** - The Line Keys, the signal control key and the Direction Control Keys must be kept in the custody of the Station Master on duty, and when not in use must be kept locked up in the glazed key box provided for the purpose.
5. **Procedure for reception of trains:** -
 - (i) As soon as 'Line Clear' has been given the Station Master on duty will have the station bell rung and the description of the train and the station it has left, or about to leave called out loudly to alert the staff.
 - (ii) On hearing the station bell the Pointsman/Jamadar on duty at the facing and trailing ends of the station yard must report to the Station Master on duty for orders.
 - (iii) The Station Master on duty in the presence and hearing of each must instruct the Line Jamadar/Pointsman as to the Line on which the train is to be received at the same time giving the Line Jamadar/Pointsman on duty at the facing end of the yard the appropriate Line Key for the particular line.

See Note (1) and (2) under S.R. 5.01 (10) (b)

- (iv) The Line Jamadar/Pointsman must then proceed to all facing points over which incoming train will have to pass and set and lock them in accordance with the instructions contained in the signaling appendix attached to the Station Working Rules.

- (v) स्टेशन मास्टर के अनुदेशों और अपने पास में होने वाले लाइन चाभी के अनुसार गाड़ी के प्रवेश के लिए सम्मुख कांटों का सेट करने और ताला बन्द कर देने के पश्चात बाहरी सम्मुख कांटों पर ट्रीपल सम्मुख (तीहरी) हैण्ड प्लजर लाक से निकाली हुई चाभी को लाइन जमादार/पैटमैन होम सिगनल के खम्भे में लगे ताले में लगा देगा और तब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से हरे सिगनल का आदान-प्रदान करेगा।
- (vi) यार्ड के अनुमुख और ड्यूटी पर तैनात लाइन जमादार/पैटमैन को सबसे बाहरी अनुमुख कांटों पर जाना चाहिए और जिस लाइन पर गाड़ी आने वाली है उसके लिए अनुमुख कांटों को सही तौर पर बनाना चाहिए। इसके बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से सिगनल का आदान-प्रदान करना चाहिए।
- (vii) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का कांटों के संकेतकों की स्थिति को देखकर अपने आपको यह आवश्स्त करने के बाद कि उसके अनुदेशों के अनुसार सम्मुख कांटे सही तौर पर बना दिए गए और उनमें ताला बन्द है, होम सिगनल 'आफ' करना चाहिए या 'आफ' करने के लिये प्राधिकृत करना चाहिए। तब सम्मुख कांटों पर जमादार/पैटमैन आउटर सिगनल "आफ" करेगा।
- नोट:- सहायक नियम 5.01 (10)(च)(i) और (ii) देखें।
- (viii) गाड़ी के आगमन के पश्चात तथा सभी कांटों और कैचियों से आफ खड़ी होने के बाद और यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा शंटिंग का कोई ओदश नहीं दिया गया है, तो जमादार/पैटमैन को चाहिए कि होम सिगनल के खम्भे पर लगे ताले से चाभी निकाल लें, कांटों के ताले को खोल दें और सम्बन्धित लाइन चाभी तिहरे एच0पी0लाक से निकालकर और कांटों को सामान्य स्थिति में बनाकर स्टेशन वापस आये तथा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लाइन चाभी लौटा दें।
6. **गाड़ियों का प्रस्थान:-** (i) स्टेशन से किसी गाड़ी को खाना करने के पूर्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को कांटे के संकेत को देखकर अपने आपको आवश्स्त कर लेना चाहिए कि गाड़ी को खाना करने के लिए अनुमुख कांटे सही तौर पर बनाये गए हैं और तत्पश्चात् अनुमुख कांटों पर ड्यूटी पर तैनात जमादार/पैटमैन से हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करना चाहिए।
- (ii) तत्पश्चात् लोको पायलट को प्रस्थान आदेश दिया जाना चाहिए और तब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को गाड़ी चलाने की आज्ञा देनी चाहिए।
- (iii) अनुमुख कांटों पर ड्यूटी पर तैनात जमादार/पैटमैन को जाने वाली गाड़ी को हरा हैण्ड सिगनल देना चाहिए और जब तक गाड़ी सभी कांटों और कैचियों से निकल न जाय, तब तक कांटों पर रहना चाहिए।
- (iv) गाड़ी चले जाने के पश्चात अनुमुख कांटे के जमादार/पैटमैन को सभी कांटों को सामान्य स्थिति में बना देना चाहिए और स्टेशन वापस आ जाना चाहिए।
7. **स्टेशन पर गाड़ियों का क्रास करना:** जब दो गाड़ियाँ स्टेशन पर क्रास करें तो सहायक नियम 5.01 (10) (ट) का पालन करना चाहिए।

भाग:-II

**ऐसे स्टेशनों पर जहाँ अन्तर्पाशन (इण्टरलाकिंग) मानक 1 विशेष की व्यवस्था है,
कार्य संचानल के लिए विशेष अनुदेश**

1. **लागू होना :** ये अनुदेश उन सभी स्टेशनों पर लागू होते हैं, जहाँ अन्तर्पाशन मानक 1 (विशेष) की व्यवस्था है।

- (v) After setting and locking the facing points for the reception of the train in accordance with the Station Master's instructions and the Line Key in his possession, the Line Jamadar/Pointsman must insert the key extracted from the Triple H.P. Key lock at the advance facing points and insert in the lock provided on the Home Signal post and then exchange a green signal with the Station Master on duty.
- (vi) The Line Jamadar/Pointsman on duty at the trailing end of the yard must proceed to the outermost trailing points and on his way there correctly set all trailing points for the line on to which the incoming train is to be received and then exchange a green signal with the Station Master on duty.
- (vii) The Station Master on duty after satisfying himself-that the facing points have been set and locked in accordance with his instructions by observing the position of the Points Indicators, must take 'OFF' or authorize the taking 'OFF' of the Home Signal. The Jamadar/Pointsman at the facing Points will then take 'OFF' the Outer Signal.

Note - (See S.R. 5.01 (10) (f) (i) and (ii))

- (viii) After the train has arrived and cleared all points and crossings and if no orders for shunting have been given by the Station Master on duty the Jamadar/Pointsman must extract the key from the lock on the post of the Home Signal, unlock the points, extract the relevant Line Key from the Triple H.P. Key lock, set the points in their normal position, return to the station and make over the Line Key to the Station Master on duty.
6. **Dispatch of trains:** - (i) Before a train is dispatched from a station the Station Master on duty must satisfy himself-that the trailing points are correctly set for the dispatch of the train by the position of the Points Indicators and must then exchange a green hand signal with the Jamadar/Pointsman on duty at the trailing points.
- (ii) The Authority to proceed must then be made over to the Loco Pilot and the Station Master on duty must then give permission for the train to start.
 - (iii) The Jamadar/Pointsman on duty at the trailing points must display a green hand signal towards the parting train and must remain at the points till the departing train has cleared all points and crossings.
 - (iv) The Jamadar/Pointsman at the trailing points after the passage of the train must reset all points in their normal position and return to the station.
7. **Trains Crossing at a Station:** - When two trains are to be crossed at a station the instructions contained in Subsidiary Rule 5.01 (10) (k) must be observed.

PART-II

Special Instructions for working Stations equipped with Standard I (Special) Interlocking.

1. **Applications:** - These instructions apply to all the stations where Standard I (Special) Interlocking is provided.

2. **स्टेशन मास्टर की लाइन चाभियां:** स्टेशन मास्टर के पास निम्नखिलित चाभियां रहती हैं:-
 - (i) स्टेशन संचालन नियम में दिखाई गई लाइनों के अनुसार लाइन चाभियां,
 - (ii) एक सिगनल नियंत्रण की चाभी जो होम सिगनल के लीवरों तथा उन साइडिंग कांटों को नियंत्रण करती है, जिन पर एच0पी0 ताले लगाये गये हैं,
 - (iii) अप और डाउन दिशाओं के लिए दो दिशा वाली चाभियाँ हैं।
3. **लाइन चाभियां का उद्देश्य:** लाइन चाभियां का उद्देश्य यह है कि स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन जमादार/पैटमैन को जिस लाइन पर गाड़ी ली जाने वाली है उस पर लाइन के लिए निश्चित आदेश मिले।
4. **चाभियों की अभिरक्षा:** लाइन की चाभियां, सिगनल को नियंत्रित करने वाली चाभी और दिशाओं को नियंत्रित करने वाली चाभियां कार्यरत स्टेशन मास्टर के अभिरक्षा में रहनी चाहिए। उपयोग में न होने की दशा में लाकअप बक्सा/शीशे के चाभी बक्सा में ताला बन्द करके रखी रहनी चाहिए।
5. **अतिरिक्त निकट (होम) सिगनल हत्था की व्यवस्था:** इन स्टेशनों पर एक ही खम्भे पर एक के नीचे दूसरे निकट दो सिगनल हत्थे का प्रावधान है। ऊपर का निकट सिगनल हत्था मुख्य लाइन के लिए होता है और नीचे का हत्था लूप लाइन/लाइनों के लिए होता है।
(विशेष रूप में साधारण नियम 3.22 (2) देखें)
6. **रुकने वाली गाड़ियों के प्रवेश की क्रिया विधि:** (i) ज्योंही लाइन क्लीयर दिया जाय, कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन घंटा बजवायेगा और गाड़ी का विवरण, स्टेशन का नाम जहाँ से गाड़ी खाना हुई है या होने वाली है कर्मचारियों को सचेत करने के लिए जोर से पुकारवायेगा।
(ii) स्टेशन की घंटी सुनकर यार्ड के सम्मुख तथा अनुमुख दिशा की ओर कार्य- स्थित लाइन जमादार/पैटमैन को कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास आदेश के लिए उपस्थित होना चाहिए।
(iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन जमादार/पैटमैन को एक दूसरे के समक्ष सुनने में आदेश देना चाहिए कि किस लाइन पर गाड़ी ली जायेगी और साथ ही यार्ड के सम्मुख और ड्यूटी पर तैनात लाइन जमादार/पैटमैन को उस लाइन के लिए उपर्युक्त चाभी दे देना चाहिए।
नोट : सहायक नियम 5.01 (10) (ख) के नीचे नोट (i) एवं (ii) देखें।
(iv) तत्पश्चात् लाइन जमादार/पैटमैन को सभी सम्मुख कांटों पर जिन पर गाड़ी पास होनी है जाना चाहिए और सम्बन्धित लाइन के लिए स्टेशन संचालन नियम में संलग्न सिगनलिंग परिशिष्ट में दिये गये अनुदेशों के अनुसार कांटों को सेट तथा लाक करना चाहिए।
(v) स्टेशन मास्टर के अनुदेशों और अपने पास में होने वाली लाइन चाभी के अनुसार गाड़ी के प्रवेश के लिए सम्मुख कांटों को सेट करने और ताला बन्द करने के बाद वाहरी सम्मुख पर तिहरी (ट्रिपल) हैण्ड प्लंजर लाक से निकाली हुई चाभी को लाइन जमादार/पैटमैन होम सिगनल के खम्भे में लगे उपर्युक्त ताले में लगा देगा और तब कार्यरत स्टेशन मास्टर से हरे सिगनल का अदान-प्रदान करेगा।
(vi) यार्ड के अनुमुख और कार्य पर तैनात लाइन जमादार/पैटमैन को सबसे वाहरी अनुमुख कांटों पर जाना चाहिए और जिस लाइन पर गाड़ी आनेवाली है उसके लिए सभी अनुमुख कांटों को सही तौर पर बनाना चाहिए। तत्पश्चात् कार्य पर स्थित स्टेशन मास्टर से हरे सिगनल का आदान प्रदान करना चाहिए।
(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर को दिन और रात्रि दोनों में ही कांटों की स्थिति तथा रात्रि में आगमन सिगनलों के पीछे की बत्तियाँ को देखकर अपने आपको आश्वस्त करने के बाद

2. **Station Master's Line Keys:** - The Station Master has been provided with the following Keys: -
 - (i) Line Keys to correspond with the running line as shown in the Station Working Rules.
 - (ii) A Signal control key which controls the Home Signal Levers and siding points, where H.P. Locks are provided.
 - (iii) Two Direction Keys one for Up and one for Down Direction.
 3. **Object of Line Keys:** - The object of the Line Keys is to provide definite instruction for the Line Jamadar/Pointsman from the Station Master as to the appropriate Line on which a train has to be admitted.
 4. **Custody of Keys:** - The Line Keys, the signal control key and the Direction Control Keys must be kept in the custody of the Station Master on duty and when not in use must be kept locked up in the lock up boxes/glazed key box provided for the purpose.
 5. **Provision of additional Home Signal Arms:** - The stations are equipped with Home Signals with two Arms on the same post one below the other. The top Home Signal arm reads for the Main Line whereas the lower arm is for the loop line/lines.
 6. Procedure for reception of stopping trains: -
 - (i) As soon as 'Line Clear' has been given, the Station Master on duty will have the station bell rung and the description of the train and the station it has left, or about to leave called out loudly to alert the staff.
 - (ii) On hearing the station bell the Pointsman/Jamadar on duty at the facing and trailing ends of the station yard must report to the Station Master on duty for orders.
 - (iii) The Station Master on duty in the presence and hearing of each must instruct the Line Jamadar/Pointsman as to the Line on which the train is to be received at the same time give the Line Jamadar/Pointsman on duty at facing end of the yard the appropriate line key and Home Signal key for the particular line.
- Note : See note (i) & (ii) below SR 5.01 (10) (b).
- (iv) The Line Jamadar/Pointsman must proceed to all facing points over which incoming train will have to pass and set lock them for the appropriate line in accordance with the instructions contained in the Signaling Appendix attached to the Station Working Rules.
 - (v) After setting and locking the facing points for the reception of the train in accordance with the Station Master's instructions with the Line Key in his possession, the Line Jamadar/Pointsman must insert the key extracted from the Triple H.P. Key Lock at the outermost facing points and the Home Signal Key in the appropriate locks provided on the Home Signal post and then exchange a green signal with the Station Master on duty.
 - (vi) The Line Jamadar/Pointsman on duty at the trailing end of the yard must proceed to the Outermost trailing points and on his way there correctly set all trailing points for the line on which the incoming train is to be received and then exchange a green signal with the Station Master on duty.
 - (vii) The Station Master on duty after satisfying himself that the facing points have been set and locked in accordance with his instructions by observing the position

कि अनुदेशों के अनुसार सम्मुख कांटे सही तौर पर बना दिए गये हैं और उनमें ताला बन्द है होम सिगनल 'आफ' करने के लिए प्राधिकार करना चाहिए। तत्पश्चात् सम्मुख कांटों पर तैनात लाइन जमादार/पैटमैन बाहरी (आउटर) सिगनल को पीछे की बत्ती की दृश्यता सुनिश्चित करने के बाद 'आफ' करेगा। यदि किसी भी आगमन सिगनल का हत्था दिन में आधा झुका हो अथवा रात्रि में उसके पीछे की बत्ती दिखाई न देती हो तो वह सिगनल खराब समझा जायेगा तथा कार्य पर तैनात स्टेशन मास्टर सां० और सहायक नियम 3.68 एवं 3.69 के अनुसार कारवाई करेगा।

(सहायक नियम 5.01(11) (च) (i) और (ii) को भी देखें)

- (viii) गाड़ी के आगमन के पश्चात तथा सभी कांटों और क्रासिंग से साफ खड़ी होने के बाद और यदि कार्य पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा शंटिंग का आदेश न दिया गया हो तो जमादार/पैटमैन को चाहिए कि होम सिगनल के कांटे पर लगे ताले से चाभी निकाल लें कांटों के तालों को खोल दें और सम्बन्धित लाइन चाभी को तिहरे एच० पी० निकालकर तथा कांटों को सामान्य स्थिति में बनाकर स्टेशन वापस आये और कार्य पर तैनात स्टेशन मास्टर को लाइन चाभी तथा होम सिगनल की चाभी लौटा दें।

7. **मुख्य लाइन से बिना रुके जाने वाली सीधी गाड़ियाँ:-** (i) कार्य पर स्थित स्टेशन मास्टर अनुमुख ओर के लाइन जमादार/पैटमैन को सम्बन्धित लाइन की चाभी देगा। आने वाली गाड़ी के मार्ग को स्वयं देखते हुए सबसे बाहरी अनुमुख कांटों पर वह जायेगा। रास्ता बनाकर ताला बन्द कर तथा सबसे बाहरी अनुमुख कांटे के ताले से सम्बन्धित चाभी को निकालकर वह स्टेशन वापस आ जायेगा और चाभी को कार्यरत स्टेशन मास्टर को दे देगा।

- (ii) स्टेशन मास्टर अनुमुख ओर से प्राप्त चाभी एवं ट्रेन गोइंग टू चाभी को स्टेशन मास्टर के चाभी लाक अप बक्स में लगायेगा और चेतावनी सिगनल के नियंत्रण चाभी को निकालेगा। तत्पश्चात वह स्टेशन मास्टर के लाक अप बाक्स से निकाली गई चेतावनी सिगनल की नियंत्रण चाभी और सम्बन्धित ट्रेन कर्मिंग फ्राम की चाभी जो टोकेन/टेबलेट संयंत्र से निकाली गई है, सम्मुख ओर के पैटमैन को सम्बन्धित लाइन चाभी, होम सिगनल की चाभी एवं प्रस्थान प्राधिकार के साथ देगा। इसके बाद जिस लाइन से होकर गाड़ी पास होने वाली है, उसे स्वयं देखते हुए सम्मुख ओर का पैटमैन सबसे बाहरी सम्मुख कांटे पर जायेगा। वह मार्ग को सेट करेगा, ताला बन्द करेगा तथा सबसे बाहरी सम्मुख कांटे के ताले से चाभी निकालेगा। वह इस चाभी को तथा होम सिगनल की चाभी को होम सिगनल के खम्भे पर लगे हुए उपयुक्त ताले में लगायेगा।

- (iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर को दिन और रात दोनों में ही कांटों की स्थिति तथा रात्रि में आगमन सिगनलों की बत्तियों को देखकर यह स्वयं को आवश्यक करने के बाद कि उनके अनुदेशों के अनुसार सम्मुख नियमों के तौर पर बना दिये गये हैं और उनमें ताला बन्द है उपयुक्त होम सिगनल आफ करना चाहिए या 'आफ' करने के लिए प्राधिकृत करना चाहिए तत्पश्चात दृश्यता के पीछे की बत्ती द्वारा सुनिश्चित कर लेने के बाद सम्मुख कांटों पर तैनात लाइन जमादार/पैटमैन आउटर सिगनल को 'आफ' करेगा। यदि किसी भी आगमन सिगनल का हत्था दिन में आधा झुका हो अथवा रात में उसके पीछे की बत्ती न दिखाई हो तो वह सिगनल खराब समझा जायेगा तथा कार्य पर तैनात स्टेशन मास्टर सा० और सा० नियम 3.68 एवं 3.69 के अनुसार कार्यवाई करेगा।

(सहायक नियम 5.01(10)(च)(i) और (ii) को भी देखें)

- (iv) सम्मुख ओर का पैटमैन आउटर सिगनल को 'आफ' करने के बाद चेतावनी सिगनल लीवर पर लगे सम्बन्धित तालों में वार्नर कन्ट्रोल तथा कर्मिंग फ्राम चाभियां लगायेगा। चेतावनी सिगनल को वह आफ कर देगा।

of Points Indicator both by day and night and back light of approach signals during night must take 'off' or authorize the taking 'off' of the appropriate Home Signal. The Jamadar/Pointsman at the facing points will then take 'off' the Outer signal after ascertaining the visibility of back light. If the signal arm of any of the approach signal is dropping during day or its back light is not visible during night the signal shall be treated as defective and Station Master on duty will take action as per G. & S.R. 3.68 and 3.69.

(Also see S.Rs 5.01 (11) (f) (i) & (ii))

- (viii) After the train has arrived and cleared all points and crossings and if no orders for shunting have been given by the Station Master on duty the Jamadar/Pointsman must extract the keys from the locks on the post of the Home Signal, unlock the points, extract the relevant line key from the triple H.P. Key lock, set the points in their normal position return to the station and make over the Line key and the Home Signal Key to the Station Master on duty.

7. **Running through of trains via Main Line:** - (i) The Station Master on duty will hand over the relevant line key to the trailing end Line Jamadar/Pointsman. He will proceed to the Outer most trailing points examining personally the route over which the train will pass. He must set and lock the route and extract the relevant keys from the Outer most trailing point lock and return to the station and hand over the key to the Station Master on duty.

- (ii) The Station Master will insert the key received from the trailing end and key 'Train going to' into the Station Master's Key Lock Up Box and extract control key of Warner Signal. He will then hand over the warner Signal Control Key extracted from Station Master's lock Up Box and relevant 'Train Coming From' Key extracted from Token/Tablet Instruments alongwith relevant Line Key, the Hole signal Key and authority to proceed to the facing end pointsman. Thereafter, the facing end pointsman shall proceed to the outermost facing points personally examining on the way the line over which the intended train will pass. He will set and lock the route and extract the relevant key from the outermost facing points lock. He must insert this key and the Home signal key in the appropriate locks on the Home signal post.

- (iii) The Station Master on duty after satisfying himself that the facing points have been set and locked in accordance with his instructions by observing the position of Points Indicators both by day and night and back light of approach signals during night must take off or authorize the taking off of the appropriate Home signal. The Jamadar/Pointsman at the facing points will then take off the Outer signal after ascertaining the visibility of back light. If the signal arm of any of the approach signals is dropping during day or its back light is not visible during night the signal shall be treated as defective and Station Master on duty will take action as per G.&S.R.3.68 and 3.69.

(Also see S.R. 5.01(10)(f)(i) & (ii))

- (iv) The facing end pointsman after taking 'off' the Outer signal will insert 'warner signal Control' and 'Train Coming From' Keys in the relevant locks provided on the Warner Signal Lever. Warner signal will then be taken off.

- (v) मुख्य लाइन से बिना रूके सीधे जानेवाली गाड़ियों को प्रस्थान प्राधिकार टोकन पिकअप आपरेट्स पर दिया जायेगा।
8. **रुकने वाली गाड़ियों का प्रस्थान:-** (i) स्टेशन से गाड़ी रवाना करने के पूर्व कार्य पर तैनात स्टेशन मास्टर को कांटा-संकेतकों को देखकर अपने आपको आश्वस्त कर लेना चाहिए कि गाड़ी को रवाना करने के लिए अनुमुख कांटे सही तौर पर बनाये गये हैं और उसके बाद अनुमुख कांटों पर तैनात जमादार/पैटमैन से ही हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करना चाहिए।
- (ii) तत्पश्चात् लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाना चाहिए और तब कार्य पर तैनात स्टेशन मास्टर को गाड़ी चलाने की आज्ञा देनी चाहिए।
- (iii) अनुमुख कांटों पर कार्यरत जमादार/पैटमैन को जाने वाली गाड़ी को हरा हैण्ड सिगनल दिखाना चाहिए और जब तक गाड़ी सभी कांटों और क्रॉसिंगों से निकल न जाय तब तक कांटों पर रहना चाहिए।
- (iv) गाड़ी के चले जाने के बाद अनुमुख कांटे के जमादार/पैटमैन को सभी कांटों को सामान्य स्थिति में बना देना चाहिए और स्टेशन लौट आना चाहिए।
9. **स्टेशन पर गाड़ियों का क्रॉस करना:-** जब दो गाड़ियों पर क्रॉस करें तो सहायक नियम 5.01 (10)(ट) का पालन अवश्य चाहिए।



- (v) The authority to proceed for run through trains via Main Line will be handed over through Token pick up Apparatus provided for the purpose.
8. **Dispatch of stopping trains:-** (i) Before a train is dispatched from a station, the Station Master on duty must satisfy himself that the trailing points are correctly set for the dispatch of the train by the position of the points indicators and must then exchange a green hand signal with the Jamadar/Pointsman on duty at the trailing points.
- (ii) The authority to proceed must then be made over to the Loco Pilot, and the Station Master on duty must then give permission for the train to start.
 - (iii) The Jamadar/Pointsman at the trailing points must display a green hand signal towards the departing train and must remain at the points till the departing train has cleared all the points and crossings.
 - (iv) The Jamadar/Pointsman at the trailing points after the passage of the train must re-set all points in their normal position and return to the station.
9. **Trains Crossing at Station:** When two trains are to be crossed at a station the instructions in S.R. 5.01 (10)(k) must be observed.



परिशिष्ट 'घ'

रेल के इकहरी (सिंगिल) लाइन पर जहाँ पर विद्युत ब्लाक यंत्र नहीं है, अथवा वे उपयोग में नहीं है, पूर्ण ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत विद्युत संचार यंत्र से गाड़ियों के संचालन के लिए विशेष अनुदेश लागू होना

1. ये विनियम केवल "बी" क्लास (श्रेणी) के स्टेशनों पर लागू है तथा इन नियमों को सामान्य नियम 5.07, 8.01, 8.03, 8.05, 8.09, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.15, 14.15, 14.16, 14.17, 14.18, 14.19, 14.20, 14.21, 14.22, 14.23, 14.24, और 14.25 के साथ-साथ पढ़ना चाहिए।
नोट:
 - (i) इस पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों के संचालन के लिए लाइन क्लीयर पूछताछ और टिकट दो प्रकार के हैं:—
 - (क) ऐब्सोल्यूट,
 - (ख) सशर्त,
 - (ii) इस परिशिष्ट के अनुच्छेद 1 से 15 एब्सोल्यूट लाइन क्लीयर को शामिल करते हैं
 - (iii) सशर्त लाइन क्लीयर संचालन केवल संचार साधनों में पूर्ण बाधा की स्थिति में इस रेल पर प्रवृत्त है।
2. गाड़ी संदेश:—
 - (i) परिशिष्ट "ख" के भाग II और III में जैसा दिया गया है, उसे छोड़कर स्टेशनों के बीच गाड़ियों के संचालन सम्बन्धित सभी संदेश विद्युत संचार यंत्र द्वारा भेजे जाने चाहिए।
 - (ii) कोई गाड़ी किसी स्टेशन से तब तक नहीं चलाई जानी चाहिए जब तक कि लाइन क्लीयर पूछताछ अगले स्टेशन को भेजकर उस स्टेशन से लाइन क्लीयर प्रत्युत्तर न प्राप्त किया जाय।
3. लाइन क्लीयर पूछताछ:—
 - (i) किसी स्टेशन द्वारा किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर पूछताछ अगले स्टेशन को तब तक नहीं भेजी जानी चाहिए जब तक कि पिछले स्टेशन से उस गाड़ी के लिए गाड़ी ब्लाक सेक्शन में प्रवेश कर रही है या आउट रिपोर्ट न मिल जाय।
 - (ii) किन्तु यदि दो स्टेशनों के बीच ब्लाक सेक्शन की दूरी इतनी कम है कि इस कार्यविधि से गाड़ी को देरी हो सकती है तो पिछले स्टेशनों को उस गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर प्रत्युत्तर देने के पश्चात ही लाइन क्लीयर पूछताछ अगले स्टेशन को भेजी जा सकती है।
 - (iii) अंतिम स्टेशनों द्वारा गाड़ी के प्रस्थान के लिये तैयार होने के 15 मिनट से अधिक पहले लाइन क्लीयर पूछताछ नहीं भेजी जानी चाहिए।
 - (iv) कभी-कभी ऐसा भी हो सकता है कि अंतिम गाड़ी जो ब्लाक सेक्शन में प्रविष्ट हुई थी वह उसी दिशा में चल रही थी जिसमें जिस गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर पूछताछ भेजी जा रही हो उस गाड़ी को चलना है। ऐसी स्थिति में स्टेशन मास्टर को लाइन क्लीयर पूछताछ में उस दिशा में अपने यहां से पहले जाने वाली गाड़ी के रवाना होने का समय भी लिखना चाहिए।
 - (v) लाइन क्लीयर पूछताछ या उसके प्रत्युत्तर में इंजन या गाड़ी का स्पष्ट वर्णन इस प्रकार होना चाहिए "9 अप सवारी" या "गिट्टी गाड़ी" यथा स्थिति और प्रत्येक गाड़ी के लिए अलग-अलग लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश भेजा जाना चाहिए। उदाहरणार्थ 119 अप

APPENDIX 'D'

Special instructions for the working of trains on the Absolute Block System on single lines of Railway by means of Electrical Communication Instruments are not provided or are not in use.

Application

1. These Regulations apply to Class B Stations only and must be read in conjunction with general rules 5.07, 8.01, 8.03, 8.05, 8.09, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.15, 14.15, 14.16, 14.17, 14.18, 14.19, 14.20, 14.21, 14.22, 14.23, 14.24, and 14.25

Note:-

- (i) Line Clear enquiries and Tickets for working trains under this system are of two of kinds -
 - (a) Absolute
 - (b) Conditional
- (ii) Paragraph 1 to 15 of this Appendix govern the working of Absolute Line Clear.
- (iii) Conditional Line Clear working is in force on this Railway only in case of Total Interruption of communication.

2. Train Message:-

- (i) All message regarding the working of trains between station must be sent by electric communication instruments except as provided for in Parts II and III of the Appendix 'B'.
- (ii) No train must be started from any station, unless line clear has been obtained from the station in advance by sending a Line Clear Enquiry message, and receiving the Line Clear Reply from such station.

3. Line Clear Enquiry:-

- (i) A Line Clear enquiry must not be sent by station to the station in advance for a train until the Train Entering Section or out report for the said train has been received from the station in rear.
- (ii) If, however, the block section between the two stations is so short that this procedure would cause detention to the train, the Line Clear Enquiry may be sent to the station in advance after the line clear reply has been sent to the station in rear for the said train.
- (iii) Terminal stations must not sent the line clear enquiry more than 15 minutes before the train is ready to start.
- (iv) It may sometime happen that the last train which entered the block section was one running in the same direction as that for which line clear is being asked, and in such a case in his enquiry for line clear the Station Master must also give the time at which that train has left his station. See examples in para 11.
- (v) In Enquiries for line clear and in replies to them, the engine or train must be distinctly described thus:- "9 Up Passenger" or "Ballast train" as the case may be; and for every train a separate enquiry and reply message must be sent, e.g.,

मालगाड़ी के लिए दिये गये लाइन क्लीयर प्रत्युत्तर संदेश का उपयोग सवारी गाड़ी संख्या 9 अप को प्रस्थान आदेश देने के लिए नहीं होना चाहिये चाहे 9 अप सवारी गाड़ी पहले प्रस्थान के लिए तैयार हो।

- (vi) लाइट इंजन के लिए लाइन क्लीयर पूछते समय या देंते समय इंजन की संख्या संदेश में सदा दी जानी चाहिए।

4. लाइन क्लीयर रिप्लाय (प्रत्युत्तर):—

- (i) लाइन क्लीयर रिप्लाय वे संदेश है जो अगले स्टेशन से पिछले स्टेशन को तार द्वारा भेजा जाता है जिसमें यह उल्लिखित रहता है कि निर्दिष्ट गाड़ी के पास होने के लिए उन दोनों स्टेशनों के बीच लाइन साफ है तथा सभी प्रकार की बाधाओं से मुक्त है यह संदेश जिस स्टेशन से गाड़ी रवाना होने वाली है उस स्टेशन से मिले हुए लाइन क्लीयर पूछताछ के उत्तर में ही प्रेषित किया जाना चाहिए।
- (ii) लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और आगमन अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक लोअर क्वान्ट्रेन्ट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशन पर :—
 - (क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी ऐसे स्टेशन के निकट सिगनल के अन्दर सम्पूर्ण न आ गयी हो या जहाँ निकट सिगनल न हो, ऐसी जगह न पहुँच गई हो जहाँ गाड़ियाँ साधारणतया आकर खड़ी होती हैं।
 - (ख) निकट सिगनल, यदि कोई हो, और बाहरी सिगनल "आन" स्थिति में न कर दिया गया हो, और
 - (ग) लाइन शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक या निकट सिगनल तक यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल या निकट सिगनल न हो, साफ न हो।
- (iii) बहु— संकेती अपर क्वान्ट्रेन्ट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर:
 - (क) ठीक पहले आने वाली गाड़ी निकट सिगनल के अन्दर सम्पूर्ण न आ गयी हो
 - (ख) सभी सिगनल "आन" न कर दिया गया हो, और
 - (ग) जिस ओर से स्टेशन पर गाड़ी आने वाली है और शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक लाइन साफ न हो।

5. प्राइवेट नम्बर:—

- (i) प्राइवेट नम्बर की दो पुस्तिकाएं जिनमें कई संख्यायें लिखी रहती हैं प्रत्येक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मण्डल परिचालन प्रबंधक द्वारा दी जाती है। इसमें से एक पुस्तक को उपयोग में लाया जायेगा तथा दूसरी पुस्तक को स्टेशन मास्टर द्वारा ताला चाबी से बन्द करके रखा जायेगा और इस बात के लिए वह जिम्मेदार होगा कि उसके अतिरिक्त अन्य कोई व्यक्ति इसको न पा सके। जो पुस्तक उपयोग में है वह ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहनी चाहिए और अपने पास से इसे अलग नहीं होने देना चाहिए जब तक कि वह कार्य— मुक्त न हो जाये जिस समय वह इसे अपनी जगह पर कार्य पर आने वाले व्यक्ति को स्वयं सुपुर्द कर देगा।

जब पुस्तक के सभी प्राइवेट नं० समाप्त हो जायें तब उसे एक मुहर बन्द लिफाफे में नये प्राइवेट नम्बर को पुस्तक के लिए आवेदन—पत्र के साथ मण्डल परिचालन प्रबंधक के पास भेज देना चाहिए। ऐसे आवेदन मिलने पर एक नई प्राइवेट नं० की पुस्तक मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा भेज दी जायेगी जिसे स्टेशन मास्टर उपर्युक्त विधि से सुरक्षित रखेगा।

स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नं० की पुस्तक की आपूर्ति करते समय मण्डल परिचालन प्रबन्धक यह सुनिश्चित करेंगे कि यह पुस्तक पिछली तीन आपूर्तियों के प्राइवेट नं० वाले

a Reply message giving line clear for No. 119 UP Goods must not be utilized for giving an 'Authority to Proceed' to No.9 UP Passenger, even though No.9 UP passenger may be ready to start first.

- (vi) When asking and giving line clear for a light engine, the no. of the engine must always be given in the Message.

4. Line Clear Reply:-

- (i) The line clear reply is a message from station in advance to the station in rear, stating that the line between the two stations is clear of all trains and of all other known impediments for the passage of a particular train. This message must only be dispatched as a reply to a line clear enquiry received from the station from which the train is to start.
- (ii) The line shall not be considered clear and line clear shall not be given unless, at stations equipped with lower quadrant signals:-
 - (a) The whole of the last preceding train has passed within the home signal of such station, or where there is no home signal has arrived at the place at which trains usually come to stand.
 - (b) The home, if any, and the outer signal has been put to 'ON' and
 - (c) The line is clear to the shunting limit board or advanced starter, or upto the home signal if there is no shunting limit board or advanced starter or upto the outer most facing points if there is no shunting limit board or advanced starter and no home signal.
- (iii) At stations equipped with multiple aspect upper quadrant signals:-
 - (a) The whole of the last preceding train has passed within the home signal,
 - (b) All signals have been put to 'ON' and
 - (c) The line clear to the shunting limit board or advanced starter at the end of the station nearest the expected train.

5. Private numbers:-

- (i) The Station Master of each station is provided by the Divisional Operating Manager with two booklets containing series of private numbers. One booklet must be kept in use and the other kept by the Station Master under lock and key and he will be held responsible that no one but himself shall have access to it. The booklet which is in use must be kept in the personal custody of the Station Master on duty and he will not allow it to leave his possession until he is relieved, when he will personally hand it over to the person relieving him.

When all the private number in a booklet have been used up, the booklet must be sent in a sealed cover to the divisional operating manager of the division with an application for a fresh book-let. On receipt of such an application the Divisional Operating Manager will issue a fresh booklet which must be kept by the Station Master in the manner stated above.

While supplying private number booklet to a station, it shall be ensured that the booklet so supplied does not bear the same series as the booklets of the

समूह वाली नहीं है। ऐसे स्टेशन पर जहाँ पर एक ही समय में केबिन या गुमटी होने के कारण दो या उससे अधिक पुस्तकों का उपयोग होता है पुस्तकों की आपूर्ति की व्यवस्था इस प्रकार की जायेगी कि एक ही प्रकार के समूह वाले पुस्तकों का उपयोग एक ही साथ स्टेशन और केबिन या गुमटी पर न हो।

- (ii) प्रत्येक लाइन क्लीयर प्रत्युत्तर (रिप्लाइ) को निरस्त करने के लिए भेजे जाने वाले संदेश के प्रत्येक उत्तर में क्लीयर शब्द अवश्य प्राइवेट नं० (अक्षरों में प्रेषित और लिखित) होना चाहिए और इस प्रकार के नम्बर के न होने पर लाइन क्लीयर टिकट या लाइन क्लीयर रिप्लाइ को निरस्त करने के लिए भेजे गए संदेश के उत्तर को अधूरी माना जायेगा तथा इस लिये इसे विधि मान्य नहीं समझना चाहिए। प्रत्येक पुस्तक में 7 पृष्ठ होते हैं और प्रत्येक पृष्ठ में आठ-आठ प्राइवेट नम्बर के छः समूह होते हैं इन्हें छापे गए क्रम से लाइन क्लीयर रिप्लाइ लाइन क्लीयर को निरस्त करने के लिए प्रेषित संदेश के उत्तर में आवंटित करना चाहिए। प्रत्येक आवंटित संख्या को तिरछा इस प्रकार काट देने चाहिए: 25

अर्द्धरात्रि के समय किसी समूह में बचे हुए प्राइवेट नम्बरों को ऊपर से नीचे की ओर काट देना चाहिए तथा नये समूह से उपयोग का आरम्भ करना चाहिए। प्रत्येक समूह के ऊपर दिए गए स्थान में प्रयोग में लाये जाने की तिथि इस प्रकार लिखनी चाहिए।

23.1.2021

~~4~~

~~69~~

~~24~~

~~45~~

~~9~~

~~53~~

~~38~~

~~40~~

एक बार आवंटित और काट दिये गये प्राइवेट नम्बर को फिर से आवंटित नहीं करना चाहिए। जब यह पता चले कि किसी कारण से (जैसे अशुद्ध मुद्रण या 24 बजे एक समूह को छोड़कर दूसरे समूह का उपयोग करने पर) अगला प्राइवेट नम्बर उसी नम्बर का है जो ठीक पहले दिया जा चुका है तो भेजने वाला व्यक्ति अपनी पुस्तिका में इस संख्या को निरस्त कर देगा और उसके सामने पिछले प्राइवेट नं० भी यही था लिख देगा और हस्ताक्षर कर देगा और तब वह आगे का दूसरा प्राइवेट नं० देगा। एक ही संख्याओं के प्रयोग का पता चलने के पहले यदि संदेश पूर्ण हो चुका हो तो सम्पूर्ण 9 (ix) में दिया गया है, पुनः लिखा जायेगा। संदेश प्राप्त करने वाले स्टेशन को इस बात पर जोर देने के लिए जिम्मेदार ठहराया जायेगा।

- (iii) यातायात निरीक्षकों को प्राइवेट नं० की पुस्तिकाओं की जांच बड़ी सावधानी के साथ करनी चाहिए और देखना चाहिए कि अंक नियमानुसार काट दिय गये हैं। उन्हें नं० के कुछ प्रतिशत की जांच गाड़ी संदेश पुस्तक के साथ करनी चाहिए तथा दोनों ओर के स्टेशनों के गाड़ी संदेश पुस्तकों के साथ मिलान करके देखना चाहिए कि वे आपस में मिलते हैं।

6. प्रस्थान प्राधिकार:—

- (i) गाड़ी के लोको पायलट को दिया जाने वाला प्रस्थान प्राधिकार या तो :—
(क) एक कागज का टिकट फार्म टी/डी 1425 डाउन देने के लिए तथा टी/सी 1425 अप ट्रेन के लिए होगा जिसकी विषय सामग्री अगले स्टेशन से मिलने वाले लाइन क्लीयर प्रत्युत्तर (रिप्लाइ) के अनुसार होती है और विषय जिसे लाइन क्लीयर

previous three supplies. In respect of the station where two or more booklets are in use at one and same time due to provision of cabins or gomutis, supply of booklets shall be so arranged that booklets of same series do not come in use simultaneously at the station and cabins or goomties.

- (ii) Every line clear reply and every reply to message requesting the cancelling of a line clear reply must have a private number (signaled and written out in words) as the last word in the body of the message and without such a number, no line clear ticket or reply to a message requesting the cancelling of a line clear can be complete and the same, therefore, must not be accepted as valid. Each booklet consist of 7 pages and each page contains six groups of eight private numbers. These numbers must be allotted, in order in which printed, a line clear replies and to replies to message requesting the cancelling of line clear reply dispatched, each number as allotted, being cut through diagonally thus: ~~25~~

Any number of a group remaining unused at midnight must be cut through vertically and a fresh group begun. The date on which each group is brought into use should be entered in the space provided above the group thus:-

23.1.2021

~~4~~

~~69~~

~~21~~

~~45~~

~~9~~

~~53~~

~~38~~

~~40~~

A private number once allotted and cut through should not be re-allotted. Should it be discovered that from any cause (such as misprint or the changing from one group to another at 24 hrs.) the next private number consists of the same number as the last one issued, the sender will cancel this number in his sheet, add the remark "same as last private number" sign it and issue the next different number. Should the message have been completed before the similarity of number is discovered, it will be cancelled in full and entirely rewritten with a fresh and different private number as detailed in para 9 (ix). The receiving station will be held responsible for insisting on this.

- (iii) Traffic Inspector must carefully scrutinize private number booklets and see that figures have been scored out according to rules. They must also check a certain percentage of the numbers with the Train Message Books of station on either side to see that they correspond.

6. Authority to Proceed:-

- (i) The authority to proceed given to the Loco Pilot of a train is either-
- (a) A paper ticket in form T/D 1425 for down train and T/C 1425 for Up trains the contents of which must be in accordance with the line clear reply received from the station in advance, and is known as paper the

टिकट कहते हैं, या

- (ख) लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार टिकट फार्म टी/ए 602. टी/बी 602. टी/सी 602. टी/डी 602 में होगा। परिशिष्ट 'ख' भाग I, II, III और IV तथा सा0 नियम पुस्तक का अध्याय – VI देखिए।
- (ग) एक कागज टिकट अप ट्रेन के लिए फार्म टी/जी 602 तथा डाउन ट्रेन के लिए टी/एच 602 सशर्त लाइन क्लीयर टिकट के रूप में होगा।
- (ii) किसी परिचालित गाड़ी को स्टेशन से प्रस्थान नहीं करना चाहिए और अगले ब्लाक सेक्शन में प्रवेश नहीं करना चाहिए जब तक कि लोको पायलट के पास ऊपर अनुच्छेद 7 (i) में वर्णित "लाइन क्लीयर टिकट या बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार न हो।
- (iii) सभी स्थितियों में स्टेशन मास्टर प्रस्थान प्राधिकार पर हस्ताक्षर करेगा और उस पर तिथि डालेगा कोई भी प्रस्थान बिना ऐसे हस्ताक्षर और तिथि के अधूरा समझा जायेगा तथा विधि मान्य स्वीकार नहीं किया जायेगा।
- (iv) लाइन क्लीयर टिकट पर कोड समय वह समय है जब वह संदेश जिसमें लाइन क्लीयर दिया जाता है, प्राप्त कर लिया जाय। पूछताछ पुस्तक में यह उचित स्थान पर तथा लाइन टिकट में उस उद्देश्य से दिये स्थान में दर्ज कर दिया जाना चाहिए।
- (v) प्रस्थान प्राधिकार में किसी प्रकार का संशोधन या परिवर्तन करते की अनुमति नहीं है चाहे उस संशोधन या परिवर्तन पर हस्ताक्षर किया गया हो या नहीं।
- (vi) किसी भी स्थिति में प्रस्थान प्राधिकार यदि उसमें कोई अंश मिटाया गया हो या कुछ परिवर्तन किया गया हो, स्टेशन मास्टर द्वारा न तो देना चाहिए और न लोको पायलट को स्वीकार करना चाहिए।
- (vii) प्रस्थान प्राधिकार पर लिखी जाने वाली सभी बातें अत्यधिक सावधानी तथा स्पष्टता से दर्ज की जानी चाहिए।
- (viii) यदि दो इंजन एक साथ जुड़े हो या यदि एक इंजन गाड़ी के आगे हो और दूसरा गाड़ी के पीछे तो प्रस्थान प्राधिकार आगे के इंजन लोको पायलट को दिया जायेगा और वही उसको ले जायेगा।
- (ix) लोको पायलट को अपने आपको आश्वस्त कर लेना चाहिए कि प्रस्थान प्राधिकार उचित रूप से लिया गया है तथा हर तरह से पूरा है और जिस ब्लाक सेक्शन में वह प्रवेश करने वाला है उसी सेक्शन एवं उसी की गाड़ी के लिए है।
- (x) अशिक्षित लोको पायलट के लिए प्रस्थान प्राधिकार पर गाड़ी की संख्या रूप से बड़े अंकों में लिखी जानी चाहिए।
- (xi) यदि लोको पायलट को पता चले कि प्रस्थान प्राधिकार में किसी प्रकार की त्रुटि है, उसे अपनी गाड़ी तब तक नहीं चलानी चाहिए जब तक स्टेशन मास्टर सही प्रस्थान प्राधिकार न दें। यदि गाड़ी चल पड़ी हो या बिना रुके सीधे जा रही हो तो उसे तत्काल रोक देनी चाहिए और जब तक सही प्रस्थान प्राधिकार न मिल जाय, उसे पुनः नहीं चलानी चाहिए।
- (xii) चालकों द्वारा प्रस्थान प्राधिकार पर कोई परिवर्तन करना, बिगाड़ना या मिटाना पूर्ण रूप से निषिद्ध है।

7. लाइन क्लीयर टिकट:—

- (i) स्टेशन मास्टर यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि उसे जिस सेक्शन में गाड़ी जा रही है उसी के लिए लोको पायलट को सही लाइन क्लीयर टिकट दिया गया है।
- (ii) गाड़ी जब स्टेशन पर रुकती है तो लोको पायलट को लाइन क्लीयर टिकट ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा नियुक्त किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा दिया जाना चाहिए। इस प्रकार नियुक्त रेल सेवक यथा सम्भव वर्दी में होना चाहिए।

-
- line clear ticket, or
- (b) An authority to proceed without line clear ticket in form T/A 602, T/B 602, T/C 602, T/D 602. See appendix 'B' Part I, II, III and IV and chapter VI of G&S Rule Book.
 - (c) A paper ticket in form T/G 602 for up train and T/H 602 for down train known as conditional line clear ticket.
- (ii) No running train must leave a station and proceed into the block section in advance, unless the Loco Pilot has in his possession the line clear ticket or an authority to proceed without line clear mentioned in paragraph 7 (i) above.
 - (iii) In all cases and authority to proceed must be signed and dated by the Station Master, any authority to proceed without such signature and date is incomplete and must not be accepted as valid.
 - (iv) The code time on a line clear ticket is the time when the message giving line clear is completely given and received. This time must be entered in the proper space on the enquiry book and in the space provided for the purpose in the line clear ticket.
 - (v) No alteration or correction of any kind is permissible on an authority to proceed whether the alteration or correction is initialed or otherwise.
 - (vi) The authority to proceed must on no account be issued by a Station Master or accepted by a Loco Pilot if it contains an erasure or correction.
 - (vii) All written matters on authority to proceed must be entered with the greatest care and distinctness.
 - (viii) If two Engine are coupled together, or if one engine is in front and another is rear of a train, the authority to proceed must be delivered to and carried by the Loco Pilot of the leading engines.
 - (ix) The Loco Pilot must satisfy himself that the authority to proceed is properly filled up and complete in every respect, and that it applies to his train and to the block section which he is about to entered.
 - (x) In the case of an authority to proceed for an illiterate Loco Pilot, the number of the train must be clearly written in large numerals.
 - (xi) If the Loco Pilot discovers that the authority to proceed is incorrect in any particular, he must not start until the Station Master gives a correct authority to proceed. If the train has started or is running through it must be immediately stopped and not restarted until the Loco Pilot is in possession of a correct authority to proceed.
 - (xii) Loco Pilots are strictly prohibited from in any way tampering with, altering or defacing an authority to proceed.

7. The Line Clear Ticket:-

- (i) The Station Master shall be held responsible for seeing that the correct line clear ticket for the section into which the train is proceeding, is given to the Loco Pilot.
- (ii) When a train stops at a station the line clear ticket must be handed over to the Loco Pilot by one of the station staff, appointed by the Station Master on duty. The railway servant so appointed must, as far as possible, be in uniform.

- (iii) उन स्टेशनों पर जहाँ से गाड़ी प्रारम्भ में रवाना होती है और बड़े जंक्शन स्टेशनों पर जहाँ समय मिले लोको पायलट को लाइन क्लीयर टिकट उस गाड़ी के गार्ड द्वारा दिया जाना चाहिए अन्य जंक्शन स्टेशनों पर लाइन क्लीयर उपर्युक्त पैरा 8 (ii) के अनुसार दिया जाना चाहिए।

नोट:— यह नियम उन स्टेशनों पर लागू नहीं होता है जहाँ लाइन क्लीयर का कार्य केबिन से किया जाता है।

- (iv) लाइट इंजन के लोको पायलट को लाइन क्लीयर टिकट ड्यूटी पर तैनात स्टेशन द्वारा नियुक्त किसी कर्मचारी द्वारा दिया जायेगा। इस प्रकार नियुक्त रेल सेवक यथा संभव वर्दी में होना चाहिए।
- (v) लोको पायलट को लाइन क्लीयर टिकट देने के लिए नियुक्त कर्मचारी को लाइन क्लीयर टिकट स्वयं नहीं ले लेना चाहिए। बल्कि उसे स्टेशन मास्टर के हाथों से ग्रहण करना चाहिए। स्टेशन मास्टर लाइन क्लीयर टिकट पर उस समय तक हस्ताक्षर नहीं करेगा जब तक वह गाड़ी रवाना करने के लिये तैयार न हो।
- (vi) स्टेशन से बिना रुके जाते समय यदि लोको पायलट लाइन क्लीयर टिकट लेने में असफल हो जाता है तो गाड़ी खड़ी कर दी जानी चाहिए।
- (vii) (क) जब किसी गाड़ी को बिना रुके सीधे जाने का प्रबन्ध किया गया हो और ऐसे स्टेशन के सम्मुख कांटे जो सिगनलों से अन्तर्पाशित न हो, तो सम्मुख कांटों को सही ढंग से बनाने और ताला बन्द करने की जांच के लिए प्रति नियुक्त रेलवे कर्मचारी द्वारा सबसे बाहरी सम्मुख कांटों पर या स्टेशन मास्टर कार्यालय के सामने लाइन क्लीयर टिकट लोको पायलट को दिया जाना चाहिए। रात में लाइन क्लीयर हुप को सफेद रोशनी से प्रकाशित करनी चाहिए।
- (ख) उन स्टेशनों पर जो की— लाकड नहीं है और जहाँ लाइन लेबुल और बैज का आदान-प्रदान किया जाता है वहाँ ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन क्लीयर टिकट उस रेलवे कर्मचारी को देना चाहिए जिसे कांटों के सही तौर पर बनाये जाने और ताला बन्द करने की जांच के लिए नियुक्त किया गया है। यदि नियुक्त किया गया रेलवे कर्मचारी पैटमैन या लाइन जमादार हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को चाहिए कि पैटमैन/लाइन जमादार से इनवर्ड लाइन बैज/लाइन क्लीयर बैज मिल जाने के पश्चात ही उसे लाइन क्लीयर टिकट लोको पायलट को सम्मुख कांटों पर देने के लिए सौंपें।
- (ग) 'की'— लाकड स्टेशन पर लाइन क्लीयर टिकट स्टेशन मास्टर द्वारा तब तक उस रेल कर्मचारी को जिसे सम्मुख कांटों को सही तौर पर बनाये और ताला बन्द करने के जांच के लिए प्रति-नियुक्त किया गया है, नहीं दिया जायेगा जब तक ऐसे नियुक्त कर्मचारी द्वारा इस हेतु रखे गए रजिस्टर में ऐसा करने के उपलक्ष्य में हस्ताक्षर न कर दिया जाय।

नोट:— एक हस्त लिखित रजिस्टर जिसे 'सम्मुख कांटों की जांच का रजिस्टर कहा जाता है, स्टेशन पर रखा जायेगा। इस रजिस्टर में निम्नलिखित स्तम्भ होंगे।

1	2	3	4	5
तिथि	समय	गाड़ी संख्या	सम्मुख कांटों को सही तौर पर बनाने और ताला बन्द करने की जांच के लिए नियुक्त रेल सेवक का नाम व पद	सम्मुख कांटों को सही तौर पर बनाने और ताला बन्द करने की जांच कर लेने के उपलक्ष्य में रेल सेवक का हस्ताक्षर या अंगूठा निशान

इस रजिस्टर के पृष्ठों पर क्रम संख्या डाल दी जानी चाहिए और सभी लेखियां ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा भरी जायेगी। रजिस्टर को सावधानी पूर्वक तथा साफ सुथरा रखना चाहिए।

- (iii) All the starting station and at large junction stations where time permits, the line clear ticket must be delivered to the Loco Pilot by the guard of the train. At other junction stations the line clear tickets must be delivered to the Loco Pilot in accordance with para 8 (ii) above.

Note:- This rule does not apply to station where the line clear work is done from the cabins.

- (iv) In the case of light engines, the line clear ticket shall be made over to the Loco Pilot by one of the station staff appointed by the Station Master on duty. The railway servant so appointed must, as far as possible, be in uniform.
- (v) Staff who are deputed to deliver the line clear ticket to the Loco Pilot must not possess themselves of a line clear ticket but must receive it from the hands of the Station Master. The, Station Master must not sign the line clear ticket until he is ready to start the train.
- (vi) Should the Loco Pilot of a train fails to pickup a line clear ticket in running through a station the train must be brought to a stand.
- (vii) (a) When a train is arranged to run through a station without stopping and the facing points of such station are not interlocked with signals, the line clear tickets may be handed over to the Loco Pilot at the outermost facing points by the railway servants deputed to verify the correct setting and locking of the facing points or before stations master's office in hoop. At night a white light must be reflected on the line clear hoop.
- (b) At non-key-locked station where the exchange of line labels and badges takes place, the line clear tickets shall be handed over by the Station Master on duty to the railway servant appointed to verify the correct setting and locking of points. If the railway servant so appointed is the line jamadar or pointsman the line clear tickets must be handed over to him to be delivered to the Loco Pilot at the facing points only after the line jamadar or pointsman has made over his inward line clear badge/line number badge to the Station Master on duty.
- (c) At key locked station the line clear ticket shall not be handed over by the Station Master to the railway servant deputed to verify the correct setting and locking of the facing points, until the railway servant so deputed has signed a register maintained for the purpose in taken of having done so.

Note- A manuscript register called the "Facing point verification register" shall be maintained at the station. The register shall have the following columns:-

1	2	3	4	5
Date	Time	Train No.	Name and designation of railway servant appointed to verify the correct setting and locking of facing points	Signature or thumb impression of the railway servant in token of having verified the correct setting and locking of the facing points

The pages of the register must be serially numbered and all entries must be made by the Station Master on duty. The register must be carefully and neatly maintained.

- (घ) संशोधन की-लाकड़ स्टेशनों पर सम्मुख कांटों को सही तौर पर बनाने और ताला बन्द करने की जांच के लिए नियुक्त रेल कर्मचारी यदि लाइन जमादार या पैटमैन हो और उसे कांटों का सही तौर पर बनाने और ताला बन्द करने के पश्चात् स्टेशन पर लौटने की आवश्यकता नहीं है तो उसे सम्मुख कांटों को सही तौर पर बनाने और ताला बन्द करने के लिए भेजते समय ही ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन क्लीयर टिकट लोको पायलट को सम्मुख कांटों पर देने के लिए सौंप दिया जाना चाहिए। लाइन जमादार या पैटमैन को चाहिए कि जब तक बिना रुके जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को लाइन क्लीयर टिकट न दे दिया जाय तब तक इसे अपने पास से अलग न करें।
- (ङ) उन स्टेशनों पर जहाँ पेपर लाइन क्लीयर टिकट कांटा वाला/लाइन जमादार को पहले ही देना सम्भव न हो सके तो स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में किसी रेल सेवक द्वारा स्टेशन मास्टर कार्यालय के सामने दिया जाना चाहिए।
- (viii) यदि कोई गाड़ी किसी स्टेशन पर दूसरी गाड़ी से क्रॉस कर रही हो तो पहले आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को लाइन क्लीयर टिकट तब तक नहीं देना चाहिए जब तक कि दूसरी गाड़ी स्टेशन में सम्पूर्ण न आ जाय और पहली गाड़ी के रास्ते से बच कर न खड़ी हो।

8. गाड़ी संदेश पुस्तकें:-

- (i) निम्नलिखित संदेश जो गाड़ी संदेश के नाम से जाने जाते हैं, गाड़ी संदेश की पुस्तकों में लिखे जायेंगे।
- (क) लाइन क्लीयर संदेश के लिए भेजे जाने वाली पूछताछ (इन्क्वायरी)।
- (ख) उपर्युक्त के लिए प्रत्युत्तर (रिप्लाइ)।
- (ग) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश या 'आउट रिपोर्ट' का मिलना और भेजना।
- (घ) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन से बाहर होना 'या' इन रिपोर्ट का मिलना और भेजना।
- (ii) इन नियमों के अन्तर्गत जारी किया जाने वाला कोई भी संदेश पूरा या अधूरा न तो लिखा जायेगा और न हस्ताक्षर किया जायेगा जब तक कि उपयोग के लिये इसकी आवश्यकता न हो।
- (iii) किसी दुर्घटना को रोकने के लिये या अन्य किसी आपात स्थिति को छोड़कर संदेश का कोई भी अंश तब तक नहीं भेजा जायेगा और न ही उस पर कोई कार्यवाही की जायेगी जब तक कि संदेश पूरा न लिख लिया गया हो।
- (iv) आवश्यकतानुसार 100 या 200 पृष्ठों में निम्नलिखित फार्म किताबों में बंधे रहते हैं और प्रत्येक पृष्ठ पर क्रमिक संख्या मुद्रित रहती है। गाड़ी संचालन के विनियमन हेतु संदेश दर्ज करने के लिये इनका उपयोग होना चाहिए।
- (अ) फार्म टी/ए 1425 -लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश (बाह्य):- यह पुस्तक सफेद रंग के कागज पर काले अक्षरों में छापी जाती है और चार उप अंग में विभक्त होता है:-
- (क) लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश प्रेषित।
- (ख) उपर्युक्त लाइन क्लीयर पूछताछ के लिए प्राप्त प्रत्युत्तर (रिप्लाइ)।
- (ग) आउट रिपोर्ट प्रेषित।
- (घ) इन रिपोर्ट प्राप्त।

यह पुस्तक अप या डाउन गाड़ियों के लिये संदेश के प्रयोग में लाई जाती है।

- (ब) फार्म टी/ए 1425-लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश (इनवर्ड):-यह पुस्तक सफेद रंग के कागज पर काले अक्षरों में छापी जाती है और चार उप अंग में विभक्त होता है।

- (d) At modified key locked station if the railway servant deputed to verify the correct setting and locking of facing points is the line jamadar or pointsman who after setting and locking the point is not required to return to the station, the line clear ticket for delivery to the Loco Pilot at the facing points may be made over to the line jamadar or pointsman by the Station Master on duty when the line jamadar or pointsman is sent out to set and lock the facing points. The line jamadar or pointsman must not let the line clear ticket out of his possession till it is handed over to the Loco Pilot of the run through train.
- (e) At station where it is not feasible to hand over PLC ticket to pointsman/ line jamadar in advance the same shall be handed over in presence of Station Master through a railway servant before SM's Office.
- (viii) If a train is crossing another train at a station, the line clear ticket must not be handed over to the Loco Pilot of the train which arrives first until the whole of the second train has come into the station and is clear of the running road for the first trains.

8. The train message books:-

- (i) The following message, which are known as train message, will be entered in the train message books, viz-
 - (A) Enquiringly for line clear message
 - (B) Replies to above
 - (C) Train entering section or out reports received and dispatched.
 - (D) Train out of section or in report received and dispatched.
- (ii) No message to be issued under these rules must be written out, either in full, or in part, or signed, before it is required for use.
- (iii) No part of message must be dispatched or acted upon until the whole message has been written out, except in order to prevent an accident or in some other case of emergency.
- (iv) The following forms bound in books of 100 and 200 pages each, as necessary, with a printed progressive number on each page, are to be used in recording message regulating the running of trains.
 - (A) Form T/A 1425-line clear inquiry message (outward)- this book will be printed on white paper with black colour font. It shall be divided into following space:-
 - (a) Line clear enquiry dispatched.
 - (b) Reply to line clear enquiry (A) above received.
 - (c) Out report dispatched.
 - (d) In report received.

This book is used for message for UP or Down train.

- (B) Form T/A 1425- line clear enquiry message (inward)-This book will be printed on white paper with black colour font. It shall be divided into following spaces

- (क) लाइन क्लीयर इन्क्वायरी प्राप्त।
- (ख) लाइन क्लीयर इन्क्वायरी के लिए प्रेषित उत्तर।
- (ग) आउट रिपोर्ट प्राप्त।
- (घ) इन रिपोर्ट प्रेषित।

यह पुस्तक अप या डाउन दोनों गाड़ियों के प्रयोग के लिए है।

- (v) प्रत्येक स्टेशन के लिए जिनसे गाड़ी संदेशों का आदान-प्रदान होता है, अलग-अलग पुस्तकों का प्रयोग होगा। उदारहणार्थ एक ओर के स्टेशन के लिए एक आउटवर्ड पुस्तक तथा इनवर्ड पुस्तक और दूसरी ओर के स्टेशन के लिये एक आउटवर्ड पुस्तक तथा इनवर्ड पुस्तक तथा एक इनवर्ड उपयोग में लायी जायेगी।
- (vi) उपर्युक्त अनुच्छेदों में वर्णित पुस्तक की आपूर्ति होने पर यथा सम्भव शीघ्र ही तथा उपयोग में लाने के पूर्व जाँच की जानी चाहिए। प्रत्येक पुस्तक के पृष्ठों की संख्या स्टेशन मास्टर द्वारा प्रमाणित कर दी जायेगी। यह प्रमाण-पत्र पहले पृष्ठ पर लिखा जाना चाहिये। यदि पुस्तक की क्रम संख्या आदि में किसी प्रकार की त्रुटि पायी जाय तो उसका उल्लेख प्रमाण-पत्र में कर देना चाहिए तथा पुस्तक को भेजने वाले अधिकारी के पास बदलने के लिए शीघ्र वापस लौटा देना चाहिए।
- (vii) सावधानीपूर्वक जाँच कर लेने के पश्चात् स्टेशन मास्टर को सभी पुस्तकों के शीर्षक में स्टेशन नाम का मुहर लगा देनी चाहिए और तत्काल उपयोग में न आने वाले पुस्तकों को सुरक्षित स्थान में रख देना चाहिए। उपयोग में होने वाली पुस्तकें स्टेशन मास्टर द्वारा सावधानी के साथ इस्तेमाल की जानी चाहिए।
- (viii) जिन स्टेशनों से गाड़ी संदेश का आदान-प्रदान होता है उनमें से प्रत्येक के साथ मध्य रात्रि से लेकर मध्य रात्रि तक प्रत्येक स्टेशन को अलग-अलग क्रम संख्याओं का प्रयोग करना चाहिए और यह संख्याएँ एक से प्रारम्भ की जायेगी और आउटवर्ड और इनवर्ड दोनों पुस्तकों में क्रमानुसार चलेगी।
- (ix) सभी गाड़ी संदेश स्वच्छ तथा स्पष्ट रूप से स्याही से लिखे जाने चाहिए तथा उन पर स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर होना चाहिए। विद्युत संचार यंत्र पर प्राप्त संदेश को गाड़ी संदेश पुस्तकों का अक्षरशः पृष्ठ उपयोग में लाना चाहिए।
- (x) रिप्लाय तथा पूछताछ में स्टेशनों के कोड नाम का प्रयोग किया जा सकता है परन्तु लाइन क्लीयर टिकट में किसी भी शब्द के संक्षिप्त नाम का उपयोग नहीं होना चाहिए।
- (xi) गार्ड और लोको पायलट को देने के लिए लाइन क्लीयर टिकट और बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार में स्टेशन मास्टर को पूरा-पूरा लिखना चाहिए या स्टेशन स्टैम्प से अंकित करना चाहिए।
- (xii) गाड़ी संदेश की पुस्तक समाप्त हो जाने पर स्टेशन पर एक वर्ष तक सुरक्षित रखी जानी चाहिए और उसके बाद मण्डल परिचालन प्रबंधक के आदेशानुसार उनका निस्तारण किया जा सकता है।

9. लाइन क्लीयर के लिए पूछताछ संदेश:-

लाइन क्लीयर प्राप्त करने के लिए पूछताछ संदेश की भाषा फार्म टी/ए 1425 (आउटवर्ड) के प्रारूप के आधार पर होगी। अंतिम आने वाली तथा जाने वाली गाड़ी का विवरण लाइन क्लीयर मांगने वाली गाड़ी के विवरण के अतिरिक्त दिया जायेगा।

10. जब लाइन क्लीयर दिया जा सके, पूछताछ संदेश का प्रत्युत्तर:-

लाइन क्लीयर देने वाला स्टेशन मास्टर संदेश के उद्धरण के आधार पर यह सुनिश्चित कर लेगा कि अंतिम गाड़ी जो उसके स्टेशन से प्रस्थान की थी ब्लाक सेक्शन साफ करके दूसरे स्टेशन पर पहुँच गयी है तथा दूसरे स्टेशन से प्रस्थान की हुयी अंतिम गाड़ी उसके यहाँ पहुँच चुकी है, फार्म

- (a) Line clear enquiry received.
- (b) Reply to line clear enquiry (A) above dispatched.
- (c) Out report received.
- (d) In report dispatched.

This book is received for up or down trains.

- (v) A separate series of books will be kept up for each station with which train message are interchanged, i.e., an outward book and an inward Book will be used with the stations in one direction, and an outward book and an inward book with the station in the other direction.
- (vi) As soon as possible after receipt of supplies and before they are brought into use, the book detailed in the preceding paras must be checked. The Station Master will certify to the number of pages in each book. This certificates must be written on the first page. If there is any error in a book as to the numbering, etc., a note must be made in the certificate and the book at once returned to the issuing officer for replacement.
- (vii) After checking them carefully Station Master must stamp the station name in headings of all books, and put all not required for immediate use in a safe place. Books in use should be carefully handed by Station Masters.
- (viii) Every station must use a separate series of numbers from mid night to mid night, commencing with number one for each station with which interchanges train message, and the series will run consecutively through both the outward and inward book.
- (ix) All train message must be written neatly, plainly and in ink, and must be signed by the Station Master. They should be entered up word for word in the train message books as received on the electrical communication instruments. If a mistake is made in writing out any enquiry or reply message for dispatch, or in receiving such message, the page on which the mistake has been made must be cancelled and a fresh page used.
- (x) Code abbreviations may be used for station names in reply and inquiry message only, but abbreviations must not be used for any word in the body of the line clear ticket.
- (xi) Station Master s must always write in full, or stamp, the name of stations from and to, in the line clear ticket, and authority to proceed without line clear forms given to guards and Loco Pilots.
- (xii) Train message books after completion, must be retained at stations intact for one year and may then be disposed of as per the orders of the divisional railway manager.

9. Enquiries for line clear:-

Enquires for line clear would be worded as given in the prescribed form T/A 1425 (outward). The particulars of last train which arrived or dispatches shall also be given in addition to particulars of train for which line clear is being asked. The mode of communication shall also be mentioned.

10. Replies to Enquiries when line clear can be given:-

The Station Master will ascertain that the last train mentioned in the enquiry message has cleared the block section by reaching either at his station or at the station from

टी/ए 1425 (इनवर्ड) के निर्धारित कालम में प्रत्युत्तर की प्रविष्टि करेगा तथा लाइन पूछने वाले स्टेशन को संदेश संचारित करेगा।

11. जब गाड़ियों को रोक देना हो तब पूछताछ संदेशों के उत्तर विलम्ब संदेश:-

जब किसी गाड़ी को उसी स्टेशन पर जहाँ से लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश आया है रोक देना हो तो रिप्लाय संदेश भी नहीं दिया जायेगा।

12. निरस्तीकरण संदेश:-

- (i) जब एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन को लाइन क्लीयर संदेश भेज दिया गया हो और बाद में दूसरे दिशा से आने वाली गाड़ी को वरीयता देने के लिए ऐसे लाइन क्लीयर संदेश को निरस्त करना आवश्यक समझा जाय तो जिस स्टेशन मास्टर ने ऐसा संदेश दिया है उसे जिस लाइन को क्लीयर दिया गया है उसे रोकने के लिए पहले निरस्तीकरण संदेश देना चाहिए और उसमें बताना चाहिए कि किस गाड़ी को वरीयता देनी है और यह उत्तर मिलने पर कि गाड़ी रोक दी गयी है या रोक दी जायेगी तब जिस गाड़ी का वरीयता देनी है उसके लिए पृथक इन्क्वायरी में लाइन क्लीयर मांगना चाहिए। आदान-प्रदान के लिये निरस्तीकरण संदेश तार फार्म पर लिखा जाना चाहिए और इन्हें लाइन क्लीयर इन्क्वायरी या लाइन क्लीयर रिप्लाय पुस्तक में उचित स्थान पर चिपका देना चाहिए।

उदाहरणार्थ : 91 अप मालगाड़ी को लाइन क्लीयर दिया गया है और 4 डाउन मेला स्पेशल को वरीयता देने के लिए इसे रोक देना आवश्यक है। 'ब' स्टेशन का स्टेशन मास्टर तार फार्म पर लिखकर इस तरह का एक निरस्तीकरण संदेश भेजेगा और अपने अप इन्क्वायरी पुस्तक (इनवर्ड) में इसे चिपका देगा। जैसे:-

स्टेशन मास्टर - 'अ'

स्टेशन मास्टर - 'ब' स्टेशन से।

.....
संख्या.....मेरी संख्या.....और अपनी संख्या.....को निरस्त कीजिए। 4 डाउन मेला स्पेशल को जो ख स्टेशन से 11 बजकर 24 मिनट पर रवाना हुई है वरीयता देने के लिए 91 अप मालगाड़ी को अपने यहां रोकिए।

'अ' स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा यह संदेश तार फार्म पर लिखकर अप इन्क्वायरी पुस्तक (आउटवर्ड) में चिपका दिया जायेगा।

यदि गाड़ी जिसके लिए लाइन क्लीयर संदेश दिया गया है उस स्टेशन से, जहाँ इसे रोक देने का इरादा किया गया है, न चली हो तो उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस गाड़ी के लाइन क्लीयर संदेश को निरस्त कर देना चाहिए और इन्क्वायरी पुस्तक के पूरे पृष्ठ पर 'निरस्त' लिख देना चाहिए।

तत्पश्चात् वह 'ब' स्टेशन को सूचित करेगा कि 91 अप मालगाड़ी रोक दी गई है (या रोक दी जायेगी) इस रिप्लाय के अन्त में प्राइवेट नम्बर देना चाहिए जिसके बिना यह विधि मान्य नहीं समझी जायेगी।

'अ' स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा यह संदेश तार फार्म पर लिखकर इन्क्वायरी पुस्तक (आउटवर्ड) में चिपका दिया जायेगा और 'ब' स्टेशन मास्टर द्वारा यह संदेश तार फार्म पर प्राप्त करके इन्क्वायरी पुस्तक (इनवर्ड) में चिपका दिया जायेगा।

उदाहरणार्थ:- 'अ' स्टेशन का स्टेशन मास्टर यदि 91 अप मालगाड़ी 'ब' स्टेशन के लिए पहले ही रवाना हो नही गई है और निरस्त किया गया लाइन क्लीयर टिकट उसके पास है पूरे पृष्ठ पर जिसमें 'ब' स्टेशन मास्टर द्वारा दी गयी रिप्लाय लिखी गयी है, 'निरस्त' लिख देगा तथा 'ब' स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जैसा नीचे दिया गया है, तार फार्म पर रिप्लाय लिखकर भेज देगा और अपनी अप इन्क्वायरी पुस्तक (आउटवर्ड) में चिपका देगा:-

where line clear is asked, shall fill up the column in the prescribed form number T/A 1425 (inward) and communicate his reply to enquiry received.

11. Replies to enquiries when trains have to be detained detention message:-

When it is necessary to detain a train at station from which a line clear enquiry has been received, the reply to the enquiry shall not be given.

12. Cancellation Message:-

- (i) When a line clear message has been dispatched from one station to another, and it is subsequently found necessary to cancel such line clear message to enable a train running in the opposite direction to take precedence, the Station Master who dispatched such message must first send a cancellation message to detain the train for which line clear has been given, starting for what train precedence is required, and on receipt of reply that the train is (or will be) detained, he will then asked, in a separate enquiry, for line clear for the train to which precedence is to be given. Cancellation message exchanged must be written on telegraph forms, which must be pasted on the appropriate page of the line clear enquiry or line clear reply books.

For example:- Line clear has been given for 91 up goods and it is necessary to detained that train to allow precedence to 4 down Mela special. The Station Master Y would send a cancellation message written on a telegraph form and paste it in his enquiry book (inward) as follows:-

To S.M. Station X

From S.M. station Y

.....

.....

Number..... Cancel my number.....and your number.....

Detain 91 up goods at yours to give precedence to 4 down Mela Special left at 11.34 hrs.

The Station Master of X would receive this message on a telegraph form and paste it in the Enquiry Book'(outward)

If the train for which a line clear Message has been given has not left the station at which it is intended that it should be detained, the Station Master of that station must cancel the Line Clear message for such train, and write the word "Cancelled" across the face of the entire page.

He will then reply to Y intimating that 91 Up Goods is (or will be) detained. This reply must end with a privates number without which it must not be accepted as valid.

This message will be written by the Station Master at X on a telegraph form and pasted in the Enquiry Book(out ward) and will be received by Y on a telegraph form and pasted in his Enquiry Book (In ward)

For Example:- The Station Master of X would, provided 91 Up Goods had not already left for Y and he has cancelled Line Clear Ticket in his possession, write "Cancelled" across the face of the entire page and on which Y's reply giving Line Clear, had been entered and reply to Y writing the message on a telegraph form and paste it in his Enquiry Book (out ward) as under:-

स्टेशन मास्टर — 'ब' स्टेशन को

स्टेशन मास्टर 'अ' स्टेशन से।

.....
 संख्या.....आपकी संख्या.....और आपकी संख्या.....और मेरी संख्या.....
 निरस्त कर दी जाती है 91 अप मालगाड़ी यहां रोक दी गयी है। (या रोक दी जायेगी)
 प्राइवेट नं0.....(अंकों में).....(शब्दों में)।

'अ' स्टेशन से संदेश मिलने पर 'ब' स्टेशन मास्टर को 'अ' स्टेशन से 4 डाउन मेला स्पेशल के लिए फिर से इन्क्वायरी संदेश भेज कर लाइन क्लीयर मांगना चाहिए।

- (ii) जब एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन को लाइन क्लीयर रिप्लाइ संदेश जिसमें लाइन क्लीयर दिया गया है, भेज दिया जा चुका हो और तत्पश्चात उसी दिशा में जाने के लिए किसी अन्य गाड़ी को प्राथमिकता देने के लिए ऐसे लाइन क्लीयर संदेश को निरस्त करना आवश्यक हो तो उस स्टेशन मास्टर को जिसने लाइन क्लीयर पूछा था रिप्लाइ प्राप्त कर लिया था, चाहिए कि अपने पूछताछ तथा उसके लिए मिले रिप्लाइ संदेश को निरस्त करने के लिए अलग से संदेश भेजें और बतलावें कि किस गाड़ी को प्राथमिकता देनी है एवं जिस गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर मिल गया है गाड़ी रोक ली गयी है या रोक ली जायेगी।

उदाहरणार्थ: 91 अप मालगाड़ी के लिए लाइन क्लीयर पूछा गया है और मिल भी तथा 3 अप मेला स्पेशल को प्राथमिकता देने के लिए उसे रोक देना आवश्यक है तो ऐसी दशा में 'अ' स्टेशन मास्टर को तार फार्म पर लिखकर निरस्तीकरण संदेश भेजना चाहिए और इसे अप इन्क्वायरी पुस्तक (आउटवर्ड) में चिपका देना चाहिए, जैसे :

स्टेशन मास्टर— 'ब' स्टेशन को

स्टेशन मास्टर—'अ' स्टेशन से।

.....
 संख्या.....मेरी संख्या.....और अपनी संख्या.....निरस्त करें। 3 अप मेला स्पेशल को प्राथमिकता देने के लिए 91 अप मालगाड़ी रोक ली गयी है (या रोक ली जायेगी)।
 इस निरस्तीकरण संदेश को जारी करने के पहले 'अ' स्टेशन मास्टर को 91 अप मालगाड़ी का प्रस्थान प्राधिकार और लाइन क्लीयर संदेश निरस्त करके इन्क्वायरी पुस्तक के पूरे को काटकर निरस्त लिख देना चाहिए।

'ब' स्टेशन का स्टेशन मास्टर जिसने लाइन क्लीयर दिया था 'अ' स्टेशन मास्टर को रिप्लाइ संदेश देगा कि इन्क्वायरी तथा रिप्लाइ संदेश निरस्त कर दिए हैं और यह रिप्लाइ प्राइवेट नं0 के साथ समाप्त होना चाहिए। जैसे—

स्टेशन मास्टर —'अ' स्टेशन को।

स्टेशन मास्टर —'ब' स्टेशन से।

.....
 संख्या.....आपकी संख्या.....मेरी संख्या.....और आपकी संख्या.....3 अप मेला स्पेशल को प्राथमिकता देने के लिए निरस्त की जाती है। प्राइवेट नं0 30 (तीस)।

निरस्तीकरण संदेश प्रेषित करने के पूर्व 'ब' स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इन्क्वायरी बुक (इनवर्ड) देख लेना चाहिए कि 91 अप मालगाड़ी के पहले इन्क्वायरी और रिप्लाइ संदेश निरस्त कर दिए हैं और उसे निरस्तीकरण की लेखी पर हस्ताक्षर कर देना चाहिए।

'ब' स्टेशन से संदेश के मिल जाने पर 'अ' स्टेशन का स्टेशन मास्टर 3 अप मेला स्पेशल के लिए नया इन्क्वायरी संदेश भेजकर लाइन क्लीयर पूछेंगा। 'अ' स्टेशन के स्टेशन मास्टर को 3 अप मेला स्पेशल के लिए इन्क्वायरी भेजने के पूर्व अपनी इन्क्वायरी पुस्तक (आउटवर्ड) की जाँच करके देख लेना चाहिए कि 91 अप माल गाड़ी का इन्क्वायरी और संदेश निरस्त कर दिया गया है।

To S.M. Station X

From S.M. station Y

.....

.....

Number.....Your No.....Your No.....and my no. are cancelled.

91 UP Goods is (or will be) detained here private Number.....words and figure)

The Station Master of Y will on receipt of message from X ask for Line Clear for 4 Down Mela Special sending a fresh Enquiry message as in examples.

- (ii) When a reply message giving Line clear has been dispatched from one station to another and it is subsequently found necessary to cancel such Line Clear message to enable a train running in the same direction to take precedence, the Station Master who asked for and received Line clear must first send separate message cancelling his Enquiry and the Reply received to it, and state to what train precedence is to be given and mention that the train for which Line Clear has been received is, (or will be) detained.

For Example - Line clear has been asked for and obtained for 91 Up goods train and it is necessary to detain that train to allow precedence to 3 Up Mela special.

The Station Master X would send a cancellation message written on a telegraph form to be pasted in his enquiry book (outward) as :-

To SM Station Y.

From SM Station X

.....

.....

Number.....Cancel my number.....and your no.....91 Up goods is (or will be) detained here to give precedence to 3 Up Mela special.

The Station Master of station Y would receive this message on a telegraph form and pasted it in his enquiry book (inward).

Before issuing this cancellation message the Station Master of station X must cancel the line clear message and authority to proceed already received and made out for 91 Up goods and write the word "Cancelled" across the face of the entire page.

The Station Master Y who gave line clear will send a reply message to station X stating the enquiry and reply message have been cancelled and this reply message must end with a private number as:-

To SM Station X.

From SM Station Y

.....

.....

Number.....Your number.....My number.....and your number.....for cancelled to give precedence to 3 Up Mela special, private number thirty.

Before dispatching the cancellation message the Station Master at Y must inspect the enquiry book (inward) to see that the formal enquiry and reply for 91 Up goods have been cancelled and he must sign the cancelment entry.

The Station Master of X will, on receipt of message from Y, asked for line clear for 3 Up Mela special by sending a fresh enquiry message. The Station Master at X before dispatching the enquiry for 3 Up Mela special must inspect the enquiry book (outward) and see that the enquiry and reply for 91 Up goods have been cancelled.

13. प्रस्थान सूचना (आउट रिपोर्ट):-

- (i) प्रस्थान सूचना वह संदेश है जो इस स्टेशन से जहाँ से गाड़ी रवाना हुई है दूसरे स्टेशन को जहाँ गाड़ी जा रही है यह बतलाने के लिए भेजा जाता है कि गाड़ी छूट चुकी है यह लाइन क्लीयर इन्क्वायरी (आउटवर्ड) के भाग (ग) में निर्धारित प्रकार लिखा जायेगा।
- (ii) स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन क्लीयर इन्क्वायरी पुस्तक (आउटवर्ड) के उस पृष्ठ 'ग' अंश में जिससे लाइन क्लीयर फाड़कर लोको पायलट को दिया गया है, यह संदेश लिखा जायेगा तथा इस संदेश को भेजा जाएगा दूसरे ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा इन्क्वायरी पुस्तक (इनवर्ड) के उस पृष्ठ जिसमें गाड़ी को लाइन क्लीयर देने के लिए रिप्लाइ लिखी गयी है यह आउट रिपोर्ट लिखी जायेगी।
- (iii) स्टेशन से गाड़ी के छूटने की सूचना तब तक नहीं भेजी जानी चाहिए जब तक कि गाड़ी वास्तव में न छूट जाय या गाड़ी जो रुकने वाली नहीं है उसका ब्रेकयान स्टेशन कार्यालय के सामने से न पास हो जाय। गाड़ी के छूटते ही ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा प्रस्थान सूचना लिख दी जानी चाहिए और उसे अगले स्टेशन को सूचित कर देना चाहिए। स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य होगा कि वह देखे कि प्रवेश सूचना भेजने में किसी प्रकार की देरी नहीं होती है।

14. आगमन सूचना:-

- (i) आगमन सूचना वह संदेश है जो उस स्टेशन को जहाँ से गाड़ी आई है यह बतलाने के लिए भेजा जाता है कि गाड़ी आ गई है। यह लाइन क्लीयर इन्क्वायरी पुस्तक (इनवर्ड) में निर्धारित प्रारूप के अनुसार लिखा जायेगा।
- (ii) यह संदेश स्टेशन मास्टर द्वारा इन्क्वायरी पुस्तक (इनवर्ड) के उस पृष्ठ के 'घ' में जिसमें गाड़ी को लाइन क्लीयर देने के लिए रिप्लाइ दर्ज की गई है लिखा जायेगा और दूसरे ओर के स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा इन्क्वायरी पुस्तक (आउटवर्ड) के उस पृष्ठ के 'घ' अंश में जिससे लोको पायलट को लाइन क्लीयर टिकट फाड़कर दिया गया है, दर्ज किया जायेगा।
- (iii) स्टेशन पर बिना रुके सीधे जाने वाली गाड़ी की आगमन सूचना भेजने के पूर्व स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत रूप से अपने आपको आश्वस्त कर लेना चाहिए कि टेल बोर्ड/टेल लैम्प लगे अपने अंतिम वाहन के साथ गाड़ी सम्पूर्ण गुजर गई है।

15. गिट्टी गाड़ी का लाइन क्लीयर:-

- (i) यदि गिट्टी गाड़ी को लाइन पर कार्य करना है तो उसके लिए लाइन क्लीयर पूछते समय इन्क्वायरी संदेश में इसका उल्लेख होना चाहिए। यदि गिट्टी गाड़ी को लाइन पर काम करना है तो कब तक काम करने की अनुमति की आवश्यकता है इसका उल्लेख होना चाहिये और साथ ही इस बात का भी कि गाड़ी उस स्टेशन को लौटेगी जहाँ से इन्क्वायरी संदेश भेजा गया था या उस स्टेशन को जिससे इन्क्वायरी पूछी गई थी।
- (ii) गिट्टी गाड़ी का गार्ड इन्क्वायरी संदेश भेजने वाले स्टेशन मास्टर के साथ संयुक्त रूप से इस बात के लिये जिम्मेदार होगा कि ऐसे संदेश में आवश्यक सूचना दी जाती है। गार्ड को गाड़ी पुस्तक के इन्क्वायरी संदेश में इसके सही होने के प्रमाण में अपना हस्ताक्षर करना चाहिए।
- (iii) लाइन क्लीयर देते समय रिप्लाइ संदेश में यह स्पष्ट उल्लेख होना चाहिए कि गाड़ी को लाइन साफ कर देने के लिए किस स्टेशन तक जाना चाहिए तथा स्टेशनों के बीच लाइन किस समय तक साफ हो जानी चाहिए।
- (iv) गिट्टी गाड़ी के लाइन क्लीयर के लिए इन्क्वायरी संदेश के उदाहरण निम्नलिखित हैं:-

उदाहरण (i) संख्या.....क्या गिट्टी गाड़ी को लाइन पर काम करने और इस स्टेशन को वापस आने के लिए लाइन साफ है ? अंतिम गाड़ी.....इस स्टेशन परबजे पहुंची/प्रस्थान किया।

13. Out reports:-

- (i) The out report is message dispatched from the station from which a train has just started, informing the station to which the train is proceeding that such train has started. This would be worded as prescribed in part (C) of the line clear enquiry book (outward).
- (ii) This message would be written by the Station Master in his enquiry book (outward), in space C of the page. The Station Master at other end would record this out report in space C of the enquiry book (inward) in the page on which the reply giving line clear has been entered and inform the Station Master.
- (iii) No train must be signaled out of a station until it has actually started, or, in case of a non stopping train, until the brakevan has passed the Station Master's Office. The out report must be written out by the Station Master on duty immediately the train has left. It will be the duty of the Station Master to see that no delay in signaling the out report takes place.

14. In reports:-

- (i) The in report is a message dispatched from a station at which the train has arrived informing the station from which the train has come that such train has arrived. The message must be worded as prescribed in part D of the line clear enquiry book (inward).
- (ii) This message would be written by the Station Master in his enquiry book (inward) in space 'D' in the page in which the reply giving line clear has been entered, and would be recorded by the Station Master dispatching the train in space D in his enquiry book (outward) page.
- (iii) In the case of train running through a station without stopping, the Station Master must personally satisfy himself that it passes through complete with the tail board/tail lamp on the last vehicle before the in report is signalled.

15. Ballast train line clears:

- (i) The enquiry message asking for line clear for a ballast train must, if the train is to work on the line, state the fact. If the train is to work on the line, the time up to which permission to work is required must be stated, as also whether the train will return to the station sending the enquiry message, or proceed on to the station from which the enquiry is made.
- (ii) The guard of a ballast train will be jointly responsible with the Station Master of the station sending an enquiry message that such message gives the necessary information. The guard must initial the enquiry message in the train message book, as certifying to its being correct.
- (iii) The reply message giving line clear must specify the station to which the train must run to clear the line, as also the time by which the line between the two stations is to be cleared.
- (iv) The following are examples of enquiries for line clear ballast trains:-

Example (i)- No.....is line clear for ballast train to work on line and return to this by----

Last train no.-----left this/arrived here-----hrs-----mts.

उदाहरण (ii) संख्या – क्या गिट्टी गाड़ी को लाइन पर काम करने और आपके स्टेशन पर पहुँचने के लिए लाइन साफ है ? अंतिम गाड़ीइस स्टेशन परबजे पहुँची/प्रस्थान किया।

उदाहरण (iii) संख्या – क्या डाउन गिट्टी गाड़ी के लिए लाइन साफ है? अंतिम गाड़ी इस स्टेशन पर.....बजे पहुँची/प्रस्थान किया।

- (v) इन इन्क्वायरी संदेशों के लिए निर्धारित फार्म टी/ए 1425 के अनुसार रिप्लाय संदेश भेजा जायेगा यदि गिट्टी गाड़ी को रोक देने की आवश्यकता न हो।
- (vi) स्टेशन पर गिट्टी गाड़ी के आते ही तुरन्त गार्ड को स्वयं जाकर इसके आने की सूचना स्टेशन मास्टर को दें देंनी चाहिए।
- (vii) गिट्टी गाड़ी के इंजन लोको पायलट को अपनी गाड़ी स्टेशनों के बीच छोड़कर जब किसी भी कारण से इंजन स्टेशन तक ले जाना पड़े तो हमेशा उसे अपने आगमन की सूचना स्वयं जाकर स्टेशन मास्टर को पूर्ण विवरण के साथ दे देना चाहिए। इंजन को अपनी गाड़ी पर वापस ले जाने के लिए लोको पायलट को प्रस्थान करने के पहले स्टेशन मास्टर को सूचित करना चाहिए और अनुमति ले लेनी चाहिए।
- (viii) वह समय जब तक ब्लाक सेक्शन साफ हो जाना चाहिए तथा ब्लाक सेक्शन को साफ करने के लिए गाड़ी को किस स्टेशन पर जाना है इसका उल्लेख लाइन क्लीयर टिकट में होना चाहिए।

16. ब्लाक टेलीफोन तथा विद्युत तार की विफलता:-

जब दो स्टेशनों के बीच स्टेशन मास्टर ब्लाक यंत्र से जुड़े ब्लाक टेलीफोन से संचार स्थापित न कर सके तो सह सेक्शन कन्ट्रोलर को सूचित करेगा। सेक्शन कन्ट्रोलर जिस स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करना हो, को फोन पर बुलायेगा।

तब इस बात को सुनिश्चित करने के लिये कि दूसरी ओर से सही स्टेशन मास्टर द्वारा उत्तर दिया जा रहा है, लाइन क्लीयर पूछने वाले मास्टर को चाहिए कि जिस स्टेशन से लाइन क्लीयर मांगा जा रहा है। उस स्टेशन से आने वाली या वहां जाने वाली अंतिम दो गाड़ियों के अपने स्टेशन पर से/आगमन/प्रस्थान का समय बतलाये। इसी प्रकार दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को भी अपने स्टेशन पर/से आने वाली/जाने वाली अंतिम दो गाड़ियों को आगमन/प्रस्थान समय को लाइन क्लीयर पूछने वाले स्टेशन मास्टर को बतलाना चाहिए।

लाइन क्लीयर पूछने वाला स्टेशन मास्टर तब अपनी इन्क्वायरी पुस्तक में सामान्य रीति से इन्क्वायरी संदेश लिखेगा और जिस स्टेशन मास्टर से लाइन क्लीयर पूछा जा रहा है उसे दुहरा देगा।

लाइन क्लीयर देने वाले स्टेशन मास्टर को लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश अपने इन्क्वायरी पुस्तक (इनवर्ड) में दर्ज कर लेना चाहिए और पूरा रिप्लाय प्राइवेट नम्बर के साथ कन्ट्रोल टेलीफोन पर लाइन क्लीयर मांगने वाले स्टेशन मास्टर को पास कर देना चाहिए।

ड्यूटी पर तैनात खण्ड नियंत्रक को चाहिए कि वह ड्यूटी पर तैनात दोनों स्टेशन मास्टरों के बीच लाइन क्लीयर संदेश के आदान-प्रदान को ध्यान पूर्वक सुने और जब यह संदेश पूरा हो जाय तो उसकी अंतिम पूर्ति कन्ट्रोल प्राइवेट नम्बर देकर कर दे।

इस प्रकार पास किये गये प्रत्येक लाइन क्लीयर संदेश के लिए आदान-प्रदान किया गया प्राइवेट नम्बर सेक्शन नियंत्रक द्वारा कन्ट्रोल चार्ट पर दर्ज कर दिया जाना चाहिए।

नोट: सभी संचार साधनों में पूर्ण बाधा हो जाने पर गाड़ियों के संचालन के लिए परिशिष्ट 'ख' देखिए।



Example (ii)-No. – is line clear for ballast train to work on line and arrived at yours by-----Last train no.-----left this/arrived here-----hrs-----mts.

Example (iii)- No. – is line clear for ballast train

Last train no.-----left this/arrived here-----hrs-----mts.

- (v) To these enquiries the following reply would be sent if it was not necessary to detain the ballast train the reply message shall be given as prescribed on form T/A 1425.
- (vi) Immediate on the arrival of a ballast train at a station, the guard must personally reports its arrival to the Station Master .
- (vii) The Loco Pilot of a ballast train engine, when obliged to run his engine into a station for any purpose, leaving the train between stations, must always report his arrival personally to the Station Master, giving all particulars. Before starting with his engine to return to the train, the Loco Pilot must advise the Station Master and get his permission.
- (viii) The time the block section has to be cleared, and the station to which the train has to run to clear the block section, must be entered on the line clear ticket.

16. **Failure of Block telephone and Electric Telegraph:-**

When Station Master is unable to contact the Station Master on telephone attached with block instrument he shall advise the section controller on duty. The section controller on duty must call up the Station Master on duty at the station from which line clear is to be asked. The Station Master seeking line clear must then, in order to ensure that the correct Station Master is speaking give the arrival and/or departure timing at and/or from his station of the two last preceding trains coming from and/or going to the station from where line clear is being asked. Similarly the Station Master at the other end must also give to the Station Master seeking line clear the arrival and/or departure timing at and/or from his station of the last two preceding trains coming from and/or going to the station seeking line clear.

The Station Master seeking line clear will then write out his enquiry message in the usual way in his enquiry book, and then repeat it to the Station Master from whom line clear is being asked.

The Station Master granting line clear must take down the line clear enquiry message in his enquiry book (inward), write out the line clear reply with private number complete and transmit it on the control phone to the Station Master seeking line clear. The section controller on duty must listen attentively to the line clear message exchanged between the two Station Master s on duty and when the transaction are complete must end up with the words controller's private number.....

The private number exchanged for each line clear message so transmitted must be noted on the control chart by the section controller.

Note:- For working of trains in the event of total interruption of all communications, See Appendix B.



परिशिष्ट 'ड'

भाग I

स्वचालित ब्लाक पद्धति के खराब हो जाने पर गाड़ी कार्यचालन से सम्बन्धित नियम एवं विनियम (साधारण नियम 9.12 के प्रतिपूरक)

- I. सभी सिगनलों के काफी समय तक खराब रहने और उसके कारण आवागमन में अत्यधिक विलम्ब की सम्भावना होने पर जब संचार उपलब्ध हो: स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत काम करने वाले दो या उससे अधिक स्टेशनों वाले किसी क्षेत्र में सभी सिगनलों के खराब होने पर सिगनल विभाग के सम्बन्धित अधिकारी सर्व सम्बन्धित को सूचित करने के लिए तुरन्त कार्यवाही करेंगे। गाड़ियों के कार्य संचालन के लिए निम्नलिखित किया विधि अपनायी जायेगी।
- (1) प्रभावित सेक्शन में किसी गाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति देने के पहले उसे रोक कर स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को नीचे लिखे नियमों 5(क) में निर्धारित प्रस्थान (अनुबन्ध 'ग') के द्वारा परिस्थिति के बारे में सूचित किया जायेगा। कन्ट्रोलर और प्रभावित सेक्शन से अपने सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को भी सूचित किया जायेगा।
 - (2) प्रभावित सेक्शन के पीछे वाले स्टेशन का ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर निम्नलिखित संचार साधनों में से किसी एक के द्वारा गाड़ी के लिए 'आगमन अनुमति प्राप्त करेगा, अर्थात्
 - i. ब्लॉक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।
 - ii. ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन।
 - iii. एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच जुड़े स्थिर टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हों।
 - iv. स्थिर टेलीफोन जैसे— रेलवे आटोफोन और बी.एस.एन.एल. फोन।
 - v. कन्ट्रोल टेलीफोन तथा
 - vi. वी.एच.एफ. सेट, विशेष अनुदेश के अधीन, परन्तु उन खण्डों पर जहाँ यात्री गाड़ियों का संचलन होता है, संचार के एक मात्र साधन के रूप में इनका प्रयोग वर्जित है।
 - (3) अगले स्टेशन का ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर इस प्रकार की 'आगमन अनुमति' (उपरोक्त नियम 2 के अनुसार) तब तक नहीं देगा जब तक कि:
 - (i) उससे पहले आने वाले अंतिम गाड़ी पूरी न पहुँच गई हो।
 - (ii) जिस लाइन पर आने वाली गाड़ी को लिया जाना हो वह प्लेटफार्म प्रस्थान सिगनल से अथवा सामान्य गाड़ी खड़ी होने की जगह से कम से कम 180 मीटर आगे तक साफ न हो।
 - (iii) उपरोक्त लाइन पर गाड़ी प्रवेश के लिए सभी कांटे ठीक-ठीक सेट न कर दिये गये हों, और उसी सम्मुख कांटे लाक न कर दिये गये हों।
 - (4) (क) नीचे नियम 5(क) में यथा निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार (अनुबन्ध 'ग') पर प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट पूर्ण सतर्कता से आगे बढ़ेगा और किसी भी हालत में अन्य चालू गति प्रतिबन्धों के अन्तर्गत 25 किमी प्रति घंटा से अधिक पर नहीं जायेगा। लोको पायलट जब तक अगले स्टेशन पर पहुँच जाये, किसी भी बाधा के प्रति सतर्क रहेगा।
 - (ख) यह तसल्ली कर लेने के बाद कि प्रभावित सेक्शन के अगले स्टेशन पर पहली गाड़ी सुरक्षित रूप से पहुँच गयी है, उसके बाद आने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलट अन्य चालू प्रतिबन्धों के अन्तर्गत पूरी सतर्कता से आगे बढ़ेंगे और किसी सम्भावित बाधा के प्रति सतर्क रहेंगे।

Appendix-‘E’**Part- I****Rules and regulation for working of trains during failure
of the automatic block system (Supplement to General Rule 9.12)**

- I. Failure of all signals likely to last for some time and cause serious delay when means of communications are available:-** In the event of failure of all signals occurring in an area consisting of two or more stations worked under automatic block section the official concerned of the signaling department shall take immediate steps to inform all concerned, and the following procedure shall be adopted for train passing.
- (1) Before any train is allowed to enter the affected section, it shall be brought to a stand and the Loco Pilot of the train advised of the circumstances by the Station Master and the guard of the train advise through a copy of the “authority to proceed” (Annexure-C) as prescribed in rule 5(a) below. Controller and the Station Master concerned ahead of the affected section shall also be informed.
 - (2) The Station Master on duty at the station in rear of the affected section shall obtain “line clear” for the train by one of the following means of communications, viz-
 - i. Block Instruments, Track Circuits or Axle Counters.
 - ii. Telephones attached to Block Instruments.
 - iii. Station to station fixed telephones wherever available.
 - iv. Fixed telephone such as Railway auto phones & BSNL phones.
 - v. Control Telephone, and
 - vi. VHF sets, under special instructions, but not as the sole means of communication on sections where passenger trains run.
 - (3) The Station Master on duty at the station in Advance shall not give such “Line Clear” (as per rule 2 above) unless
 - (i) the whole of the last preceding train has arrived
 - (ii) the line on which it is intended to receive the incoming train is clear at list 180 meters beyond the platform starter or the place at which the trains usually come to a stand, and
 - (iii) All points have been correctly set and all facing point locked for the admission of the train on the said line.
 - (4)
 - (a) The Loco Pilot on the first train entering the affected section on “Authority to proceed” (Annexure ‘C’) as prescribed in Rule 5 (a) below shall proceed with utmost caution and must not run at a speed exceeding 25 kilometerage per hour under any circumstances, subject to other speed restrictions in force. The Loco Pilot shall continue to look out for any obstruction until he reaches the station ahead.
 - (b) After ensuring that the first train has arrived safely at the station ahead of the affected section, the Loco Pilots of all subsequent trains shall also proceed with great caution, subject to other speed restrictions in force and must continue to look out for any possible obstruction.

- (5) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन को:
निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'ग') पर एक प्रस्थान प्राधिकार देगा जिसमें लोको पायलट/मोटरमैन को सिगनल/सिगनलों को पार करने का अधिकार देते हुए, इस प्राधिकार पर पार किये जाने वाले प्रस्थान और फाटक सिगनल/सिगनलों की पहचान संख्या/संख्याओं को भी दिखाया जायेगा।
- नोट:— इस प्राधिकार को बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार (अनुबन्ध 'क') से पृथक् करने के लिए इन पर दो हरे रंग की लाइनों द्वारा तिरछा क्रास कर दिया जायेगा।
- (6) प्रस्थान प्राधिकार सुपुर्द करने के पहले उन सभी कांटों को जिन पर से गाड़ी गुजरेगी ठीक-ठीक सेट कर दिया जायेगा और सम्मुख कांटों को लाक कर दिया जायेगा। जब कभी गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए विद्युत परिचालन कांटों का परिचालन करना हो तो उन्हें मुक्त कर दिया जायेगा। और ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत उन स्टेशनों पर जहाँ सिगनल अनुरक्षक (मैनटेनर) की व्यवस्था है, सिगनल अनुरक्षको द्वारा स्थानीय रूप में परिचालित किया जायेगा।
- (7) अगले स्टेशन पर पहुंचते समय, लोको पायलट अपनी गाड़ी को प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल से पहले खड़ी करके एक लम्बी सीटी देगा। स्टेशन मास्टर स्वयं इस बात की तसल्ली कर लेने के बाद कि सब कुछ सुरक्षित है, उस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दी पहने हुए एक आदमी की व्यवस्था करेगा जो स्टेशन प्लेटफार्म से दिये गये हैंड सिगनल (यदि कोई दिये जायें) के संकेतों का पालन करेगा।
- (8) सेक्शन प्रत्येक गाड़ी के बाहर निकल जाने की सूचना पिछले स्टेशन को प्राइवेट नं० के अन्तर्गत दी जायेगी।
- (9) गाड़ी रजिस्टर पुस्तक को प्रयोग में लाया जायेगा और उसमें गाड़ी कार्य चालन सम्बन्धित सभी प्रविष्टियों को लिखा जायेगा। यदि सम्भव हो तो प्रभावित सेक्शन में होने वाली सभी गाड़ियों के कार्य चालन से नियंत्रक को अवगत रखा जायेगा।
- (10) जैसे ही सिगनल सक्षम प्राधिकारी द्वारा ठीक कर दिये जाये, सम्बन्धित स्टेशन मास्टरों द्वारा सेक्शन के साफ होने का आश्वासन देते हुए, प्राइवेट नं० के साथ संदेशों का आदान-प्रदान कर लेने के बाद स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों का सामान्य कार्य चालन पुनः आरम्भ किया जायेगा। यदि सम्भव हो तो सामान्य कार्य संचालन आरम्भ करने के पहले नियंत्रक की अनुमति प्राप्त की जानी चाहिए।
- (11) इस पद्धति के आधार पर गाड़ी कार्य संचालन सम्बन्धित सभी अभिलेखों को स्टेशन में रखा जायेगा और सेक्शन के यातायात/परिचालन निरीक्षक इसकी छान बीन करेंगे और सामान्य कार्य संचालन पुनराारम्भ होने के सात दिन के अन्दर मण्डल परिचालन प्रबन्धक को रिपोर्ट भेजेंगे।

II. सभी सिगनलों के काफी समय तक खराब रहने और उसके कारण अत्यन्त विलम्ब की संभावना होने पर जब कोई भी संचार उपलब्ध न हो तो:—

स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत काम करने वाले दो या उससे अधिक स्टेशनों वाले किसी क्षेत्र में सभी सिगनलों के खराब होने पर और जब निम्नलिखित किसी भी साधनों द्वारा गाड़ियों का कार्य संचालन न हो सके, अर्थात:—

- ब्लॉक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।
- ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन।
- एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच जुड़े स्थिर टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हों।

- (5) The Station Master shall give the Loco Pilot/Motorman of each train:
An "Authority to Proceed" incorporating the speed restriction to be observed as referred to in Rule (4) above on prescribed Form (Annexure-C). Distinguishing number/numbers of Departure and Gate Signal/Signals required to be passed, shall also be indicated on this Authority, authorizing the Loco Pilot/Motorman to pass it/ them.

NOTE:- To distinguish this authority from 'Authority to Proceed without Line Clear' (Annexure 'A') it shall be crossed diagonally by 2 green lines.

- (6) Before handing over the 'Authority to Proceed' all the points over which the train will pass, shall be correctly set and facing points locked. Whenever any power operated points have to be operated for diverting trains. These may be released and operated locally under the written instructions of the Station Master on duty by the Signal Maintainer at stations where signal Maintainer are provided.
- (7) When approaching the next station, the Loco Pilot shall bring his train to a stand outside the first stop Signal and sound on long whistle. The Station Master after satisfying himself that all is safe shall arrange for a man in uniform to pilot the train from this signal, who shall obey hand signals, if any relayed from the Station Platform.
- (8) Clearance of the section by each train shall be intimated to the Station in rear under a Private Number.
- (9) Train Register Book shall be brought into use and all entries regarding train working recorded therein. Controller shall be kept advised of all train movement taking place in the affected section if possible.
- (10) As soon as signals are put right by the competent authority normal working of trains on Automatic Block system may be resumed, after exchanging message with Private numbers by the. Station Master concerned, assuring that the section is clear. Controller's permission if possible should be obtained before resumption of normal working.
- (11) All the records in connection with train working on this system, shall be retained at the station and the Traffic/Transportation Inspector of the section must scrutinize them and submit his report to the Divisional Railway Manager within seven days of the resumption of normal working.

II. Failure of all signals likely to last for some time and cause serious delay when no means of communications are available:-

In the event of failure of all signals occurring in an area consisting of two or more stations worked under Automatic Block System and when trains cannot be worked by any of the following means, viz:-

- i. Block Instruments, Track Circuits or Axle Counters.
- ii. Telephones attached to Block Instruments.
- iii. Station to station fixed telephones wherever available.

- iv. स्थिर टेलीफोन जैसे-रेलवे आटोफोन और बी.एस.एन.एल. फोन।
- v. कंट्रोल टेलीफोन तथा
- vi. वी.एच.एफ. सेट, विशेष अनुदेश के अधीन, परन्तु उन खण्डों पर जहाँ यात्री गाड़ियों का संचालन होता है, संचार के एक मात्र साधन के रूप में इनका प्रयोग वर्जित है। तो गाड़ियों को चलाने के लिए निम्नलिखित क्रियाविधि अपनायी जायेगी:
 - (1) प्रभावित सेक्शन पर गाड़ियों का संचालन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित स्टेशनों और लाइनों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।
 - (2) प्रभावित क्षेत्रों में जिन कांटों पर से हो कर गाड़ियां गुजरेंगी उस पर से किसी गाड़ी को जाने देने की अनुमति देने के पहले उन्हें ठीक ढंग से सेट कर दिया जायेगा और सम्मुख कांटों को लाक कर दिया जायेगा।
जब कभी विद्युत चालित कांटों को गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए संचालित करना हो तो उन्हें, ड्यूटी स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत सिगनल अनुरक्षक (मैनटेनर) द्वारा, उन स्टेशनों में जहाँ सिगनल अनुरक्षक उपलब्ध हो, मुक्त कर दिया जायेगा और स्थानीय रूप में संचालित किया जायेगा।
 - (3) उपरोक्त नियम 1 में निर्धारित पद्धति से किसी गाड़ी को स्टेशन छोड़ने की अनुमति देने के पहले उसे रोका जायेगा और स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट/मोटरमैन और गाड़ी के गार्ड परिस्थितियों से अवगत कराये जायेंगे।
 - (4) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन को निम्नांकित प्रलेख देगा:
 - (क) निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'क') में बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर एक पत्रक लोको पायलट को दे देगा प्रति-पत्रक अपने पास रख लेगा।
 - (ख) लगाये गये जहाँ अन्य गति प्रतिबन्धों और सम्मुख कांटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटे की गति प्रतिबन्ध की शर्तों का पालन करते हुए स्पष्ट दिखाई पड़ने वाले सीधे मार्गों के लिये 25 किलोमीटर प्रतिघंटे और जहाँ गोलाई, अवरोध वर्षा, कुहासा या किसी अन्य कारण से आगे का मार्ग स्पष्ट नहीं दिखाई पड़े तो उस भाग पर पहुँचते हुये या उस पर गुजरते हुए 8 किलोमीटर प्रतिघंटे का प्रतिबन्ध लगाकर एक सतर्कता आदेश (काशन आर्डर)।
 - (ग) लोको पायलट/मोटरमैन को दो नामांकित स्टेशनों के बीच के स्वचालित सिगनलों के 'आन' रहने पर पार करने के लिए और अर्द्ध स्वचालित सिगनलों तथा हस्तचालित सिगनलों को किसी कांटे वाले अथवा इस काम के लिए नियुक्त वर्दी पहने हुए किसी रेल कर्मचारी द्वारा उक्त सिगनलों अथवा इस काम के लिए नियुक्त, वर्दी पहने हुए किसी रेल कर्मचारी द्वारा उक्त सिगनलों के पास से हैंड सिगनल दिखाये जाने पर पार करने के लिए तथा फाटक सिगनलों को पार करने और समपारों तक सावधानी पूर्वक जाने के लिए अधिकृत करते हुए निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'ख') पर एक प्राधिकार समपार को पार करने के पहले लोको पायलट यह पक्का कर लेंगे कि फाटकों में ताले लगे हैं और फाटकवाले (गेटमैन) द्वारा हैंड सिगनल दिया जा रहा है प्रत्येक स्वचालित, अर्धस्वचालित, हस्तचालित और फाटक सिगनल/सिगनलों की अगल-अलग पहचान संख्या/संख्याओं को इस प्राधिकार पर अंकित किया जायेगा।
 - (5) प्रभावित सेक्शन में किसी भी गाड़ी को प्रवेश करने के लिए अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि छूटने वाली गाड़ी और उसके ठीक पहले गई हुई गाड़ी के बीच 15 मिनट का स्पष्ट अन्तराल न हो अथवा विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत उससे कम की अन्तरावधि निर्धारित न की गयी हो।

- iv. Fixed telephone such as Railway auto phones & BSNL phones.
- v. Control Telephone, and
- vi. VHF sets, under special instructions, but not as the sole means of communication on sections where passenger trains run.

The following procedure shall be adopted for train passing:-

- (1) The movement of trains on the affected section shall be controlled by such stations and on such lines as are prescribed by special instructions.
- (2) All the points over which the trains will run within the affected area shall be correctly set and facing point locked before the movement of any train is authorized over them.

Whenever any power operated points have to be operated for diverting trains, these may be released and operated locally under the written instruction of the Station Master on duty by the signal maintainer at station where signal maintainers are available.

- (3) Before any train is allowed to leave the station as prescribed in Rule 1 above, its shall be brought to a stand and the Loco Pilot/motorman and the guard of the train shall be advised of the circumstances by the Station Master.
- (4) The Station Master shall give the Loco Pilot/motorman of each train-
 - (a) An "Authority to proceed without line clear" on the prescribed form (Annexure 'A') the counterfoil shall be retained by the Station Master and the foil given to the Loco Pilot.
 - (b) A caution order restricting the speed to 25 kms. per hours over the straight with clear view and to 8 kms. per hour when approaching of passing any portion of the line where the view ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog or any other cause subject to the observance of other speed restrictions imposed and speed over facing point being restricted to 15 kilometers per hours.
 - (c) An authority on the prescribed form (Annexure 'B') authorizing the Loco Pilot/Motorman to pass the automatic signals intervening the two nominated stations at 'on' the Semi-Automatic signals and manually operated signals on being signaled past by a pointsman or any other railway servants in uniform deputed for the purpose and the Gate signals cautiously up to the level crossing where he must ascertain that the gates are locked and the hand signals are displayed by the Gateman before he proceeds further. The individual distinguishing number / numbers of each automatic, semi automatic, manually operated and gate signal/signals shall be indicated on this authority.
- (5) No train shall be allowed to enter an affected section until there is a clear interval of 15 minutes between the train about to leave and the train which has immediately proceeded, unless as shorter interval has been prescribed under special instructions.

- (6) (क) लाइन के किसी जगह पर लोको पायलट के पहुंचते समय अथवा उस पर से गुजरते समय यदि आगे का मार्ग साफ न दिखाई पड़ता हो तो गाड़ी के आगे बढ़ने में मार्ग निर्देश के लिए फायर मैन, सहायक लोको पायलट या गार्ड को हैण्ड सिगनल के साफ आगे भेज दिया जायेगा। आगे की ओर सतर्क दृष्टि रखनी चाहिए और इंजन सीटी का प्रयोग स्वतंत्र रूप में करना चाहिए और किसी सुरंग वाले सेक्शन में प्रवेश करने से पहले लोको पायलट वफर-बत्तियों तथा प्रमुख बत्ती को जला देंगे।
- (ख) किसी सुरंग में सिर्फ तभी प्रवेश किया जायेगा जब यह पक्का कर लिया गया हो कि लाइन साफ है। यदि इस संबंध में कोई संदेह हो तो गाड़ी को हैण्ड सिगनल और पटाखों से युक्त किसी रेल कर्मचारी द्वारा पायलट किया जायेगा।
- (7) गार्ड पीछे की ओर बराबर ध्यान रखेगा और पीछे से आती हुई किसी गाड़ी को रोकने हेतु खतरे का संकेत देने तथा यदि आवश्यक हो तो प्रचलित नियमों के अनुसार बचाव की व्यवस्था करने के लिए तैयार रहेगा। किसी सुरंग वाले सेक्शन में प्रवेश करने के पहले वह बगल तथा पिछली बत्तियों को भी जला देगा।
- (8) विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत उपरोक्त नियम(1) में निर्दिष्ट अगले स्टेशन पर पहुंचते समय लोको पायलट प्रथम रोक स्टाप सिगनल से पहले ही अपनी गाड़ी को रोक देगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर तसल्ली कर लेने के बाद की सभी कांटे ठीक-ठीक सेट कर दिये गये हैं और सम्मुख कांटे लाक कर दिये गये हैं इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दी पहने हुए एक आदमी की व्यवस्था करेगा जो स्टेशन प्लेटफार्म से दिये गये हैण्ड सिगनलों (यदि कोई दिये जा रहे हों) के अनुसार कार्य करेगा। हस्तचालित/अर्धस्वचालित सिगनल यदि कोई हो तो स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये निर्धारित फार्म पर लिखित प्राधिकार के आधार पर ही पार किया जायेगा।
- (9) सभी गाड़ियों के लोको पायलट सेक्शन के अन्त में बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार नामांकित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सौंप देंगे। स्टेशन मास्टर इन्हें सेक्शन के यातायात/परिचालन निरीक्षक द्वारा जांच के लिए अपनी निजी संरक्षा में रखेगा यातायात परिचालन निरीक्षक गाड़ियों के कार्य संचालन के संबंध में एक रिपोर्ट तैयार करेगा उसे उक्त प्रस्थान प्राधिकार के साथ संचार व्यवस्था चालू होने के 7 दिन के अन्दर मण्डल परिचालन प्रबन्धक को भेज देगा।
- (10) संचार व्यवस्था के पूर्णतः बाधित होने पर प्रभावित सेक्शन हो कर समस्त गाड़ियों का रिकार्ड, उपरोक्त क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के आधार पर जाने वाली समस्त गाड़ियों का रिकार्ड, उपरोक्त नियम 1 के अन्तर्गत विशेष रूप से नामांकित सभी स्टेशनों पर शुरू की गयी 'गाड़ी रजिस्टर पुस्तक' में रखा जायेगा।
- (11) गाड़ियां इन पद्धति के अनुसार तब तक काम करेंगी जब तक कि किसी सक्षम अधिकारी द्वारा सिगनलों को ठीक न कर दिया जाये अथवा संचार साधनों में किसी एक को चालू न कर दिया जाय।
- (12) जैसे ही सिगनलों को ठीक कर दिया जाय गाड़ियों का सामान्य कार्य चालन पुनः आरम्भ कर दिया जायेगा किन्तु जहाँ सिगनल खराब रहते हैं और संचार साधनों में से कोई एक पुनः चालू हो जाये तो प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित फार्म में संदेश भेजेगा:—

स्टेशन मास्टर.....से स्टेशन मास्टर.....को
 संख्या.....गाड़ी.....(संख्या तथा विवरण)बजे पूर्ण
 रूप से पहुंच गई। अंतिम गाड़ी.....(संख्या और विवरण) आपके स्टेशन के

- (6) (a) In the event of a Loco Pilot approaching or passing any portion of a line where view ahead is not clear, the Fireman/Asst. Loco Pilot or the guard with hand signal must be sent in advance to guide the further movement of the train. A sharp look out ahead should be kept and the engine whistle freely used. Further, before entering a section where there are tunnels, the Loco Pilot shall light the buffer lamp and the electric headlights.
- (b) A tunnel shall be entered only after it has been ascertained that it is clear. If there is any doubt on his point, the train shall be piloted by a railway employee equipped with hand signals and detonators.
- (7) The guard shall keep a sharp look out in the rear and be prepared to exhibit a danger signal to prevent the approach of a train from the rear and to protect it if necessary, as per extant rules. Before entering a section where there are tunnels, he shall also light the side and tail lamps.
- (8) When approaching the next station nominated under special instruction under Rule 1 above, the Loco Pilot shall bring his train to a stand outside the first staff signal and sound one long whistle. The Station Master after satisfying himself that all points have been correctly set and facing points locked, shall arrange for a man in uniform, to pilot the train from this signal, who shall obey hand signal, if any, relayed from the station platform, Manual/Semi-Automatic signal, if any, will however, be passed on the written authority on the prescribed form to be issued by the Station Master.
- (9) The Loco Pilot of all trains shall make over the "Authority to proceed without line clear" to the Station Master of the nominated station at the end of the section. These shall be kept by the Station Master in his personal custody for inspection by the traffic/transportation inspector of the section, who shall prepare a report on the working of train and shall forward the same along with his report to the Divisional Operating Manager within 7 days of resumption of communications.
- (10) A record of all trains passed over the affected section on "Authority to proceed without line clear", during the course of total interruption of communications, shall be maintained in the Train Register Books to be opened, at all the specially nominated stations under Rule 1 above.
- (11) Trains must continue to work on this system until either the signals are put right or any one of the means of communications is restored by the competent authority.
- (12) As soon as the signals are put right normal working of trains shall be resumed, but where signals continue to remain inoperative and any of the means of communications is restored, the Station Master shall immediately send a message to the Station Master at the other end of the affected section on the following form:-

From Station Master-----To Station Master-----

No.-----Train----- (Number & Description)-----

Arrived complete at-----hours, Last train-----

लिएबजे भेजी गई। गाड़ियों के कार्य-चालन की वर्तमान पद्धति को रद्द कर दें।
आगमन अनुमतिके द्वारा प्राप्त की जायेगी प्राप्ति स्वीकृत भेजें।

प्राइवेट नं

उपरोक्त संदेश के प्राप्त होने पर प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित फार्म में प्राप्ति स्वीकृत भेजेगा।

स्टेशन मास्टर.....से स्टेशन मास्टर.....को
संख्या.....आपकी संख्या.....। पता लगा है कि गाड़ी (संख्या और विवरण)
.....जो मेरे स्टेशन से छूटने वाली अंतिम गाड़ी थी आपके स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुँच
गयी। आप के स्टेशन से छूटी गाड़ी संख्यामेरे स्टेशन पर.....बजे
पूर्ण रूप से पहुँच गयी है/नहीं पहुँची है। गाड़ी संख्याके पूर्ण रूप से पहुँच जाने
के शीघ्र बाद गाड़ी कार्य-चालन की वर्तमान पद्धति को रद्द किया जा रहा है/जायेगा। अगली
गाड़ी के लिए आगमन अनुमति.....द्वारा प्राप्त की जायेगा। प्राइवेट नम्बर.....।

- (13) किसी भी संचार साधन द्वारा, जो चालू किया गया है आगमन अनुमति तब तक नहीं प्राप्त की जायेगी अथवा नहीं दी जायेगी जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टरों को इत्मीनान न हो जाय कि उनके स्टेशन से छोड़ी गयी सभी गाड़ियाँ और इंजन आदि दूसरे स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुँच गये हैं उपरोक्त नियम 12 में निर्दिष्ट गाड़ियों जब स्टेशनों पर पूर्ण रूप से पहुँच जाय तो उनकी संख्या और उनके पहुँचने का समय प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान द्वारा सम्बन्धित दूसरे स्टेशन मास्टर को सूचित कर दिया जायेगा। इसके बाद यदि सम्भव हो तो इस विषय में सेक्शन नियंत्रक को सूचना दी जायेगी।

भाग II

जब सिगनल चालू हो तो संचार साधन उपलब्ध हो तो एक या उससे अधिक लाइनों के अवरुद्ध रहने पर स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों के कार्य चालन सम्बन्धी नियम एवं विनियम।

स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत काम करने वाले दो या उससे अधिक स्टेशनों के किसी क्षेत्र में एक या उससे अधिक लाइनों के अवरुद्ध होने पर जबकि सिगनल चालू हो तथा संचार साधन उपलब्ध हो तो निम्नलिखित कार्यविधि अपनायी जायेगी:

I. दोहरी लाइन सेक्शन पर जबकि एक लाइन अवरुद्ध है:-

- (1) जब विद्युत संचार यंत्रों के आधार पर डबल लाइन अस्थायी रूप से इकहरी लाइन चालू करना हो तो प्रभावित सेक्शन के एक सिरे का स्टेशन मास्टर लिखित विश्वस्त सूचना के प्राप्त होने पर कि एक लाइन साफ है, सेक्शन नियंत्रक और सेक्शन के दूसरे सिरे पर स्थित स्टेशन के स्टेशन मास्टर से परामर्श लेकर उस लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन पद्धति चालू करने के लिए कार्यवाही करेगा।
- (2) जब यह संदेह करने का कारण हो तो जिस लाइन पर इकहरी लाइन पद्धति लागू की जाने वाली है वह लाइन भी अवरुद्ध अथवा क्षतिग्रस्त है तो अस्थायी इकहरी लाइन पद्धति तब तक नहीं लागू की जायेगी जब तक कि इंजीनियरिंग विभाग का कोई जिम्मेदार कर्मचारी जो निरीक्षक की श्रेणी से नीचे का न हो, उस सेक्शन का निरीक्षण न कर ले और यह प्रमाणित न कर दे कि गाड़ियों के जाने के लिए मार्ग सुरक्षित है।
- (3) प्रभावित सेक्शन पर गाड़ियों का कार्य-चालन ऐसे स्टेशनों और लाइनों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा जो कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गई हों।

(Number and description) dispatched to your station-----at-----
 ---hours. Cancel the present method of working of trains. Line Clear shall be obtained
 by means of----- Acknowledge.

Private Number-----

On receipt of the above message, the Station Master at the other end of the affected
 section shall acknowledge in the following form:-

From Station Master-----To Station Maser-----

No.-----Your No.-----Understand that train (Number and
 description)-----which was the last train to leave my station has arrived
 complete at your station. Train No.-----which left your station has arrived
 complete at my station at-----hour/s not arrived. Present system of train
 working is being/will be cancelled immediately after the complete arrival of train No.-
 -----Line clear for the next train will be obtained by means of-----Private number-----.

- (13) Line Clear shall not be obtained or given by any means of communication
 which has been restored until both the Station Masters are satisfied that all
 trains and engines, etc. Dispatched from their stations have arrived complete at
 the other station. When the trains referred to in Rule 12 above arrived complete
 at the stations, their number and their arrival time will be communicated to the
 other Station Master concerned under exchange of Private Number. Thereafter
 intimation about this shall be given to the Section Controller, if possible.

Part II

Rules and Regulations for working of trains under the Automatic Block System during obstruction of one or more lines when signals are operative and communications are available

In the event of obstruction on one of more lines in an area consisting of two or
 more stations worked under the Automatic Block system when signals are operative an
 communications are available the following procedure shall be adopted:-

I. On the Double Line Sections when one line is obstructed:-

- (1) When it is desired to introduce temporary single line working on double line
 on electrical communication instruments the Station Master at one end of the
 affected section shall on receipt of reliable information in writing that one line
 is clear, take steps to introduce temporary single line working on that line is
 consultation with the section controller and the Station Master of the Station at
 the other end of the section.
- (2) If there is reason to suspect that the line over which temporary single line
 working is to be introduced is also fouled or damage, temporary single line
 working shall not be introduced until a responsible engineering official not
 below the rank of an Inspector has inspected that section and certified that the
 road is safe for the passage of trains.
- (3) The movement of trains on the affected section shall be control by such station
 and on such line as are prescribed by special instructions.

- (4) गलत दिशा में जाने वाली सभी गाड़ियों इकहरी लाइन पर विद्युत संचार यंत्रों के उपयोग के लिए लागू नियमों के अनुसार चलाई जायेंगी और 'आगमन अनुमति अन्तर केबिन / स्टेशन ग्रुप टेलीफोन या कंट्रोल टेलीफोन पर, जैसे भी स्थिति हो, प्राप्त की जायेगी। आगमन अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि वह लाइन जिस पर गाड़ी ली जाने वाली हो, सही लाइन के प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल या गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल, जो भी पहले हो से कम से कम 180 मीटर से आगे तक साफ न हो। गलत दिशा में जानेवाली हर एक पहली गाड़ी के लिए आगमन अनुमति न तो मांगी ही जायेगी और न दी जायेगी जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टरों ने प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान द्वारा यह संतुष्टि न कर ली हो कि सही दिशा में जाने वाली सभी गाड़ियाँ अगले स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुंच गयी हैं।

सही दिशा में जाने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी को छोड़कर, जिसके लिए गलत दिशा में जाने वाली गड़ियों के लिए निर्धारित नियमों का पालन किया जायेगा, सही दिशा में जाने वाली बाद की गाड़ियों को स्वचल सिगनलों के संकेतों के आधार पर एक दूसरे के पीछे जाने की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि पिछले स्टेशन द्वारा अगले स्टेशन को इस बात की सूचना दे दी गई हो कि वह अमुक गाड़ी/गाड़ियों को पीछे-पीछे जाने की अनुमति दे रहा है और उसने यह तसल्ली कर ली है कि उसे/उनको लेने के लिए आगे वाला स्टेशन तैयार है। इस कार्य के लिए प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान किया जायेगा।

- (5) प्रभावित सेक्शन के स्टेशन में गाड़ी रजिस्टर पुस्तकों का उपयोग शुरू किया जायेगा।
- (6) जिस प्रभावित सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन पद्धति लागू की गयी हो उसके ठीक पीछे वाले स्टेशन द्वारा प्रभावित क्षेत्र से सम्बन्धित सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को उस प्रकार की लिखित सूचना अवश्य दे दी जानी चाहिए। सही दिशा में जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को अंतिम रोक सिगनल को पार करने के लिए एक लिखित प्राधिकार भी दिया जाना चाहिए गलत दिशा में जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को प्रभावित करने के पहले निर्धारित लाइन क्लीयर टिकट दिया जायेगा।
- (7) प्रभावित क्षेत्र में अन्तर्गत किसी गाड़ी के संचालन को अधिकृत करने के पहले उन सभी कांटों को, जिन पर से गाड़ी गुजरनी हो, ठीक से सेट करा दिया जायेगा और सम्मुख कांटों को लाक कर दिया जायेगा।

जब कभी गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए किसी विद्युत चालित कांटे को संचालित करना हो तो ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत उन्हें स्थानीय रूप से, जिन स्टेशनों पर सिगनल मंटेनर हो वहां उनके द्वारा, मुक्त और संचालित किया जायेगा।

- (8) यह तसल्ली कर लेने के बाद कि यातायात के लिए एक लाइन साफ है, इकहरी लाइन पद्धति की व्यवस्था करने वाला स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नं० से प्रमाणित एक संदेश भेजेगा जिसमें निम्नलिखित सूचनायें होगी:
- (क) इकहरी लाइन पद्धति चालू करने का कारण।
- (ख) वह लाइन जिस पर इकहरी लाइन पद्धति लागू का प्रस्ताव है।
- (ग) उक्त लाइन के साफ होने की सूचना का क्या जरिया है।
- (घ) अवरोध स्थल।
- (ङ) लाइन पर गति प्रतिबन्ध, यदि कोई है।
- (च) उपरोक्त नियम 3 के अन्तर्गत मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा नामांकित स्टेशन पर अंतिम गाड़ी के पहुंचने/छूटने का समय तथा उसकी संख्या।
- (9) दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर द्वारा पुष्टि की गयी प्राप्ति सूचना मिलने पर इकहरी लाइन पद्धति को लागू किया जा सकता है। आगमन अनुमति अन्तर केबिन /

- (4) All trains running in wrong direction shall be worked in accordance with the rules for the use of electrical communication instruments on single line and line clear shall be obtained on the enter cabin/station group telephone or control telephone as the case may be. Line clear shall not be given unless the line on which the train is to be received is clear at least 180 mts. Beyond the point opposite the first staff signal pertaining to the correct line or the last staff signal pertaining to the wrong line whichever is earlier. For each first train running in the wrong direction line clear shall neither be asked for nor given unless the two Station Master have assured under exchange of private no. that all the trains running in the right direction have already arrived complete at the station in advance.

Except for each first train running in the right direction for which the procedure laid down for the train running in the wrong direction shall be followed, subsequent trains running in the right direction may be allowed to follow each other on automatic signal indication provided the station in rear has intimated the station advance of the fact that he is permitting particular train/trains to follow and has ascertained the letter readiness to receive it/them. Private number shall be exchanged for the transaction.

- (5) Train Register Books shall be introduced at the stations on affected section.
- (6) Loco Pilots of all trains on the affected areas must be so advised in writing by the station immediately in rear of the affected section on which temporary single line working has been introduced. A written authority should also be given to the Loco Pilots of trains running the right direction to pass the last stop signal. The Loco Pilot of trains running in the wrong direction shall be given the prescribed line clear tickets before entering the affected section.
- (7) All the points over which the train will run written the affected area shall be correctly set and facing points locked before the movement of any train is authorized over them.

Whenever any power operated points have to be operated for diverting trains these may be released and operated locally under the written instructions of the Station Master on duty by the signal maintainer at station where Signal Maintainers are available.

- (8) After ascertaining that one of the lines is clear for the passage of traffic, the Station Master proposing single line working shall issue a message under exchange of private numbers, containing the following information, to the Station Master at the other end of the affected section.
 - (a) cause of introduction of single line working.
 - (b) the line by which single line working is proposed.
 - (c) the source of information that the said line is clear;
 - (d) place of obstruction;
 - (e) restriction of speed, if any, on the line,
 - (f) the number and timing of the last train which arrived/left the station nominated by the Divisional Operating Manager under rule 3 above.
- (9) On receipt of acknowledgment from the Station Master at the other end confirmed by a Private number single line working may be introduced. Line Clear shall

स्टेशन ग्रुप टेलिफोन या कन्ट्रोल टेलीफोन पर जैसी भी स्थिति हो, प्राप्त की जायेगी और गाड़ियों को ऊपर निर्धारित क्रिया विधि के अनुसार चलायी जायेगी।

- (10) (क) प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को एक 'सतर्कता आदेश' दिया जायेगा जिसमें निम्नलिखित बातें स्पष्ट रूप से लिखी जायेगी:
- (i) वह लाइन जिस पर गाड़ी अथवा खाली इंजन चलेगा,
 - (ii) वह किलोमीटर जिनके बीच अवरोध है,
 - (iii) कोई गति प्रतिबन्ध, जो लगाया गया हो,
 - (iv) इस आशय के अनुदेश कि गलत दिशा में स्वचालित सिगनलों को निष्प्रयोग माना जाय, चाहे उनसे 'आगे बढ़ो' अथवा सतर्कता का ही संकेत क्यों न होता हो।
- (ख) गलत दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए लोको पायलट/मोटरमैन को बीच के असम्बन्धित (जो दूसरे दिशा के लिए हो) अर्धस्वचालित सिगनलों एवं हस्तचालित सिगनलों एवं हस्तचालित सिगनलों को किसी कांटे वाले अथवा इस काम के लिए नियुक्त वर्दी पहले हुए किसी अन्य रेल कर्मचारी द्वारा हैण्ड सिगनल दे कर मार्ग-दर्शन करने पर फाटक और सिगनलों को समपार तक सतर्कता से पार करने के लिए प्राधिकृत करते हुए निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'ख') पर एक प्राधिकार दिया जायेगा। समपार पर पहुँचने के बाद वह यह तसल्ली करेगा कि फाटकों में ताला लगा दिया गया है और उसके आगे बढ़ने से पहले गेटमैन द्वारा हैण्ड सिगनल दिखाया गया है।
- दूरस्थ साइडिंगो (आउट लाइंग साइडिंग) के कांटों पर से गुजरने के पहले वह यह भी तसल्ली करा लेगा कि वे ठीक से सेट और लाक किये गये हैं ऐसी स्थिति में सिगनलों पर से हैण्ड सिगनल दिखाये जाने के बदले वे ऐसे कांटों/फाटकों पर से दिखाये जायेंगे। प्रत्येक स्वचालित अर्धस्वचालित फाटक सिगनल/सिगनलों की अलग पहचान संख्या/संख्यायें इस प्राधिकार पर उल्लिखित की जायेंगी।
- (11) अस्थायी रूप से इकहरी लाइन पद्धति लागू करते समय दिशा से जाने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को दिये जाने वाले सतर्कता आदेश पर यह भी लिखा जायेगा कि वह राह में रुक कर मार्ग में पड़ने वाले सभी गेटमैन को इकहरी लाइन पद्धति के चालू होने के सम्बन्ध में सूचित कर दें और उस लाइन का भी उल्लेख करे जिस पर होकर गाड़ियाँ चलेंगी।
- (12) गलत दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियों की गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।
- (13) नियम 3 के विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत नामांकित अगले स्टेशन पर पहुँचते समय गलत दिशा में जाने वाली गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी को, ठीक लाइन के प्रथम रोक सिगनल अथवा जिस गलत लाइन पर वह जा रहा है, उसके अंतिम रोक सिगनल जो भी उसे पहले मिले, के सामने खड़ी कर देगा और एक लम्बी सीटी देगा। स्टेशन मास्टर के स्वयं इत्मीनान कर लेने के बाद सब कांटों को ठीक-ठीक सेट कर दिया गया है और सम्मुख कांटों को लाक कर दिया गया है, वह इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दी पहने हुए एक आदमी की व्यवस्था करेगा जो स्टेशन प्लेटफार्म से यदि कोई हैण्ड सिगनल दिखाये जो तो उनका/पालन करेगा। किन्तु यदि कोई हस्तचालित/अर्धचालित सिगनल हों तो उनको निर्धारित फार्म पर स्टेशन मास्टर द्वारा दिये जाने वाले लिखित प्राधिकार के आधार पर पार किया जायेगा।
- (14) सामान्य कार्य—चालन का पुनरागमः—
- (क) इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार अधिकारी से यह लिखित प्रमाण—पत्र प्राप्त न होने पर कि अवरुद्ध मार्ग गाड़ियों के आने—जाने के लिए साफ हो गया है,

be obtained on inter-cabin/Station Group telephone or control Telephone as the case may be and trains run on the procedure set out above.

- (10) (a) A Caution Order shall also be handed over to the Loco Pilot of each train on which shall be clearly stated :
- (i) The Line on which the train or light engine is to run.
 - (ii) the kilometers between which the obstruction exists,
 - (iii) any restriction of speed which may have been imposed, and
 - (iv) The instructions that Automatic signals in the wrong direction should be considered as out of use even though they may be showing 'proceed' or 'Caution' aspect.
- (b) For trains running in the wrong direction, an authority on the prescribed form (Annexure 'B') authorizing the Loco Pilot/Motorman to the intervening non-governing (i.e. relating to the opposite direction) Semi-Automatic and manually operated signals on being hand signaled past by a pointsman or any other railway servant in uniform deputed for the purpose and the gate signals cautiously upto the level crossing where he must ascertain that the gates are locked and hand signals are displayed by the Gateman before he proceeds further. He must also ascertain that the points of the outlying siding, are correctly set and locked before passing over them. In such cases the hand signals shall be displayed at such point/gates in speed of at the signal. The individual distinguishing number including number of each automatic, semi automatic, manually operated and gate signal/s shall be indicated on this authority.
- (11) An endorsement shall also be made on the caution order given to the Loco Pilot of the first train introducing temporary single line working in the wrong direction to stop and inform all gateman on the way about the introduction of temporary single line working. The road on which the train shall run also be specified.
- (12) The speed of all trains running in the wrong direction shall not exceed 25 kms. per hours.
- (13) When approaching the next station nominated in the special instructions under rule 3, the Loco Pilot of the train running in the wrong direction shall bring his train to a stand opposite the first stop signal pertaining to the correct line or the last stop signal pertaining to the wrong line on which he is running, whichever ever he comes across first, and sound one long whistle. The Station Master after satisfying himself that all points have been correctly set and facing points locked, shall arrange for a man in uniform, to pilot the train from this signal, who shall obey hand signal if any relayed from the station platform. Manual/ Semi automatic signal if any shall, however, be passed on a written authority on the prescribed form to be issued by the Station Master.
- (14) **Resumption of normal working:-**
- (a) On receipt of written certificate from a responsible engineering official that the obstructed track is free for passage of trains, the Station Master will issue a message to others station or stations as the case may be under

स्टेशन मास्टर अन्य स्टेशन अथवा स्टेशनों, जैसी भी स्थिति हो, का प्राइवेट नम्बर से प्रमाणित एक संदेश भेजेगा और सेक्शन नियंत्रक से परामर्श करके यह निर्णय करेगा कि किस गाड़ी के चले जाने के बाद सामान्य कार्य—चालन लागू किया जाय।

(ख) सभी सम्बन्धित स्टेशनों की गाड़ी— रजिस्टर पुस्तक में दोहरी लाइन पद्धति के बन्द किये जाने का समय, इकहरी लाइन पद्धति लागू किये जाने का समय, और सामान्य कार्य—चालन के पुनरारम्भ होने का समय भी दर्ज किया जायेगा।

(15) अस्थायी इकहरी लाइन पद्धति से सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और सेक्शन के यातायात निरीक्षक उनकी छानबीन करेंगे तथा सामान्य कार्य—चालन के पुनरारम्भ होने के सात दिन के भीतर अपनी रिपोर्ट मण्डल परिचालन प्रबंधक को भेज देंगे।

II. चार लाइनों के सेक्शन पर:—

(अ) यदि एक लाइन अथवा दो लाइनें (एक अप और एक डाउन) अवरुद्ध हो गयी हो :

- (i) कार्य—चालन की सामान्य पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियाँ अनावरोधित लाइनों पर चलाई जायेगी और जहाँ सम्भव होगा, उन्हें उनकी सही लाइन पर लाया जायेगा।
- (ii) थ्रू लाइनों पर चलने वाली लोकल गाड़ियां केवल उन्हीं स्टेशनों पर रुकेंगी जहाँ उस लाइन पर प्लेटफार्म हो। जब स्टेशनों पर गाड़ी के निर्धारित ठहराव बन्द कर दिये जायें तो लाउड स्पीकरों अथवा अन्य साधनों द्वारा इसकी सूचना उचित रूप से उपयुक्त स्टेशनों पर दी जायेगी।

(ब) यदि दोनों अप लाइनें अथवा दोनों डाउन लाइनें अवरुद्ध हों:

- (i) लोकल लाइन पर: लोकल लाइन पर गाड़ियाँ ठीक दिशा में कार्यचालन की सामान्य पद्धति के अन्तर्गत चलती रहेगी।
- (ii) थ्रू लाइन पर:
 - (1) प्रभावित सेक्शन पर बीच गाड़ियों का आवागमन अनावरोधित लाइनों के क्रॉस—ओवर से युक्त निकटतम स्टेशनों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।
 - (2) जिस लाइन से गाड़ियाँ गुजरने वाली हों उसके सभी सम्मुख कांटों को गाड़ियों के आवागमन के लिए क्लैम्पों द्वारा लाक कर दिया जायेगा और प्रभावित सेक्शन के स्टेशन मास्टरों से प्राइवेट नम्बरों के आदान—प्रदान द्वारा टेलीफोन पर इस बारे में आश्वासन प्राप्त कर लिया जायेगा।
 - (3) गाड़ियों को 15 मिनट अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित समय के अन्तर पर एक दूसरे के पीछे जाने की अनुमति दी जायेगी।
 - (4) गाड़ियाँ प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के अंतिम (टर्मिनल) स्टेशन तक बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के आधार पर चलेंगी (जिससे कि थ्रू लाइन पर चलने वाली गाड़ियों को थ्रू लाइन के उन स्टेशनों पर न रोकना पड़े जहाँ प्लेटफार्म नहीं हैं)।

इस बात की तसल्ली के लिए कि दो अनुगामी गाड़ियों के बीच कम से कम 15 मिनट का अन्तर रखा जाता है, मण्डल परिचालन प्रबंधक प्रभावित सेक्शन के बीच के स्टेशन निर्धारित करेगा, जहाँ से गाड़ी के लोको पायलट को स्टेशन छोड़ने के लिए एक लिखित प्राधिकार दिया जायेगा। यह प्राधिकार पहले जारी किये गये बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार के अतिरिक्त होगा और कार्यस्त सम्बन्धित स्टेशन मास्टर इसे लोको पायलट को तब तक नहीं देगा तब तक कि उसने स्वयं इसका इत्मीनान न कर लिया हो कि सबसे अंतिम गाड़ी के छूटने के बाद कम से कम 15 मिनट का समय व्यतीत

exchange of private number and decide in consultation with section controller the train after the passage of which the normal working has to be introduced.

- (b) An entry shall also be made in the train register books of all stations concerned showing the time double line working was suspended, time single line working was introduced and the time normal working was resumed.
- (15) All the records in connection with the temporary single line working shall be retained at the station and the traffic inspector of the section must scrutinize them and submit his report to the Divisional Operating Manager within seven days of the resumption of normal working.

II. On a quadruple line section:-

- (A) If one line or two lines (One Up and One Down) are obstructed:-
 - (i) Trains will continue to run on the unobstructed lines under normal system of working and will be diverted on to their proper line where possible.
 - (ii) Suburban trains running on through line shall stop only at those stations having platform on that line. Where stoppage of a train at station where it is schedule to stop is eliminated on this account, passengers shall be suitably notified through loudspeakers or other means at convenient station.
- (B) If both the Up lines or both the Down lines are obstructed:-
 - (i) On the local line- On the local line trains will continue to run in the right direction under the normal system of working.
 - (ii) On the through line-
 - (1) The movement of trains on the affected section shall be controlled by the nearest stations provided with cross overs between unobstructed lines.
 - (2) All facing points on the line on which the train will run shall be clamped and locked for the movement of the trains on that line and an assurance to this effect shall be obtained on the telephone from the Station Masters of the affected section under exchange of private number.
 - (3) Trains shall be allowed to follow one another at interval of 15 minutes or at such interval as may be prescribed by special instructions.
 - (4) Trains shall run on "Authority to proceed without line clear" applicable upto the terminal station at the other end of the affected section (to avoid stoppage of trains running on through line at the stations not provided with platforms on through line).

In order to ensure that a minimum time interval of 15 minutes is kept between two consecutive following trains the Divisional Operating Manager shall prescribe the station in between the effected section from where a written authority shall be given to the Loco Pilot of the train authorizing him to leave the station. This authority shall be in addition to the "Authority to proceed without line clear" already issued and shall not be given to the Loco Pilot by the Station Master concerned on duty unless he has satisfy himself, that at least 15 minutes have elapsed since the

हो चुका है।

लोकल गाड़ियां केवल उन स्टेशनों पर रुकेंगी जहाँ थ्रू लाइन पर प्लेटफार्म हों। जब इस कारण गाड़ी रुकने के लिए निर्धारित स्टेशनों पर गाड़ी के निर्धारित ठहराव बन्द कर दिये जायें जो उपयुक्त स्टेशनों पर लाउड-स्पीकर या किसी अन्य साधन द्वारा यात्रियों को सूचित किया जायेगा।

- (5) अन्य चालू गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए गाड़ियां आगे का मार्ग साफ दिखाई पड़ने पर 25 किलो मीटर प्रति घंटे और आगे का मार्ग साफ न दिखाई पड़ने पर 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की चाल से नहीं चलायी जायेंगी। सम्मुख कांटों पर गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे तक प्रतिबंधित की जायेगी।
- (6) सामान्य तौर से चलने वाली सवारी गाड़ियों और नियमित थ्रू माल गाड़ियों को छोड़कर थ्रू लाइन पर सभी आवागमन जैसे खाली इंजनों का शेड से और शेड तक आना-जाना तथा शंटिंग मालगाड़ियां आदि स्थगित कर दी जायेगी। थ्रू लाइन पर सामान्य तौर से चलने वाली गाड़ियों का आवागमन हैण्ड सिगनलों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।

(ग) जब तीन लाइनें अवरुद्ध हों:— गाड़ियाँ भाग II (i) में निर्धारित नियमों के अनुसार अनावरोधित लाइन पर लायी जायेगी।

(घ) सामान्य कार्यचालन का पुनरारम्भ:—

- (i) इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार अधिकारी से लिखित प्रमाण-पत्र पाने पर कि अवरुद्ध रेल-पथ, गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ है/हैं, स्टेशन मास्टर, स्टेशन या स्टेशनों को, जैसी भी स्थिति हो प्राइवेट नम्बरों से प्रमाणित एक संदेश भेजेगा और सेक्शन नियंत्रक (कंट्रोलर) से परामर्श करके यह निर्णय करेगा कि किस गाड़ी के जाने के बाद सामान्य कार्यचालन चालू किया जाय।
- (ii) सभी सम्बन्धित स्टेशनों की रजिस्टर पुस्तक में सामान्य कार्य कार्यचालन के स्थगित करने और उसे फिर से चालू करने के समय का भी उल्लेख किया जायेगा।
- (iii) इस पद्धति के अन्तर्गत गाड़ी कार्यचालन सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन में रखें जायेंगे और सेक्शन का यातायात/परिचालन निरीक्षक उनकी छानबीन करेगा और फिर से सामान्य कार्यचालन चालू होने के सात दिन भीतर मण्डल परिचालन प्रबन्धक को अपनी रिपोर्ट भेजेगा।

भाग—III

एक या उससे अधिक लाइनों के अवरुद्ध होने पर स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों के कार्यचालन के नियम और विनियम, जब कोई भी संचार साधन उपलब्ध न हों और सिगनल भी खराब हों।

गाड़ियों के कार्य-चालन के लिए निम्नलिखित क्रिया विधि अपनायी जायेगी:—

I. दोहरी लाइन सेक्शन पर, जबकि एक लाइन अवरुद्ध हो गयी हो:—

- (1) स्वचालित पद्धति के अन्तर्गत काम करने वाले किसी सेक्शन पर संचार साधनों में पूर्ण अवरोध होने पर और जब निम्नलिखित साधनों में से किसी एक द्वारा भी गाड़ियाँ जा सकें अर्थात्:—
 - (i) ब्लॉक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।

departure of the last proceeding train.

Suburban trains shall stop only at those stations having platform on the through line. Where stoppage of a train at station where it is scheduled to stop is eliminated on this account, passengers shall be suitably notified through loudspeaker or other means at convenient stations.

- (5) Trains shall run at a speed not exceeding 25 kms. per hour when the view is clear and 8 kms. when the view is not clear subject to other speed restriction in force. Speed over facing point will be restricted to 15 kms. per hour.
- (6) All movements on the through line, other than the normal complement of passenger and scheduled through goods train, such as running of light engine from and to shed, shunting goods train etc., shall be suspended. The running of normal trains on the through line shall be controlled by hand signals.

(C) If three lines are obstructed:- Trains will be worked out on the unobstructed line in accordance with rules prescribed in part-II (i)

(D) Resumption of normal working:-

- (i) On receipt of a written certificate from a responsible engineering official that the obstructed track/tracks is/are free from passage of trains, the Station Master will issue message to either station or stations, as the case may be, under exchange of private numbers and decided in consultation with section controller, the train after the passage of which the normal working has to be introduced.
- (ii) An entry shall also be made in the train register books of all stations concerned showing the time when normal working was suspended and the time when normal working was resumed.
- (iii) All the records in connection with the train working under this system shall be retained at the station and the Traffic/Transportation Inspector of the section must scrutinize and then submit his report to the Divisional Operating Manager within 7 days of the resumption of normal working.

PART III

Rules and regulation for working of trains under the automatic block system during obstruction of one or more line when no communication are available and signals have also failed.

The following procedure shall adopted for train passing:-

I. On a double line section when one line is obstructed:-

- (1) In the event of total interruption of communication occurring on a section worked under Automatic Block Section and when trains cannot be worked by any one of the following means viz.:-
 - (i) Block Instruments; Track circuiting or Axle Counters;

- (ii) ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन।
 - (iii) एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच जुड़े स्थिर टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो।
 - (iv) स्थिर टेलीफोन जैसे— रेलवे आटोफोन और बी.एस.एन.एल. फोन।
 - (v) कन्ट्रोल टेलीफोन तथा
 - (vi) वी.एच.एफ. सेट, विशेष अनुदेश के अधीन, परन्तु उन खण्डों पर जहाँ यात्री गाड़ियों का संचालन होता है, संचार के एक मात्र साधन के रूप में इनका प्रयोग वर्जित है। तो प्रभावित सेक्शन पर गाड़ियों का आवागमन ऐसे स्टेशनों और लाइनों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये जायें।
- (2) किसी गाड़ी को उक्त नियम (1) में निर्धारित प्रथम नियंत्रक स्टेशन पर से प्रभावित में दाखिल होने के लिए, छोड़ने की अनुमति देने के पहले उसे रोका जायेगा और स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को परिस्थितियों से अवगत करायेगा।
- (3) स्टेशन मास्टर अपनी सन्तुष्टि कर लेगा इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया खराब हो जाने पर गाड़ियों के कार्यचालन सम्बन्धित नियमों को गार्ड और लोको पायलट पूर्णतया समझते हैं। नियम (6)(i) में निर्दिष्ट बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार फार्म के प्रतिपत्रक (काउंटर फायल) पर वह लोको पायलट और गार्ड के स्याही में हस्ताक्षर भी लेगा।
- लोको पायलट के अशिक्षित होने पर उसे इन परिस्थितियों के अन्तर्गत गाड़ियों के कार्यचालन की क्रियाविधि गार्ड की उपस्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा समझा दी जायेगी और बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के पत्रक और प्रतिपत्रक पर अभिलिखित कर दिया जायेगा।
- (4) खाली गाड़ी, गाड़ी के इंजन, खाली इंजन, मोटर ट्राली अथवा टावर वैगन को अनावरोधित लाइन पर भेजकर संचार साधन चालू किया जायेगा। संचार साधन चालू करने के लिए यदि ई0यम0यू0 स्टाक से युक्त किसी गाड़ी या डीजल कार को भेजना हो तो उसे भेजने के पहले सभी यात्रियों को इस पर से उतार लिया जाना चाहिए। पूर्ण संचार—अवरोध होने पर डबल लाइन पर, इकहरी लाइन पद्धति सम्बन्धित एकीकृत नियमों का पूर्णतया पालन किया जायेगा।
- (5) प्रभावित सेक्शन से पहुंचते समय उक्त नियम (1) में निर्दिष्ट प्रथम नियंत्रक स्टेशन द्वारा सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को लिखित रूप में सूचित किया जायेगा कि किन स्टेशनों के बीच और किस लाइन पर इकहरी लाइन पद्धति को लागू किया गया है। इसके अतिरिक्त अस्थायी इकहरी लाइन पद्धति के अन्तर्गत सही मार्ग पर जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलट प्रभावित सेक्शन के ठीक पिछले स्टेशन पर रुकेंगे और निर्धारित प्रस्थान अनुमति प्राप्त होने पर ही पुनः बढेंगे।
- (6) संचार साधन चालू करने वाले लोको पायलटों के स्टेशन मास्टर निम्नलिखित प्रलेख सुपुर्द करेगा:
- (i) निर्धारित फार्म पर बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार' (अनुबन्ध'क')।
 - (ii) एक 'सतर्कता आदेश' जिसमें अन्य गति प्रतिबन्धों का पालन करने के साथ-साथ मार्ग पर जब आगे का मार्ग साफ दिखाई पड़ता हो, 25 किलोमीटर प्रति घंटे और लाइन के ऐसे भाग में पहुंचने पर अथवा पार करते समय लाइन की गोलाई, अवरोध वर्षा, कुहासा अथवा किसी अन्य कारणवश आगे का भाग स्पष्ट न दिखाई पड़ता हो, 8 किलोमीटर प्रति घंटे तथा सम्मुख कांटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटे का गति प्रतिबन्ध का निर्देश होगा। सतर्कता आदेश में नीचे लिखी बातों का उल्लेख होगा:—

- (ii) Telephones attached to the Block Instruments;
- (iii) Station to Station fixed telephones wherever available
- (iv) Fixed telephone such as Railway auto phones & BSNL telephones
- (v) Control Telephone;
- (vi) V.H.F. Sets, under special instructions but not as the sole means of communication on sections where passenger trains run.

The movement of trains on the affected section shall be controlled by such stations and on such lines as are prescribed by special instructions.

- (2) Before any train is allowed to leave the first controlling station prescribed under rule 1 above, to enter the affected area, it shall be brought to a stand and the Loco Pilot and the guard of the train shall be advised of the circumstances by the Station Master.
- (3) The Station Master shall satisfy himself that the guard and the Loco Pilot thoroughly understand the rules under which the trains are to be done during total failure of communication on single line. He will also obtained the signature of the Loco Pilot and the guard in ink on the counter foil of the form "authority to proceed without line clear" referred to in rule 6 (i).

In case the Loco Pilot is illiterate, the procedure of working train in such conditions shall be explained to him by the Station Master in the presence of the guard and a record of this kept on the foil and counter foil of the "authority to proceed without line clear".

- (4) Communication shall be opened by an empty train, train engine, light engine, motor trolley or tower wagon to be send on the unobstructed line. In case a train consisting of EMU stock/Diesel Car has to be sent to open communication all passenger must be detained before the train is dispatched. The relevant provisions of the unified rules for single line working on double line during total failure of communication shall be adhered to.
- (5) Loco Pilot of all trains approaching the affected area, must be advised in writing by the first controlling station prescribed under rule 1 above, about the stations between which as and the line on which temporary single line working has been introduced. In addition, the Loco Pilot of the train which will run on the right road on temporary single line shall stop at the station immediately in rear of the affected section and proceed further only on receipt of the prescribed authority to proceed.
- (6) The Station Master will hand over to the Loco Pilot opening the communication the following documents:
 - (i) An authority to proceed without line clear on prescribed form (Annexure-A)
 - (ii) A caution order restricting the speed to 25 kms. per hour over the straight with clear view and to 8 kms. per hours when approaching or passing any portion of the line where the views ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog or any other cause subject to the observance of other speed restrictions imposed and speed over facing points being restricted to 15 kms. per hours. The caution order shall contain-

- (क) लाइन जिस पर गाड़ी अथवा खाली इंजन चलने वाला है।
- (ख) किलोमीटर जिनके बीच 'अवरोध' है।
- (ग) निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'ख') पर एक प्राधिकार पत्र जिनमें लोको पायलट / मोटरमैन को दो नामांकित स्टेशनों के बीच स्वचालित सिगनलों के 'आन' रहने पर पार करने और अर्धस्वचालित सिगनलों तथा स्तचालित सिगनलों को किसी कांटे वाले अथवा इस काम के लिए नियुक्त वर्दी पहने हुए किसी रेल कर्मचारियों द्वारा सिगनल दिये जाने पर पार करने और समपारों तक फाटक सिगनलों को सावधानीपूर्वक पार करने के लिए प्राधिकृत किया जायेगा। आगे बढ़ने से पहले उन्हें यह तसल्ली कर लेनी चाहिए कि फाटकों में ताले लगा दिये गये हैं और फाटक वाले द्वारा सगनल दिया रहा है। प्रत्येक स्वचालित, अर्धस्वचालित, हस्तचालित और फाटक सिगनलों की अलग-अलग पहचान संख्या/संख्यायें इस प्राधिकार पर उल्लिखित की जायेगी।
- (घ) दूसरे सिरे से प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने के लिए एक प्रतिबंधित लाइन क्लीयर संदेश,
- (ङ) अगले नामांकित स्टेशन के मास्टर के नाम दूसरी गाड़ी के उसके स्टेशन पर जाने के लिए लाइन क्लीयर लेने के लिये पूछताछ संदेश।
- (7) प्रथम गाड़ी के लोको पायलट को दिये जाने वाले सतर्कता -आदेश पर भी यह लिखा जायेगा कि वह रुक कर मार्ग में पड़ने वाले सभी फाटक एवं गैंग के मजदूरों को इकहरी लाइन पद्धति चालू होने के बारे में सूचित करें और उस मार्ग का भी उल्लेख करें जिस पर गाड़ियों चलेंगी।
- (8) प्रभावित क्षेत्र में किसी गाड़ी के संचालन को प्रधिकृत करने से पहले उन सभी कांटों को जिन पर से गाड़ी गुजरने वाली हो, ठीक से सेट करके सम्मुख कांटों को लाक कर दिया जायेगा।
- जब कभी गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए किसी विद्युत चालित कांटे को परिचालन करना हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत उन्हें जिन स्टेशनों पर सिगनल अनुरक्षक उपलब्ध हो, वहां उनके द्वारा स्थानीय रूप से, मुक्त तथा परिचालित कराया जायेगा।
- (9) (क) पूछताछ और लाइन क्लीयर संदेश के साथ किसी गाड़ी इंजन/खाली इंजन/मोटर ट्राली/टावर वैगन को आगे भेज देने के बाद किसी भी हालत में किसी दूसरी गाड़ी अथवा इंजन को उसी दिशा में जाने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि वह इंजन खाली गाड़ी/खाली मोटर ट्राली/टावर वैगन वापस न आ जाय।
- (ख) उस इंजन/मोटर ट्राली/अथवा टावर वैगन या खाली गाड़ी के साथ आने तक स्टेशन पर लाइन को किसी तरह भी अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।
- (10) संचार-साधन चालू करने के लिए जाने वाले इंजन/खाली ई0यम0यू0 गाड़ी/मोटर ट्राली/टावर वैगन के लोको पायलट सीधे मार्ग पर जब आगे का मार्ग साफ दिखाई पड़ता हो तो 25 किलोमीटर प्रति घंटे और लाइन के किसी भाग में पहुंचने अथवा पार करने के समय, रात में अथवा जहाँ आगे का मार्ग साफ दिखाई न पड़ता हो 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं जायेंगे और इंजन की सीटी का मुक्त रूप में प्रयोग करेंगे। धुंध अथवा कुहासे के मौसम में लोको पायलट बार-बार सीटी बजाते हुए पैदल गति से आगे बढ़ेगा और एक दूसरे से पर्याप्त दूरी पर पैदल दो व्यक्ति, जिनमें से एक लाल बत्ती दिखाते हुए और दूसरा शीघ्र प्रयोग के लिए पटाखों को लिये हुए उसका मार्गदर्शन करेंगे। इन व्यक्तियों में से एक की व्यवस्था स्टेशन मास्टर अपने चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में

-
- (a) The line on which the train or light engine is to run,
 - (b) The kilometers between which the obstruction exists.
 - (c) An authority on the prescribed form (Annexure-B) authorizing the Loco Pilot/motorman to pass the automatic signal intervening the two nominated stations at 'ON' the semi-automatic signals and manually operated signal on being signaled passed by a Pointsman or any other railway servant in uniform deputed for the purpose and the gate signal cautiously upto the level crossing where he must ascertain that the gates are locked and the hand signal are displayed by the gateman before he proceeds further. The individual distinguishing number/numbers of each automatic, semi-automatic, manually operated and gate signal/signals shall be indicated on this authority.
 - (d) A conditional line clear message for a train to enter the affected section from the other end.
 - (e) An inquiry message addressed to the Station Master of the nominated station in advance seeking line clear for the next train to proceed to his station.
- (7) An endorsement shall also be made on the caution order given to the Loco Pilot of the first train to stop, and inform all gateman and gangman on the way about the introduction of temporary single line working. The road on which the train will run shall also be specified.
- (8) All the points over which the train will run within the affected area shall be correctly set and the facing point locked before the movement of any train is authorized over them.
- Whenever any power operated point have to be operated for diverting trains these may be released and operated locally under the written instruction of the Station Master on duty by the signal maintainer at station where signal maintainer are available.
- (9)
 - (a) After sending forward a train engine/empty train/light engine/motor trolley tower wagon with enquiry and line clear message, no other train or engine shall on any account be allowed to leave in the same direction until the return of that engine/empty train/motor trolley/tower wagon.
 - (b) No obstruction of the line at the station shall be allow until the return of the engine/motor trolley or tower wagon or empty train.
 - (10) The Loco Pilot of such and engine/empty EMU train/motor trolley/tower wagon proceeding to open communication shall proceed at a speed not exceeding 25 kms. per hours over the state with a clear views and 8 kms. per hours when approaching or passing any portion of the line by night or when the view ahead is not clear making free use of the engine whistle. In thick or foggy whether the Loco Pilot must proceed at walking pace, Whistling repeatedly, proceeded by to men on foot at an adequate distance, one displaying a red light and the other carrying fog signals ready for immediate views. One of these men will be provided by the Station Master from his class-IV staff and the other by the

से और दूसरे की लोको पायलट अपने इंजन के कर्मचारियों में से करेगा। स्टेशन मास्टर लोको पायलट की उपस्थिति में इन दोनों व्यक्तियों को उनका कार्य भलीभांति समझा कर स्वयं इस बात की संतुष्टि करेगा कि वे भलीभांति समझ गये हैं।

- (11) सेक्शन के बीच में जब कोई इंजन या टावर वैगन या मोटर ट्राली अथवा खाली गाड़ी, दूसरे सिरे से भेजे गये किसी अन्य इंजन, टावर वैगन आदि से मिले तो प्रतीक्षा करती हुई गाड़ियों के महत्व, निकटतम स्टेशन से दूरी, आगे पड़ने वाली ढाल तथा कैच साइडिंग आदि का ध्यान रखते हुए दोनों लोको पायलट इस बात का निर्णय करेंगे कि कौन सा इंजन/इकाई आदि को पीछे हटाया जाये जिससे कि दूसरा सीधे जा सकें।
- (12) उपरोक्त नियम (2) के अनुसार विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत अगले स्टेशन में गाड़ी इत्यादि के पहुंचने पर लोको पायलट प्रतिबन्धित लाइन क्लीयर और 'लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश' स्टेशन मास्टर को सौंप देगा जो इन्हें लाइन क्लीयर इसी पुस्तक में दर्ज करेगा।
- (13) स्टेशन मास्टर प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी को प्रतिबन्धित लाइन क्लीयर के आधार पर अपने स्टेशन से भेजेगा। लोको पायलट को निम्नलिखित प्रलेख दिये जायेंगे
 - (i) प्रतिबन्धित लाइन क्लीयर टिकट।
 - (ii) प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे पर प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी को स्टेशन से बढ़ने के लिए एक प्रतिबन्धित लाइन क्लीयर संदेश।
 - (iii) एक सतर्कता आदेश जिसने स्पष्ट रूप से निम्नलिखित का उल्लेख रहेगा :
 - (क) लाइन जिस पर गाड़ी को आना है।
 - (ख) किलोमीटर जिनके बीच अवरोध है।
 - (ग) गति पर लगाया गया कोई अस्थायी प्रतिबन्ध।
 - (iv) अगले नामांकित स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम दूसरी गाड़ी को उसके स्टेशन पर जाने के लिए लाइन क्लीयर लेने के लिये एक पूछताछ संदेश।
- (14) उपोक्त नियम 2 में दिये गये, विशेष अनुदेशों के अनुसार नामांकित अगले स्टेशन पर पहुंचते समय लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या जिस लाइन से वह जा रहा है, उस गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल पर, जो भी पहले मिले खड़ी कर देगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर स्वयं यह तसल्ली करने के बाद कि सभी कांटे ठीक-ठीक सेट किये गये हैं तथा सम्मुख कांटों में ताले बन्द कर दिये गये हैं इस सिगनल से गाड़ी का मार्ग दर्शन कराने के लिए वर्दी पहने हुए एक आदमी की व्यवस्था करेगा जो प्लेटफार्म से दिखाये गये हैण्ड सिगनलों, यदि कोई हो दिखालाये जाने का पालन करेगा। हस्तचालित/अर्द्धस्वचालित सिगनलों को यदि कोई हो, निर्धारित फार्म पर स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये लिखित प्राधिकार के आधार पर पार किया जायेगा।
- (15) स्टेशन पर पहुंचने के बाद लोको पायलट लाइन क्लीयर जवाबी संदेश स्टेशन मास्टर को सौंप देगा जो (स्टेशन मास्टर) इसे लाइन क्लीयर संदेश पुस्तक में दर्ज करेगा और इसके आधार पर प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी के लिए एक प्रतिबन्धित लाइन क्लीयर टिकट होगा।
- (16) लगाये गये गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए अस्थाई इकहरी लाइन से होकर जाने वाली सभी गाड़ियों की गति पर 25 किमी प्रति घंटे का गति प्रतिबन्ध लगा दिया जायेगा। सम्मुख कांटों पर यह प्रतिबन्ध 15 किलोमीटर प्रति घंटे होगा।
- (17) यदि दोनों दिशाओं में गाड़ियां का आवागमन बराबर संख्या में हो तो प्रत्येक अगली गाड़ी के लिए 'पूछताछ एवं लाइन क्लीयर संदेश' पिछली गाड़ी के लोको पायलट के साथ भेजा जायेगा।

- Loco Pilot from a member of his crew. Both these men will have their duty clearly explained to them by the Station Master who would satisfy himself that they thoroughly understand the same in the presence of the Loco Pilot.
- (11) In the event of an engine or tower wagon or motor trolley or empty train meeting any other engine, tower wagon etc., sent from the other end, in the mid section, the two Loco Pilot shall taking into consideration the importance of the trains waiting, the distance from the nearest station, gradient to be encountered, the presence of catch siding etc. decide which engine/unit etc. should push back so as to allow the other to go through.
 - (12) On arrival of the train etc. at the next station nominated under special instruction under rule-2 above, the Loco Pilot shall hand over conditional line clear and line clear enquiry message to the Station Master who shall record it in the line clear message book.
 - (13) The Station Master on the authority of the conditional line clear shall dispatch the waiting train from his station. The Loco Pilot shall be given the following documents:-
 - (i) Conditional line clear ticket
 - (ii) Conditional line clear message for a train to leave from the station waiting at the other end of the affected section.
 - (iii) A caution order on which shall be clearly stated:-
 - (a) The line on which the train is to run
 - (b) The kilometer between which the obstruction exists
 - (c) Any temporary restriction of speed which may have be imposed.
 - (iv) An enquiry message addressed to the Station Master of the nominated station in advance seeking line clear for the next train to proceed to his station.
 - (14) When approaching the next station nominated under station instruction under rule-2 above, the Loco Pilot shall bring his train to a stand outside the first stop signal pertaining to the correct line or his last stop signal pertaining to the wrong line on which he is running, whichever he comes across first, and sound one long whistle. The Station Master after satisfying himself that all points have been correctly set and facing point locked shall arrange for a man in uniform, to pilot the train from this signal who shall obey hand signal, if any relayed from the station platform. Manual/Semi-automatic signals, if any shall however, be passed on a written authority on the prescribed form to be issued by the Station Master.
 - (15) On arrival at the station, the Loco Pilot shall hand over the line clear reply message to the Station Master who shall record it in the line clear message book and on its authority issue a conditional line clear ticket for the waiting train.
 - (16) The speed of all trains passing over the temporary single line shall be restricted to 25 kilometers per hour subject to observance of other speed restrictions imposed and speed over facing point being restricted to 15 kilometers per hours.
 - (17) If there be an event flow of trains in both directions, enquiry and line clear message for each succeeding train may be sent with the Loco Pilot of the preceding train.

- (18) सभी गाड़ियों को आगमन और प्रस्थान समय सावधानीपूर्वक निम्नलिखित पुस्तकों और प्रलेखों में दर्ज किया जाना चाहिए:-

- (क) लाइन क्लीयर पूछताछ और जवाब पुस्तक,
- (ख) बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार का प्रति पत्रक (यह सिर्फ पहली गाड़ी के लिए लागू होगा) और
- (ग) गाड़ी रजिस्टर पुस्तक।

- (19) यदि एक सिरे के स्टेशन मास्टर को विपरीत दिशा से किसी गाड़ी के सामान्य तौर से आने की आशा न हो और 'एक से अधिक गाड़ियों को भेजना हो तो वह लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश में उन गाड़ियों की संख्या का उल्लेख करेगा और उसमें वह भी लिख देगा कि बाद वाली गाड़ियों पहली गाड़ी के जाने के बाद 15 मिनट अथवा पूरे रनिंग टाइम, जो भी अधिक हो के अन्तर से भेजी जायेगी। अपेक्षित संख्या में गाड़ियों के लिये लाइन क्लीयर मिलने के बाद स्टेशन मास्टर पहली गाड़ी को भेजते समय उसके लाइन क्लीयर टिकट पर लिख देगा कि गाड़ी विशेष (संख्या और पूर्ण विवरण) एक निश्चित समय के बाद उसके पीछे जायेगी।

इस क्रियाविधि को अपनाते समय गार्ड और लोको पायलट को अनुदेश दिया जायेगा कि वे सावधानीपूर्वक देखते रहेंगे तथा किसी प्रकार के अवरोध के पहले रुकने के लिए तैयार रहेंगे और यदि कुहासा, गोलाई अथवा अन्य किसी कारणवश आगे का मार्ग स्पष्ट दिखाई न पड़ता हो तो 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति नहीं होने देंगे।

नोट:- किसी गाड़ी/गाड़ियों के लिये लाइन क्लीयर दिया जाये तो दूसरे सिरे से कोई अन्य गाड़ी तब तक नहीं चलाई जानी चाहिये जब तक कि वह गाड़ी/गाड़ियों पहुंच न जाये या उनका लाइन क्लीयर रद्द न कर दिया जाये।

- (20) सामान्य कार्यचालन का पुनरारम्भ: सामान्य कार्य चालन का पुनरारम्भ तब तक नहीं किया जायेगा जब तक कि :-

- (क) स्टेशन मास्टर को इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार अधिकारी से एक लिखित प्रमाण-पत्र प्राप्त न हो जाय कि गाड़ियों के आने-जाने के लिए अवरुद्ध मार्ग साफ हो गया है, और

- (ख) या तो सिगनलों को ठीक कर दिया गया हो या सक्षम अधिकारी द्वारा उपरोक्त नियम 1 में उल्लिखित संचार साधनों में से किसी एक को चालू कर दिया गया हो,

नोट: (i) जब अवरोध हटा दिया गया हो किन्तु सिगनल काम न कर रहे हों तो तथा कोई भी संचार साधन उपलब्ध न हो तो उपरोक्त परिशिष्ट के भाग I (II) में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेगी।

(ii) यदि सिगनल ठीक हो गये हो अथवा संचार साधनों में से कोई भी उपलब्ध हो किन्तु 'अवरोध' बना ही रहे तो गाड़ियां परिशिष्ट के भाग (I)(II) में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेगी।

- (ग) सभी सम्बन्धित स्टेशनों की गाड़ी रजिस्टर पुस्तक में सामान्य कार्यचालन के स्थगित किये जाने तथा उसके पुनरारम्भ किये जाने का समय दर्ज किया जायेगा।

- (21) इस पद्धति के अन्तर्गत गाड़ी कार्यचालन से सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे रहेंगे और सेक्शन के यातायात परिवहन निरीक्षक उनकी छानबीन करेंगे सामान्य कार्यचालन के पुनरारम्भ के 7 दिन के अन्दर मण्डल परिचालन प्रबन्धक को अपनी रिपोर्ट भेज देंगे।

(II) चार लाइनों के सेक्शन पर:-

- (i) जब एक लाइन अथवा दो लाइन (एक अप और एक डाउन) अवरुद्ध हो: परिशिष्ट के भाग 1 में निर्धारित नियमों के अन्तर्गत पूर्ण अवरोध होने पर जिस स्थिति में गाड़ियों चलाई

- (18) The arrival and departure time of all trains must be carefully recorded in:-
- (a) Line clear enquiry and reply book
 - (b) Counterfoil of the 'Authority to proceed without line clear' (this applies to the first train only) and
 - (c) The train register book

- (19) If the Station Master, at one end has more than one train to dispatch in the same direction before another train is normally expected from the opposite direction, he shall mention in the line enquiry message the number of trains he want to send and also state therein that the latter trains will be dispatched after the first train at intervals of 15 minutes or full running time whichever is more.

After the receipt of line clear for the required number of trains, the Station Master while dispatching the first train shall endorse on the line clear ticket that a particular train (giving the number and description in full) shall follow at a specified interval. While adopting this procedure, the guard and the Loco Pilot shall be instructed to keep a sharp look out and be prepared to stop short of any obstruction and if the view is restricted because of fog, curve or any other reason, speed shall not exceed 8 kilometers per hour.

Note:- If the line clear is granted for a trains, no other train should be dispatched from the opposite end until the arrival of the train or trains or cancellation of the line clear.

- (20) **Resumption of normal working:-** The normal working shall not be resumed unless:-

- (a) The Station Master has received a written certificate from a responsible engineering official that the obstructed track is free from passage of trains, and
- (b) Either the signal are put right or any one of the means of communication as listed above in rule-1 is restored by the competent authority.

Note:- (i) In case when obstruction is removed but signal continue to remain in-operative and none of the means of communication is available. The train shall be worked in accordance with the instructions prescribed in Part I (II) of the appendix above.

(ii) In case where either signals are put right or any one of the means of communication is available, but the obstruction continue the instructions prescribed in Part (I) (II) of Appendix shall be observed.

- (c) An entry shall also be made in the train register book of all station concerned showing the time when normal working was suspended and the time when normal working was resumed.

- (21) All the records in connection with the train working under this system shall be retained at the station and the Traffic/Transportation Inspector of the section must scrutinize them and submit his report to the Divisional Operating Manager within 7 days of the resumption of the normal working.

(II) On a quadruple line section:-

- (i) **When one line or two lines (one Up and one Down) are obstructed:-** The trains shall continue to work on proper unobstructed line/lines as in the case of

जाती हैं, उचित अनावरोधित लाइन/लाइनों पर वे उसी प्रकार चलाई जाती रहेगी।

(ii) जब दोनों अप या दोनों डाउन लाइनें अवरुद्ध हों:-

- (1) लोकल लाइन पर गाड़ियाँ अपनी उचित लाइन पर चलती रहेगी जैसा कि "पूर्ण अवरोध की स्थिति के लिये परिशिष्ट के भाग 1 निर्धारित किया गया है।

(2) गलत लाइन पर (थ्रू लाइन):-

- (क) प्रभावित सेक्शन पर गाड़ियों का आवागमन क्रास ओवर लगे हुए निकटतम स्टेशनों द्वारा अनावरोधित लाइनों के बीच नियंत्रित किया जायेगा।
- (ख) गाड़ी को किसी लाइन पर गलत दिशा में तब तक नहीं चलाया जायेगा जब तक कि उस लाइन पर सही दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियाँ प्रभावित सेक्शन से निकल न जाये।
- (ग) जिस लाइन पर गाड़ियाँ चलने वाली हो उसके सभी सम्मुख कांटों को गाड़ियों के आवागमन के लिए क्लैम्प लगाकर लाक कर दिया जायेगा।
- (घ) यह तसल्ली करने के लिए कि सही दिशा में थ्रू लाइन पर चलने वाली सभी गाड़ियाँ पहुँच गई हैं और जिस लाइन पर गाड़ियाँ जाने वाली है क्लैम्प लगाकर उन्हें लाक कर दिया गया है निम्नलिखित क्रियाविधि का पालन करना चाहिये :

- (i) जिस स्टेशन से गाड़ियों का आवागमन सही दिशा में हो रहा हो यहां का स्टेशन मास्टर रेल पथ के अवरुद्ध होने पर सूचना मिलने पर प्रभावित सेक्शन के बीच के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर्स के लिए कारबन द्वारा एक मेंमों तैयार करेगा। यह मेमो इस आशय का होगा कि सही लाइन पर जाने वाली यह अंतिम गाड़ी है और 'क' स्टेशन पर इसके पूर्ण रूप से पहुँच जाने पर उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर थ्रू लाइन पर गलत दिशा में गाड़ियाँ भेजने के लिये अधिकृत होगा। उस गाड़ी के गार्ड को आवश्यक संख्या में मेमो की प्रतियाँ दी जायेंगी और उसकी प्राप्ति स्वीकृति ली जायेगी। गार्ड बीच के स्टेशनों के तथा 'क' स्टेशन के स्टेशन मास्टर को एक प्रति देगा तथा उनसे उसके लिए प्राप्ति- स्वीकृति ले लेगा। मेंमो मिलने के बाद बीच के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर उस लाइन पर गाड़ियों के आवागमन के लिए समस्त सम्मुख कांटों में क्लैम्प, लगाकर उन्हें लाक कर देंगे। मेमो का विवरण लोको पायलट को भी बता दिया जायेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को निम्नलिखित प्रलेख देगा :

- (1) निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'क') पर "बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार"।

- (2) एक सतर्कता आदेश जिसमें अन्य गति प्रतिबन्धों के पालन के सीधे मार्ग पर जब आगे का मार्ग साफ दिखाई पड़ता हो तो 25 किलोमीटर प्रति घंटे और लाइन के लिये ऐसे भाग में पहुँच अथवा पार करते समय जहाँ लाइन की गोलाई अवरोध, वर्षा, कुहासा अथवा किसी अन्य कारणवश आगे का मार्ग स्पष्ट दिखाई न पड़ता

“Total Interruption” under rules prescribed in Part I of Appendix.

(ii) When both the Up or both the Down lines are obstructed-

(1) On local line, trains shall continue to run on their proper line as in the case of ‘Total Interruption’ vide rules prescribed in Part I of Appendix.

(2) On the wrong line (through line):-

(a) The movement of trains on the affected section shall be controlled by the nearest station provided with crossovers between unobstructed lines.

(b) A train shall not be started in the wrong direction until the affected section is clear of all trains running in the right direction on that line.

(c) All facing points on the line on which the trains will run shall be clamped and locked for the movement of the trains on that line.

(d) To ensure that all trains running on the through line in the right direction have arrived and that all facing points on the line on which the trains will run have been clamped and locked for the movement of trains on that line, the following procedure should be observed:-

(i) The Station Master of the station at which the train are running in the proper direction shall, on receipt of the information that the tracks are obstructed, prepare a memo, by carbon process for the Station Master at the other end of the affected section (say station ‘A’) and also for the Station Master of all intermediate stations. This memo, shall be to the effect that the train is the last one running on the proper line and after it’s complete arrival at station ‘A’ the Station Master of that station shall be authorized to dispatch trains in the wrong direction on the through line. Requisite number of copy shall be handed over the guard of the train and his acknowledgment obtained. The guard shall deliver a copy each of the memo to the Station Masters of intermediate station and stations ‘A’ and obtained their acknowledgment. On receipt of the memo the Station Master of the intermediate stations shall clamp and pad lock all facing points for movement of trains on that line. The contents of the memo shall be advised to the Loco Pilot also.

(ii) The Station Master shall hand over to the Loco Pilot of following documents :-

(1) An authority to proceed without line clear on the prescribed form (Annexure ‘A’)

(2) A caution order restricting the speed to 25 kms. per hours over the straight with clear views and to 8 kms. per hours when approaching or passing any portion of the line where the view ahead is not clear due to curve,

हो तो 8 किलोमीटर प्रति घंटे तथा सम्मुख कांटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटे के गति— प्रतिबन्ध का निर्देश होगा। सतर्कता आदेश पर यदि मालूम हो तो वे किलोमीटर जिनके बीच अवरोध है, का संकेत दिया जायेगा।

- (3) निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'ख') पर एक प्राधिकार पत्र जिसमें लोको पायलट/मोटरमैन को दो नामांकित स्टेशनों के बीच के स्वचालित सिगनल के 'आन' रहने पर पार करने और अर्द्ध—स्वचालित सिगनलों तथा हस्तचालित सिगनलों को किसी कांटे वाले अथवा इस काम के लिए नियुक्त वर्दी पहने हुए किसी रेल कर्मचारी द्वारा सिगनल दिये जाने पर पार करने और समपारों तक फाटक सिगनलों को सावधानीपूर्वक पार करने के लिए प्राधिकृत किया जायेगा। आगे बढ़ने से पहले उन्हें यह तसल्ली कर लेनी चाहिए कि फाटकों में ताले लगा दिये गये हैं और फाटकवाले द्वारा हैण्ड सिगनल दिखाया जा रहा है। प्रत्येक स्वचालित, अर्धस्वचालित, हस्तचालित और फाटक सिगनलों की अलग-अलग पहचान संख्या/संख्यायें इस प्राधिकार पत्र पर उल्लिखित की जायेंगी।
- (4) स्टेशन 'क' पर पूरी गाड़ी के पहुंच जाने पर लोको पायलट स्टेशन मास्टर को 'बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार' तथा अन्य प्रलेख सुपुर्द कर देगा जो (स्टेशन मास्टर) उसे गाड़ी रजिस्टर पुस्तक में दर्ज कर लेगा। मेंमो मिल जाने के बाद 'क' स्टेशन का स्टेशन मास्टर प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी को अपने स्टेशन से भेजेगा और इस प्रकार थ्रू लाइन पर गलत दिशा में गाड़ियों का आवागमन आरम्भ हो जायेगा। गलत दिशा में जाने वाली पहली गाड़ी के साथ इंजीनियरिंग विभाग का एक कर्मचारी रहेगा जो यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ियाँ जिन सम्मुख कांटों से होकर गुजरने वाली है वे उस लाइन पर गाड़ियों के आवागमन के लिए समुचित रूप से क्लैम्प कर दिये गये हैं और लाक कर दिये गये हैं। इस काम के लिए पहली गाड़ी को सभी सम्बन्धित सम्मुख कांटों के पहले तथा सभी बीच के स्टेशन पर खड़ा किया जायेगा।
- (ड) गाड़ियों को 15 मिनट अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित समय के अन्तर पर एक दूसरे के पीछे जाने की अनुमति दी जायेगी।
- (च) 'बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान' के आधार पर गाड़ियाँ प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के अंतिम (टर्मिनल) स्टेशन तक ही चलेंगी। जिससे कि थ्रू लाइन पर चलने वाली गाड़ियों को उन स्टेशन पर रोकना न पड़े जहाँ थ्रू लाइन पर प्लेटफार्म की व्यवस्था नहीं है। लोकल गाड़ियाँ केवल उन स्टेशनों पर ही रुकेगी जहाँ थ्रू लाइन पर प्लेटफार्म हो। जब इस कारण से गाड़ी रुकने के लिए निर्धारित स्टेशनों पर गाड़ियों के निर्धारित ठहराव बन्द कर दिये जायें तो उपर्युक्त स्टेशनों पर यात्रियों को लाउडस्पीकर या किसी अन्य साधन द्वारा सूचित किया जायेगा।
- (छ) अन्य लगाये गये प्रतिबन्धों का पालन करते हुए गाड़ियों आगे का मार्ग साफ दिखाई पड़ने पर 25 किलोमीटर प्रति घंटे और आगे का मार्ग साफ न दिखाई पड़ने पर 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की गति से नहीं चलाई जायेगी। सम्मुख कांटों पर गाड़ियों का गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

- obstruction, rain, fog or any other cause, subject to the observance of other speed restriction imposed and speed over facing points being restricted to 15 kms. per hour. The caution order shall indicate the kms. between, which the obstruction exists, if known.
- (3) An authority on the prescribed form (Annexure 'B') authorizing the Loco Pilot/motorman to pass the automatic signals intervening the two nominated stations at 'ON' the semi-automatic signal and manually operated signals on being signaled past by a Pointsman or any other railway servant in uniform deputed for the purpose and the gate signals cautiously upto the level crossing where he must ascertain that the gates are locked and the hand signals are displayed by the gateman before he proceeds further. The individual distinguishing number/numbers of each automatic semi-automatic, manually operated and gate signal/signals shall be indicated on this authority.
- (4) On arrival of the complete train at station 'A' the Loco Pilot shall hand over the authority to proceed without line clear and other documents to the Station Master. The guard shall also hand over the memo to the Station Master who shall record it in the Train Register Book. On receipt of the Memo the Station Master of station 'A' shall dispatch the waiting train from his station and the flow in the wrong direction on through line will thus be established. The first train travelling on the wrong line will carry an engineering official who shall ensure that the facing point on which the trains will run are properly clamped and locked for the movement of trains on the line. For this purpose, the first train shall stop short of all the facing points concerned and shall also stop at all the intermediate stations.
- (e) Trains will be allowed to follow one another at interval of fifteen minutes or at such intervals as may be prescribed by special instructions.
- (f) Trains shall run or "Authority to proceed without Line clear applicable upto the terminal station at the other end of the affected section (to avoid stoppage of trains running on through lines at the stations not provided with platforms on the through lines) and suburban trains shall stop only at those stations having platform on the through line. Where stoppage of a train at station where it is scheduled to stop is eliminated on this account, passengers shall be suitably notified through loudspeaker or other means at convenient stations.
- (g) Trains shall run at a speed not exceeding 25 kilometers per hour when the view is clear and 8 kilometers per hour when the view is not clear subject to other speed restrictions in force. Speed over facing points will be restricted to 15 kilometers per hour.

- (ज) सामान्य तौर से चलने वाली सवारी गाड़ियों और थ्रू जाने वाली नियमित माल गाड़ियों को छोड़ कर थ्रू लाइन पर सभी आवागमन जैसे खाली इंजनों को शेड से और शेड तक आना-जाना तथा शंटिंग माल-गाड़ियां आदि स्थगित कर दी जायेंगी। थ्रू लाइन पर सामान्य तौर से चलने वाली गाड़ियों का आवागमन हैण्ड सिगनलों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।
- (iii) **यदि तीन लाइनें अवरुद्ध हों:**— परिशिष्ट के भाग III (I) में निर्धारित क्रियाविधि का पालन किया जायेगा।
- (iv) **सामान्य कार्यचालन का पुनरारम्भ:**— सामान्य कार्यचालन का पुनरारम्भ तब तक नहीं किया जायेगा जब कि:
- (क) स्टेशन मास्टर इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार अधिकारी से लिखित प्रमाण-पत्र न प्राप्त कर ले कि अवरुद्ध रेल-पथ गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ है, और
- (ख) सिगनल ठीक कर दिये गये हैं।
- नोट – (i) यदि अवरोध हट जाये, पर सिगनल खराब ही हो तथा कोई भी संचार साधन न हो तो गाड़ियाँ परिशिष्ट के भाग I (II) में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेंगी।
- (ii) यहाँ पर अवरोध हट गया हो पर सिगनल खराब ही हो और संचार साधनों में से कोई एक साधन (जो कि ऊपर परिशिष्ट के भाग III (I) में सूचीबद्ध किये गये हैं) उपलब्ध हों तो गाड़ियों का संचालन परिशिष्ट के भाग III में दिये गये नियमों के अनुसार किया जायेगा।
- (iii) जहाँ सिगनल ठीक कर दिये गये हो अथवा संचार साधन उपलब्ध हो किन्तु अवरोध बना ही रहे तो परिशिष्ट के भाग II (II) में निर्धारित अनुदेशों का पालन किया जायेगा।
- (ग) सभी सम्बन्धित स्टेशनों की गाड़ी रजिस्टर पुस्तक में सामान्य कार्य चालन के स्थगित किये जाने तथा उसके पुनरारम्भ होने के समय को दर्ज किया जायेगा।
- (v) इस पद्धति के अन्तर्गत कार्यचालन से सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन में रखे जायेंगे और सेक्शन के यातायात/परिवहन निरीक्षक उनकी छानबीन करेंगे तथा सामान्य कार्य चालन के पुनरारम्भ के सात दिन के अन्दर मण्डल परिचालन प्रबन्धक को अपनी रिपोर्ट भेजेंगे।



- (h) All movements on the through line, other than the normal complaint of passenger and Scheduled through Goods trains, such as running of light engines, from and to shed, shunting Goods trains, etc. shall be suspended. The running of normal trains on the through line shall be controlled by hand signals.
- (iii) **When three Line are obstructed:-** The procedure laid down in Part III(I) of Appendix shall be followed.
- (iv) **Resumption of normal working:-** The normal working shall not be resumed unless:
 - (a) The Station Master has received a written certificate from a responsible Engineering official that the obstructed rack/tracks is /are for passage of trains, and
 - (b) The signals are put right.

Note— (i) In case when obstruction is removed but signals continue to remain inoperative and none of the means of communications is available , the train shall be worked in accordance with the instructions prescribed in Part 1(II) of appendix.

(ii) In case when obstruction is removed but signals continue to be inoperative and one of the means of communications (as listed in part III(I) of appendix above) is available the train shall be worked as per rules prescribed in Part III of the appendix.

(iii) In case where either signals are put right or any one of the means of the communication is available but the obstruction continues, the instruction as prescribed in Part II (II) of Appendix will be observed.
 - (c) An entry shall also be made in the Train Register Books of all station concerned showing the time when normal working was suspended and the time when normal working was resumed.
- (v) All the records in connection with train working under this system shall be retained at the station and the Traffic/Transportation inspector of the section must scrutinize them and submit his report to the Divisional/ Operating manager/Safety Officer within seven days of the resumption of the normal working.



परिशिष्ट 'ड' जारी
अनुबन्ध 'क'
(परिचालन विभाग)

.....रेलवे फार्म संख्या.....परिचालन

क्रम संख्या.....

स्वचालित ब्लाक सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार

दिनांक समय.....घंटा..... मिनट.....

प्रेषक,

स्टेशन मास्टर

सेवा में,

लोको पायलट, इंजन/गाड़ी यूनिट संख्याअप/डाउन आपको एतद् द्वारा बिना लाइन क्लीयर के..... स्टेशन से स्टेशन तक.....

अप/डाउन लाइन पर अपनी गाड़ी के साथ/आपन गाड़ी को बिना, सतर्कता के साथ आगे बढ़ने के लिए प्रधिकृत किया जाता है।

आप अपनी गाड़ी/अपना इंजन स्टेशन के प्रथम हो सिगनल/गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल के बाहर रोक देंगे और उसके बाद आपको उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार कार्य करना होगा।

गाड़ी संख्याइस सेक्शन पर अंतिम गाड़ी थी। वह यहाँ से/यहाँ पर बजे छूटी/पहुँची।

वे परिस्थितियाँ जिनके अन्तर्गत यह आदेश दिया जाता है।

(क) सिगनलों और संचार साधनों की खराबी,

(ख) अप/डाउन लाइनों का अवरुद्ध होना.....स्टेशन से.....

स्टेशन के बीच संचार साधन उपलब्ध है। किलोमीटर संख्या

(ग)स्टेशन तथा.....स्टेशन के बीच अप/डाउन लाइन, लाइनों का अवरुद्ध होना। किलोमीटर संख्या..... संचार साधनों की खराबी।

(घ)।

मैंने इसमें उल्लिखित बातों को समझ लिया है।

.....
 स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

गार्ड के हस्ताक्षर

** प्रमाणित किया जाता है कि उपरोक्त का अनुवाद करके लोको पायलट को समझा दिया गया है, लोको पायलट ने स्वीकार किया है उसने इन अनुदेशों को भली भाँति समझ लिया है।

.....
 गार्ड के हस्ताक्षर

.....
 स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

* अप और डाउन गाड़ियों तथा लाइनों के लिए अलग-अलग फार्म।

** लोको पायलट के अशिक्षित होने पर ही भरा जायेगा।

APPENDIX- 'E' (Contd.)**ANNEXURE – 'A'
(OPERATING BRANCH)**

-----Railway

Form No. -----

Serial No. -----Authority to proceed without Line Clear on Automatic Block Signalling territories Date -----Time----- Hours----- Mts---

From Station Master -----

To Loco Pilot of Engine/Train/Unit No.----- Up/Down

You are hereby authorized to proceed cautiously without line clear from ----- Station to ----- Station with/without your train on ----- UP/Down line.

You shall bring your train/engine to a stand outside the first stop signal/last Stop signal pertaining to the wrong line of ----- station and thereafter be guided by the instructions from the Station Master of that station.

No..... was the last train over the section. It left/arrived here at -----
----- Circumstances under which this order is given :-

- a) Failure of signals and communications
- b) Blocking of Up/Down lines, means of communication available between ----- Station -----kilometer No -----
- c) Blocking of Up/Down line/lines, between station -----and ----- station -----kilometer ----- and failure of means of communication.
- d) -----

I have understood the content of this

Signature of Station Master

Signature of Loco Pilot

Signature of Guard

** Certified that the above has been translated and explained to the Loco Pilot who acknowledged having thoroughly understood these instructions

Signature of Guard

Signature of Station Master

* Separate form for Up and Down trains and lines.

** To be filled in only if the Loco Pilot is illiterate.

परिशिष्ट 'ड' जारी
अनुबन्ध 'क'
पृष्ठ भाग

महत्वपूर्ण अनुदेश

इस प्राधिकार पर प्रस्थान करने वाले लोको पायलट निम्नलिखित सावधानियों का पालन करेंगे:-

- (i) लगाये गये गति प्रतिबन्धों और सम्मुख कांटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटे के गति प्रतिबन्ध की शर्तों का पालन करते हुए स्पष्ट दिखाई पड़ने वाले मार्गों के लिए 25 किलोमीटर प्रति घंटे और लाइन के किसी भाग में पहुंचते या पार करते समय यहाँ गोलाई अवरोध, वर्षा कुहासा या किसी अन्य कारणवश, आगे का भाग स्पष्ट दिखाई न पड़ता हो वहां 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति नहीं होगी।
- (ii) दिन या रात दोनों के समय किसी सुरंग में तब तक प्रवेश नहीं किया जायेगा जब तक कि लोको पायलट ने पक्की तरह तसल्ली न कर ली हो कि वह साफ है, यदि इस सम्बन्ध में कोई संदेह हो तो हैण्ड सिगनलों और पटाखों से युक्त किसी रेल कर्मचारी द्वारा गाड़ियों की पायलट किया जाना चाहिए।
- (iii) हमेशा कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिए और लोको पायलट को, मार्ग पर स्थित किसी प्रकार के अवरोध या उपस्थिति हो जाने वाले अवरोध के पहले रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए। इंजन की सीटी को मुक्त रूप में प्रयोग किया जाना चाहिए।
- (iv) अगले नामांकित स्टेशन पर पहुंच कर लोको पायलट अपनी गाड़ी/इंजन को प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल, गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल पर खड़ी कर देगा और एक लम्बी सीटी (अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित कोई अन्य कुट संकेत) देगा और स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार काम करेगा।
- (v) यह फार्म प्राधिकृत यात्रा के समाप्त होने पर नामांकित स्टेशन के स्टेशन को रिकार्ड के लिए सौंप दिया जाना चाहिए।



APPENDIX– 'E' (Contd.)
ANNEXURE – 'A' (Contd.)
(REVERSE)

Important Instructions

Loco Pilots proceeding on this authority must observe the following precautions :-

- (i) The speed must not exceed 25 kilometres per hours over the straight with clear view and 8 kilometres when approaching or passing any portion of the line where view ahead is not clear due to curve, obstructions rain, fog , or any other cause, subject to the observance of other speed restrictions imposed and speed over the facing point restricted to 15 kilometres per hour.
- (ii) Both by day or night, a tunnel must not be entered until the Loco Pilot has ascertained that it is clear. Should there be any doubt on this point, the train should be piloted by a railway employee equipped with hand signals and detonators.
- (iii) A sharp look out must be kept at all times and the Loco Pilot must be prepared to stop clear and short of an obstruction which may exist or crop up on the road engine whistle must be freely used.
- (iv) When approaching the nominated station ahead the Loco Pilot must bring his train/ engine to a stand outside the first stop signal/last stop signal pertaining to the wrong line and sound one long whistle (or any other code prescribed by special instructions) and act upto the instructions of the Station Master.
- (v) This form should be handed over to the Station Master of the nominated station at the end of the authorized journey for record.



परिशिष्ट 'ड' जारी
अनुबन्ध 'ख'
(सम्मुख भाग)
परिचालन विभाग

(स्वचालित / अर्द्ध स्वचालित / हस्तचालित / फाटक सिगनल / सिगनलों को पार करने के लिए फार्म)
रेलवे फार्म संख्या.....
 दिनांक..... समय.....

प्रेषक,

स्टेशन मास्टर.....

सेवा में,

गाड़ी संख्याइकाई संख्या का स्वचालित सिगनल व्यवस्था खराब हो गई है।

(क) आपको एतद् द्वारा स्टेशन से स्टेशन से.....स्टेशन के बीच सम्बन्धित/असम्बन्धित स्वचालित सिगनलों को पार करने का प्राधिकार दिया जाता है। इसके अलावा आपको सम्बन्धित/असम्बन्धित अर्धस्वचालित हस्तचालित फाटक सिगनल / सिगनलों को, किसी वर्दीधारी रेल कर्मचारी द्वारा, धारा 'ख' में उद्धृत मामलों के अतिरिक्त सिगनल के नीचे से हैण्ड सिगनल द्वारा पार कराये जाने पर पार करने का प्राधिकार दिया जाता है।

(ख) गलत दिशा में चलने के समय में आप जहाँ दूरस्थ (आउट लाईट) साइडिंगें हो, के कांटों को पार करने के पहले अवश्य निश्चित कर लेंगे कि व सही तौर पर सेट और लाक है और यदि कोई फाटक हो, तो उनको पार करने से पहले यह तसल्ली कर लेंगे कि उनमें ताले लगा दिये गये हैं, और वर्दी धारी रेल कर्मचारी द्वारा कांटे/फाटकों पर से हैण्ड सिगनल दिखाये जा रहे हैं।

(इस प्रकार पार किये जाने वाले सभी सिगनलों की.....
 पहचान का यहां उल्लेख करें।)

.....
 स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

मैंने इसमें उल्लिखित बातों को समझ लिया है।

.....
 गार्ड के हस्ताक्षर

.....
 लोको पायलट के हस्ताक्षर

- * प्रमाणित किया जाता है कि उपरोक्त का अनुवाद करके लोको पायलट को समझा दिया गया है, लोको पायलट ने स्वीकार किया है कि उसने इन अनुदेशों को भली भांति समझ लिया है।

.....
 गार्ड के हस्ताक्षर

.....
 स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

- * लोको पायलट के अशिक्षित होने पर ही भरा जायेगा।

APPENDIX- 'E' (Contd.)**ANNEXURE – 'B'
OPERATING BRANCH**

Form for passing Automatic/Semi-Automatic/Manually Operated/Gate signal/signals.

-----Railway

Form No-----

Date-----

Time-----

From Station Master

To,

The Loco Pilot of Train No -----/Unit No -----

- (a) Automatic signalling has failed. You are hereby authorised to pass all governing/ non-governing Automatic signals between ----- and----- stations. In addition, you are also authorised to pass governing/ non-governing Semi – Automatic/ Manually Operated/Gate signal/s on being hand signalled past such signals by a Railway Servant in uniform, the hand signals being displayed at the foot of the signal except as provided for in clause (b).
- (b) When running in the wrong direction, you may ascertain that the points of outlying sidings, where provided, are correctly set and locked and the gates, if any, are locked and hand signals are displayed by the Railway servant in uniform at the points/gates before passing them

(Here indicate distinguishing numbers
of all signals to be thus passed

.....
Signature of Station Master

I have understood the contents of this.

.....
Signature of the Guard

.....
Signature of the Loco Pilot

* Certified that the above has been translated and explained to the Loco Pilot who acknowledged having thoroughly understood these instructions.

.....
Signature of the Guard

.....
Signature of the Station Master

* To be filled in only if the Loco Pilot is illiterate

परिशिष्ट 'ड' जारी
अनुबन्ध 'ग'
परिचालन विभाग

फार्म संख्या.....

रेलवे.....

क्रम संख्या.....

(स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत लम्बे समय तक सिगनलों के खराब रहने पर प्रस्थान प्राधिकार)

दिनांक

समय.....घंटा.....मिनट.....

सेवा में,

लोको पायलट/मोटरमैन, इंजन/गाड़ी/इकाई.....अप/डाउन।

..... स्टेशन तथास्टेशन के बीच के सिगनल खराब हो गये हैं।

.....स्टेशन से उसके प्राइवेट नम्बर(शब्दों में) के अन्तर्गत आगमन अनुमति प्राप्त हो गई है।

आपको एतद् द्वारा अप/डाउन लाइन पर.....स्टेशन से.....स्टेशन तक जाने का प्राधिकार दिया जाता है।

आपको इस प्राधिकार के आधार पर प्रस्थान तथा अन्य बीच के सिगनल संख्या को पार करने के लिये भी प्राधिकृत किया जाता है आप सावधानी पूर्वक जायेंगे और समपार फाटको से आगे जाने के पहले यह तसल्ली कर लेंगे कि समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द है।

आप.....स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के बाहर रुक कर उसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार काम करेंगे।

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

* प्रमाणित किया जाता है कि उपरोक्त का अनुवाद करके लोको पायलट को समझा दिया गया है, लोको पायलट ने स्वीकार किया है कि उसने इन अनुदेशों को भली भांति समझ लिया है।

.....
गार्ड के हस्ताक्षर.....
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

लोको पायलट के अशिक्षित होने पर ही भरा जायेगा।

* बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार से इसकी भिन्नता स्पष्ट करने के लिए हरी तिरछी रेखायें खींची गई हैं।

APPENDIX– 'E' (Contd.)**ANNEXURE 'C'****OPERATING BRANCH**

Form No

Railway

Serial No

Authority to Proceed on Automatic Block System during prolonged failure of signals.

Date

Time HoursMts

From

To,

Loco Pilot/Motorman of Engine/Train/Unit Up/Down.

Signals between Station andStation have failed.

'Line Clear' has been received from station under his Private Number
(.....) in words.

You are, hereby, authorised to proceed from station to

Station on Up/Down Line.

You are also authorised to pass Departure and other intervening signal/signals No
 on this authority.

You are also authorised to pass Gate signal/signals No on this authority. You must
 proceed cautiously and ensure that the level crossing gates are closed for the road traffic before
 you proceed past the level crossing gates.

"You shall stop outside the first stop signal of Station and thereafter guided by
 the instructions of the Station Master of that Station".

.....
 Signature of Station Master

I have understood the contents of this.

.....

Signature of Loco Pilot

* Certified that the above has been translated and explained to the Loco Pilot who acknowledged
 having thoroughly understood these instructions.

.....

Signature of Guard

.....
 Signature of Station Master

* To be filled in only if the Loco Pilot is illiterate

The green diagonal lines to distinguish it from "Authority to Proceed without line clear".

पूर्वोत्तर रेलवे
परिशिष्ट – 'च'
भारतीय रेलों पर परिचालन फार्मों का मानकीकरण

क्र.सं.	विवरण	फार्म सं०	रंग	पृष्ठ
1	सिगनल एवं दूर संचार वियोजन/ संयोजन नोटिस	सि एवं इ (टी/ 351)	काला	299
2	खराब सिगनलों को पास करने के लिए अग्रिम प्राधिकार	टी/369 (1)	नीला	300
3	सिगनलों का 'ऑन' या खराबी की स्थिति में पास करने का प्राधिकार	टी/369 (3बी)	नीला	301
4	सतर्कता आदेश	टी/409	हरा	303
5	'निल' सतर्कता आदेश	टी/ए 409	हरा	304
6	'रिमाइन्डर' सतर्कता आदेश	टी/बी 409	हरा	305
7	'गाड़ी परीक्षण' संदेश/रिपोर्ट	टी/431	काला	306
8	अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार	टी/509	नीला	307
9	सिगनल रहित लाइन से चलने का प्राधिकार	टी/511	नीला	308
10	'कॉमन' प्रस्थान सिगनल वाली लाइनों से चलने का प्राधिकार	टी/512	नीला	309
11	अवरुद्ध ब्लॉक प्रखण्ड में रिलीफ इंजन/गाड़ी को चलाने का प्राधिकार	टी/ए 602	लाल	310
12	इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतः बाधित होने पर संचार साधन चालू करने के लिए प्राधिकार	टी/बी 602	लाल	312
13	दोहरी लाइन पर संचार साधनों को पूर्णतः बाधित होने पर गाड़ियों के चलाने का प्राधिकार	टी/सी 602	लाल	314
14	दोहरी लाइन प्रखण्ड पर अस्थायी इकहरी लाइन चालन प्राधिकार	टी/डी 602	लाल	316
15	इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतः बाधित होने पर लाइन किलयर इक्वायरी संदेश जिसमें लाइन किलयर मांगा गया हो	टी/ई 602	लाल	317
16	सशर्त लाइन किलयर संदेश	टी/एफ 602	लाल	318
17	सशर्त लाइन किलयर टिकट (अप)	टी/जी 602	लाल	319
18	सशर्त लाइन किलयर टिकट (डाउन)	टी/एच 602	लाल	320
19	संचार साधन चालू होने का संदेश	टी/आई 602	काला	321
20	मध्य प्रखण्ड में गार्ड द्वारा लोको पायलट को अगले स्टेशन तक जाने के लिए लिखित अनुमति	टी/609	नीला	322
21	शंटिंग आदेश	टी/806	नीला	323
22	ऑटोमैटिक/सेमी ऑटोमैटिक/हस्तचालित/गेट सिगनलों को पास करने का प्राधिकार	टी/ए 912	नीला	324
23	स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में बिना लाइन किलयर के चलाने का प्राधिकार	टी/बी 912	लाल	325
24	स्वचालित ब्लॉक पद्धति सिगनलिंग प्रखण्ड में रिलीफ इंजन/ट्रेन चलाने का प्राधिकार	टी/सी 912	लाल	327
25	स्वचालित ब्लॉक पद्धति में सिगनलों के लम्बे समय तक विफलता के समय चलाने का प्राधिकार	टी/डी 912	नीला	329
26	गाड़ी पूर्ण आगमन रजिस्टर	टी/1410	काला	330
27	लाइन किलयर इक्वायरी (आउटवर्ड)	टी/ए 1425	काला	331
28	लाइन किलयर इक्वायरी संदेश (इनवर्ड)	टी/बी 1425	काला	333
29	पेपर लाइन किलयर टिकट (अप)	टी/सी 1425	नीला	331
30	पेपर लाइन किलयर टिकट (डाउन)	टी/डी 1425	नीला	332
31	ट्रॉली/लॉरी/ओ एच ई लैडर ट्रॉली नोटिस	टी/1518	काला	334
32	मोटर ट्रॉली परमिट	टी/1525	नीला	335

N.E. Railway
APPENDIX – F
Standardisation of operating Form on Indian Railways

S.N.	Description	Form No.	Colour	Page
1	Signal & Telecommunication Disconnection/Reconnection Notice	S&T (T/351)	Black	299
2	Advance Authority to pass Defective signals	T/369(1)	Blue	300
3	Authority to pass signals in 'ON' or Defective position	T/369(3b)	Blue	301
4	Caution Order	T/409	Green	303
5	'NIL' Caution Order	T/A 409	Green	304
6	Reminder Caution Order	T/B 409	Green	305
7	Train Examine Advise/Report	T/431	Black	306
8	Authority to Receive a Train on an Obstructed Line	T/509	Blue	307
9	Authority to Start from a Non Signalled line	T/511	Blue	308
10	Authority to Start From a Line with Common Starter signal	T/512	Blue	309
11	Authority to proceed for Relief Engine/Train in to an Occupied Block Section	T/A 602	Red	310
12	Authority to Opening Communication during Total Interruption of communication on Single line section	T/B 602	Red	312
13	Authority for working of Train During Total Interruption of Communication on Double Line section	T/C 602	Red	314
14	Authority for Temporary Single Line Working on Double line Section	T/D 602	Red	316
15	Line Clear Enquiry Message asking Line Clear for Despatch of Trains during Total failure of communication on single Line Section	T/E 602	Red	317
16	Conditional Line Clear Message	T/F 602	Red	318
17	Conditional Line Clear Ticket (UP)	T/G 602	Red	319
18	Conditional Line Clear Ticket (Down)	T/H 602	Red	320
19	Message on Restoration	T/I 609	Black	321
20	Written permission by Guard to Loco Pilot to proceed to next station from Mid-Section	T/609	Blue	322
21	Shunting Order	T/806	Blue	323
22	Authority to pass Automatic/Semi-Automatic/Manually Operated/Gate Signals	T/A 912	Blue	324
23	Authority to Proceed without Line Clear on Automatic Block Signalling Territory	T/B 912	Red	325
24	Authority to Proceed for Relief Engine /Train into an Automatic Block Signalling Section	T/C 912	Red	327
25	Authority to Proceed on Automatic Block System during prolong failure of signals.	T/D 912	Blue	329
26	Train Intact arrival Register	T/1410	Black	330
27	Line Clear Enquiry Message (Outward) issued by train despatching Station	T/A 1425	Black	331
28	Line Clear Reply Message (Inward) issued by train receiving station	T/B 1425	Black	333
29	Paper Line Clear Ticket – UP T/C 1425	T/C 1425	Blue	331
30	Paper Line Clear Ticket – DN T/D 1425	T/D 1425	Blue	332
31	Trolley/Lorry/OHE Ladder Trolley Notice	T/1518	Black	334
32	Motor Trolley Permit	T/1525	Blue	335

सिगनल एवं दूरसंचार (टी/351) क्र.सं.....	सिगनल एवं दूरसंचार (टी/351) क्र.सं.....	सिगनल एवं दूरसंचार (टी/351) क्र.सं.....
<p align="center">पूर्वोत्तर रेलवे सिगनल एवं दूरसंचार विभाग वियोजन/पुनर्योजन नोटिस की पावती</p> <p>सं स्टेशन/केबिन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित गियरों के वियोजन के लिए*..... तारीख कोबजकरमिनट परघंटे.....मिनट के लिए खराबी पर ध्यान देने/रख-रखाव के लिए (वियोजन की अनुमानित अवधि) एस.आई./एम.एस.एम./ईएसएम वियोजन से सम्बन्धित नोटिस तारीख..... बजे.....मिनट को प्राप्त किया। स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर **तारीख.....को.....बजे वियोजन की अनुमति है।/अनुमति नहीं है। स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षरबजकर मिनट पर दिनांक20 को वियोजन की अनुमति होगी। स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर पुनर्योजन दिनांक20 कोबजे हुआ। एस.आई./एम.एस.एम./ईएसएम पुनर्योजन से सम्बन्धित नोटिस दिनांक 20 को बजकरमिनट पर प्राप्त हुआ। स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर *वियोजित किये जाने वाले गियर/गियरों के ब्यौरे भरे। **रिकार्ड किए जाने वाले वियोजन की अनुमति न दिये जाने के कारण।</p>	<p align="center">पूर्वोत्तर रेलवे सिगनल एवं दूरसंचार विभाग पुनर्योजन नोटिस</p> <p>सं सिगनल गियर पुनर्योजन का नोटिस सं मण्डल..... स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को कृपया नोट करें कि नोटिस सं.....में वियोजित गियर/गियरों को दिनांक को बजकर मिनट पर पुनर्योजित कर दिया गया। हस्ताक्षर पदनाम दिनांक समय.....</p>	<p align="center">पूर्वोत्तर रेलवे सिगनल एवं दूरसंचार विभाग वियोजन नोटिस</p> <p>सं सिगनलिंग/गियर के वियोजन के लिए परिवहन कर्मचारियों को नोटिस सं मण्डल..... स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को कृपया नोट करें कि खराबी पर ध्यान देने/रखाव हेतु निम्नलिखित गियर दिनांक.....को.....बजकरघंटे मिनट के लिए वियोजित किए जायेंगे* हस्ताक्षर(वियोजन की अनुमानित अवधि) हस्ताक्षर पदनाम दिनांक समय.....</p> <p>*वियोजित किए जाने वाले गियरों के ब्यौरे भरे।</p>

S&T(T/351) Sr. No.-----	S&T(T/351) Sr. No.-----	S&T(T/351) Sr. No.-----
N.E. Railway Signal and Telecommunication Deptt.	N.E. Railway Signal and Telecommunication Deptt.	N.E. Railway Signal and Telecommunication Deptt.
ACKNOWLEDGEMENT OF DISCONNECTION/ RECONNECTION NOTICE	RECONNECTION NOTICE	RECONNECTION NOTICE
No.-----	No. -----	No.-----
To The Station Master on duty at ----- Station/cabin. For disconnecting the following gears* ----- -- on-----at-----hours for----- -----hours-----minutes to attend failure/for maintenance. (Expected duration of disconnection) ----- SI/MSM/ESM Notice about disconnection received at ----- hrs on----- 20----- ----- Signature of Station Master Disconnection allowed /not allowed ** on -----at-----hrs ----- Signature of Station Master Disconnection will be allowed at ---- hours-----minutes on-----20----- ----- Signature of Station Master Reconnected at ----- hrs----- On ----- 20----- ----- SI/MSM/ESM Notice about reconnection received at --- ----- hours----- minutes on -----20 ----- ----- Signature of Station Master * Fill in the details of the gear/s to be dis- connected. ** Reason for not allowed disconnected to be recorded.	Notice for reconnecting signaling gear. Division ----- No.----- To The Station Master on duty at----- ----- Station Please note that the disconnect- ed gear/s referred to in notice no. -----has/have been recon- nected on-----at----- --hrs-----minutes ----- Signature ----- Designation Date----- Time-----	Notice to Transportation staff for disconnection signaling gear Division----- No.----- To The station Master on duty at ----- station Please note that the following gears will be disconnected on ---- ----- At -----hours----- Minutes for ---hrs.----- minutes to attend failure /for maintenance* ----- (Expected duration of disconnection) ----- Signature ----- Designation Date----- Time ----- * Fill in details of the gears to be dis- connected.

पूर्वोत्तर रेलवे
स्टेशन पर त्रुटिपूर्ण सिगनलों को पार करने के लिए अग्रिम प्राधिकार
 (रिकार्ड/लोको पायलट)

.....स्टेशन

दिनांक.....

गाड़ी नं०.....अप/डाउन के लोको पायलट को।

स्टेशन मास्टर की सूचना के अनुसार.....स्टेशन पर, *अप/डाउन.....
* सिगनल खराब है/हैं अतः आप प्रथम रोक सिगनल पर रूकेंगे और हैंड सिगनल
 दिये जाने पर पहुँच सिगनल के बाद अधिकतम 15 कि.मी.प्र.घं की प्रतिबंधित गति से आगे बढ़ेंगे।

.....
 लोको पायलट का हस्ताक्षर

.....
 स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
 स्टेशन मास्टर की मुहर

दिनांक.....

* जो लागू न हो उसे काट दें।

Form No. T/369(1)

Sr. No. -----

N.E. RAILWAY
ADVANCE AUTHORITY TO PASS DEFECTIVE SIGNALS AT STATION

(Record/Loco Pilot)

Station

Date -----

To

The Loco Pilot of Train No. -----Up/Down.

As per advice of Station Master,-..... Station*Up/ Down ----
----- Signal/s * is/are out of order at -----Station.

You shall, therefore stop at the first stop Signal and after being Hand Signaled past the approach signal proceed at a restricted speed not exceeding 15 KMPH.

Signature of Loco Pilot-----
Signature of Station Master

Station Master's Stamp

Date-----

* Strike out whichever is not applicable.

पूर्वोत्तर रेलवे

'आन' या खराब स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

(रिकार्ड/लोको पायलट)

.....स्टेशन

दिनांक.....

समय.....

गाड़ी नं०.....अप/डाउन के लोको पायलट को।

सिगनल का नं० और विवरण.....

.....स्टेशन पर सिगनल खराब हो गया है/गए हैं.....आपको "आन" स्थिति में खराब बाहरी/होम/इनर होम/रूटिंग/स्टार्टर/मध्यवर्ती स्टार्टर/एडवांस्ड स्टार्टर/आई.बी.एस. सिगनल/सिगनलों को ऐसी रफ्तार से पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है जो 15 कि.मी.प्र.घ. से अधिक न हो।

* गाड़ी लाइन नं. (अंकों में).....एवं (शब्दों में)पर प्रवेश करेगी।

** अग्रिम स्टार्टर सिगनल/अंतिम रोक सिगनल में खराबी होने पर:- लाइन क्लीयर.....स्टेशन से विद्युत संचार यंत्र पर प्राप्त की जा चुकी है। प्राप्त किया गया प्राइवेट नं. (अंकों में)(शब्दों में).....

लोको पायलट का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मुहर

दिनांक-----

दिनांक-----

* यदि रूटिंग/इनर होम/होम सिगनल खराब हो जाता है।

** यदि दोहरी लाइन वाले क्षेत्र में अग्रिम स्टार्टर सिगनल/अंतिम रोक सिगनल में खराबी आ जाती है।

अनुदेश

* जो लागू न हो उसे काट दें।

इस प्राधिकार पर चलनेवाले लोको पायलट इस फॉर्म के पीछे उल्लिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करेंगे।

कृ०प०उ०

Form No. T/369-(3b)

Sr. No. -----

N.E. RAILWAY**AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' OR DEFECTIVE POSITION**

(Record/Loco Pilot)

Station-----

Date -----

Time -----

To,

The Loco Pilot of Train No. -----Up/Down.

Description and ----- No. of Signals -----

AT STATION ----- is/are OUT OF ORDER.-----You are hereby authorized to pass the defective outer/Home/Inner Home/Routing/Starter/Intermediate starter / Advance starter/IBS signal/s at 'ON' position at a speed not EXCEEDING 15 KMPH.

* The train will be admitted on line No. (in Words) ----- and (figures) -----

** In case of failure of advanced starter signal/last stop signal – Line clear has been obtained on Electrical Communication Instrument from -----station

Private No received (in Figures) ----- (in Words) -----

Signature of Loco Pilot-----
Signature of Station Master

Station Master's Stamp

Date-----

Date-----

* In case of Routing/Inner Home/Home Signals is defective.

** In case of failure of advance Starter/Last stop Signal on Double Line Territory

Instructions

*Strike out whichever is not applicable

Loco Pilot proceeding on this authority must observe instructions mentioned at the back of this form.

P.T.O.

महत्वपूर्ण अनुदेश

1. आगमन सिगनल के लिए, त्रुटिपूर्ण सिगनल के नीचे किसी सक्षम रेल कर्मचारी के जरिए दिए जाने वाले प्राधिकार पर 'आन' स्थिति में लोको पायलट त्रुटिपूर्ण सिगनल पार करने के लिए प्राधिकृत है।
2. स्टार्टर सिगनल के लिए, स्टेशन पर दिये जाने वाले प्राधिकार पर लोको पायलट ऐसे सिगनल को पार करता है और इसके अलावा स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार सक्षम रेल कर्मचारी प्रस्थान करने वाली गाड़ी को हाथ सिगनल देगा।
3. खराब अग्रिम स्टार्टर सिगनल के मामले में हाथ सिगनल दिखाने में छूट दी जा सकती है और लोको पायलट स्टेशन पर दिये जाने वाले लिखित प्राधिकार पर ऐसे सिगनल को पार करें। यह उन मामलों में जहाँ अग्रिम स्टार्टर किसी कांटों की अभिरक्षा करता हो, लागू नहीं होगा, वहाँ हाथ सिगनल को न दिखाने की छूट नहीं दी जाएगी।

IMPORTANT INSTRUCTION

1. For approach signal Loco Pilot is authorized to pass the defective signal at 'ON' on the authority delivered through a competent railway servant at the foot of the defective signal.
2. For Starter signal, the Loco Pilot to pass such signal on the Authority handed over at the station in addition thereto a competent railway servant shall show hand signals to departing train in accordance with the instructions of Station Master.
3. In case of defective advanced starter signal hand signals may be dispensed with and Loco Pilot to pass such signal by a written authority handed over at the station. Except in case of an advanced starter signal protects any points signals shall not be dispensed with.

पूर्वोत्तर रेलवे

सतर्कता आदेश

(रिकार्ड/लोको पायलट/गार्ड)

-----स्टेशन

दिनांक-----

गाड़ी नं. -----(विवरण) -----के लोको पायलट को।

आपको एतद् द्वारा आदेश दिया जाता है कि निम्नलिखित गति अवरोध----- (अंकों में) -----

(शब्दों में) प्रदर्शित इंजीनियरी संकेतकों, पलैगमैन के हाथ सिगनलों और बैनर पलैग का यथावश्यक अनुपालन करें।

क्र.सं.	स्टेशन		किलोमीटर		गति कि.मी. प्र.घं	कारण/टिप्पणियाँ
	से	तक	से	तक		
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

समय-----

लोको पायलट के हस्ताक्षर-----दिनांक-----

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

गार्ड के हस्ताक्षर-----दिनांक-----

स्टेशन मास्टर की मुहर

N.E. RAILWAY**CAUTION ORDER**

(Record/Guard/Loco Pilot)

Station -----

Date-----

To,

The Loco Pilot of Train No. ----- (Description) -----

You are hereby instructed to exercise the following -----(in figure) -----speed restrictions observing engineering indications, hand signals of flagman and banner flag exhibited as necessary:-

Sr. No.	STATION BETWEEN		KILOMETRAGE		Speed kmph	Cause/Remark
	From	To	From	To		
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

Time-----

 Signature of Station Master
 Station Master's Stamp

Signature of Loco Pilot -----Date-----

Signature of Guard -----Date-----

पूर्वोत्तर रेलवे

(रिकार्ड/लोको पायलट/गार्ड)

-----स्टेशन

दिनांक-----

गाड़ी नं. -----(विवरण) -----के लोको पायलट को।

सतर्कता आदेश

कुछ नहीं

-----स्टेशन तक, (अगला नोटिस स्टेशन/स्टेशन का नाम)

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
स्टेशन मास्टर की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर-----

दिनांक-----

समय-----

गार्ड के हस्ताक्षर-----

दिनांक-----

समय-----

Form No. T/A 409

Sr. No. -----

N.E. RAILWAY

(Record/Guard/Loco Pilot)

Station -----

Date-----

To,

The Loco Pilot of Train No. ----- (Description) -----

CAUTION ORDER**NIL**

Upto ----- Station (Named of next Noticed station/Stations.

Signature of Station Master
Station Master's Stamp

Signature of Loco Pilot Date..... Time.....

Signature of Guard Date..... Time.....

फार्म सं. टी/बी 409

क्रम सं.....

पूर्वोत्तर रेलवे

अनुस्मारक सतर्कता आदेश

(रिकार्ड/लोको पायलट)

-----स्टेशन

दिनांक-----

गाड़ी नं.----- (विवरण) -----के लोको पायलट को।

आपको एतद् द्वारा आदेश दिया जाता है कि निम्नलिखित गति अवरोध----- (अंकों में)
 ----- (शब्दों में) प्रदर्शित इंजीनियरी संकेतकों, पलैंगमैन के हाथ सिगनलों और बैनर पलैंग
 का यथावश्यक अनुपालन करें।

क्र.सं.	स्टेशन		किलोमीटर		गति कि.मी. प्र.घं	कारण/टिप्पणियाँ
	से	तक	से	तक		
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

समय-----

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर-----दिनांक-----

गार्ड के हस्ताक्षर-----दिनांक-----

Form No. T/B 409

Sr. No. -----

N.E. RAILWAY**REMINDER CAUTION ORDER**

(Record/Guard/Loco Pilot)

Station -----

Date-----

To,

The Loco Pilot of Train No. ----- (Description) -----

You are hereby instructed to exercise the following -----(in figure) -----speed restrictions observing engineering indications, hand signals of flagman and banner flag exhibited as necessary:-

SL. No.	STATION BETWEEN		KILOMETRAGE		SPEED KMPH	Cause/Remarks
1	From	To	From	To		
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

Time.....

Signature of Station Master

Station Master's Stamp

Signature of Loco Pilot -----Date-----

Signature of Guard -----Date-----

फार्म सं. टी/431 क्रम सं. ————— पूर्वोत्तर रेलवे गाड़ी परीक्षण रिपोर्ट (क)	फार्म सं. टी/431 क्रम सं. ————— पूर्वोत्तर रेलवे गाड़ी परीक्षण रिपोर्ट (ख)	फार्म सं. टी/431 क्रम सं. ————— पूर्वोत्तर रेलवे गाड़ी परीक्षण रिपोर्ट (ग)
गाड़ी सं.....वाहनों/ वैगनों के साथ.....बजे लाइन सं. पर निरीक्षण के लिए तैयार है..... बजे चलने के लिए निर्धारित है। सूचना भेजने का समय एवं तारीख। स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर टी. एक्स. आर. द्वारा प्राप्त करने का समय एवं तारीख गाड़ी परीक्षक के हस्ताक्षर	गाड़ी परीक्षक को। कृपया नोट करें कि गाड़ी सं.....जो चलने के लिए.....बजे निर्धारित लाइन संवाहनों/वैगनों के भार के साथ.....निरीक्षण के लिए तैयार है।.....को.....बजे सूचना भेजने का समय एवं तारीख। स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर (स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर द्वारा प्रविष्टियाँ की जाय) गाड़ी रिपोर्ट, सुरक्षित या असुरक्षित (गाड़ी परीक्षक प्रविष्टि करें)स्टेशन मास्टर या यार्ड मास्टर द्वारा रिपोर्ट 'सी' प्राप्त करने का समय एवं दिनांक..... स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर रिपोर्ट 'ग' की पावती (स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर के द्वारा रिपोर्ट की पावती) रिपोर्ट 'ग' की उपरोक्त पावती गाड़ी परीक्षक द्वारा जाँची जाए। (यातायात रिकार्ड)	स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को। कृपया नोट करें कि गाड़ी सं.....वाहनों/वैगनों के भार के साथ.....लाइन सं पर जाँच कर ली गई है और चलने के लिए सुरक्षित है। रिपोर्ट का दि०.....एवं समय..... गाड़ी परीक्षक का हस्ताक्षर. स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को। कृपया नोट करें कि गाड़ी सं.....वाहनों/वैगनों के भार के साथ.....लाइन सं पर जाँच कर ली गई है और चलने के लिए सुरक्षित नहीं है जब तक कि संलग्न क्षतिग्रस्त मेमो में दर्शाये गये चलने के लिए अनुपयुक्त.....वाहन/वैगनों को हटा न दिया जाय। रिपोर्ट का दि०.....एवं गाड़ी परीक्षक का हस्ताक्षर (गाड़ी परीक्षक प्रमाणित करें तथा स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को सौंप दें।)
अनुदेश स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित किया जाए तथा फार्म 'क' 'ख' एवं 'ग' गाड़ी परीक्षक को भेजे जायें जो फार्म 'ख' एवं 'ग' को रखते हुए फार्म 'क' पर पावती देंगे। इसके पूरा होने के पश्चात, गाड़ी परीक्षक फार्म 'ख' एवं 'ग' स्टेशन मास्टर को भेजेंगे जो फार्म 'ग' को रख लेंगे तथा फार्म 'ख' पर पावती देंगे एवं इसे रिकार्ड के लिए गाड़ी परीक्षक को लौटा देंगे। गाड़ी परीक्षक द्वारा परीक्षण के लिए अनुमत समय अनुकूल स्थानीय स्थितियों के अनुरूप वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा निर्धारित किया जाएगा। (यातायात रिकार्ड)		

<p>Form No. T/431 S. No.....</p> <p>N.E. Railway TRAIN EXAMINATION REPORT (A)</p> <p>To Train No.-----load of Vehicle/wagon ----- -- ready for examination at ---- -----on line no. -----due to start at -----hrs</p> <p>Time & Date of sending advice -----</p> <p>----- Station Master/Yard Master -----</p> <p>Time & Date received by TXR -----</p> <p>----- Signature of TXR</p>	<p>Form No. T/431 S. No.....</p> <p>N.E. Railway TRAIN EXAMINATION REPORT (B)</p> <p>To Train Examiner ----- Please note that train no. ----- with a load of -----vehicles/ Wagons on line no. ----- ----- ready for examination at ----- due to start at -----</p> <p>Time and date of sending advice -----hrs on ----- 20----- -----</p> <p>Station Master/Yard Master (To be entered by station Master/ Yard Master) Train report, safe or unsafe ----- (TXR to enter)</p> <p>Time and Date report 'C' received by Station Master or Yard Master ----- Station Master/Yard Master</p> <p>Acknowledging report 'C' (Acknowledgment of report by Station Master./ Yard Master).</p> <p>Above acknowledgment of report 'C' checked by TXR (Traffic Record)</p>	<p>Form No. T/431 S. No.....</p> <p>N.E. Railway TRAIN EXAMINATION REPORT (C)</p> <p>To, Station Master or Yard Master please note that Train No. ----- with a load of -----vehicles/wagon on Line No. -----has been examined and is safe to run. Time and Date of Report ----- hrs. ----- Signature of TXR</p> <p>To Station Master or Yard master --- ----- please note that train No. ----- ----- with a load of ----- ----- vehicle/wagons on line no. ----- has been examined and is not safe to run unless ----- ----- vehicles/wagons unfit to run shown in the attached damaged memo are detached.</p> <p>Time & Date of report ----- ----- ----- Signature of TXR</p> <p>(TXR certifies and hands over to station Master or Yard Master.)</p>
<p>Instructions</p> <p>Advice to be made out by Station Master and with forms 'A' 'B' & 'C' sent to the Train Examiner, who will acknowledge receipt on form 'A' keeping forms 'B' & 'C'. On completion Train Examiner shall send forms 'B' & 'C' to the Station Master who shall keep form 'C' and acknowledge its receipt on form 'B' returning it to the Train Examiner for record. The time allowed for train examiner for examination will be fixed by the Divisional Operating Manager to suit local conditions.</p> <p>(Traffic Record)</p>		

पूर्वोत्तर रेलवे

अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी को लेने के लिए प्राधिकार

(रिकार्ड/लोको पायलट)

-----स्टेशन

दिनांक-----

समय-----

गाड़ी नं. -----(विवरण) -----अप/डाउन के लोको पायलट को।

आपको "ऑन" स्थिति में प्राधिकारधारी द्वारा मार्गदर्शित होते हुए सावधानी पूर्वक गाड़ी की गति 15 किमी. प्र.घ. से अधिक न रखते हुए *अप/डाउन*आउटर/होम/रूटिंग सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आपकी गाड़ी एक अवरुद्ध लाइन पर ली जा रही है इसलिए आप अपनी गाड़ी को लाइन नं.------(अंकों में) ------(शब्दों में)-----की तरफ के फेसिंग कांटा पर तब तक खड़ी रखेंगे जब तक आगे बढ़ने के लिए हाथ सिगनल नहीं दिया जाता।

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर-----दिनांक-----

* जो लागू न हो उसे काट दें।

Form No. T/509

Sr. No. -----

N.E. RAILWAY**AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN ON AN OBSTRUCTED LINE**

(Record/Loco Pilot)

Station -----

Date-----

Time-----

To

The Loco Pilot of Train No. ----- Description----- Up/Down

You are authorized to pass* Up/Down* Outer/Home/Routing Signals in 'ON' position cautiously not exceeding 15 kmph speed being piloted by the bearer of this Authority and you should bring your train to a stand at the facing points leading to Line No (in words) ----- (in figures) ----- until Hand Signaled forward. As you are being received on an obstructed line.

Signature of Station Master
Station Master's Stamp

Signature of Loco Pilot -----Date-----

* (Strike out whichever is not applicable)

पूर्वोत्तर रेलवे

सिगनल रहित लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार

(रिकार्ड/लोको पायलट)

-----स्टेशन

दिनांक-----

समय-----

गाड़ी नं. -----अप/डाउन के लोको पायलट को।

आपको 'आन' स्थिति में *स्टार्टर/एडवांस्ड स्टार्टर को पार करने और जब तक कि आपकी गाड़ी सिगनल रहित (नॉन सिगनल्ड) लाइन सं..------(अंकों में) ------(शब्दों में)----- से रवाना नहीं हो जाती गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न रखते हुए सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा सिगनल रहित लाइन के कांटों के अंतिम समूह तक सावधानी पूर्वक विधिवत रूप से यार्ड को छोड़ने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

टोकन/लाइन क्लीयर टिकट नं.-----

प्राइवेट नं...------(अंकों में) ------(शब्दों में)----- प्राप्त किया।

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर-----दिनांक-----

* जो लागू न हो उसे काट दें।

Form No. T/511

Sr. No. -----

N.E. RAILWAY**AUTHORITY TO START FROM NON-SIGNALED LINE**

(Record/Loco Pilot)

Station -----

Date-----

Time-----

To

The Loco Pilot of Train No. ----- Up/Down.

You are authorized to pass *Starter/Advanced Starter in the 'ON' position and leave the yard duly piloted out up to last set of points of non signaled line by the competent Railway servant at a speed not exceeding 15 kmph over the points as your train is started from non-signalized line No. (in words) ----- (in figures) -----.

Token/Line clear ticket No. -----

Private No. received (in words) ----- (in figures) -----

Signature of Station Master
Station Master's Stamp

Signature of Loco Pilot ----- date -----

* Strike out whichever is not applicable.

पूर्वोत्तर रेलवे

सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार

(रिकार्ड/लोको पायलट)

-----स्टेशन

दिनांक-----

समय-----

गाड़ी नं. -----(विवरण) -----अप/डाउन के लोको पायलट को।

आपको स्टार्टर सिगनल के ऑफ होने पर लाइन सं.....(अंकों में) -----(शब्दों में)----- से आगे बढ़ने की अनुमति दी जाती है। लाइन नं.----- उस लाइन नं. में से एक है, जो उसी सामूहिक प्रस्थान सिगनल से शासित है।

-----स्टेशन से-----फोन पर/ब्लॉक यंत्र पर लाइन क्लीयर प्राप्त किया है।

प्राप्त किया गया प्राइवेट नं.....(अंकों में) ----- (शब्दों में) -----

* टोकन/लाइन क्लीयर टिकट सं.-----

स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर-----दिनांक-----

* मूर्त (टैंजिबल) प्रस्थान प्राधिकार या पेपर लाइन क्लीयर टिकट के बारे में जो लागू न हो उसे काट दें।

Form No. T/512

Sr. No. -----

N.E. RAILWAY**AUTHORITY TO START FROM A LINE WITH COMMON STARTER SIGNAL**

(Record/Loco Pilot)

Station -----

Date-----

Time -----

To,

The Loco Pilot of Train No. ----- Description ----- Up/Down

You are authorized to start from line No. (In word) ----- (In figures) -----
----- on the starter signal being taken off. Line No. -----is one of the number
of lines governed by the same starter signal.

Line clear is obtained on Black Instrument/-----phone from ----- station .

Private No. received (In word) ----- (In figures) -----

* Token or line clear ticket No. -----

Signature of Station Master/Yard Master
Station Master's Stamp

Signature of Loco Pilot -----Date -----

* In case of tangible authority or paper line clear ticket strike out whatever is not applicable.

पूर्वोत्तर रेलवे

किसी ऑब्स्ट्रक्टेड ब्लॉक सेक्शन में राहत इंजन/गाड़ी ले जाने के लिए प्राधिकार
(लोको पायलट/गार्ड/रिकार्ड)

-----स्टेशन

दिनांक-----20-----

राहत इंजन/गाड़ी नं.-----के लोको पायलट को।

लाइन क्लीयर के बिना आगे बढ़ने के लिए ब्लाक टिकट

1. आपको-----कि.मी. तक अप/डाउन लाइन पर-----स्टेशन से अपने राहत इंजन/गाड़ी के साथ लाइन क्लीयर के बिना सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए एतद् द्वारा प्राधिकृत किया जाता है।
2. आपको अपने इंजन/गाड़ी को-----कि.मी. पर विराम देना होगा और इसके बाद साइट पर सक्षम प्राधिकारी के अनुदेशों द्वारा निर्देशित किया जाएगा।
3. यह आदेश-----स्टेशन और-----स्टेशन के बीच-----कि.मी. पर लाइन पर अवरोध की वजह से दिया जाता है।
4. आप-----स्टेशन पर सेक्शन क्लीयर करेंगे-----.

'ऑन' स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

1. आपको 'ऑन' स्थिति में सिगनल/सिगनलों का नं. एवं विवरण-----को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है जिसमें सिगनल पोस्ट/पोस्टों पर यदि वह कांटों का बचाव करता है, हाथ सिगनल का पालन करते हुए गति 15 कि.मी. प्र.घं. से अधिक न रखें।

सर्तकता आदेश

1. आपको-----स्टेशन एवं-----स्टेशन के बीच कि.मी. तक आपके राहत इंजन/गाड़ी की गति 15 कि.मी. प्र.घं. दिन में जब दृश्यता आगे साफ हो तथा 10 कि.मी. प्र.घं.रात्रि में अथवा जब दृश्यता आगे साफ न हो, रखते हुए चलने की अनुमति दी जाती है।
2. आपको विशेष रूप से सचेत किया जाता है कि ब्लॉक सेक्शन के बीच स्थित समपार फाटक/फाटकों के पास पहुँचते समय पूर्ण सावधानी बरतें तथा बार-बार सीटी बजाएं। ब्लॉक सेक्शन में लागू सर्तकता आदेश निम्नलिखित है:-

क्र.सं.	स्टेशन		किलोमीटर		गति कि.मी. प्र.घं.	कारण/टिप्पणियाँ
	से	तक	से	तक		
1						
2						
3						
4						

मैंने इसकी विषय वस्तु को समझ लिया है।

लोको पायलट के हस्ताक्षर-----
गार्ड के हस्ताक्षर-----
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मुहर

समय-----बजकर-----मिनट

अनुदेश

1. इस प्राधिकार पर चलनेवाले लोको पायलट इस फार्म के पीछे उल्लिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करेंगे।
2. लोको पायलट ऊपर दर्शाए गए कि.मी. (अवरोध) के पहले ठहराव, लेगा तथा इसके पश्चात् वह स्थल पर उपस्थित कर्मचारी/पर्यवेक्षक के सिगनलों का पालन करेगा।

UP/DOWN

Form No. T/A 602

Sr. No. -----

N.E. RAILWAY**AUTHORITY TO PROCEED FOR RELIEF ENGINE/TRAIN INTO AN
OCCUPIED BLOCK SECTION**

(Loco Pilot/Guard /Record)

Station -----

Date-----20----

To

The Loco Pilot of Relief engine/ Train No. -----

BLOCK TICKET TO PROCEED WITHOUT LINE CLEAR

1. You are hereby authorized to proceed cautiously without line clear from station ----- up to km ----- on UP/DOWN Line with your Relief/ Engine/Train.
2. You shall bring your engine/Train to a stop at Km ----- and there after be guided by the instructions from the competent Authority at the site.
3. This order is given due to obstruction of ----- line between ----- station and ----- station at km No. -----.
4. You shall clear the section at station -----.

AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' POSITION

1. You are authorized to pass the signal/Signals No. & description ----- in. 'ON' position speed not exceeding 15 kmph observing hand signals at the foot of the signal post/s, if it protects points.

CAUTION ORDER

1. You are permitted to run your Relief engine/Train upto km ----- between station -----and ----- station with the speed of 15 kmph in day when view is clear ahead. 10 kmph in night or when view is not clear ahead.
2. You are expressly warned to observe every caution while approaching level crossing gate/s situated between block section and whistle frequently Caution Orders in force in the block section are as under

Sr. No	Station between		Kilometre		Speed Kmph	Cause/Remarks
	From	To	From	To		
1						
2						
3						
4						

I have understood the contents of this

Signature of Loco Pilot-----
Signature of Guard-----
Signature of Station Master
Station Master Stamp
Time -----Hour-----Minutes**INSTRUCTIONS**

1. Loco Pilot proceeding on this authority must observe instructions mentioned at the back of this form.
2. Loco Pilot will stop at k.m. (obstruction) shown and thereafter he will obey the signals of employee/ supervisor present at site.

महत्वपूर्ण अनुदेश

इस प्राधिकार पर चलने वाले लोको पायलट निम्नलिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करेंगे:-

- | (1) | गति अधिक न हो | एकल लाइन पर | दोहरी लाइन पर |
|-----|---|--|---|
| (अ) | दिन में | 15कि.मी. प्र.घं. | 15 कि.मी. प्र.घं. |
| (ब) | रात में अथवा जब दृश्यता बाधित हो | 10कि.मी. प्र.घं. | 10 कि.मी. प्र.घं. |
| (स) | धुंध, कोहरे अथवा तूफानी मौसम में या आंधी चलते समय | लाल बत्ती एवं पटाखे के साथ आगे चलने वाले दो व्यक्तियों द्वारा पैदल चलने की निर्धारित गति | लाल बत्ती एवं पटाखे के साथ आगे चलने वाले एक व्यक्ति द्वारा पैदल चलने की निर्धारित गति |
- (2) दिन और रात के समय लोको पायलट को किसी सुरंग में तब तक नहीं घुसना चाहिए जब तक कि वह यह मालूम न कर ले कि सुरंग क्लियर है। यदि इस विषय में कोई शंका हो, गाड़ी को एक रेल कर्मचारी द्वारा जो हाथ सिगनलों और पटाखों से सुसज्जित हो, मार्गदर्शित किया जाना चाहिए।
- (3) रात के समय यदि इलेक्ट्रिक हेड लाइट खराब अवस्था में हो तो उस गाड़ी या लाइट इंजन से आगे पर्याप्त दूरी पर पटाखों से युक्त एक रेल कर्मचारी आने वाली किसी दूसरी गाड़ी को रोकने के लिए एक लाल बत्ती आगे से दिखाते हुए चलेगा। स्वचालित वाहन/अन्य वाहन के मामले में भी सावधानियां अवश्य बरती जानी चाहिए।
- (4) हर समय बाहर की ओर कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिए और लोको पायलट रेल पथ पर प्रत्यक्ष या अचानक उत्पन्न होने वाले किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए अवश्य तैयार रहे।
- (5) अगले स्टेशन के पास पहुँचते समय, लोको पायलट अपनी गाड़ी इंजन/लाइट इंजन/टॉवर वैगन/डीजल रेल कार/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन को प्रथम ठहराव सिगनल के बाहर अवश्य रोके और उसके बाद वह लगातार सीटी बजाये अथवा स्वचालित वाहन में यदि हार्न की व्यवस्था हो तो उसे विशेष अनुदेश के अनुसार बजाये। यदि 10 मिनट के भीतर स्टेशन से कोई ना आये तो सहायक लोको पायलट/गार्ड की गाड़ी/लाइट इंजन/स्वचालित इंजन/अन्य वाहन के पहुँचने की सूचना देने के लिए स्टेशन मास्टर से तत्काल सम्पर्क करने के लिए भेजा जाएगा अथवा यदि सिगनल पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था हो तो इसके जरिये या संचार के किसी अन्य माध्यम द्वारा, यदि व्यवस्था हो तो सम्पर्क करेगा।

IMPORTANT INSTRUCTIONS

Loco Pilot proceeding on this authority must observe the following instructions:-

- | | | | |
|-----|---|---|---|
| (1) | Speed must not exceed | Single Line | Double Line |
| (a) | Day | 15 KMPH | 15 KMPH |
| (b) | Night or when view is obstructed | 10 KMPH | 10 KMPH |
| (c) | In thick foggy or tem-
pestuous weather or in
dust storm. | Walking pace preceded
by two men on foot
with Red Light and fog
signals. | Walking pace preceded by
one man on foot with Red
light and fog signals |
- (2) Both by day and night a tunnel must not be entered until the Loco Pilot has ascertained that it is clear, should there be any doubt on this point, the train should be piloted by a Railway Employee, equipped with Hand Signals and Detonators.
- (3) During night if Electric Head Light is not in working order, the Train or the Light Engine must be preceded at an adequate distance by a Railway Servant carrying Detonators and exhibiting Red Light ahead to Stop any other approaching train. The precautions must be taken in case of self propelled vehicle/other vehicle also.
- (4) A sharp look out must be kept at all times and the Loco Pilot must be prepared to stop clear and short of any obstruction which may exist or crop up on the track.
- (5) When approaching the station ahead, Loco Pilot must stop his train engine/light engine/trolley/tower wagon/Diesel rail car/self-propelled vehicle/other vehicle outside first stop, signal and sound continuously whistle or by sounding the horn of self propelled vehicle, if provided, as per special instructions. If no one turns up from the station within 10 minutes, Assistant Loco Pilot/Guard shall be immediately sent to the station to inform Station Master of the Arrival of the train/light engine/self propelled vehicle/other vehicle or make contact station Master through Signal Post Telephone, if provided or by other means of communications if provided.

अप/डाउन

फार्म सं. टी/बी 602

क्रम सं.

पूर्वोत्तर रेलवे

इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार शंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार

(लोको पायलट/रिकार्ड)

-----स्टेशन

दिनांक-----20-----

-----इंजन/स्वचालित वाहन के लोको पायलट को।

लाइन क्लीयर के बिना आगे बढ़ने का प्राधिकार

1. आपको स्टेशन से.....स्टेशन तक.....अपने इंजन/स्वचालित वाहन के साथ लाइन क्लीयर के बिना सावधानी पूर्वक प्रस्थान करने के लिए एतद् द्वारा प्राधिकृत किया जाता है।
2. आप अपने इंजन/वाहन को अगले ब्लॉक स्टेशन के पहले रोक सिग्नल के बाहर खड़ा कर देंगे और उसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों द्वारा निर्देशित किया जाएगा।
3. गाड़ी सं.....इस सेक्शन पर अंतिम गाड़ी थी। वह वहाँ से.....बजकर.....मिनट पर गई/वहाँ पर आई*
4. यह प्राधिकार निम्नलिखित के कारण दिया जाता है:-
(क).....दिनांक.....को.....बजे से.....स्टेशन पर पूर्ण संचार भंग।

ऑन स्थिति में सिग्नलों को पार करने के लिए प्राधिकार

1. आपको ऑन स्थिति में सिग्नल/सिग्नलों का नं. एवं विवरण-----को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है जिसमें सिग्नल पोस्ट/पोस्टों पर यदि वह कांटों का बचाव करता है, हाथ सिग्नल का पालन करते हुए गति 15 कि.मी. प्र. घं. से अधिक न रखें।

सतर्कता आदेश

1. आपको-----स्टेशन से-----स्टेशन के बीच आपके इंजन/स्वचालित वाहन की गति दिन में जब दृश्यता आगे साफ हो 15 कि.मी. प्र.घं. तथा रात्रि में अथवा जब दृश्यता आगे साफ न हो, 10 कि.मी. प्र.घं. रखने की अनुमति दी जाती है।
2. आपको विशेष रूप से सचेत किया जाता है कि ब्लॉक सेक्शन के बीच स्थित समपार फाटक/फाटकों के पास पहुँचते समय पूर्ण सावधानी बरतें तथा बार-बार सीटी बजाएं।
3. इसके अलावा निम्नलिखित सतर्कता आदेश ब्लॉक सेक्शन में लागू है:-

क्र.सं.	स्टेशन		किलोमीटर		गति कि.मी. प्र.घं.	कारण/टिप्पणियाँ
	से	तक	से	तक		
1						
2						
3						
4						

लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश

स्टेशन मास्टर को -----

संदेश सं.-----

वापसी पर क्या लाइन क्लीयर होगी तथा इसके चलने के लिए तैयार गाड़ी नं.....के लिए क्लीयर रखा जाएगा।

सशर्त लाइन क्लीयर संदेश

.....स्टेशन मास्टर को संदेश सं.....आपके यहाँ.....के पहुँचने पर, गाड़ी के साथ/के बिना लगे.....गाड़ी इंजन या अन्य इंजन या स्वचालित वाहन/ट्राली आदि(पूर्ण ब्यौरा) के वापस आने के लिए लाइन क्लीयर होगी और क्लीयर रखी जाएगी।
प्राइवेट नं.....(शब्दों में).....(अंकों में)
मैंने इसकी विषय वस्तु को समझ लिया है।

लोको पायलट के हस्ताक्षर

गार्ड के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मुहर

समय-----बजकर-----मिनट

निर्देश

- * 1. जो लागू हो उसे काट दें।
2. इस प्राधिकार पर चलने वाले लोको पायलट को यह चाहिए कि पृष्ठ भाग में अंकित निर्देशों का पालन सुनिश्चित करें।

UP/DOWN

Sr. No. -----

N.E. RAILWAY**AUTHORITY FOR OPENING COMMUNICATION DURING TOTAL INTERRUPTION OF COMMUNICATION ON SINGLE LINE SECTION**

(Loco Pilot/Guard /Record)

Station -----

Date----- 20----

To: The Loco Pilot of engine/ Self propelled Vehicle-----

AUTHORITY TO PROCEED WITHOUT LINE CLEAR

1. You are hereby authorized to proceed cautiously without line clear from station.....up to km on UP/DOWN Line with your Relief/ Engine/Train.
2. You shall bring your engine/Vehicle to a stand outside the first stop signal of the next block station there after be guided by the instructions from the station Master of that station.
3. Train No.....was last Train over the section. It left/arrived
4. * here at.....hour.....minutes.

This authority is given due to :-

Total interruption of communication with station from.....Hour of date 20.....

AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' POSITION

1. You are authorized to pass the signal/Signals No. & description.....in. 'ON' position, speed not exceeding 15 kmph observing hand signals at the foot of the signal post/s, if it protects points.

CAUTION ORDER

1. You are permitted to run your Relief engine/Self propelled between Station.....to station----- with the speed of 15 kmph in day when view ahead is clear. 10 kmph in night or when view ahead is not clear.
2. You are expressly warned to observe every caution while approaching level crossing gate/s situated between block section and whistle frequently Caution Orders in force in the block section are as under
3. In addition following caution orders are in force in block section:-

Sr. No	Station between		Kilometre		Speed Kmph	Cause/Remark
	From	To	From	To		
1						
2						
3						
4						

LINE CLEAR ENQUIRY MESSAGE

To The Station Master

Message No.

On return of.....will line be clear and kept clear for train no.....waiting to proceed?

CONDITIONAL LINE CLEAR MESSAGE

To The Station MasterMessage No.

On arrival ofat yours, line will be clear and kept clear forTrain engine to return with/with out attached to a Train or another engine or Self Propelled/Vehicle/Trolley etc. (Complete particulars)

Private Number (in words) ----- (in figures) -----

I have understood the contents of this.

Signature of Loco Pilot

Signature of Guard

Signature of Station Master

Station Master Stamp

Time-----Hour-----Minutes

INSTRUCTIONS

*Strike out whichever is not applicable

Loco Pilot proceeding on this Authority must observe instructions mentioned at the back of this form.

महत्वपूर्ण अनुदेश

इस प्राधिकार पर चलने वाले लोको पायलट निम्नलिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करेंगे:-

- | | | | |
|-----|---|---|---|
| (1) | गति अधिक न हो | एकल लाइन पर | दोहरी लाइन पर |
| | (अ) दिन में | 15कि.मी. प्र.घं. | 15 कि.मी. प्र.घं. |
| | (ब) रात में अथवा कम दृश्यता बाधित हो | 10कि.मी. प्र.घं. | 10 कि.मी. प्र.घं. |
| | (स) धुंध, कोहरे अथवा तूफानी मौसम में या आंधी चलते समय | लाल बत्ती एवं पटाखे के साथ के साथ आगे चलने वाले दो व्यक्तियों द्वारा पैदल चलने की निर्धारित गति | लाल बत्ती एवं पटाखे के साथ आगे चलने वाले एक व्यक्ति द्वारा पैदल चलने की निर्धारित गति |
- (2) दिन और रात के समय लोको पायलट को किसी सुरंग में तब तक नहीं घुसना चाहिए जब तक कि वह यह मालूम न कर ले कि सुरंग क्लीयर है। यदि इस विषय में कोई शंका हो, गाड़ी को एक रेल कर्मचारी द्वारा जो हाथ सिगनलों और पटाखों से सुसज्जित हो, मार्गदर्शित किया जाना चाहिए।
- (3) रात के समय यदि इलेक्ट्रिक हेड लाइट खराब अवस्था में हो तो उस गाड़ी या लाइट इंजन से आगे पर्याप्त दूरी पर पटाखों से युक्त एक रेल कर्मचारी आने वाली किसी दूसरी गाड़ी को रोकने के लिए एक लाल बत्ती आगे से दिखाते हुए चलेगा। स्वचालित वाहन/अन्य वाहन के मामले में भी सावधानियां अवश्य बरती जानी चाहिए।
- (4) हर समय बाहर की ओर कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिए और लोको पायलट रेल पथ पर प्रत्यक्ष या अचानक उत्पन्न होने वाले किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिए अवश्य तैयार रहे।
- (5) अगले स्टेशन के पास पहुँचते समय, लोको पायलट अपनी गाड़ी इंजन/लाइट इंजन/टॉवर वैगन/डीजल रेल कार/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन को प्रथम ठहराव सिगनल के बाहर अवश्य रोके और उसके बाद वह लगातार सीटी बजाये अथवा स्वचालित वाहन में यदि हार्न की व्यवस्था हो तो उसे विशेष अनुदेश के अनुसार बजाये। यदि 10 मिनट के भीतर स्टेशन से कोई ना आये तो सहायक लोको पायलट/गार्ड को गाड़ी/लाइट इंजन/स्वचालित इंजन/अन्य वाहन के पहुँचने की सूचना देने के लिए स्टेशन मास्टर से तत्काल सम्पर्क करने के लिए भेजा जाएगा अथवा यदि सिगनल में पोस्ट में टेलीफोन की व्यवस्था हो तो इसके जरिये या संचार के किसी अन्य माध्यम द्वारा यदि व्यवस्था हो तो सम्पर्क करेगा।

IMPORTANT INSTRUCTIONS

Loco Pilot proceeding on this authority must observe the following instructions:-

- | | | | |
|-----|----------------------------------|--------------------|--------------------|
| (1) | Speed must not exceed | Single Line | Double Line |
| (a) | Day | 15 KMPH | 15 KMPH |
| (b) | Night or when view is obstructed | 10 KMPH | 10 KMPH |
- (c) In thick foggy or tempestuous weather or in dust storm.
- | | |
|--|---|
| Walking pace preceded by two men on foot with Red Light and fog signals. | Walking pace preceded by one man on foot with Red light and fog signals |
|--|---|
- (2) Both by day and night a tunnel must not be entered until the Loco Pilot has ascertained that it is clear, should there be any doubt on this point, the train should be piloted by a Railway Employee, equipped with Hand Signals and Detonators.
- (3) During night if Electric Head Light is not in working order, the Train or the Light Engine must be preceded at an adequate distance by a Railway Servant carrying Detonators and exhibiting Red Light ahead to Stop any other approaching train. The precautions must be taken in case of self propelled vehicle/other vehicle also.
- (4) A sharp look out must be kept at all times and the Loco Pilot must be prepared to stop clear and short of any obstruction which may exist or crop up on the track.
- (5) When approaching the station ahead, Loco Pilot must stop his train engine/light engine/trolley/tower wagon/Diesel rail car/self-propelled vehicle out side first stop, signal and sound continuously whistle or by sounding the horn of self propelled vehicle, if provided, as per special instructions. If no one turns up from the station within 10 minutes, Assistant Loco Pilot/Guard shall be immediately sent to the station to inform Station Master of the Arrival of the train/light engine/self propelled vehicle/other vehicle or make contact station Master through Signal Post Telephone, if provided or by other means of communications if provided.

अप/डाउन

फार्म सं. टी/सी 602

क्रम सं.....

पूर्वोत्तर रेलवे**दोहरे लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार भंग के दौरान गाड़ियों के संचालन के लिए प्राधिकार**

(लोको पायलट/रिकार्ड)

.....स्टेशन

दिनांक.....20.....

गाड़ी नं..... अप/डाउन के लोको पायलट को।

लाइन क्लीयर के बिना आगे बढ़ने के लिए प्राधिकार

1. आपको..... स्टेशन से..... स्टेशन तक अपनी गाड़ी/स्वचालित वाहन सं..... के साथ लाइन क्लीयर के बिना सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने के लिए एतद् द्वारा प्राधिकृत किया जाता है।
2. आपको अपनी गाड़ी को अगले ब्लॉक स्टेशन के राइट लाइन से संबंधित प्रथम रोक सिगनल/रंग लाइन से संबंधित अंतिम रोक सिगनल, जो भी पहले आये के बाहर खड़ा कर देना होगा और उसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों द्वारा निर्देशित किया जाएगा।
3. गाड़ी सं..... इस सेक्शन पर अंतिम गाड़ी थी। वह यहाँ से..... बजकर..... मिनट पर गई/आई।
4. परिस्थितियाँ जिनमें यह आदेश दिया जाता है:—
(क) दिनांक..... को..... बजकर..... मिनट से..... स्टेशन के साथ पूर्ण संचार भंग।

ऑन स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

1. आपको 'ऑन' स्थिति में सिगनल/सिगनलों के नं. एवं विवरण-----को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है जिसमें सिगनल पोस्ट/पोस्टों पर, यदि वह कांटों का बचाव करता है, हाथ सिगनल का पालन करते हुए गति 15 कि.मी. प्र.घं. से अधिक न रखें।

सतर्कता आदेश

1. आपको-----स्टेशन एवं-----स्टेशन के बीच अपनी गाड़ी की गति दिन में 25 कि. मी. प्र.घं. जब दृश्यता आगे साफ हो तथा 10 कि.मी. प्र.घं. रात्रि में अथवा जब दृश्यता आगे साफ न हो, रखने की अनुमति दी जाती है।
2. आपको विशेष रूप से सचेत किया जाता है कि ब्लॉक सेक्शन के बीच स्थित समपार फाटक/फाटकों के पास पहुँचते समय पूर्ण सावधानी बरतें तथा बार-बार सीटी बजाएं।

क्र.सं.	स्टेशन		किलोमीटर		गति कि.मी. प्र.घं.	कारण/टिप्पणियाँ
	से	तक	से	तक		
1						
2						
3						
4						

मैंने इसकी वस्तु स्थिति को समझ लिया है।

.....
लोको पायलट के हस्ताक्षर.....
गार्ड के हस्ताक्षर.....
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मुहर

समय-----बजकर-----मिनट

अनुदेश

- * 1. जो लागू न हो उसे काट दें।
2. इस प्राधिकार पर चलने वाले लोको पायलट इस फार्म के पीछे उल्लिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करें।

UP/DOWN

Sr. No. -----

N.E. RAILWAY**AUTHORITY FOR WORKING OF TRAINS DURING TOTAL INTERRUPTION OF
COMMUNICATION ON DOUBLE LINE SECTION**

(Loco Pilot/Guard /Record)

Station -----

Date----- 20-----

To: The Loco Pilot of Relief engine/ Train No. ----- Up/Down.

AUTHORITY TO PROCEED WITHOUT LINE CLEAR

1. You are hereby authorized to proceed cautiously without line clear from station ----- to station ----- with your train/Self propelled Vehicle No.-----
2. You shall bring your train to a stand outside the first stop signal pertaining to right line /last stop signal pertaining to wrong line Whichever comes across first of the next Block thereafter be guided by the instructions from the Station master of that Station.
3. Train No. -----was last Train over the section. It left/arrived* here at -----hour-----minutes.
4. Circumstances under which this order is given :-
(a) Total interruption of communication with station from-----Hour -----of date -----

AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' POSITION

1. You are authorized to pass the signal/Signals No. & description ----- in. 'ON' position speed not exceeding 15 kmph observing hand signals at the foot of the signal post/s, if it protects points.

CAUTION ORDER

1. You are permitted to run your Relief train between Station ----- & -----station with the speed of 25 kmph in day when view ahead is clear. 10 kmph in night or when view ahead is not clear.
2. You are expressly waned to observe every caution while approaching level crossing gate/s situated between block section and whistle frequently

Sr. No	Station between		Kilometre		Speed Kmph	Cause/Remark
	From	To	From	To		
1						
2						
3						
4						

I have understood the contents of this

Signature of Loco Pilot-----
Signature of Guard-----
Signature of Station Master
Station Master Stamp
Time -----Hour-----Minutes**INSTRUCTIONS**

- *1- Strikeout whichever is not applicable
- 2- Loco Pilot proceeding on this authority must observe instructions mentioned at the back of this form.

महत्वपूर्ण अनुदेश

इस प्राधिकार पर चलने वाले लोको पायलट निम्नलिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करें:-

- | | | | |
|-----|---|--|---|
| (1) | गति अधिक न हो | एकल लाइन पर | दोहरी लाइन पर |
| | (अ) दिन में | 15 कि.मी. प्र.घं. | 25 कि.मी. प्र.घं. |
| | (ब) रात में अथवा जब दृश्यता बाधित हो | 10 कि.मी. प्र.घं. | 10 कि.मी. प्र.घं. |
| | (स) धुंध, कोहरे अथवा तूफानी मौसम में या आंधी चलते समय | लाल बत्ती एवं पटाखे के साथ आगे चलने वाले दो व्यक्तियों द्वारा पैदल चलने की निर्धारित गति | लाल बत्ती एवं पटाखे के साथ आगे चलने वाले एक व्यक्ति द्वारा पैदल चलने की निर्धारित गति |
- (2) दिन और रात के समय लोको पायलट को किसी सुरंग में तब तक नहीं घुसना चाहिए जब तक कि वह यह मालूम न कर ले कि सुरंग क्लियर है। यदि इस विषय में कोई शंका हो, गाड़ी को एक रेल कर्मचारी द्वारा जो हाथ सिगनलों और पटाखों से सुसज्जित हो, मार्गदर्शित किया जाना चाहिए।
- (3) रात के समय यदि इलेक्ट्रिक हेड लाइट न लगी हो या इलेक्ट्रिक हैड लाइट खराब हो तो उस गाड़ी या लाइट इंजन से आगे पर्याप्त दूरी पर पटाखों से युक्त एक रेल कर्मचारी आने वाली किसी दूसरी गाड़ी को रोकने के लिए एक लाल बत्ती आगे से दिखाते हुए चलेगा। स्वचालित वाहन/अन्य वाहन के मामले में भी सावधानियां अवश्य बरती जानी चाहिए।
- (4) हर समय बाहर की ओर कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिए और लोको पायलट रेल पथ पर प्रत्यक्ष या अचानक उत्पन्न होने वाले किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए अवश्य तैयार रहे।
- (5) अगले स्टेशन के पास पहुँचते समय, लोको पायलट अपनी गाड़ी इंजन/लाइट इंजन/टावर वैगन/डीजल रेल कार/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन को राइट लाइन से सम्बन्धित पहले रोक सिगनल/रांग लाइट से सम्बन्धित अन्तिम रोक सिगनल, जो भी पहले आये के बाहर अवश्य रोके और उसके बाद वह लगातार सीटी बजाये अथवा स्वचालित वाहन में यदि हार्न की व्यवस्था हो तो उसे विशेष अनुदेश के अनुसार बजाये। यदि 10 मिनट के भीतर स्टेशन से कोई ना आये तो सहायक लोको पायलट/गार्ड को गाड़ी/लाइट इंजन/स्वचालित इंजन/अन्य वाहन के पहुँचने की सूचना देने के लिए स्टेशन मास्टर से तत्काल सम्पर्क करने के लिए भेजा जाएगा अथवा यदि सिगनल पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था हो तो इसके जरिये या संचार के किसी अन्य माध्यम द्वारा, यदि व्यवस्था हो तो सम्पर्क करेगा।

IMPORTANT INSTRUCTIONS

Loco Pilot proceeding on this authority must observe the following instructions:-

- | | | | |
|------------|---|---|--|
| (1) | Speed must not exceed | Single Line | Double Line |
| (a) | Day | 15 KMPH | 25 KMPH |
| (b) | Night or when view is obstructed | 10 KMPH | 10 KMPH |
| (c) | In thick foggy or tempestuous
Weather or in dust storm | Walking pace
preceded by the two
Men on foot with Red
Light and fog signals. | Walking pace preceded
by one man on foot with
Red light and fog signal |
- (2) Both by day and night a tunnel must not be entered until the Loco Pilot has ascertained that it is clear, should there be any doubt on this point, the train should be piloted by a Railway Employee, equipped with Hand Signals and Detonators.
- (3) During night if Electric Head Light is not in working order, the Train or the Light Engine must be preceded at an adequate distance by a Railway Servant carrying Detonators and exhibiting Red Light ahead to Stop any other approaching train. The precautions must be taken in case of self propelled vehicle/other vehicle also.
- (4) A sharp look out must be kept at all times and the Loco Pilot must be prepared to stop clear and short of any obstruction which may exist or crop up on the track.
- (5) When approaching the station ahead, Loco Pilot must stop his train engine/light engine/trolley/tower wagon/Diesel rail car/self-propelled vehicle/other vehicle outside first stop, signal and sound continuously whistle or by sounding the horn of self propelled vehicle, if provided, as per special instructions. If no one turns up from the station within 10 minutes, Assistant Loco Pilot/Guard shall be immediately sent to the station to inform Station Master of the Arrival of the train/light engine/self propelled vehicle/other vehicle or make contact station Master through Signal Post Telephone, if provided or by other means of communications if provided.

अप/डाउन

क्रम सं.

पूर्वोत्तर रेलवे**दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार**
(लोको पायलट/गार्ड/रिकार्ड)

-----स्टेशन

दिनांक-----

गाड़ी नं.----- (विवरण) के लोको पायलट को।

लाइन क्लीयर टिकट

लाइन क्लीयर है और आपको.....स्टेशन तक अप/डाउन लाइन पर आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। प्राइवेट नं. (शब्दों में).....(अंकों में).....

ऑन स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

* सिगनल का नं. एवं विवरण..... स्टार्टर, मध्यवर्ती स्टार्टर, अग्रिम स्टार्टर अथवा अंतिम रोक सिगनलों के लिए लागू। सिगनल यदि कांटों का बचाव करता है, हाथ सिगनल/सिगनलों का पालन करें।

**आपको उन स्टेशनों के सिगनलों को पार करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है जिन्हें इकहरी लाइन संचालन के लिए अस्थाई रूप से बंद कर दिया गया है,.....स्टेशन।

आपको मार्ग में गेटमैन तथा गैंगमैन को इकहरी लाइन संचालन को चालू होने के लिए भी सूचित करना होगा।

सतर्कता आदेश

- (i) आपकी गाड़ी सही लाइन/गलत लाइन पर जा रही है। अवरोध.....कि.मी. पर है।
- (ii) आपकी गाड़ी अस्थाई इकहरी लाइन को पार करने के लिए पहली गाड़ी है। लागू अन्य गति प्रतिबंध का पालन करते हुए गति 25 कि.मी. प्रति घंटे तक सीमित रखी जाएगी।
- (iii) यदि आपकी गाड़ी गलत लाइन पर जा रही है तो आपको आवेश रहित सेक्शन 'न्यूट्रल सेक्शन' (केवल विद्युतीकृत सेक्शन में) का पालन करने के लिए विशेष रूप से सतर्क किया जाता है। संबंधित लाइन पर कोई ट्रेप कांटा नहीं है/ट्रेप कांटा को क्लैम्प/स्पाइक कर दिया गया है।
- (iv) निम्नलिखित सतर्कता आदेश ब्लॉक सेक्शन में लागू है:-

क्र.सं.	स्टेशन		किलोमीटर		गति कि.मी. प्र.घं	कारण/टिप्पणियाँ
	से	तक	से	तक		
1						
2						
3						
4						

मैंने इसकी वस्तु स्थिति को समझ लिया है।

.....
लोको पायलट के हस्ताक्षर

.....
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर
स्टेशन मास्टर का मुहर
समय-----बजकर-----मिनट

अनुदेश

* जो लागू न हो उसे काट दें।

** मध्यवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के लिए।

UP/DOWN

N.E. RAILWAY**AUTHORITY FOR TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE SECTION**

(Loco Pilot/Guard /Record)

Station -----

Date----- 20-----

To: The Loco Pilot of Train No. ----- (Description)

LINE CLEAR TICKET

The line is clear and you are authorized to proceed on UP/Down Line up to station ----- Private No
(in words) ----- (in figure)-----

AUTHORITY TO PASS SIGNAL IN ON POSITION

* Description & No. of Signal----- Application to Starter, Intermediate, Starter, Advanced Starter, or Last Stop signals. Observe hand signal/s at the foot of the signal, if it protects points.

** You are authorized to pass the signals of those stations which have been closed temporarily for single line working Station/s-----/

You have to also inform the Gate men and Gang men enroute for Introduction of single line working.

CAUTION ORDER

- *(i) Your train is going on right line/wrong line. The obstruction exists at km.-----
- (ii) Your train is First Train to pass over the temporary single line. Speed shall be restricted to 25 kmph subject to observance of other speed restriction in force.
- (iii) You are expressly warned to observe "Neutral section" (only in electrified section) if your Train is going on wrong line. There are no trap points on the line in question/trap points have been clamped/spiked.
- (iv) Following are the caution orders in force in Block section.

Sr. No	Station between		Kilometre		Speed Kmph	Cause/Remark
	From	To	From	To		
1						
2						
3						

I have understood the contents of This

.....
Signature of Loco Pilot

.....
Signature of Station Master

Station Master Stamp
Time -----Hour-----Minutes

INSTRUCTIONS

- * Strike out whichever is not applicable
- ** For intermediate block section

अप

फार्म सं. टी/ई 602

क्रम सं.....

पूर्वोत्तर रेलवे

इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार भंग के दौरान गाड़ियों को भेजने के लिए
लाइन क्लीयर पूछने के लिए लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश
 (लोको पायलट/रिकार्ड)

.....स्टेशन

दिनांक:.....20.....

समय.....बजकर.....मिनट

.....स्टेशन मास्टर से

.....स्टेशन मास्टर को

संदेश सं.....* गाड़ी के साथ/के बिना गाड़ी इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन सं..... की वापसी पर क्या अनुगामी गाड़ी/गाड़ियों के लिए जो आपकी तरफ जाने की प्रतीक्षा में है, लाइन क्लीयर होगी और क्लीयर रखी जाएगी ?

1.
2.
3.
4.

.....
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मुहर

* जो लागू न हो उसे काट दें।

UP

Form No. T/E 602

Sr. No.-----

N.E. RAILWAY**LINE CLEAR INQUIRY MESSAGE ASKING LINE CLEAR FOR DESPATCH OF TRAINS
DURING TOTAL FAILURE OF COMMUNICATION ON SINGLE LINE SECTION**

(Loco Pilot/Record)

Station

Date..... 20.....

Time.....Hour.....Minutes

From station Master.....

To Station Master.....

Message No. ----- On return of * train engine with/without train/self propelled vehicle /other
vehicle number ----- will line be clear and kept clear for following train/s ?

1. -----

2. -----

3. -----

4. -----

Waiting to proceed to yours.

Signature of Station Master
Station Master Stamp

* Strike out whichever is not applicable.

अप/डाउन

फार्म सं. टी/एफ 602

क्रम सं.....

पूर्वोत्तर रेलवे

कंडीशनल लाइन क्लियर संदेश

(लोको पायलट/रिकार्ड)

-----स्टेशन

दिनांक.....20.....

समय-----बजकर-----मिनट

.....स्टेशन मास्टर से

.....स्टेशन मास्टर को।

संदेश सं.....

आपका संदेश सं..... आपके यहाँ *गाड़ी के साथ/के बिना गाड़ी इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन सं.....के पहुँचने पर अनुगामी गाड़ी/गाड़ियों के लिए लाइन क्लियर होगी और क्लियर रखी जाएगी।

1. गाड़ी नं..... प्राइवेट नं.(शब्दों में).....(अंकों में).....

2. गाड़ी नं..... प्राइवेट नं.(शब्दों में).....(अंकों में).....

3. गाड़ी नं..... प्राइवेट नं.(शब्दों में).....(अंकों में).....

4. गाड़ी नं..... प्राइवेट नं.(शब्दों में).....(अंकों में).....

.....

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मुहर

* जो लागू न हो उसे काट दें।

UP/DOWN

Form No. T/F 602

Sr. No.-----

N.E. RAILWAY**CONDITION LINE CLEAR MESSAGE**

(Loco Pilot/Records)

Station -----

Date-----

Time -----Hour-----mts.-----

From station Master -----

To Station Master -----

Message No. -----

Your message No. ----- on arrival of *Train Engine with/without train/self propelled vehicle/other vehicle number ----- at your line will be clear and kept clear for following Trains:-

- | | | | |
|-----|-----------------|-------------------------------|--------------------|
| (1) | Train No. ----- | Private No. (in words) ----- | (in figures) ----- |
| (2) | Train No. ----- | Private No. (in words) ----- | (in figures) ----- |
| (3) | Train No. ----- | Private No. (in words) ----- | (in figures) ----- |
| (4) | Train No. ----- | Private No. (in words) ----- | (in figures) ----- |

Signature of station Master
Station Master Stamp

* Strike out whichever is not applicable

<p>अप/डाउन फार्म सं. टी/ई 602 क्रम सं.....</p> <p style="text-align: center;">पूर्वोत्तर रेलवे</p> <p style="text-align: center;">इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार भंग के दौरान गाड़ियों को भेजने के लिए लाइन क्लीयर पूछने के लिए लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश (लोको पायलट/रिकार्ड)</p> <p>..... स्टेशन दिनांक..... समय..... बजकर..... मिनट</p> <p>..... स्टेशन मास्टर से स्टेशन मास्टर को।</p> <p>संदेश सं..... *गाड़ी के साथ/के बिना गाड़ी इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन सं..... की वापसी पर क्या अनुगामी गाड़ी/गाड़ियों के लिए जो आपकी तरफ जाने की प्रतीक्षा में हैं, लाइन क्लीयर होगी और क्लीयर रखी जाएगी ?</p> <p>1..... 2..... 3..... 4.....</p> <p style="text-align: right;">..... स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर का मुहर</p> <p>* जो लागू न हो उसे काट दें।</p>	<p>अप फार्म सं. टी/जी 602 क्रम सं.....</p> <p style="text-align: center;">पूर्वोत्तर रेलवे</p> <p style="text-align: center;">कंडीशनल लाइन क्लीयर टिकट (लोको पायलट/रिकार्ड)</p> <p>..... स्टेशन दिनांक..... समय..... बजकर..... मिनट</p> <p>..... स्टेशन मास्टर से लोको पायलट गाड़ी सं..... अप (विवरण) को लाइन क्लीयर है और आपको स्टेशन पहुँचने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। *अंतिम गाड़ी इस स्टेशन से..... बजकर..... मिनट पर चली। आपको गाड़ी के पीछे-पीछे चलने और..... स्टेशन पहुँचने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। प्राइवेट नं. (शब्दों में)..... (अंकों में)..... **जा चुकी गाड़ियों पीछे जाने वाली गाड़ियों का का ब्यौरा ब्यौरा गाड़ी नं. समय गाड़ी नं. समय</p> <p>.....</p> <p style="text-align: right;">..... स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर का मुहर</p> <p style="text-align: center;">विशेष अनुदेश</p> <p>जब कोई गाड़ी पीछा कर रही है तब कड़ी निगरानी रखें। जब दृश्यता साफ हो तब गति 25 कि.मी.प्र.घंटा से अधिक न हो तथा जब दृश्यता किसी भी वजह से साफ न हो तब गति 10 कि.मी.प्र.घ. या इससे कम रखें। *अनियमित प्रवाह के दौरान दूसरी तथा इसके बाद की गाड़ियों की प्रविष्टि को काट दें। ** अनियमित प्रवाह के दौरान पहली गाड़ी की प्रविष्टि तथा नियमित प्रवाह के दौरान सभी गाड़ियों की प्रविष्टि काट दें।</p>
---	--

<p>UP/DOWN Form No. T/E 602 Sr. No.-----</p> <p style="text-align: center;">N.E. RAILWAY</p> <p style="text-align: center;">LINE CLEAR INQUIRY MESSAGE ASKING LINE CLEAR FOR DISPATCH OF TRAINS DURING TOTAL FAILURE OF COMMUNI- CATION ON SIGNAL LINE SECTION (Loco Pilot/Record)</p> <p>.....Station Date..... Time.....hrs.....mts.....</p> <p>From Station..... To Station</p> <p>Message No. ----- on return of * train engine with/without train/self propelled vehicle / other vehicle number -----will line be clear and kept clear for following train/s</p> <p>1. ----- 2. ----- 3. ----- 4. -----</p> <p>Waiting to proceed to yours.</p> <p style="text-align: right;">----- (Signature of Station Master) Station Master Stamp</p> <p>* Strike out whichever is not applicable.</p>	<p>UP Form No. T/G 602 Sr. No.-----</p> <p style="text-align: center;">N.E. RAILWAY</p> <p style="text-align: center;">CONDITIONAL LINE CLEAR TICKET (Loco Pilot/Record)</p> <p>Station..... Date..... Time.....hrs.....mts.....</p> <p>From Station Master-----</p> <p>To The Loco Pilot of Train No..... Up..... (Description) The Line is clear and you are authorized to proceed to ----- Station *Last train left this station at ----hrs----mts. You are here by authorized to follow and proceed to -----Station.</p> <p>Private No. (in words) ----- (in figures) -----</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">** Particulars of trains Left</td> <td style="width: 50%;">Particulars of to follow</td> </tr> <tr> <td>Train No. Time</td> <td>Train no. Time</td> </tr> <tr> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">----- Signature of Station Master Station Master Stamp</p> <p style="text-align: center;">Special Instructions</p> <p>When following a train keep sharp look out at speed not exceeding 25 kmph when view is clear and 10 kmph or less when view is impaired due to any reason.</p> <p>* Strike out in case of second and subsequent trains during uneven flow.</p> <p>** Strike out in the case of first train during even flow and for all trains during even flow.</p>	** Particulars of trains Left	Particulars of to follow	Train No. Time	Train no. Time	-----	-----	-----	-----	-----	-----
** Particulars of trains Left	Particulars of to follow										
Train No. Time	Train no. Time										
-----	-----										
-----	-----										
-----	-----										

<p>अप/डाउन फार्म सं. टी/ई 602 क्रम सं.....</p> <p style="text-align: center;">पूर्वोत्तर रेलवे</p> <p style="text-align: center;">इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार भंग के दौरान गाड़ियों को भेजने के लिए लाइन क्लीयर पूछने के लिए लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश</p> <p style="text-align: center;">(लोको पायलट/रिकार्ड)</p> <p>.....स्टेशन दिनांक..... समय.....बजकर.....मिनट</p> <p>.....स्टेशन मास्टर सेस्टेशन मास्टर को।</p> <p>संदेश सं..... *गाड़ी के साथ/के बिना गाड़ी इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन सं..... की वापसी पर क्या अनुगामी गाड़ी/गाड़ियों के लिए जो आपकी तरफ जाने की प्रतीक्षा में हैं, लाइन क्लीयर होगी और क्लीयर रखी जाएगी ?</p> <p>1..... 2..... 3..... 4.....</p> <p style="text-align: right;">..... स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर का मुहर</p> <p>* जो लागू न हो उसे काट दें।</p>	<p>डाउन फार्म सं. टी/ एच. 602 क्रम सं.....</p> <p style="text-align: center;">पूर्वोत्तर रेलवे</p> <p style="text-align: center;">कंडीशनल लाइन क्लीयर टिकट</p> <p style="text-align: center;">(लोको पायलट/रिकार्ड)</p> <p>.....स्टेशन दिनांक..... समय.....बजकर.....मिनट</p> <p>.....स्टेशन मास्टर से लोको पायलट गाड़ी सं..... डाउन (विवरण)को लाइन क्लीयर है और आपको.....स्टेशन पहुँचने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।</p> <p>* अंतिम गाड़ी इस स्टेशन से..... बजकर.....मिनट पर चली।</p> <p>आपको गाड़ी के पीछे-पीछे चलने और.....स्टेशन पहुँचने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।</p> <p>प्राइवेट नं.(शब्दों में).....(अंकों में).....</p> <p>**जा चुकी गाड़ियों पीछे जानेवाली गाड़ियों</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">का व्यौरा</td> <td style="width: 25%;">का व्यौरा</td> <td style="width: 25%;">गाड़ी नं.</td> <td style="width: 25%;">समय</td> </tr> <tr> <td>गाड़ी नं.</td> <td>समय</td> <td>गाड़ी नं.</td> <td>समय</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मुहर</p> <p style="text-align: center;">विशेष अनुदेश</p> <p>जब कोई गाड़ी पीछा कर रही है तब कड़ी निगरानी रखें। जब दृश्यता साफ हो तब गति 25 कि.मी. प्र.घंटा से अधिक न हो तथा जब दृश्यता किसी भी बजह से साफन हो तब गति 10 कि.मी. प्र.घ.या इससे कम रखें।</p> <p>* अनियमित प्रवाह के दौरान दूसरी तथा इसके बाद की गाड़ियों की प्रविष्टि को काट दें।</p> <p>** अनियमित प्रवाह के दौरान पहली गाड़ी की प्रविष्टि तथा नियमित प्रवाह के दौरान सभी गाड़ियों की प्रविष्टि काट दें।</p>	का व्यौरा	का व्यौरा	गाड़ी नं.	समय	गाड़ी नं.	समय	गाड़ी नं.	समय												
का व्यौरा	का व्यौरा	गाड़ी नं.	समय																		
गाड़ी नं.	समय	गाड़ी नं.	समय																		
.....																					
.....																					
.....																					

<p>UP/DOWN Form No. T/E 602</p> <p style="text-align: center;">Sr. No.-----</p> <p style="text-align: center;">N.E. RAILWAY</p> <p style="text-align: center;">LINE CLEAR INQUIRY MESSAGE ASKING LINE CLEAR FOR DISPATCH OF TRAINS DURING TOTAL FAILURE OF COMMUNICATION ON SIGNALE LINE SECTION</p> <p style="text-align: center;">(Loco Pilot/Record)</p> <p>Station..... Date.....</p> <p style="text-align: right;">Time.....hrs.....mts.....</p> <p>From Station.....</p> <p>To Station.....</p> <p>Message No.....</p> <p>.....on return of *train engine with/ without train/self propelled vehicle/other vehicle number.....will line be clear and kept clear for following train/s</p> <p>1.</p> <p>2.</p> <p>3.</p> <p>4.</p> <p>Waiting to proceed to yours.</p> <p style="text-align: right;">-----</p> <p style="text-align: right;">(Signature of Station Master)</p> <p style="text-align: right;">Station Master Stamp</p> <p>* Strike out whichever is not applicable.</p>	<p>DOWN Form No. T/H 602</p> <p style="text-align: center;">Sr. No.-----</p> <p style="text-align: center;">N.E. RAILWAY</p> <p style="text-align: center;">CONDITIONAL LINE CLEAR TICKET</p> <p style="text-align: center;">(Loco Pilot/Record)</p> <p>Station Date.....</p> <p style="text-align: right;">Time.....hrs.....mts.....</p> <p>From Station Master.....</p> <p>To</p> <p>The Loco Pilot of Train No..... DOWN.....</p> <p>(Description)</p> <p>The Line is clear and you are authorized to proceed to.....Station.....</p> <p>*Last train left this station at.....hrs.....mts.</p> <p>You are here by authorized to follow and proceed toStation.</p> <p>Private No. (in words) -----</p> <p style="text-align: center;">(in figures) -----</p> <p>** Particulars of trains Left</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 25%;">Train No.</th> <th style="width: 25%;">Time</th> <th style="width: 25%;">Train no.</th> <th style="width: 25%;">Time</th> </tr> <tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr> <tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr> <tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr> </table> <p style="text-align: right;">-----</p> <p style="text-align: right;">Signature of Station Master</p> <p style="text-align: right;">Station Master Stamp</p> <p style="text-align: center;">Special Instructions</p> <p>When following a train keep sharp look out at speed not exceeding 25 kmph when view is clear and 10 kmph or less when view is impaired due to any reason.</p> <p>* Strike out in case of second and subsequent trains during uneven flow.</p> <p>** Strike out in the case of first train during even flow and for all trains during even flow.</p>	Train No.	Time	Train no.	Time												
Train No.	Time	Train no.	Time														
.....																	
.....																	
.....																	

पूर्वोत्तर रेलवे

संचार के किसी भी साधन द्वारा पुनः स्थापन पर संदेश

.....स्टेशन मास्टर से.....स्टेशन मास्टर को।
 दिनांक..... समय.....बजकर.....मिनट

नं.....गाड़ी. (नं. एवं विवरण).....बजकर.....
 मिनट पर सही सलामत पहुँची। अंतिम गाड़ी.(नं. एवं विवरण).....
 बजकर.....मिनट पर आपके स्टेशन के लिए भेजी गयी। गाड़ियों का कंडीशनल लाइन
 क्लियर संचालन/गाड़ियों के संचालन की वर्तमान विधि को रद्द करें।
 लाइन क्लियर.....साधन द्वारा अवश्य प्राप्त किया जाय।

पावती दें।

प्राइवेट नं.(शब्दों में).....(अंकों में).....

.....
 स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मुहर

पावती

.....स्टेशन मास्टर सेस्टेशन मास्टर को।

दिनांक..... समय.....बजकर.....मिनट

संदेश सं.....

आपके संदेश सं.....से पता चलता है कि गाड़ी नं.....विवरण.
जो मेरे स्टेशन से चलने वाली अंतिम गाड़ी थी। आपके स्टेशन
 पर सही सलामत पहुँच गयी है। गाड़ी नं.....जो आपके स्टेशन से चली थी मेरे स्टेशन पर
बजकर.....मिनट पर सही सलामत पहुँच गयी है/नहीं पहुँची है। गाड़ी नं.....के सही
 सलामत पहुँचने के तत्काल बाद गाड़ियों का कंडीशनल लाइन क्लियर संचालन/गाड़ी संचालन की
 वर्तमान पद्धति रद्द की जा रही है/की जाएगी। अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर.....
साधन द्वारा प्राप्त किया जायेगा।

प्राइवेट नं.(शब्दों में).....(अंकों में).....

.....
 स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मुहर

N.E. RAILWAY**MESSAGE ON RESTORATION BY ANY ONE OF THE MEANS OF COMMUNICATION**

From Station Master..... To Station Master.....

Date..... Time.....Hour.....Minutes.....

No..... Train (No. & Description) arrived
 completed at.....hoursminutes. Last Train (No. & Description)
dispatched to your station athours.....minutes.
 Cancel the Conditional Line Clear working of Train/present method of working the trains.
 Line Clear must be obtained by means of

Acknowledge

Private Number (in words) ----- (in figures) -----

 Signature of Station Master
 Station Master stamp

Acknowledgement

From Station Master..... To Station Master.....
 Date..... Time.....Hour.....Minutes

Message No.

Your message No.....understand that Train no. description.....
 which was the last Train to leave my station has arrived complete at your station. Train
 no..... which left your station has arrived complete at my station at
 hours.....minutes/not arrived. Conditional Line Clear working of trains/present
 system of train working is being /will be cancelled immediately after the complete arrival of
 train No.Line clear for the next train will be obtained by means of

Private No. (in words).....(in figures).....

 Signature of Station Master
 Station Master Stamp

पूर्वोत्तर रेलवे

इंजन अथवा गाड़ी के हिस्से को मध्य सेक्शन से अगले स्टेशन तक ले जाने की अनुमति दिये जाने पर गार्ड द्वारा लोको पायलट को दी जानेवाली लिखित अनुमति
(लोको पायलट/रिकार्ड)

गाड़ी. (नं. एवं विवरण).....के लोको पायलट को।

आपको आपकी गाड़ी के *इंजन के साथ आपकी गाड़ी के अगले हिस्से जिसमें अंतिम वाहन सं.....सहित.....वाहन शामिल है.....स्टेशन के लिए.....बजकर.....मिनट पर अलग करने और प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

आप ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को घटना की रिपोर्ट देंगे यदि स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसा करना अपेक्षित हो तो आप *अपनी अशक्त गाड़ी पर/अपनी गाड़ी के पिछले हिस्से को लेने के लिए जोकि.मी. पर है, स्टेशन मास्टर द्वारा अनुमति दिये जाने के बाद इस प्राधिकार पर वापस जायेंगे।

मैं प्रमाणित करता हूँ कि मैंने मूर्त प्रस्थान अधिकार..... ** प्राप्त कर लिया है और मेरी गाड़ी का सेक्शन क्लीयर हो जाने तक इसे सुरक्षित रखूंगा। यह भी प्रमाणित किया जाता है कि सेक्शन के मध्य में रह गई गाड़ी का हिस्सा नियमों के अनुसार कस कर बांधा हुआ है और सुरक्षित रखा गया है।

लोको पायलट के हस्ताक्षर
दिनांक.....
समय.....

गार्ड के हस्ताक्षर
दिनांक.....
समय.....

.....के लोको पायलट को, आपको अपनी गाड़ी के अशक्त/पिछले हिस्से को क्लियर करने के लिए ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने हेतु एतद् द्वारा अनुमति दी जा रही है और प्राधिकृत किया जाता है।

दिनांक.....20.....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
स्टेशन मास्टर की मोहर

* जो लागू न हो उसे काट दें।

** प्रस्थान प्राधिकार का ब्यौरा दर्ज करें।

N.E. RAILWAY**WRITTEN PERMISSION GIVEN BY THE GUARD TO LOCO PILOT WHEN THE
ENGINE OR PORTION OF A TRAIN IS ALLOWED TO PROCEED TO
THE NEXT STATION FROM MID SECTION**

(Loco Pilot/Record)

To, The Loco Pilot of Train No.(No. & Description).....

You are authorized to uncouple and proceed at hours
minutes to..... station with* the engine of your Train/the front portion
of your train consisting of vehicle No.

You shall deliver the report of occurrence to the station Master on duty and , if
required to do so by the station master, you shall return to* your disable train / take the
rear portion of your train which is at KM on this Authority after being
permitted by the Station Master.

I certify that I have received the tangible authority to proceed**
and will retain it, until the section is cleared of my train. Also certified that portion of Train
left in Mid section is secured and protected as per rules.

Signature of Loco Pilot.....
Date
Time.....

Signature of Guard.....
Date
Time.....

Loco Pilot ofyou are hereby permitted and
authorized to enter into the Block Section to clear the disabled/rear portion of your train.

Date.....20.....

Signature of Station Master
Station Master Stamp

* Score out whichever is not applicable.

** Enter particulars of the Authority to proceed.

पूर्वोत्तर रेलवे

शंटिंग आदेश

(लोको पायलट/गार्ड/रिकार्ड)

.....स्टेशन

दिनांक.....

समय.....बजकर.....मिनट.....

गाड़ी नं.....* अप/डाउन के लोको पायलट को।

कृपया निम्नलिखित आदेशों का बिना किसी बिलम्ब के तत्परता से अनुपालन करें।

1.
2.
3.
4.

* आपको 'ऑन' स्थिति में.....सिगनल पार करने के लिए.....सिगनल तक/** से आगे पहुँचने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

*** इस उद्देश्य के लिए.....स्टेशन और.....स्टेशन के बीच सेक्शन को 'ब्लॉक बैक/ब्लॉक फारवार्ड' कर दिया गया है।

* आपको टोकन/टेबलेट/लाइन क्लीयर टिकट.....'एस एच/ओ सी ई चाभी.....बजकर.....मिनट से.....बजकर.....मिनट तक एतद्द्वारा जारी की जाती है।

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षरदिनांक.....समय.....बजकर.....मिनट

गार्ड के हस्ताक्षरदिनांक.....समय.....बजकर.....मिनट

* जो लागू न हो उसे काट दें।

** कि.मी. या सिगनल नं. दर्ज करें।

*** लाइन ब्लॉक बैक/ब्लॉक फारवार्ड होने पर लागू होता है।

N.E. RAILWAY**SHUNTING ORDER**

(Loco Pilot/Guard/Record)

Station.....

Date.....

Time.....Hour.....Minutes.....

To,

The Loco Pilot of Train No. -----* UP/DOWN

Please comply with the following order promptly without any type of delay:-

1.
2.
3.
4.

* You are authorized to pass.....signal in the 'ON' position and process * up to/
beyond **.....signal.

*** Section between.....station and.....station is *blocked back/
blocked forwarded.

* For this purpose and Token/Tablet/Line clear Ticket No.....* SH/OCE key
is hereby issued to you from hourminutes to..... hours
minutes.

.....
Signature of Station Master
Station Master Stamp

Signature of Loco PilotDate.....Time.....Hours.....Minutes.....

Signature of GuardDate.....Time.....Hours.....Minutes.....

* Strike out which ever is not applicable.

** Enter Km or signal No.

*** Applies when Line is Blocked back/Blocked forward.

पूर्वोत्तर रेलवे

स्वचालित/अर्धस्वचालित/हस्तचालित/फाटक रोक सिगनलों को
पार करने के लिए प्राधिकार
 (लोको पायलट/रिकार्ड)

.....स्टेशन

दिनांक.....

समय-----बजकर-----मिनट

गाड़ी नं.....अप/डाउन के लोको पायलट/मोटर मैन को।

(क) स्वचालित सिगनल के खराब हो जाने पर आपको.....स्टेशन औरस्टेशन के बीच सभी स्वचालित सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। इसके अलावा आपको वर्दी में रेल कर्मचारी के द्वारा ऐसे सिगनलों पर हाथ सिगनल मिलने पर अर्ध-स्वचालित/हस्तचालित/फाटक रोक सिगनलों को पार करने के लिए भी प्राधिकृत किया जाता है। खण्ड 'ख' में यथा उपबंधित को छोड़कर सिगनल पर हाथ सिगनल दिखाया जाना है।

(ख) जब गलत दिशा में चल रहे हों (i) आप अवश्य सुनिश्चित करें कि बाहरी साइडिंग के कांटों, जहाँ उपलब्ध कराये गये हों, सही तरीके से सेट करके ताला लगाया गया है और या समपार फाटक सं.....पर ताले लगाये गये हैं और (ii) कांटों और समपार फाटकों को पार करने से पहले वर्दी में रेल कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल दिखाये जाते हैं।

यहाँ पार किये जानेवाले सभी सिगनलों
 के पहचान नं. का उल्लेख करें।

.....

.....

.....
 स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मुहर

मैंने इस प्राधिकार की विषय वस्तु को समझ लिया है।

गार्ड के हस्ताक्षरदिनांक.....समय..... बजकर.....मिनट

लोको पायलट के हस्ताक्षरदिनांक.....समय.....बजकर.....मिनट

N.E. RAILWAY

**AUTHORITY TO PASS AUTOMATIC/SEMIAUTOMATIC/
MANUALLY OPERATED GATE STOP SIGNAL**

(Loco Pilot/Record)

Station

Date.....

Time.....Hour.....Mts.....

To, The Loco Pilot/Motor man of Train No. Up/Down.

(a) Automatic Signaling has failed and you are, hereby authorized to pass all Automatic signals between.....station and station. In addition you are also authorized to pass semi Automatic/manually operated/gates stop signals on being hand signaled past such signals by a railway servant in uniform. The hand signals being displayed at the foot of signal except as provided for in clause 'b'

(b) When running in wrong direction (i) you must ascertain that points of outlying sidings, where provided are correctly set and locked and/or the level crossing gates Nos. are locked, and (ii) hand signals are displayed by the railway servant in uniform at the points, level crossing gates before passing them.

Here indicate distinguishing

number of all signals to be thus passed

.....

.....

.....
Signature of Station Master

Station Master Stamp

I have understood the contents of this authority.

Signature of GuardDate.....Time.....Hours.....Minutes.....

Signature of Loco PilotDate.....Time.....Hours.....Minutes.....

पूर्वोत्तर रेलवे

स्वचालित ब्लाक सिगनल क्षेत्रों पर लाइन क्लीयर के बिना आगे बढ़ने के लिए प्राधिकार
(लोको पायलट/रिकार्ड)

.....स्टेशन

दिनांक.....

समय.....बजकर.....मिनट

इंजन/गाड़ी/यूनिट नं.....अप/डाउन के मोटर मैन/लोको पायलट को।

आपको अप/डाउन लाइन पर अपनी गाड़ी के साथ या के बिना.....स्टेशन से.....स्टेशन तक बिना लाइन क्लीयर के सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने के लिए एक्ट द्वारा प्राधिकृत किया जाता है।

आपको स्टेशन से संबंधित लाइन पर पहले रोक सिगनल/अंतिम रोक सिगनल से पहले अपनी गाड़ी/इंजन/यूनिट नं..... खड़ी कर देनी होगी और इसके बादस्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा निर्देशित किया जाएगा।

सेक्शन पर गाड़ी नं.....अंतिम गाड़ी थी।

यह..... बजकर.....मिनट पर यहाँ से/पर *चली/पहुंची।

परिस्थितियाँ जिनमें यह प्राधिकार दिया जाता है।

*(क) सिगनलों एवं संचार व्यवस्था का खराब हो जाना।

*(ख)स्टेशन और.....स्टेशन के बीच.....कि.मी. पर लाइन का अवरुद्ध होना/पर अवरोध होना और संचार साधनों का खराब हो जाना।

‘ऑन’ स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

आपको रेल कर्मचारी द्वारा हाथ से सिगनल देने पर ‘आन’ स्थिति में मध्यवर्ती स्वचालित सिगनल सं..... अर्ध स्वचालित सिगनल/हस्त चालित सिगनल सं.....और ‘ऑन’ स्थिति में फाटक रोक सिगनलों को समपार तक सावधानीपूर्वक पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

सतर्कता आदेश

आपको.....स्टेशन से.....स्टेशन तक अपने इंजन/गाड़ी/यूनिट सं.....को दृश्यता साफ होने पर सीधी लाइन पर 25 कि.मी. प्र.घं. और सुरंग, घुमाव, अवरोध, बारिश, कोहरा या अन्य किसी कारण से जब दृश्यता साफ न हो 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक गति न रखते हुए चलने की अनुमति दी जाती है।

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मुहर

मैंने इस प्राधिकार की विषय वस्तु को समझ लिया है।

गार्ड के हस्ताक्षर.....दिनांक.....समय.....बजकर.....मिनट

लोको पायलट के हस्ताक्षर.....दिनांक.....समय.....बजकर.....मिनट

* जो लागू न हो उसे काट दें।

इस प्राधिकार पर चलने वाले लोको पायलट इस फार्म के पीछे उल्लिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करें।

N.E. RAILWAY**AUTHORITY TO PROCEED WITHOUT LINE CLEAR ON AUTOMATIC
BLOCK SIGNALLING TERRITORIES**

(Loco Pilot/Record)

Station.....

Date.....

Time.....Hour.....Minutes.....

To

The Motor man/ Loco Pilot of Engine/Train/Unit No. ----- Up/Down.

You are hereby authorized to proceed cautiously without line clear from -----
Station to ----- station with or without your train on UP/DOWN* line.You shall bring your Train/Engine/Unit no. ----- to stand outside first stop signal/last stop
signal pertaining to wrong line* of the station and thereafter be guided by the instructions from the
Station master of ----- Station.

Train no. ----- was the last train over the section.

It left/arrived* here at -----hours-----minutes.

CIRCUMSTANCES UNDER WHICH THIS AUTHORITY IS GIVEN

*(A) failure of signals and communications.

*(B) Blocking of line/obstruction on line at KM ----- between -----station and -----
station and failure of means of communication.**AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' POSITION**You are authorized to pass the intervening Automatic Signal Nos.----- at ON / Semi-
Automatic Signal, Manually Operated Signal Nos. -----on being hand signalled by a railway
employee and the Gate Stop Signals in 'ON' position cautiously up to the level crossing.**CAUTION ORDER**You are permitted to run your Engine/Train/Unit No from -----station to ----- station with
the speed not exceeding 25 kmph over the straight with clear view and 10 kmph when view ahead is
impaired due to tunnel, curve, obstruction, rain fog, or any other cause.-----
Signature of Station Master
Station Master Stamp

I have understood the contents of this authority.

Signature of Guard -----Date-----Time-----Hours-----Minutes-----

Signature of Loco Pilot -----Date-----Time-----Hours-----Minutes-----

*Strike out whichever is not applicable.

Loco Pilot proceeding on this authority must observe instructions mentioned at the back of this form.

महत्वपूर्ण अनुदेश

इस प्राधिकार पर चलने वाले मोटरमैन/लोको पायलट निम्नलिखित सावधानियाँ अवश्य बरतें :—

1. दृश्यता साफ होने पर सीधी लाइन पर गति 25 कि.मी. प्रति घंटा और लाइन के किसी भाग के पास पहुँचते या पार करते हुए जहाँ घुमाव, अवरोध, बारिश, कोहरा एवं किसी अन्य कारण से दृश्यता साफ न होने पर गति 10 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक न रखें बशर्ते कि लगाये गये गति प्रतिबंध और सम्मुख कांटे पर 15 कि.मी. प्रति घंटा प्रतिबंधित गति का पालन करें।
2. दिन और रात के समय लोको पायलट को किसी सुरंग में तब तक नहीं घुसना चाहिए जब तक कि लोको पायलट यह जान न ले कि सुरंग क्लीयर है। यदि कोई शंका हो तो गाड़ी को एक रेल कर्मचारी द्वारा जो हाथ सिगनलों और पटाखों से सुसज्जित हो, मार्ग दर्शित किया जाना चाहिए।
3. हर समय बाहर की ओर कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिए और लोको पायलट प्रत्यक्ष या रेल पथ पर अचानक होनेवाले किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए अवश्य तैयार रहें। इंजन की सीटी का निर्वाध रूप से अवश्य इस्तेमाल किया जाये।
4. आगे नामित स्टेशन पर पहुँचते समय लोको पायलट अपने गाड़ी इंजन को प्रथम रोक सिगनल के बाहर/गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल पर अवश्य खड़ा करेंगे और एक लम्बी सीटी बजाएं और स्टेशन मास्टर के अनुदेशों का पालन करें।
5. प्राधिकृत यात्रा की समाप्ति पर नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को यह फार्म रिकार्ड के लिए सौंप देना चाहिए।

IMPORTANT INSTRUCTIONS

Motorman/Loco Pilot proceeding on this authority must observe the following precautions:-

1. Speed must not exceed 25 kmph over the straight with clear view and 10 kmph when approaching or passing any portion of the line where the view ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog, or any other cause subject to the observance of speed restriction imposed and speed over facing points restricted to 15 kmph.
2. Both by day night at tunnel must not be entered until the Loco Pilot has ascertained that it is clear. Should there be any doubt on this point, the train should be piloted by a Railway Employee equipped with lighted hand signals and detonators.
3. A sharp look out must be kept at all times and Loco Pilot must be prepared to stop clear and short of any obstruction which may exist or crop up on the road, Engine whistle must be freely used.
4. When approaching the nominated station ahead, the Loco Pilot must bring his train engine to stand outside the first stop signal/Last Stop Signal pertaining to wrong line and sound one long whistle and act to the instructions of the Station Master.
5. The form should be handed over to the station Master of the nominated station at the end of the authorized journey for record.

पूर्वोत्तर रेलवे

स्वचालित ब्लाक सिग्नल सेक्शन में राहत इंजन/गाड़ी के लिए प्रस्थान प्राधिकार

(लोको पायलट/रिकार्ड)

.....स्टेशन

दिनांक.....

समय-----बजकर-----मिनट-----

राहत इंजन/गाड़ी नं'अप/डाउन* के मोटर मैन/लोको पायलट को।

आपको अप/डाउन' लाइन पर अपने राहत इंजन/गाड़ी' के साथ.....स्टेशन. से.....
कि.मी. तक लाइन क्लीयर के बिना सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

आप अपनी राहत गाड़ी/इंजन* कोकि.मी. पर खड़ा कर देंगे और उसके बाद साइट
 पर सक्षम प्राधिकारी के अनुदेशों द्वारा निदेशित किया जाएगा।

यह आदेशकि.मी. पर अप/डाउन' लाइन पर अवरोध होने के
 कारण दिया जाता है। परन्तुस्टेशन और.....स्टेशन के बीच संचार व्यवस्था उपलब्ध है।

इस सेक्शन पर गाड़ी सं.....अंतिम गाड़ी थी।

यह यहाँ से/परबजकर.....मिनट पर चली/पहुँची*।

सतर्कता आदेश

1. आपको.....स्टेशन से.....स्टेशन तक अपने राहत इंजन/गाड़ी
 को दृश्यता साफ होने पर सीधी लाइन पर 15 कि.मी. प्र.घं. और सुरंग, घुमाव, अवरोध, बारिश, कोहरा या अन्य किसी
 कारण से जब दृश्यता साफ न हो 10 कि.मी. प्र.घं. से अधिक गति न रखते हुए चलने की अनुमति दी जाती है।

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मुहर

मैंने इस प्राधिकार की विषय वस्तु को समझ लिया है।

गार्ड के हस्ताक्षरदिनांक.....समय.....बजकर.....मिनट

लोको पायलट के हस्ताक्षरदिनांक.....समय.....बजकर.....मिनट

* जो लागू न हो उसे काट दें।

इस प्राधिकार पर चलने वाले लोको पायलट इस फार्म के पीछे उल्लिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करें।

N.E. RAILWAY**AUTHORITY TO PROCEED FOR RELIEF ENGINE / TRAINS
INTO AN AUTOMATIC BLOCK SIGNALLING SECTION**

(Loco Pilot/Record)

Station -----

Date -----

Time ----Hour----Minutes----

To The Motor man/ Loco Pilot of Relief Engine/Train No.* ----- Up/Down*.

You are authorized to proceed cautiously without line clear from ----- station to up to Km ----- with your Relief Engine/train * on Up/Down* line.

You shall bring your Relief Train/Engine* to a stand at Km ----- and thereafter be guided by the instructions from the Competent Authority at site.

This order is given due to obstruction on UP/Down* line at Km. -----But communication is available between ----- station and -----station.

Train No. -----was the last train over the section.

It left/arrived * here at -----hour-----minutes.

CAUTION ORDER

1. You are permitted to run your Relief Engine/Train from -----station to km -----with the speed not exceeding 15 kmph over the straight with clear view ahead is impaired due to tunnel curve, obstruction rain fog, or any other cause.

Signature of Station Master
Station Master Stamp

I have understood the contents of this authority.

Signature of Guard -----Date-----Time-----Hours-----Minutes-----

Signature of Loco Pilot -----Date-----Time-----Hours-----Minutes-----

* Strike out whichever is not applicable

Loco Pilot proceeding on this authority must observe instructions mentioned at the back of this form.

महत्वपूर्ण अनुदेश

इस प्राधिकार पर चलनेवाले मोटरमैन/लोको पायलट निम्नलिखित सावधानियाँ अवश्य बरतें :-

1. दृश्यता साफ होने पर सीधी लाइन पर गति 15 कि.मी. प्रति घंटा और लाइन के किसी भाग के पास पहुँचते या पार करते हुए जहाँ घुमाव, अवरोध, बारिश, कोहरा एवं किसी अन्य कारण से दृश्यता साफ न होने पर गति 10 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक न रखें बशर्ते कि लगाये गये गति प्रतिबंध और सम्मुख कांटे पर 15 कि.मी. प्रति घंटा गति का पालन करें।
2. दिन और रात के समय लोको पायलट को किसी सुरंग में तब तक नहीं घुसना चाहिए जब तक कि लोको पायलट यह जान न ले कि सुरंग क्लीयर है। यदि कोई शंका हो तो गाड़ी को एक रेल कर्मचारी द्वारा जो हाथ सिगनलों और पटाखों से सुसज्जित हो, मार्ग दर्शित किया जाना चाहिए।
3. हर समय बाहर की ओर कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिए और लोको पायलट प्रत्यक्ष या रेल पथ पर अचानक होने वाले किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए अवश्य तैयार रहें। इंजन की सीटी का निर्वाध रूप से अवश्य इस्तेमाल किया जाये।
4. आगे नामित स्टेशन पर पहुँचते समय लोको पायलट अपने गाड़ी/इंजन को अवश्य खड़ा करेंगे और एक लम्बी सीटी बजाए और सक्षम प्राधिकारी के अनुदेशों का पालन करें।
5. प्राधिकृत यात्रा की समाप्ति पर नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को यह फार्म रिकार्ड के लिए सौंप देना चाहिए।

IMPORTANT INSTRUCTIONS

Motorman/Loco Pilot proceeding on this authority must observe the following precautions:-

1. Speed must not exceed 25 kmph over the straight with clear view and 10 kmph when approaching or passing any portion of the line where the view ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog, or any other cause subject to the observance of speed restriction imposed and speed over facing points restricted to 15 kmph.
2. Both by day night at tunnel must not be entered until the Loco Pilot has ascertained that it is clear. Should thereby any doubt on this point, the train should be piloted by a Railway Employee equipped with lighted hand signals and detonators.
3. A sharp look out must be kept at all times and Loco Pilot must be prepared to stop clear and short of any obstruction which may exist or crop up on the road, Engine whistle must be freely used.
4. When approaching the nominated station ahead, the Loco Pilot must bring his train engine to stand outside the first stop signal/Last Stop Signal pertaining to wrong line and sound one long whistle and act to the instructions of the Station Master.
5. The form should be handed over to the station Master of the nominated station at the end of the authorized journey for record.

पूर्वोत्तर रेलवे
सिगनलों की दीर्घ कालीन खराबी के दौरान स्वचालित ब्लॉक पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार
(लोको पायलट/रिकार्ड)

स्टेशन.....

दिनांक.....

समय— बजकर— मिनट

ई.एम.यू./ इंजन/ गाड़ी सं.*विवरण.....

अप/डाउन* के लोको पायलट/मोटर मैन* को।

.....स्टेशन और..... स्टेशन के बीच सभी सिगनल खराब हो गये हैं। उनके प्राइवेट नं. (शब्दों में).....(अंकों में).....से..... स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है।

आपको अप/डाउन लाइन पर.....स्टेशन से..... स्टेशन तक 25 कि.मी. प्रतिघंटा से अधिक गति न रखते हुए सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने के लिए एदतद्वारा प्राधिकृत किया जाता है।

आपको समपार फाटकों पर सभी सावधानियों को बरतते हुए इस प्राधिकार पर ऑन स्थिति पर प्रस्थान सिगनलों, फाटक सिगनलों और अन्य मध्यवर्गी सिगनलों को पार करने के लिए भी प्राधिकृत किया जाता है।

आपकोस्टेशन पर पहले रोक सिगनल के बाहर रुकना होगा और इसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों द्वारा निर्देशित किया जायेगा।

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर की मुहर

मैंने इस प्राधिकार की विषय वस्तु को समझ लिया है।

गार्ड के हस्ताक्षर.....दिनांक.....समय.....बजकर.....मिनट

लोको पायलट के हस्ताक्षरदिनांक.....समय.....बजकर.....मिनट

* जो लागू न हो उसे काट दें।

N.E. RAILWAY
AUTOMATIC BLOCK SYSTEM DURING PROLONGED FAILURE OF SIGNALS
(Loco Pilot/Record)

Station -----

Date -----20-----

Time -----Hour-----Minutes----

To,

The Motor man/ Loco Pilot of EMU/ Engine/Train * No. -----Description----- Up/Down*.

All signals between ----- Station and ----- Station have failed. Line Clear has been received from ----- Station under his private No.(in words) -----(in figures)-----

You are hereby, authorized to proceed cautiously from ----- Station to ----- Station on Up /Down * line at a speed not exceeding 25 kmph

You are also authorized to pass departure signals, Gate signals and other intervening signals at 'ON' on this authority observing all precautions at the level crossing gates.

You shall stop outside the first stop Signal at ----- Station and thereafter be guided by the instructions of the Station Master of that station.

Signature of Station Master
Station Master Stamp

I have understood the contents of this authority.

Signature of Guard -----Date-----Time-----Hours-----Minutes-----

Signature of Loco Pilot -----Date-----Time-----Hours-----Minutes-----

* Strike out whichever is not applicable

पूर्वोत्तर रेलवे

क्रम सं.

स्टेशन.....

गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन रजिस्टर

क्र.सं.	दिनांक	गाड़ी नं	आगमन का समय		उसकी गाड़ी सही सलामत पहुँच गई है और सभी उल्लंघन चिन्हों से हटकर खड़ी है, इस संबंध में टोकन में गार्ड के हस्ताक्षर
			बजकर	मिनट	
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

N.E. RAILWAY

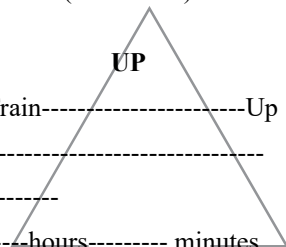
Sr. No. -----

Station -----

TRAIN INTACT ARRIVAL REGISTER

Sr. No.	Date	Train No.	Time of Arrival		Guard's signature is taken that his train has arrive complete and is standing clear of all fouling marks
			Hours	Minutes	
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

फार्म सं. टी/ए 1425 क्र.सं.....		फार्म सं. टी/सी 1425 क्रम सं.....	
<p align="center">पूर्वोत्तर रेलवे ब्लॉक उपकरणों में खराबी होने/रुक जाने/उपलब्ध न होने की स्थिति में लाइन क्लीयर पूछ-ताछ एवं उत्तर संदेश पुस्तिका</p> <p align="center">गाड़ी भेजने वाला स्टेशन</p> <p>लाइन क्लीयर पूछ-ताछ संदेश के संबंध में</p> <p>1. दिनांक.....संचार का माध्यम.....</p> <p>2.स्टेशन के स्टेशन मास्टर (स्टेशन मास्टर का नाम) सेस्टेशन के स्टेशन मास्टर.....(स्टेशन मास्टर का नाम) के लिए</p> <p>3. गाड़ी सं.....अप/डाउन</p> <p>4. लाइन क्लीयर.....बजे पूछा गया औरस्टेशन से बजे उत्तर प्राप्त हुआ।</p> <p>5. अंतिम गाड़ी सं0.....अप/डाउन.....स्टेशन सेबजे रवाना हुई और स्टेशन परबजे पहुँची।</p> <p>6. प्राप्त किया गया प्राइवेट नम्बर (अंकों एवं शब्दों में)</p> <p align="center">गाड़ी का सेक्शन में प्रवेश करना</p> <p>7. गाड़ी सं0अपबजे रवाना हुई।</p> <p>8. गाड़ी के सेक्शन में प्रवेश करने के संबंध मेंस्टेशन कोबजे रिपोर्ट भेजी गई और पावती प्राप्त हुई।</p> <p align="center">गाड़ी का सेक्शन से बाहर जाना</p> <p>9. गाड़ी सं.....अप.....बजे पहुँची।</p> <p>10.स्टेशन से ट्रेन आउट आफ सेक्शन रिपोर्ट बजे प्राप्त हुई।</p> <p align="center">लाइन क्लीयर रद्दीकरण</p> <p>11. लाइन क्लीयर.....बजे रद्द किया गया रद्द करने का कारण.....</p> <p>12. प्राइवेट नम्बर की अदला बदली, दिया गयाप्राप्त किया..... स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर</p> <p>* जो लागू न हो उसे काट दें। नोट - प्रत्येक ब्लॉक सेक्शन के लिए अलग-अलग किताबें उपयोग की जाय।</p>		<p align="center">पूर्वोत्तर रेलवे पेपर लाइन क्लीयर टिकट (लोको पायलट) अप</p> <p>गाड़ी सं.....अप विवरण</p> <p>दिनांक.....</p> <p>समय.....बजकरमिनट.</p> <p>.....स्टेशन मास्टर से गाड़ी संख्या.</p> <p>.....अप के लोको पायलट को</p> <p>लाइन क्लीयर है और आपको.....</p> <p>स्टेशन के लिए आगे बढ़ने के लिए अधिकृत किया जाता है।</p> <p>अंतिम गाड़ी सं.....ने</p> <p>स्टेशन पर सेक्शन क्लीयर किया।</p> <p>प्राइवेट नं.....(शब्दों में).....(अंकों में)</p> <p align="center">'ऑन' स्थिति में सिगनल पार करने के लिए प्राधिकार</p> <p>* आपको अंतिम रोक सिगनल को खतरे में पार करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है, जबकि सिगनल ब्लॉक उपकरण के साथ इंटरलाकड हो।</p> <p align="center">..... स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मुहर</p> <p>* जो लागू न हो उसे काट दें।</p>	

<p style="text-align: right;">Form No. T/A1425 Sr. No.-----</p> <p style="text-align: center;">N.E. RAILWAY LINE CLEAR ENQUIRY MESSAGE REPLY MESSAGE BOOK IN THE EVENT OF FAILURE/SUSPENSION/NON-PROVISION OF BLOCK INSTRUMENTS</p> <p style="text-align: center;">Train Dispatching Station</p> <p style="text-align: center;">Line Clear Enquiry</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 10px;">A {</div> <div> <p>1. Date -----Mode of communication -----</p> <p>2. From Station Master ----- ----- (Name of SM) ----- (Station) To Station Master ----- ----- (Name of SM) of ----- (Station)</p> <p>3. Train No. -----Up/Dn.</p> <p>4. 4. Line Clear asked at ----- hrs and reply received from ----- Station at----- hrs</p> <p>5. Last Train No.-----UP/DOWN left --- ----- station at ----- Hrs. and arrived at ----- station at -----hrs</p> <p>6. Private Number received (in figures and words) -----</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">Train Entering Section</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 10px;">B* {</div> <div> <p>7. Train No..... UP/Dn left at ----- hr</p> <p>8. Train entering section report given to ---- ----- station and Acknowledged at --- ----- hrs</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">Train Out of Section</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 10px;">C* {</div> <div> <p>9. Train No. -----Up/Dn arrived at ----- Station at -----hrs</p> <p>10. Train Out of Section report received from ----- station and Acknowledged at --- -----hrs.</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">Line Clear Cancellation</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 10px;">D* {</div> <div> <p>11. Line Clear Cancellation at ----- hrs. Reason for Cancellation -----</p> <p>12. Private No. exchanged, given ----- received-----</p> </div> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">Signature of Station Master</p> <p>* Strike out whichever is not applicable.</p> <p>Note - Separate Books to be maintained for each block section.</p>	<p style="text-align: right;">Form No. T/C 1425 Sr. No.-----</p> <p style="text-align: center;">N.E. RAILWAY PAPER LINE CLEAR TICKET (Loco Pilot)</p> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">  <p>UP</p> </div> <p>Number of Train-----Up (Description) ----- Date----- Time-----hours----- minutes</p> <p>From Station Master ----- To The Loco Pilot of Train No. -----UP</p> <p>The line is clear and you authorized to proceed to ----- station.</p> <p>Last train no-----cleared Section at ----- ----- station</p> <p>Private No (in words)----- (in figures) -----</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">AUTHORITY TO PASS SIGNAL AT 'ON' POSITION</p> <p>*You are authorized to pass last Stop signal in danger, when the signal is interlocked with Block Instrument.</p> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">----- Signature of Station Master Station Master Stamp</p> <p>* Strike out whichever is not applicable.</p>
--	---

फार्म सं. टी/ए 1425 क्र.सं.....		फार्म सं. टी/डी 1425 क्रम सं.....	
<p align="center">पूर्वोत्तर रेलवे ब्लॉक उपकरणों में खराबी होने/रुक जाने/उपलब्ध न होने की स्थिति में लाइन क्लीयर पूछ-ताछ एवं उत्तर संदेश पुस्तिका गाड़ी भेजने वाला स्टेशन लाइन क्लीयर पूछ-ताछ संदेश के संबंध में</p>		<p align="center">पूर्वोत्तर रेलवे पेपर लाइन क्लीयर टिकट (लोको पायलट/रिकार्ड) डाउन</p>	
क {	1. दिनांक.....संचार का माध्यम	गाड़ी सं.....डाउन.....(विवरण)	
	2.स्टेशन के स्टेशन मास्टर (स्टेशन मास्टर का नाम) से..... स्टेशन के स्टेशन मास्टर..... (स्टेशन मास्टर का नाम) के लिए	दिनांक.....	
	3. गाड़ी सं.....अप/डाउन	समय.....बजकर.....मिनट	
	4. लाइन क्लीयर.....बजे पूछा गया था.....स्टेशन से बजे उत्तर प्राप्त हुआ।	स्टेशन मास्टर.....से गाड़ी सं0.....अप के लोको पायलट को लाइन क्लीयर है और आपको.....स्टेशन के लिए आगे बढ़ने के लिए अधिकृत किया जाता है।	
	5. अंतिम गाड़ी सं0.....अप/डाउन.....स्टेशन से.....बजे रवाना हुई औरस्टेशन परबजे पहुँची।	अंतिम गाड़ी सं.....ने स्टेशन पर सेक्शन क्लीयर किया।	
	6. प्राप्त किया गया प्राइवेट नम्बर(अंकों एवं शब्दों में)	प्राइवेट नं. (शब्दों में)..... (अंकों में).....	
<p align="center">गाड़ी का सेक्शन में प्रवेश करना</p>		<p align="center">'ऑन' स्थिति में सिग्नल पार करने के लिए प्राधिकार</p>	
ख* {	7. गाड़ी सं0अपबजे रवाना हुई।	* आपको अंतिम रोक सिग्नल को खतरे में पार करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है, जबकि सिग्नल ब्लॉक उपकरण के साथ इंटरलाकड हो।	
	8. गाड़ी के सेक्शन में प्रवेश करने के संबंध में.....स्टेशन को.....बजे रिपोर्ट भेजी गई और पावती प्राप्त हुई।		
<p align="center">गाड़ी का सेक्शन से बाहर जाना</p>		<p align="center">..... स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मुहर</p>	
ग* {	9. गाड़ी सं.....अप.....बजे पहुँची।		
	10.स्टेशन से ट्रेन आउट आफ सेक्शन रिपोर्ट बजे प्राप्त हुई।		
<p align="center">लाइन क्लीयर रद्दीकरण</p>			
घ* {	11. लाइन क्लीयरबजे रद्द किया गया रद्द करने का कारण		
	12. प्राइवेट नम्बर की अदला बदली, दिया गयाप्राप्त किया.....		
<p align="center">स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर</p>			
<p>* जो लागू न हो उसे काट दें। नोट - प्रत्येक ब्लॉक सेक्शन के लिए अलग-अलग किताबें उपयोग की जाय।</p>		<p>* जो लागू न हो उसे काट दें।</p>	

<p style="text-align: right;">Form No. T/A1425 Sr. No.-----</p> <p style="text-align: center;">N.E. RAILWAY LINE CLEAR ENQUIRY MESSAGE REPLY MESSAGE BOOK IN THE EVENT OF FAILURE/SUSPENSION/NON-PROVISION OF BLOCK INSTRUMENTS Train Dispatching Station</p> <p style="text-align: center;">Line Clear Enquiry</p> <p>A { 1. Date----Mode of communication ----- 2. From Station Master ----- (Name of SM)----- (Station) To Station Master ----- (Name of SM) of ----- (Station) 3. Train No. -----Up/Dn. 4. Line Clear asked at ----- hrs and reply received from ----- Station at----- hr. 5. Last Train No.-----UP/DOWN left -----station at ----- Hrs. and arrived at ----- station at -----hrs 6. Private Number received (in figures and words) -----</p> <p style="text-align: center;">Train Entering Section</p> <p>B* { 7. Train No----- UP/Dn. left at ----- hrs. 8. Train entering section report given to ----- ----- station and Acknowledged at ---- ----- hrs</p> <p style="text-align: center;">Train Out of Section</p> <p>C* { 9. Train No. -----Up/Dn arrived at ----- ----- Station at -----hrs 10. Train Out of Section report received from ----- station and Acknowledged at -----hrs.</p> <p style="text-align: center;">Line Clear Cancellation</p> <p>D* { 11. Line Clear Cancellation at ----- hrs Reason for Cancellation ----- 12. Private No. exchanged, given----- received-----</p> <p style="text-align: right;">Signature of Station Master</p> <p>* Strike out whichever is not applicable. Note - Separate Books to be maintained for each block section.</p>	<p style="text-align: right;">Form No. T/D 1425 Sr. No.-----</p> <p style="text-align: center;">N.E. RAILWAY PAPER LINE CLEAR TICKET (Loco Pilot)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 100px;"> DOWN </div> <p>Number of Train-----Down (Description) ----- Date----- Time-----hours-----minutes From Station Master ----- To The Loco Pilot of Train No. -----Down The line is clear and you authorized to proceed to ----- station. Last train no-----cleared Section at ----- station Private No (in words)----- (in figures) -----</p> <p style="text-align: center;">AUTHORITY TO PASS SIGNAL AT 'ON' POSITION</p> <p>*You are authorized to pass last Stop signal in danger, when the signal is interlocked with Block Instrument.</p> <p style="text-align: right;">----- Signature of Station Master Station Master Stamp</p> <p>* Strike out whichever is not applicable.</p>
---	---

पूर्वोत्तर रेलवे

ब्लाक उपकरणों में खराबी होने/रुक जाने/उपलब्ध न होने की
स्थिति में लाइन क्लीयर
पूछ-ताछ एवं उत्तर संदेश पुस्तिका

लाइन क्लीयर के सम्बन्ध में उत्तर

- क { 1. दिनांक..... संचार का माध्यम.....
2.स्टेशन के स्टेशन मास्टर
(स्टेशन मास्टर का नाम) से स्टेशन के स्टेशन मास्टर (स्टेशन मास्टर का नाम) के लिए
3. गाड़ी संख्या अप/डाउन
4. लाइन क्लीयर स्टेशन से बजे पूछा गया और बजे उत्तर दिया गया।
5. आखिरी गाड़ी संख्या अप/डाउन.....स्टेशन से.....
स्टेशन को रवाना हुई और स्टेशन पर बजे पहुँची।
6. दिया गया प्राइवेट नम्बर (अंकों एवं शब्दों में)

गाड़ी का सेक्शन में प्रवेश

- ख* { 7. गाड़ी संख्या अप/डाउन..... स्टेशन से बजे रवाना हुई
8. गाड़ी के सेक्शन में प्रवेश करने के सम्बन्ध में स्टेशन से रिपोर्ट
बजे प्राप्त हुई और पावती दी गई।

गाड़ी का सेक्शन से बाहर जाना

- ग* { 9. गाड़ी संख्या अप/डाउन..... बजे पहुँची।
10. गाड़ी के सेक्शन से बाहर जाने के सम्बन्ध में स्टेशन को बजे रिपोर्ट भेजी गई और
पावती प्राप्त हुई।

लाइन क्लीयर रद्दीकरण

- घ* { 11. लाइन क्लीयर बजे रद्द किया गया। रद्द करने का विवरण
12. प्राइवेट नम्बर की अदला - बदली की गई, दिया गया..... प्राप्त किया।

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

* जो लागू न हो उसे काट दें।

नोट:- प्रत्येक ब्लाक सेक्शन के लिए अलग-अलग किताबें उपयोग की जाएं।

N.E. Railway**LINE CLEAR INQUIRY AND REPLY MESSAGE BOOK IN THE
EVENT OF FAILURE/SUSPENSION/ NON-PROVISION OF BLOCK INSTRUMENTS****Train Receiving Station****Line Clear Reply**

- A {
1. Date ----- Mode of communication -----
 2. From Station Master -----(Name of SM) -----
(Station) To Station Master -----(Name of SM) of -----
----- (Station)
 3. Train No. -----Up/Dn.
 4. Line Clear asked at -----Station at----- hrs. and reply given at -----hrs
 5. Last Train No. -----UP/Down left -----station at-----
----- hrs.and arrived at ----- station at -----hrs.
 6. Private Number received (in figures and words) -----

Train Entering Section

- B* {
7. Train No-----UP/Dn left at ----- hrs
 8. Train entering section report receive from ----- station and Acknowledged at
----- hrs

Train Out of Section

- C* {
9. Train No. -----Up/Dn. left ----- Station at -----hrs.
 10. Train Out of Section report given to ----- station and
Acknowledged at -----hrs.

Line Clear Cancellation.

- D* {
11. Line Clear Cancellation at ----- hrs. Reason for Cancellation -----
 12. Private Number exchanged, given -----, received-----

Signature of Station Master

* Strike out whichever is not applicable.

Note - Separate Books to be maintained for each block section.

<p>फार्म सं. टी 1518 क्र.सं.....</p> <p>पूर्वोत्तर रेलवे ट्राली/लारी/ओएचई लैंडर ट्राली नोटिस</p> <p style="text-align: center;">क</p> <p>नोटिस सं..... दिनांक..... समय.....विभागस्टेशनस्टेशन मास्टर को। ट्राली/लारी/ओएचई लैंडर ट्राली सं..... स्टेशन और..... स्टेशन के बीच अप/ डाउन लाइन पर...कि.मी. पर..... बजकर.....मिनट सेबजकर.....मिनट तक कार्य करने के लिए अपेक्षित है। यह..... स्टेशन से.....बज करमिनट पर..... स्टेशन/कि.मी. सं..... के लिये चलेगी। मुझे मालूम है कि मुझे.....बजकर..... मिनट तक ब्लॉक सेक्शन क्लीयर कर लेना चाहिए। प्रभारी अधिकारी के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर का मुहर</p>	<p>फार्म सं. टी 1518 क्र.सं.....</p> <p>पूर्वोत्तर रेलवे ट्राली/लारी/ओएचई लैंडर ट्राली नोटिस</p> <p style="text-align: center;">ख</p> <p>.....ट्राली/लारी/ ओएचई लैंडर ट्राली के प्रभारी अधिकारी को मैंने स्टेशन के साथ सूचना का आदान-प्रदान कर लिया है एवं जब तक मुझे लॉरी/ट्राली को हटाने की सूचना प्राप्त नहीं हो जाती है तब तक सभी गाड़ियों को सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा। अप/डाउन लाइन स्टेशन और..... स्टेशन के बीच आपकी ट्राली/लारी/ ओएचई लैंडर ट्राली के लिए ब्लाक कर दी गई है और ट्राली/लारी/ ओएचई लैंडर ट्राली को हटाने संबंधी रिपोर्ट प्राप्त होने पर ही ब्लाक हटाई जाएगी। प्राइवेट नं. (शब्दों में)..... (अंकों में)..... आपको अनुमत ब्लाक के भीतर ब्लाक सेक्शन के क्लीयरेंस को सुनिश्चित करने के लिए सूचित किया जाता है। स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर का मुहर दिनांक..... समय.....</p>	<p>फार्म सं. टी 1518 क्र.सं.....</p> <p>पूर्वोत्तर रेलवे ट्राली/लारी/ओएचई लैंडर ट्राली नोटिस</p> <p style="text-align: center;">ग</p> <p>हटाने संबंधी रिपोर्ट संदर्भ: ट्राली/लारी/ओएचई लैंडर ट्राली सं..... दिनांक..... पर पहुँची ट्राली/लारी/ ओएचई लैंडर ट्राली सं..... बजकर.....मिनट परकि.मी. पर रेल पथ से हटा ली गई थी। सामान्य गाड़ी संचालन दोबारा शुरू करने के लिए ब्लाक सेक्शन में अवरोध नहीं है। प्रभारी अधिकारी के हस्ताक्षर हटाने संबंधी रिपोर्ट दिनांक..... को.....बजकर.....मिनट पर प्राप्त हुई। स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर का मुहर</p>
---	--	--

<p>From No. T/1518 Sr. No. -----</p> <p>N.E. RAILWAY TROLLEY/LORRY/OHE LADDER TROLLEY NOTICE</p> <p style="text-align: center;">A</p> <p>NOTICE NO.----- Date ----- Time ----- Department ----- Station -----</p> <p>To</p> <p>Station Master ----- -----</p> <p>Trolley/Lorry/OHE/Ladder Trolley No.----- is Required to work between -----station and -----Station on UP/ Down line at ----- ----- KM from ----- Hours-----hours minutes to -----hours -----Minutes.</p> <p>It will leave -----station at -----hours----- minutes of this day for ----- ----- station/KM No.----- I am aware that I should clear the Block section by----- hours -----minutes.</p> <p>----- Signature of official in charge</p> <p>----- Signature of Station Master Station Master Stamp</p>	<p>From No. T/1518 Sr. No. -----</p> <p>N.E. RAILWAY TROLLEY/LORRY/OHE LADDER TROLLEY NOTICE</p> <p style="text-align: center;">B</p> <p>To</p> <p>The Official in Charge of -----Lorry/Trolley/OHE Ladder Trolley I have exchanged advice with----- station and shall issue caution order to all trains until I received advice of the removal of lorry /trolley.</p> <p>The Line has been blocked for your Lorry/Trolley/ OHE ladder trolley between ----- ----- Station and ----- -----</p> <p>Station on UP/Down Line and block will be removed only on receipt of the removal report of Lorry /Trolley / OHE Ladder Trolley</p> <p>Private Number (In words) ---- ----- (in figures) ----- ---- you are advised to ensure clearance of Block Section within Block permitted.</p> <p>----- Signature of Station Master Station Master Stamp Date ----- Time -----</p>	<p>From No. T/1518 Sr. No. -----</p> <p>N.E. RAILWAY TROLLEY/LORRY/OHE LADDER TROLLEY NOTICE</p> <p style="text-align: center;">C</p> <p>REMOVAL REPORT</p> <p>Reference : Lorry / Trolley /OHE Ladder Trolley Notice No.----- ----- Dated ----- -----</p> <p>Lorry/ Trolley /OHE/Ladder Trolley No.----- ----- arrived at ----- -----was Removed from the track at km -----at -----hours----- -----minutes</p> <p>Block Section is free from obstruction to resume normal Train Working.</p> <p>----- Signature of official in Charge</p> <p>Removal report received at ----- ---- hours----- minutes on date-----20-----</p> <p>----- Signature of Station Master Station Master Stamp</p>
--	--	---

पूर्वोत्तर रेलवे

मोटर ट्राली, परमिट
(मूल प्रति/दूसरी प्रति)

स्टेशन.....

दिनांक.....20.....

.....स्टेशन मास्टर से

.....प्रभारी पदाधिकारी, मोटर ट्राली संख्या.....को
आपको गाड़ी संख्या/मोटर ट्राली संख्या ब्लॉक सेक्शन मेंस्टेशन
औरस्टेशन के बीच जो इस स्टेशन से.....बजकर.....
.....मिनट परस्टेशन के लिये चली है, के पीछे चलने की अनुमति दी
जाती है।

आपको 'ऑन' स्थिति में अप/डाउनसिगनलों को पार करने के लिए
भी प्राधिकृत किया जाता है।

.....स्टेशन पर पहुँचने पर आप यह परमिट.....स्टेशन मास्टर को सौंप दें।

प्राप्त किया गया प्राइवेट नम्बर (अंकों में) (शब्दों में)

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
स्टेशन मास्टर की मुहर

.....प्राप्त किया

हस्ताक्षर.....

* (प्रभारी अधिकारी एवं पदनाम).....

*(मोटर ट्राली ड्राइवर)

* जो लागू न हो उसे काट दें।

N.E. RAILWAY
MOTOR TROLLEY PERMIT
(Original/Duplicate)

Station.....

Date.....20.....

From Station Master -----

To

.....(Official In Charge) Motor Trolley No.....

You are permitted to follow Train No..... /Motor Trolley No.....
in Block Section between Station.....and Station..... which
left this station at.....hours..... minutes for station.

You are also authorized to pass UP/Down..... signals at 'ON position.

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

Private No. received ((in wards).....(in figures).....

.....
Signature of Station Master
Station Master Stamp

Received.....

Signature of

* {Official in charge & Designation}

* {Motor Trolley Driver}

* Strike out whichever is not applicable.

विषय सूची
'क'

कार्य	नियम संख्या
ड्यूटी से अनुपस्थिति	2.08
स्थावर सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल	3.74
पूर्ण ब्लाक पद्धति	8.01 से 8.16
लाइन क्लीयर देने की शर्तें :	—
ए' क्लास स्टेशन पर	8.02
'बी' क्लास स्टेशन पर	8.03
'सी' क्लास स्टेशन पर	8.04
आवश्यक बातें	8.01
दोहरी लाइन के ब्लाक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध	8.05
दोहरी लाइन वाले ब्लाक सेक्शन में अवरोध	8.06
गाड़ी आते समय इकहरी लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर अवरोध	8.07
इकहरी लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर ब्लाक सेक्शन अवरुद्ध करना	8.08
इकहरी लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध	8.09
इकहरी लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध	8.10
इकहरी लाइन द्विसंकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध	8.11
इकहरी लाइन पर हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध	8.12
इकहरी लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर प्रथम रोक (स्टाप)सिगनल के बाहर अवरोध	8.13
संकेतों की अभिस्वीकृति	14.06
उपस्कर तक पहुंच तथा उसका प्रचालन	5.08
दुर्घटना या अवरोध	6.01
साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना	3.30
इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लाक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल	9.05
विज्ञापित समय की पाबंदी	4.02
रेल पथ में परिवर्तन	17.06
गार्ड का हैण्डब्रेक लगाना	4.47
सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से सम्बन्धित साधारण नियमों का लागू होना	7.02
नियम पालन में सहयोग	2.04
सिगनलों के बारे में इंजन लोको पायलट दल का सहयोग	3.83
गाड़ियों की रक्षा में सहायता	15.10
गार्ड के हैण्ड ब्रेक से सहायता	4.46
ड्यूटी पर उपस्थिति	2.07
लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना	4.45
लारी, ट्राली अथवा मोटर ट्राली का गाड़ी के साथ जोड़ने का निषेध	15.23
प्रस्थान प्राधिकार	14.08

Index**“A”**

Subject	Rule No
Absence from duty	2.08
Absence from a fixed signal or a signal without a light	3.74
ABSOLUTE BLOCK SYSTEM	8.01 to 8.16
Condition for granting line clear at	
a class 'A' station	8.02
a class 'B' station	8.03
a class 'C' station	8.04
...essentials of	8.01
...obstruction of double line at a block station when a train is approaching	8.05
...obstruction of double line at a block section	8.06
...obstruction on single line at a class 'A' station when a train is approaching	8.07
...obstruction the block section at a class 'A' station on single line	8.08
...obstruction in face of an approaching train at a class 'B' station on single line	8.09
...obstruction within station section at a class 'B' station on single line	8.10
...obstruction outside station section at a class 'B' single line station equipped with two aspect signals.	8.11
...obstruction outside station section at a class 'B' single line station equipped with	8.12
Obstruction outside the first stop signal at a class 'B' station on single line	8.13
Acknowledgment of signals	14.06
Access to and operation of equipment	5.08
Accident or obstruction	6.01
Additional fixed signals at stations generally	3.30
Additional fixed signals in Automatic Block territory on single line	9.05
Adherence to advertise time	4.02
Alterations to track	17.02
Application of Guard's hand brake	4.47
Applicability of General Rules referring to the working of signals and trains	7.02
Assistance in observance of rule	2.04
Assistance of the engine crew regarding signals	3.83
Assistance in protection of trains	15.10
Assistance from Guard's hand brake	4.46
Attendance for duty	2.07
Attracting attention of Loco Pilot	4.45
Attachment of lorry, trolley or motor trolley to train prohibited	15.23
Authority to proceed	14.08

कार्य	नियम संख्या
...लोको पायलट को कब दिया जाय	14.24
...अनुगामी गाड़ी पद्धति पर	10.05
सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार	13.03
ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार	8.15
स्वचालित ब्लाक पद्धति	9.01 से 9.16
...इकहरी लाइन में अतिरिक्त स्थावर सिगनल	9.05
...इकहरी लाइन पर हस्तचालित रोक सिगनलों को आफ करने की शर्तें	9.06
...स्वचल रोक सिगनल को आन स्थिति में पास करना है तो उस समय गार्ड का कर्तव्य	9.07
...यदि दोहरी लाइन पर स्वचल स्टाप सिगनल को आन स्थिति में पास करना हो तो उस समय गार्ड तथा लोको पायलट के कर्तव्य	9.02
...की दोहरी लाइन पर आवश्यक बातें	9.01
...की इकहरी लाइन पर आवश्यक बातें	9.03
...इकहरी लाइन पर स्थावर सिगनल का न्यूनतम उपस्कर	9.04
...यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन	9.13
...इकहरी लाइन पर गाड़ियों के संचालन का प्रभारी व्यक्ति	9.08
...स्वचालित सिगनल व्यवस्था की विफलता पर कार्यविधि	9.12
...ब्लाक सेक्शन में रुकी गाड़ी की रक्षा	9.10
...फाटक रोक सिगनल को आन स्थिति में पास करना	9.15
'ख'	
पीछे की बत्तियां	3.24
बैनर फ्लैग (रोक पताकायें)	3.57
घंटी कोड	14.05
लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत	4.51
बारूद विस्फोटन	15.15
ब्लाक सेक्शन की परिभाषा	01.02 (10)
ब्लाक बैक या ब्लाक फारवर्ड	8.14
'ग'	
बुलावा (कालिंग आन) सिगनल	3.13
लाइन क्लीयर रद्द करना	14.22
सिगनल बत्तियों की देखभाल और उन्हें जलाना	3.49
सतर्कता आदेश (काशन आर्डर)	4.09
सक्षमता प्रमाण—पत्र	14.04
केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण की परिभाषा	1.02 (11)
अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति	10.08
पहियों की कोर के लिए चैनल	16.05
स्टेशनों का वर्गीकरण	1.03
मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट को बन्द करना	14.14

Subject	Rule No
...when to be given to Loco Pilot	14.24
...on the following Train system	10.05
Authority to enter the section	13.03
Authority for shunting or obstruction in the section	8.15
AUTOMATIC BLOCK SYSTEM	9.10 to 9.16
... additional fixed signals on single line	9.05
... conditions for taking 'off' Manual Stop signals on single line	9.06
... duties of Guards when an Automatic stop signal is to be passed at 'on'	9.07
... duties of Loco Pilot and Guard when an automatic stop signal on double line is to be passed at 'on'	9.02
...essentials of on double line	9.01
...essentials of on single line	9.03
...minimum equipment of fixed signals on single line	9.04
...movement of trains against direction of traffic	9.13
...person in charge of working trains on single line	9.08
...procedure during failure of Automatic signaling	9.12
...protection of a train stopped in the section	9.10
...passing a gate stop signal at 'on'	9.15
'B'	
Back lights	3.24
Banner flags	3.57
Bell code	14.05
Bell signals between Loco Pilot and Guard	4.51
Blasting	15.15
Block section-definition of	1.02(10)
Block back or Block forward	8.14
'C'	
Calling on signals	3.13
Cancellation of Line Clear	14.22
Care and lighting of signal lamps	3.49
Caution order	4.09
Certificate of competency	14.04
Centralised Traffic Control-definition	1.02(11)
Cessation of working on the Following Trains System	10.08
Channel for flange of wheels	16.05
Classification of station	1.03
Closing of intermediate Block Post	14.14

कार्य	नियम संख्या
सहकारी सिगनल (को-एक्टिंग सिगनल)	3.15
स्थावर सिगनलों को चालू करना	3.26
संदेशों की सम्पूर्णता	14.20
निकट (होम) सिगनल को 'आफ' करने की शर्तें	3.40
बाहरी (आउटर) सिगनल को आफ करने की शर्तें	3.41
अन्तिम स्टॉप सिगनल या मध्यवर्ती ब्लाक स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें	3.42
चेतावनी सिगनल (वार्नर सिगनलों) को 'ऑफ' करने की शर्तें	3.43
फाटक स्टॉप सिगनल को ऑफ करने की शर्तें	3.44
बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल को आफ करने की शर्तें	3.45
इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लाक क्षेत्र में हस्तचालित स्टाप सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्तें	9.06
'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लीयर देने की शर्तें	8.02
'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लीयर देने की शर्तें	8.03
'सी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लीयर देने की शर्तें	8.04
अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिए अनुपालनीय शर्तें	10.03
पायलट गार्ड पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें	11.02
ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें	12.03
ब्लाक सेक्शन बन्द करने की शर्तें	14.10
रेल पथ और निर्माण कार्य की दशा	15.01
रेलवे सेवकों का आचरण	2.10
शंटिंग का नियंत्रण	5.13
ब्लाक प्रचालन संयंत्र में हस्तक्षेप करने से पहले सहमति आवश्यक	14.03
कपलिंग	4.26
क्रेन	4.27
'घ'	
क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन	4.29
खराब या क्षतिग्रस्त कांटें	3.77
समपार पर खराबियां	16.06
परिभाषाएं	1.02
सिगनल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान	5.11
सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान	5.12
चेतावनी (वार्नर) सिगनलों और उनके संकेतों का वर्णन	3.06
दूर (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन	3.07
रोक सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन	3.08
पटाखा सिगनलों का वर्णन	3.59
चेतावनी सिगनल का वर्णन	3.65
गाड़ी से इंजन काटना	4.57

Subject	Rule No
Co-acting signals	3.15
Commissioning of fixed signal	3.26
Completion of message	14.20
Completion for taking 'off' home signal	3.40
--- for taking 'off' outer signal	3.41
--- for taking 'off' last Stop signal or intermediate Block Stop signal	3.42
--- for taking 'off' Warner signal	3.43
--- for taking 'off' gate stop signal	3.44
--- for taking 'off' Calling-on signal	3.45
--- for taking 'off' Manual Stop signal in automatic block territory on single line	9.06
--- for granting line clear at a class 'A' station	8.02
--- for granting line clear at a class 'B' station	8.03
--- for granting line clear at a class 'C' station	8.04
--- to be observed in working trains on the following Train System	10.03
--- to be observed for following trains on the Pilot Guard System	11.02
--- to be observed for following trains on the Train staff and Tickets System	12.03
--- for closing the block section	14.10
--- of Permanent way and Works	15.01
Conduct of railway servants	2.10
Control of shunting	5.13
Consent required before interfering with Block working equipment	14.03
Coupling	4.26
Cranes	4.27
'D'	
Damaged or defective vehicles	4.29
Defective or damaged points	3.77
Defects at level crossing	16.06
Definitions	1.02
Departure of a train from a non signaled line	5.11
Departure of a train from a line provided with common departure signal	5.12
Description of Warner signals and their indications	3.06
--- Distant signals and their indications	3.07
--- Stop signals and their indications	3.08
--- Detonating Signals	3.59
--- Warning Signals	3.65
Detaching engine	4.57

कार्य	नियम संख्या
पटाखा सिगनल	
वर्णन	3.59
प्रयोग विधि	3.60
धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, पटाखे रखना	3.61
अवरोध होने पर पटाखे लगाना	3.62
लाइन पर पटाखों का पुनः रखा जाना	3.63
परिचालन की दिशा	4.06
विद्युत गाड़ी चलाना	4.21
प्रस्थान करने के पूर्व लोको पायलट और गार्ड द्वारा सूचनाओं की जांच	4.30
प्रस्थान प्राधिकार का लोको पायलट के पास होना	14.23
लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन	4.39
लोको पायलट तथा फायरमैन या सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे	4.40
लोको पायलट तथा फायरमैन या सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे	4.41
लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह बचाकर ही खड़ी की जाय	4.58
लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए इंजन छोड़कर नहीं जायेगा	4.61
लोको पायलट द्वारा खराबियों की रिपोर्ट	9.11
लोको पायलट के पास ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट का होना	12.04
लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जांच	14.09
रात्रि में अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना	5.18
अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लोको पायलट या गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार देना	10.04
ट्राली, लारी और मोटर ट्राली में भेद	15.18
संदेशों की विशिष्टता	14.18
ट्रेन स्टाफ टिकटों और बक्सों पर पहचान चिन्ह	12.13
सिगनलों के पहचान चिन्ह तथा निशान	3.17
ड्यूटियाँ	
संरक्षा सुनिश्चित करने का कर्तव्य	2.11
सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के सामान्य कर्तव्य	3.68
आगमन रोक (अप्रोच स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर का कर्तव्य	3.69
प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य	3.70
सिगनलों के बारे में इंजन लोको पायलट दल के कर्तव्य	3.78
बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल के सम्बन्ध में लोको पायलट के कर्तव्य	3.79
आगमन रोक (अप्रोच स्टॉप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य	3.80
प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य	3.81
किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे होने पर सिगनलों के सम्बन्ध में लोको पायलटों के कर्तव्य	3.84
गाड़ी का प्रभार लेते समय गार्ड के कर्तव्य	4.34

Subject	Rule No
DETONATING SIGNALS	
Description of -----	3.59
Method of using-----	3.60
Placing of ----- in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility	3.61
Placing of ----- in case of obstruction	3.62
Replacement of ----- on the line	3.63
Direction of running	4.06
Driving electric train	4.21
LOCO PILOT	
----- and Guard to examine notice before starting	4.30
----- to have authority to proceed	14.23
----- to obey certain orders	4.39
----- and Fireman or Asstt. Loco Pilot to keep a good lookout	4.40
-----and Fireman or Asstt. Loco Pilot to look back	4.41
----- to see that the train is stopped clear of fouling marks	4.58
----- not to leave engine when on duty	4.61
----- to report failures	9.11
----- to have Train-staff or Train Staff Ticket	12.04
----- to examine authority to proceed	14.09
Drawing of a train to an advanced position at night or in thick, foggy or Tempestuous weather impairing visibility	5.18
Delivery of authority to proceed to Loco Pilot or Guard on the following Train System	10.04
Distinction between trolley lorry and motor trolley	15.18
Distinction of message	14.18
Distinguishing marks on Train-staff Tickets and boxes	12.13
Distinguishing marker and signs for signals	3.17
DUTY (IES)	
----- for securing safety	2.11
----- of Station Master generally when a signal is defective	3.68
----- of Station Master when an approach Stop signal is defective	3.69
----- of Station Master when a departure stop signal is defective	3.70
----- of Engine Crew in respect of Signals	3.78
----- of Station Master when a departure Stop signal is defective	3.79
----- of engine crew in respect of signals	3.80
----- of Loco Pilot in respect of Calling-on-Signal	3.81
----- of Loco Pilot when an approach Stop signal is 'on' or defective	3.84
----- of Guard when taking over charge of a train	4.34

कार्य	नियम संख्या
खतरे की आशंका होने पर गैंगमेंट और गैंगमैन के कर्तव्य	15.17
यदि दोहरी लाइन पर स्वचल रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना हो तो उस समय लोको पायलट और गार्ड के कर्तव्य	9.02
यदि इकहरी लाइन पर स्वचल रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना हो तो उस समय लोको पायलट और गार्ड के कर्तव्य	9.07
ड	
कारगर ब्रेक	15.21
विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर)	3.23
इंजन द्वारा ढकेलना	4.12
पूर्ण ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें	8.01
दोहरी लाइन पर स्वचालित ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें	9.01
इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें	9.03
अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें	10.01
पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें	11.01
ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें	12.01
केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें	13.02
ट्राली, लारी या मोटर ट्राली, के साज-सामान	15.20
गार्ड तथा लोको पायलट के साज सामान	4.19
कम से कम सिगनल के प्रावधान के अपवाद	3.33
हैंड सिगनलों का प्रयोग	3.52
प्रस्थान करने के पूर्व गाड़ियों की जांच	4.31
लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जांच	4.32
लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु-यूनिटों की जांच	4.33
लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान	4.42
च	
विद्युत ब्लाक यंत्रों या ट्रैक सक्रिटों अथवा धुरी काउन्टरों में खराबी का आ जाना	14.13
आग लगना	6.10
समपार पर स्थावर सिगनल	3.34
सामान्यतः स्थावर सिगनल	3.36
फायरमैन और सहायक लोको पायलट, लोको पायलटों की आज्ञा मानेंगे	4.38
प्रारूप	5.07
संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के प्रारूप (फार्म)	14.17
ट्रेन स्टाफ टिकट का प्रारूप	12.14
अनुगामी गाड़ी पद्धति	10.01 से 10.09
छ	
प्रत्येक गैंग का गैंगमेंट	15.11
पास होने वाली गाड़ियों को फाटकवाला ध्यान से देखें	16.04
सिगनलों का साधारण उपयोग	3.01

Subject	Rule No
----- of Gangmate and Gangman when apprehending danger.	15.17
----- of Loco Pilot and Guard when an Automatic Stop signal on double line is to be passed at 'on'	9.02
----- of Loco Pilot and Guard when an Automatic Stop signal on single line is to be passed at 'on'	9.07
'E'	
Efficient brake	15.21
Electric repeater	3.23
Engine Pushing	4.12
Essentials OF:	
----- Absolute Block System	8.01
----- Automatic Block System on double line	9.01
----- Automatic Block System on single line	9.03
----- the following Trains system.	10.01
----- the pilot Guard system.	11.01
----- the Train staff and Ticket system	12.01
----- the one train only System	13.02
Equipment of trolley, lorry or motor trolley	15.20
Equipment of Guard and Loco Pilot	4.19
Exceptions in providing minimum equipment of signals	3.33
Exhibition of hand signals	3.52
Examination of train before starting	4.31
Examination of trains by Loco Pilot	4.32
Examination of signal and multiple units by Loco Pilot	4.33
Exchange of signals between Loco Pilot, Guard and Station staff	4.42
'F'	
Failure of electrical block instruments or track circuit of axle counters	14.13
Fire	6.10
Fixed signals at level crossing	3.34
Fixed signals generally	3.36
Firemen and Assistant Loco Pilots to obey Loco Pilots	4.38
Forms	5.07
Forms of message and written authority to proceed	14.17
Form of Train staff Ticket	12.14
Following Trains System	10.1 to 10.09
'G'	
Gang mate in each Gang	15.11
Gateman to observe passing trains	16.02
General use of signals	3.01

कार्य	नियम संख्या
गार्ड	4.25
गार्ड तथा लोको पायलट के साज सामान	4.19
गार्ड गाड़ी का प्रभारी होगा	4.36
गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा	4.43
गार्ड यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह बचा कर ही खड़ी की जाय	4.56
गार्ड गाड़ी को बिना किसी को सौंपे छोड़कर नहीं जायेगा	4.60
गार्ड द्वारा लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना	4.45
'ज'	
शंटिंग के लिए हैंड सिगनल	3.56
प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां	4.14
ऊँचाई मापी (हाईट गेज)	16.11
होज या वाटर क्रेन	4.53
गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना	4.47
गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता	4.46
'झ'	
दृष्टान्त चित्र—पूर्ण ब्लाक पद्धति का	8.16
दृष्टान्त चित्र स्वचालित ब्लाक पद्धति का	9.16
विद्युत रेल पथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षण	17.03
रेल पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण	15.04
गेजों, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण	15.13
मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टॉप) सिगनल	3.11
खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना	3.76
'ञ'	
सामानों का रखना	15.03
सिगनलों के प्रकार	3.02
आने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	3.09
प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	3.10
स्वचालित ब्लाक क्षेत्रों में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	3.12
नियमों की जानकारी	2.03
हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना	3.58
मेंहताबी (फ्लेयर) सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना	3.67
सिगनलों की जानकारी और गैंग का साज—सामान	15.12
सिगनलों की जानकारी	16.01
पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना	3.64
'ट'	
वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना	5.22

Subject	Rule No
GUARDS	
--- and Loco Pilots equipment	4.25
--- to be incharge of train	4.36
--- to keep a good lookout	4.43
--- to see to that train is stopped clear of fouling marks	4.56
--- not to leave train till hands over	4.60
--- attracting attention of Loco Pilot	4.45
'H'	
Hand signals for shunting	3.56
Head light and marker lights	4.14
Height gauges	16.11
Hose of water crane	4.53
HAND BRAKE	
Application of Guard's	4.47
Assistance from Guard's	4.46
'I'	
Illustrative diagrams absolute Block System	8.16
Illustrative diagrams Automatic Block System	9.16
Inspector of electrical way and works	17.03
Inspection of Permanent way and works	15.04
Inspection of Guage signals Tools and implements	15.13
Intermediate block stop signal	3.11
Intimation to official when defects remedial	3.76
'K'	
Keeping of materials	15.03
Kinds of signals	3.02
Kinds of fixed stop signals for approaching trans	3.09
Kinds of fixed stop signals for departing trains	3.10
Kinds of fixed stop signals in automatic Block territory	3.12
Knowledge of rules	2.03
Knowledge and possession of hand signals	3.58
Knowledge and possession of flare signals	3.67
Knowledge signals and equipment of gang	15.12
Knowledge of signals	16.01
Keeping of materials	3.64
'L'	
Leaving vehicles in siding outside station limit	5.22

कार्य	नियम संख्या
समपार	16.01 से 16.11
लाइन क्लीयर टिकट	14.25
साधारणतया गति सीमाएं	4.08
सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गति सीमा	4.10
स्टेशनों पर बिना रुक जाने वाली गाड़ियों की गति सीमा	4.11
टैंडर आगे होने पर इंजन की गति सीमा	4.13
वाहनों की लदाई	4.28
लूज शंटिंग	5.21
सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगाना	3.39
लारियाँ या ट्रालियाँ जो प्रयोग में न हों	15.28
'ठ'	
लाइन क्लीयर देने या लेने के साधन	14.01
संचार साधन	4.18
इंजन चलाने की जिम्मेदारी	4.20
लाइन का अनुरक्षण	15.02
पटराखों के प्रयोग की विधि	3.60
हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	3.27
संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	3.28
द्विसंकेती सिगनल वाले अन्य स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	3.29
इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	9.04
स्वचालित ब्लॉक पद्धति पर यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन	9.13
मोटर ट्राली	15.25
सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद चलना	4.59
'ड'	
सिगनलों के स्वाभाविक संकेत	3.37
कर्त्तव्य की उपेक्षा	5.05
'ढ'	
नियमों और आदेशों का पालन	2.06
आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा विवरणियां रखना	5.03
स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी	3.25
परिचालित लाइन पर अवरोध	5.19
दोहरी लाइन के ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध	8.05
दोहरी लाइन वाले ब्लॉक सेक्शन में अवरोध	8.06
गाड़ी आते समय इकहरी लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर अवरोध	8.07

Subject	Rule No
Level Crossing	16.01 to 16.11
Line Clear Tickets	14.25
Limits of speed generally	4.08
Limits of speed over facing points	4.10
Limits of speed while running through stations	4.11
Limits of speed with engine tender foremost	4.13
Leading of vehicles	4.28
Loose shunting 5.21	5.21
Locking of facing points	3.39
Lorries and trollies out of use	15.28
‘M’	
Means of granting or obtaining line clear	14.01
Means of Communications	4.18
Manning of engine in motion	4.20
Maintenance of line	15.02
Method of using detonators (fog signal)	3.60
Minimum equipment of fixed signals at stations provided with manually operated multiple aspect signaling	3.27
Minimum equipment of fixed signals at stations provided with modified Lower quadrant signaling	3.28
Minimum equipment of fixed signals at other station provided with two aspect Signaling.	3.29
Minimum equipment of fixed signals in automatic block territory on single line.	9.04
Movement of trains against the direction of traffic on the Automatic block system	9.13
Motor Trolley	15.25
Moving of train carrying passenger after it has been stopped at a station	4.59
‘N’	
Normal Aspect of signals	3.37
Neglect of duty	5.05
‘O’	
Obedience of Rules and order	2.06
Obedience of order and keeping of book	5.03
Obligation to provided fixed signals at stations	3.25
OBSTRUCTION	
.... of running line	5.19
.... on double line at block Station when a train is approaching	8.05
.... on double line in block section	8.06
.... on single line at a class ‘A’ station when a train is approaching	8.07

कार्य	नियम संख्या
इकहरी लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध	8.09
इकहरी लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध	8.10
इकहरी लाइन द्विसंकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध	8.11
इकहरी लाइन पर हस्तचालित बहु-संकेती वाले 'बी' क्लास स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध	8.12
इकहरी लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल के बाहर अवरोध	8.13
अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी/गाड़ियों के मार्ग में अवरोध	10.07
निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध	12.16
समपार पर अवरोध	16.07
इकहरी लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर ब्लाक सेक्शन अवरुद्ध करना	08.08
केवल एक गाड़ी पद्धति	13.01 से 13.04
'ण'	
स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पास करना	9.15
फाटक रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना	3.73
मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टॉप) सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना	3.75
यात्री	4.54
गाड़ी का विभाजन	16.08
लाइनों पर गश्त लगाना	15.05
परिचालित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पहले अनुमति	3.82
इंजन को गाड़ी से काटने के लिए गार्ड की अनुमति	4.48
अवरोध होने पर पटाखें लगाना	3.62
धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, पटाखे रखना	3.61
अभिसारी (कनवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना	3.20
विपथन (डाइवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना	3.19
सिगनलों तथा सिगनल भुजाओं की स्थापना, सिगनल भुजाओं की रंगाई	3.04
एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना	3.22
गाड़ियों के संचालन पर प्रभाव डालने वाले कांटे	3.38
कांटे	3.51
अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम	2.05
आगे बढ़ो हैंड सिगनल	3.54
'सतर्कता से आगे बढ़ो' हैंड सिगनल	3.55
स्वचालित सिगनल व्यवस्था बिगड़ जाने पर कार्यविधि	9.12
यदि अर्द्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में है तो कार्यविधि	9.14
केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि	13.04
स्टेशन के बाहरी साइडिंगों के कांटों की रक्षा तथा उनका प्रचालन	3.35
लाइन पर ट्राली, की रक्षा	15.26
लाइन पर लारी की रक्षा	15.27
स्थायी रूप से खड़ी हुई (स्टेबिल) मेटेरियल ट्रेन की रक्षा	4.64

Subject	Rule No
---- in face of an approaching train at a class 'B' station on single line	8.09
---- within station section at a class 'B' station on single line	8.10
---- out side station section at a class 'B' single line station equipped with two aspect signals	8.11
---- out side station section at a class 'B' single line station equipped with manually Manually operated multiple aspect signals.	8.12
----- outside the first stop signal at a class 'B' station on single line	8.13
----- in face of approaching train or trains on the following trains system	8.07
----- outside the Home signal	12.16
----- at level crossings	16.07
Obstructing the book section at a class 'A' station on single line	8.08
'P'	
Passing a gate Stop signal at 'on' in automatic signaling territory	9.15
Passing of a gate Stop Signal at 'on'	3.73
Passing of intermediate Block Stop signal at 'on'	3.75
Passengers	4.54
Parting of a Train	16.08
Patrolling of Line	15.05
Permission before entering on or crossing a running line	3.82
Permission of Guard to detach engine from train	4.48
Placing of detonators in case of obstruction	3.62
Placing of detonators in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility	3.61
Placing of Stop signals at converging Junctions	3.20
Placing of stop signals at diverging Junction	3.19
Placing of signals and signal arms; painting of signal arms	3.04
Placing of more than one signal on the same post	3.22
Points affecting movement of train	3.38
Points	3.51
Prevention of trespass, damage or loss	2.05
Proceed hand signal	3.54
Proceed with caution hand signal	3.55
Procedure during failure of Automatic signaling	9.12
Procedure when Semi Automatic Stop Signal is 'on'	9.14
Procedure in case of accident or disablement of the One Train Only System	13.04
PROTECTION	
--- and working of points of outlying sidings	3.35
--- of trolley on the line	15.26
--- of lorry on the line	15.27
--- of material train when stabled	4.64

कार्य	नियम संख्या
स्टेशनों के बीच रूकी गाड़ियों की रक्षा	6.03
स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शन में रूकी गाड़ी की रक्षा	9.10
अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा	10.09
पायलट गार्ड पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा	11.06
ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में गाड़ियों की रक्षा	12.17
निजी इंजन तथा वाहन	4.66
ब्लाक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग	6.09
अग्रिम प्रस्थान सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाना	3.32
यंत्रों की व्यवस्था	14.02
संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का परिरक्षण	14.21
लाइन में अवरोध डालने वाले कार्य को प्रारम्भ करने के पूर्व सावधानी	15.08
ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि	12.10
सही परिचालित लाइन	4.05
गाड़ी में ब्रेकवान का स्थान	4.24
विद्युत उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति	17.04
इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन की प्रभारी व्यक्ति	9.08
पायलट गार्ड पद्धति	11.01 से 11.06
पायलट गार्ड टिकट	11.05
पायलट गार्ड का गाड़ी पर जाना या प्रस्थान प्राधिकार देना	11.04
पायलट गार्ड की वर्दी या बिल्ला	11.03
कांटे या कैंचियां लगाना या हटाना	15.16
‘त’	
लारी या ट्राली, का लाइन पर होने पर योग्यता प्राप्त व्यक्ति उसका प्रभारी होगा	15.22
‘थ’	
अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश	5.09
सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश	5.10
जारी किए गये ट्रेन स्टाफ टिकटों का अभिलेख	12.15
लाल झण्डी या बत्ती का दिखाया जाना	15.19
पुनरावर्ती (रिपटिंग) सिगनल	3.16
लाइन पर पटरखों का पुनः रखा जाना	3.63
सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना	3.85
कर्तव्य में उपेक्षा की रिपोर्ट	5.05
गाड़ियों के परिचालन को प्रभावित करने वाली सम्भावित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक या केन्द्रीकृत	6.07
यातायात नियंत्रण परिचालक को देना	
रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना	10.02
स्टेशन मास्टर की पास होने वाली गाड़ियों के पिछले (टेल) बोर्ड या पिछली (टेल) बत्ती (लैम्प) से सम्बन्धित जिम्मेदारी	4.17
कार्य संचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	5.01

Subject	Rule No
--- of trains stopped between stations	6.03
--- of train stopped in an Automatic Block signaling section	9.10
--- of trains on the Following Trains System	10.09
--- of trains on the Pilot guard	11.06
--- of Trains Staff and Ticket System	12.17
Private engines and vehicles	4.66
Portion of trains left in a block section	6.09
Provision of an advanced starter, shunting Limit Board or Block Section Limit Board	3.32
Provision of Instruments	14.02
Preservation of messages and written authority to proceed	14.21
Precautions before commencing operations which would obstruct the line	15.08
Procedure when engine is disabled on Train staff and Ticket system	12.10
Proper running line	4.05
Position of brakevan of train	4.24
Permit to work on electrical equipment	17.04
Person incharge of working trains on Automatic, Block System on single line	9.08
Pilot Guard System	11.01 to 11.06
Pilot Guard's tickets	11.05
Pilot Guard to accompany train or give authority to proceed	11.04
Pilot Guard's dress or badge	11.03
Putting in or removing points or crossing	15.06
'Q'	
Qualified person to be incharge of lorry or trolley when on the line	15.22
'R'	
Reception of a train on an obstructed line	5.09
Reception of a train on a non signaled line	5.10
Record of Train staff Tickets issued	12.15
Red flag or light to be shown	15.19
Repeating signals	3.16
Replacement of detonators on the line	3.63
Reporting of defects in signals	3.85
Report of neglect of duty	5.05
Report of conditions likely to affect running of trains to controller	6.07
Report to the Commissioner of Railway Safety	10.02
Responsibility of Station Master regarding tail board or tail lamp of passing trains	4.17
Responsibility of the Station Master for working	5.01

कार्य	नियम संख्या
अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप में तैयार करने की जिम्मेदारी	10.06
प्रस्थान प्राधिकार के बारे में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	14.11
लाइन की संरक्षा के लिए गैंगमैट की जिम्मेदारी	15.14
शंटिंग की जिम्मेदारी	5.14
इंजन या टेण्डर पर चलना	4.22
सड़क यातायात	16.03
'द'	
स्टेशनों पर वाहनों को सुरक्षित करना	5.23
घड़ी मिलाना	4.03
केन्द्रीकृत यातायात में नियंत्रण के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग	5.15
गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग	5.16
समपार के पास शंटिंग	5.17
शंटिंग तथा वाहनों का सुरक्षित करना	5.13 से 5.23
शंटिंग का नियंत्रण	5.13
लूज शंटिंग	5.21
उतार चढ़ाव पर शंटिंग करना	5.20
रोक हैंड सिगनल	3.53
शंट सिगनल	3.14
पावर बन्द करना	4.55
वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना	5.22
ट्रैप, स्लिप और कैच साइडिंग	3.50
साधारणतया स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाना	3.30
'डी' क्लास स्टेशनों पर सिगनल	3.31
समपार पर स्थावर सिगनल	3.34
बुलावा सिगनल	3.13
सहकारी (को-एक्टिंग) सिगनल	3.15
चेतावनी (वार्नर) सिगनलों और उनके संकेतों का वर्णन	3.06
दूर (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन	3.07
रोक (स्टॉप) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन	3.08
हैंड सिगनलों का प्रदर्शन	3.52
सिगनलों के प्रकार	3.02
आने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर सिगनलों के प्रकार	3.09
प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर सिगनलों के प्रकार	3.10
हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना	3.58

Subject	Rule No
Responsibility as to proper preparation of authority to proceed of the following Trains system	10.06
Responsibility of Station Master as to authority to proceed	14.11
Responsibility of Gang Mate as to safety of line	15.14
Responsibility for shunting	5.14
Riding on ending or tender	4.22
Road Traffic	16.03
'S'	
Securing of values at station	5.23
Setting watch	4.03
SHUNTING	
--- at station under centralized Traffic control	5.15
--- during reception of trains	5.16
--- near level crossing	5.17
--- and securing of vehicle	5.13 to 5.23
Control of ----	5.13
Loose ---	5.21
--- on gradients	5.20
Stop hand signals	3.53
Shunt signals	3.14
Shutting off power	4.55
SIDING	
Leaving vehicles in ---- outside station limits	5.22
Traps, slip--- and catch	3.50
SIGNALS	
Addition fixed --- at stations generally	3.30
--- at class D stations	3.31
Fixed --- at level crossings	3.34
Calling-on -----	3.13
Co-acting	3.15
Description of warmer signals and their indication	3.06
Description of Distant --- and their indications	3.07
Description of Stop --- and their indications	3.08
Exhibition of hand ----	3.52
Kind of ----	3.02
Kind of fixed stop ---- for approaching trains	3.09
Kind of fixed stop ---- for departing trains	3.10
Knowledge and Possession of hand ----	3.58

कार्य	नियम संख्या
सिगनलों की जानकारी	16.01
प्रयोग में न आने वाले सिगनल	3.18
स्थावर सिगनल के खराब हो जाने की स्थिति में कार्य-विधि	3.68 से 3.85
हैंड सिगनलों का प्रदर्शन	3.52
शंट सिगनल	3.14
सिगनल केबिन	5.04
रात्रि सिगनलों का दिन में प्रयोग	3.03
रोक सिगनल में खराबी हो जाने पर चेतावनी सिगनल के प्रयोग का निषेध	3.72
स्लिप साइडिंग ट्रेप और कैच साइडिंग	3.50
इंजन की सीटी बजाना	4.50
गाड़ियों की गति	
साधारणतया गति सीमायें	4.08
सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गति सीमा	4.10
गाड़ियों की गति सीमायें	4.08 से 4.13
गाड़ियों को चलाना तथा रोकना	4.49
साज-सामान देना और उनकी देखभाल	16.02
नियमों की प्रति देना	2.01
कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) तथा मानक आयामों की अनुसूची देना	4.07
पूर्ण ब्लाक पद्धति	8.01 से 8.16
स्वचालित ब्लाक पद्धति	9.01 से 9.16
संचालन पद्धतियां	7.01
केवल एक गाड़ी पद्धति	13.01 से 13.04
पायलट गार्ड पद्धति	11.01 से 11.06
ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति	12.01 से 12.17
'घ'	
मदिरा तथा अन्य नशीली-पीनक, बेहोशी, नींद आने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन	2.09
एक ही समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल 'ऑफ' करना	3.47
पिछली (टेल) तथा बगल (साइड) बत्तियां	4.15
पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली (टेल) बत्ती	4.16
टावर वैगन	17.08
पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना	4.52
निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में रेल इंजनों और विद्युत बहु-यूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना	17.07
गाड़ी के लोको पायलट दल के लिए उपस्थिति का समय	4.04
ट्रेप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग	3.50
प्रथम रोक सिगनल पर रूकी हुई गाड़ी	4.44
असाधारण रूप से विलम्बित गाड़ियां	6.04

Subject	Rule No
Knowledge of ----	16.01
---- out of use	3.18
Procedure when Fixed ----- are defective	3.68 to 3.85
Showing of Hand----	3.52
Shunt -----	3.14
Signal Cabins	5.03
Use of night ----- by day	5.03
Warner not to be used when a stop signal is defective	3.72
Slip siding, traps and catch siding	3.50
Sounding the engine whistle	4.50
SPEED	
Limits of ----- generally	4.08
Limits of ----- over facing points	4.10
---- of trains	4.08 to 4.13
Starting and stopping of trains	4.19
Starting and care of equipment	16.02
Supply of copies of rules	2.01
Supply of Working Time Table and Schedule of Standard dimensions	4.07
SYSTEM(S)	
Absolute Block ----	8.01 to 8.16
Automatic Block----	9.01 to 9.16
----- of working	7.01
One Train Only	13.01 to 13.04
Pilot Guard -----	11.01 to 11.06
Train Staff and Ticket -----	12.01 to 12.17
'T'	
Taking alcoholic, sedative, narcotic, stimulant drug or preparation	2.09
Taking 'OFF' signal for more than one train at a time	3.47
Tail and side lights	4.15
Tail board or tail lamp	4.16
Tower wagon	17.08
Throwing out water, fire or cinders	4.52
Tripping of circuit breakers of locomotives and electrical multiple units at neutral Sections	17.07
Time of attendance for train crew	4.04
Traps slip sidings and catch sidings	3.50
Train held up at first Stop signal	4.44
Trains unusually delayed	6.04

कार्य	नियम संख्या
प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लाक सेक्शन में गाड़ी	6.06
गाड़ी का विभाजन	6.08
ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति	12.01 से 12.17
ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट लोको पायलट को कौन देगा	12.05
ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट लोको पायलट को कब दिया जायेगा	12.06
ट्रेन स्टाफ का इंजन पर रहना	12.07
जब तक ट्रेन स्टाफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाय	12.08
गाड़ी पहुंचने पर ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना	12.09
ट्रेन स्टाफ टिकट को कैसे रखा जाय	12.11
ट्रेन स्टाफ को कैसे रखा जाय	12.12
गाड़ी सिगनल रजिस्टर	14.07 से 14.16
संकेत भेजना	14.15
चलाने का समय	15.24
अतिचार (ट्रेस पास)	16.09
फाटक के भार साधन (चार्ज) का अन्तरण	16.10
'न'	
नियमों की प्रति की देखभाल	2.02
रात्रि सिगनलों का दिन में प्रयोग	3.03
स्थावर सिगनलों का प्रयोग	3.05
शंटिंग में स्थावर सिगनलों का प्रयोग	3.46
चेतावनी सिगनल का प्रयोग	3.66
केवल एक गाड़ी पद्धति का प्रयोग	13.01
ब्लाक कार्य चालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन	14.26
'प'	
स्टेशन से वाहनों का निकल भागना	6.11
'फ'	
रोक सिगनल में खराबी हो जाने पर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के प्रयोग का निशेध	3.72
'ऑफ' स्थिति में खराब हुए चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल	3.71
कर्मचारी तथा जनता को चेतावनी	17.05
धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब दिखाई नहीं देता, काम करना	15.07
गाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य	15.06
केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन	9.09
दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालन	6.02
रेल पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन	4.65
मेंटीरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार	4.63
ब्लाक सेक्शन में मेंटीरियल ट्रेन का संचालन	4.62
संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर	14.19

Subject	Rule No
Train in a block section without authority to proceed	6.06
Train parting	6.08
Train staff and Ticket System	12.01 to 12.17
Train staff or Train staff Ticket: by whom to be delivered to Loco Pilot	12.05
Train staff or Train staff Ticket: when to be delivered to Loco Pilot	12.06
Train staff to be kept on engine	12.07
Train not to be started until Train-staff returned	12.08
Trains staff or Train staff Ticket to be given up and Ticket to be cancelled on arrival of Trains	12.09
Train staff Tickets: how kept	12.11
Train staff: how kept	12.12
Train signal Register	14.07 to 14.16
Transmission of signal	14.15
Time of running	15.24
Trespassing	16.09
Transfer of charge of gate	16.10
'U'	
Upkeep of the copy of rule	2.02
Use of high signals by day	3.03
Use of fixed signals	3.05
Use of fixed signals for shunting	3.48
Use of warning signal	3.66
Use of one Train Only System	13.01
Use and operation of block working equipment	14.26
'V'	
Vehicles escaping from a station	6.11
'W'	
Warner not to be used when a stop signal is defective	3.72
Warner or Distant signals defective on the 'off' position	3.71
Warning to staff and public	17.05
Work in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility	15.07
Work involving danger to trains or traffic	15.08
Working of trains on centralized Traffic control territory	9.09
Working in case of accident or failure of communications	6.02
Working of track maintenance machine	4.65
Workers on material trains	4.63
Working of a material train in a block section	4.62
Writing and signing of messages and written authority to proceed	14.19

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Register of Correction and additions

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Register of Correction and additions

[illegible]



75
आज़ादी का
अमृत महोत्सव

कार्यालय
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक
पूर्वोत्तर रेलवे/गोरखपुर
Office of the
Principal Chief Operations Manager
North Eastern Railway, Gorakhpur

सं०-प/104/21/0-बी/मास्टर फाइल

दि० 17-02-2023

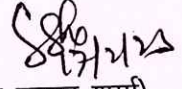
मण्डल रेल प्रबन्धक,
पूर्वोत्तर रेलवे,
इज्जतनगर, लखनऊ, वाराणसी।

विषय – सामान्य एवं सहायक नियमावली 2021 में शुद्धि पर्ची सं०-1
एवं शुद्धि पत्र के सम्बन्ध में।

सामान्य एवं सहायक नियमावली 2021 में शुद्धि पर्ची सं०-1 शुद्धि पत्र (ERRATA)
के साथ आवश्यक कार्रवाई हेतु प्रेषित की जा रही है।

यह प्राधिकृत अधिकारी प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा अनुमोदित है।

संलग्नक-यथोपरि


(संजय कुमार शर्मा)
सचिव/प्रमुपरिप्र
कृते महाप्रबन्धक/परि०

प्रतिलिपि:-

1. प्रमुई, प्रमुसंधि, प्रमुयाई, मुसिदूई प्रमुविई, पूउरे, गोरखपुर।
2. वरि०मं०परि०प्र०, पूउरे, इज्जतनगर, लखनऊ, वाराणसी।
3. प्राचार्य/प्रभारी क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, गाजीपुर।
4. प्राचार्य बहुविषयक पद्धति प्रशिक्षण केन्द्र पूउरे गोरखपुर।

1. साधारण नियम 4.35 को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित करें :-

4.35. गाड़ियों का प्रस्थान —

- (1) लोको पायलट प्रस्थान प्राधिकार के बिना स्टेशन से अपनी गाड़ी नहीं चलाएगा। गाड़ी के प्रस्थान के पहले, वह इस बात का समाधान करेगा कि सभी सही स्थावर सिगनल और, जहाँ आवश्यक है, वहाँ हैंड सिगनल दे दिए गए हैं और उसके सामने, लाइन पर कोई प्रत्यक्ष अवरोध नहीं है तथा गार्ड ने प्रस्थान के लिए सिगनल दे दिया है। गार्ड, प्रस्थान सिगनल देने से पहले, यह देख लेगा कि गाड़ी को आगे चलाने के लिए सब कुछ ठीक है।
- (2) स्टेशन मास्टर और गार्ड को विशेष अनुदेशों द्वारा यथा विनिर्दिष्ट रीति से संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कोई भी भूमिका या ड्यूटी सौंपी जा सकती है।
- (3) गार्ड गाड़ी के प्रस्थान के लिये सिगनल तब तक नहीं देगा जब तक इस बात का समाधान नहीं हो जाता कि विशेष अनुदेशों के अनुसार के सिवाय, कोई व्यक्ति किसी ऐसे डिब्बे या वाहन या वाहन की छत पर यात्रा नहीं कर रहा है, जो यात्रियों के प्रयोग के लिये नियत नहीं है।
- (4) उपनियम (3) के विपरीत किसी यात्रा के मामले में, गार्ड, लोको पायलट या सहायक लोको पायलट, यदि आवश्यक हो, किसी डिब्बे या वाहन या वाहन की छत से किसी अनधिकृत व्यक्ति को हटाने के लिये राजकीय रेल पुलिस, रेल सुरक्षा बल और स्टेशन कर्मचारियों से सहायता लेगा।

1. Replace GR 4.35 with the following:-

4.35: Starting of trains.-

- (1) A Loco Pilot shall not start his train from a station without the authority to proceed. Before starting the train, he shall satisfy himself that all correct fixed signals and, where necessary, hand signals are given and the line before him, is clear of visible obstructions and the Guard has given the signal to start. Guard shall see, before giving the starting signal, that all is right for the train to proceed.
- (2) The Station Master and Guard may be assigned any role or duty to ensure the safety in the manner as specified by special instructions.
- (3) The Guard shall not give the signal for starting unless he has satisfied himself that, except in accordance with special instructions, no person is travelling in any compartment or vehicle or roof of the vehicle not intended for the use of passengers.

- (4) In case of any travelling in contradiction to Sub-rule(3), the Guard, Loco Pilot or Assistant Loco Pilot shall take help, if necessary from Government Railway Police, Railway Protection Force and Station staff to remove the unauthorized person from the compartment or vehicle or roof of the vehicle.
2. सहायक नियम 4.35(2), (3) तथा (4) को निरस्त करें एवं स0नि0 4.35(5) को स0नि0 4.35(2) के रूप में पुनर्संख्यांकित करें।
2. Delete SR 4.35(2), (3) & (4) and renumber SR SR 4.35(5) as SR 4.35(2).
3. स0नि0 4.35(2)(iii) को निम्न से प्रतिस्थापित करें :-
स0नि0 4.35(2)(iii) : असुरक्षित स्थानों और विशेष रूप से चुने गए पुलों जहाँ पुलों के निकटवर्ती स्टेशनों में से एक पर पवनमापी (एनीमोमीटर) प्रतिस्थापित किए गए हों, के मामले में, यदि पवनमापी विशेष अनुदेश द्वारा यथानिर्धारित खतरे के स्तर अर्थात् 65 किलोमीटर प्रति घंटा या उससे अधिक हवा के वेग को इंगित करता है तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा:-
- (क) स्टेशन मास्टर सेक्शन कंट्रोलर और दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर को गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करने की आवश्यकता के विषय में तत्काल सूचना देगा।
- (ख) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से गाड़ी शुरू करने अथवा वहाँ से हो कर जाने वाली गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं देगा तथा उसके स्टेशन पर आने के लिए निकटवर्ती स्टेशन पर प्रतीक्षारत गाड़ियों को भी लाइन क्लियर नहीं देगा।
- (ग) वह विशेष अनुदेशों द्वारा यथा निर्धारित, हवा के वेग अर्थात् 65 किलोमीटर प्रति घंटा से कम हो जाने के पश्चात सेक्शन कंट्रोलर और निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर के परामर्श से गाड़ियों के सामान्य संचालन को पुनः शुरू करेगा।

3. **Replace SR 4.35(2)(iii) with the following :-**

SR 4.35(2)(iii): In case of vulnerable locations and specially selected bridges where anemometers are installed at one of the stations adjacent to bridges, the Station Master shall take the following action if the anemometer is indicating **wind velocity higher than the danger level i.e. 65 kmph or more** as prescribed by special instructions :-

- (a) Station Master shall inform the Section Controller and the Station Master on the other side immediately about the need to control the movement of trains.
- (b) Station Master shall not start or allow the movements of the train through his station and also not grant line clear to the trains waiting at the adjacent station for his station.
- (c) He shall resume the normal running of the trains in consultation with the Section Controller and the Station Master at the adjacent station

after the wind velocity is again below the danger level i.e. **65 kmph** as prescribed by the special instructions.

4. साधारण नियम 4.08 (1) (क) को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित करें :-

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

4. **Replace General Rule 4.08 (1) (a) with the following :-**

4.08 (1) (a): Every train shall be run on each section of the railway within the limits of speed sanctioned for that section by special instructions.

5. निम्नलिखित को सहायक नियम 4.08 (ii) के रूप में जोड़ें :

स० नि० 4.08 (ii): रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा पहले से खोल दिए गए सेक्शन में खण्ड की गति 110 किलोमीटर प्रति घंटा तक स्वीकृत करने हेतु क्षेत्रीय रेलवे के प्रमुख मुख्य इंजीनियर प्राधिकृत हैं।
सेक्शन की गति 110 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक बढ़ाने हेतु क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त से स्वीकृति ली जाएगी।

5. **Add the following as S.R. 4.08 (ii) :-**

S.R. 4.08 (ii): Principal Chief Engineer of Zonal Railway is empowered to sanction further raising of sectional speed up to 110 kmph for already opened section by the Commissioner of Railway Safety.
Further, sanction of Commissioner of Railway Safety shall be taken by the Zonal Railways for raising of sectional speed beyond 110 kmph.

6. निम्नलिखित को सहायक नियम 3.19 (i) के रूप में जोड़ें :

स० नि० 3.19: बहु संकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनल क्षेत्र में अनुमोदित डिजाइन के जंक्शन अथवा बहुबत्ती प्रकार वाले मार्ग संकेतक लगाये जा सकते हैं। जहाँ पर जंक्शन प्रकार के मार्ग संकेतक लगाये गये हैं, वहाँ पर जंक्शन संकेतक के प्रत्येक हथ्थे द्वारा प्रत्येक पृथक होने वाले मार्ग को दिखना चाहिये। परन्तु जिन लाइनों को वे संकेत करते हैं, वे रेल पथ ट्रैक सर्किटेड हों या माल यातायात के लिये उपयोग में हों तो इस स्थिति में प्रत्येक दिशा के लिये केवल एक हथ्था होगा, अर्थात् बायों हाथ या दायों हाथ या दोनों, जैसी भी स्थिति हो।

6. **Add the following as S.R. 3.19 (i) :**

S.R. 3.19 (i) : Route indicators, Junction or multiple lamp type of approved design may be provided in Multiple Light Color Light Signaling territory. When Junction type Route Indicators are provided, each arm of the Junction indicator should indicate a separate diverging line, unless the lines they indicate, track circuited or they are exclusively used for goods traffic in which case there shall be only one arm for each direction i.e. left hand or right hand or both as the case may be.

7. स०नि० 4.10 (i)(ख), (ग) एवं (ङ) को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित करें :-

स०नि० 4.10 (i)(ख) : अलग से अस्थायी पैनल की आवश्यकता नहीं है तथा एन० आई० के दौरान फ्री होम सिग्नल उपलब्ध कराया जाना चाहिये। इसके अतिरिक्त स्थल की व्यवहार्यता एवं परिचालनिक आवश्यकतानुसार फ्री स्टार्टर सिग्नल प्रदान किया जा सकता है।

स०नि० 4.10 (i)(ग) : एन० आई० के दौरान वर्तमान में प्रचलित पद्धति के अनुसार कॉटों के इंटीग्रिटी की जाँच परिचालन कर्मचारियों द्वारा की जाएगी।

स०नि० 4.10 (i)(ङ) : 30 किमी० प्रतिघंटे की अधिकतम गति से नान-इन्टरलाकिंग के लिये उपयुक्त आधारभूत संरचना की सहायता से, जैसा आवश्यक समझा जाए, अस्थायी कार्य अनुदेशों में आवश्यक संरक्षा निर्देश समाहित किए जाने चाहिये।

7. **Replace S.R. 4.10 (i)(b), (c) and (e) with the following : -**

S.R. 4.10 (i)(b) : No separate temporary panel is needed and free Home signal should be made available during NI. In addition free starter signal can be provided as per site feasibility & operational requirement.

S.R. 4.10 (i)(c) : Integrity of points shall be checked by Operating staff as per extant practice adopted during NI.

S.R. 4.10 (i)(e) : Necessary safety directions should be incorporated in temporary working instructions for non - interlocking at maximum speed of 30 Kmph with suitable infrastructural support as deemed necessary.

8. स० नि० 17.08 (1), (2), (3), (4) एवं (5) को निरस्त कर निम्नलिखित से प्रतिस्थापित करें -

सहायक नियम 17.08 (1) (क):- चालू लाइनों पर टावर वैगनों की कार्यप्रणाली -

- (i) रेल पथ पर टावर वैगन के संचालन के सम्बन्ध में वे सभी नियम लागू होंगे जो गाड़ियों के संचालन पर लागू होते हैं।
- (ii) टावर वैगन को चालू लाइनों पर तब तक संचालित नहीं किया जायेगा जब तक कि टावर वैगन पर, टावर वैगन चालक अथवा कोई कर्मचारी जो कि टावर वैगन के संचालन के लिये इन्चार्ज है एवं इस आशय हेतु उसके पास 25 केवी एसी कर्षण नियमावली के अनुलग्नक 12.01 के अनुसार सक्षमता प्रमाण पत्र सं. टीआर 4 उपलब्ध नहीं हो। खण्ड पर टावर वैगन के संचालन के लिये 25 केवी के पैरा 21216 में उपबंधित लिखित, मौखिक

एवं व्यवहारिक परीक्षा के उपरांत ही उस खंड के वरिष्ठ / मंडल के बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) द्वारा सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जायेगा।

- (iii) ट्रेन लोको पायलट की तरह टावर वैगन का सक्षमता प्रमाण पत्र टीआर - 4 की वैधता 3 वर्ष होगी। टावर वैगन चालक, ट्रेन लोको पायलट के लिए निर्धारित पुनश्चर्या पाठ्यक्रम एवं संरक्षा शिविर प्रशिक्षण लेगा। टावर वैगन चालक के लिए आयोजित पुनश्चर्या पाठ्यक्रम में टावर वैगन के संचालन एवं अनुरक्षण को शामिल किया जायेगा।
- (ख) टावर वैगन चालक के पास रेलवे चिकित्सा अधिकारी द्वारा जारी ए 1 श्रेणी का चिकित्सा स्वास्थ्य प्रमाण पत्र होना चाहिए एवं उसकी आवधिक समीक्षा होनी चाहिए जैसा कि ट्रेन लोको पायलट के लिए निर्धारित है।
- (ग) टावर वैगन को चलाना:-
- (i) किसी प्राधिकृत व्यक्ति के अलावा अन्य किसी भी व्यक्ति द्वारा टावर वैगन नहीं चलाया जायेगा और जब तक किसी व्यक्ति को टावर वैगन के संचालन के साथ-साथ उस सेक्शन की भी पूरी जानकारी न हो जिस पर टावर वैगन को चलाया जाना है, उसे टावर वैगन चलाने के लिए प्राधिकृत नहीं किया जायेगा।
- (ii) इंजीनियरिंग, सिगनलिंग या किसी अन्य कारणों से अस्थाई अथवा स्थाई प्रतिबंधों के अधीन टावर वैगन की अधिकतम गति आरडीएसओ द्वारा स्वीकृत गति या सेक्शन की गति, जो भी कम हो, से अधिक नहीं होगी।
- (घ) टावर वैगन में हैड लाइट, फ्लेश एवं टेल लाइट होनी चाहिए। काफिले में संचालन के समय, टेल बोर्ड / टेल लैम्प अंतिम टावर वैगन पर लगानी चाहिए।
- (ङ) दिन के समय जब दृश्यता स्पष्ट हो 5 टावर वैगन तक को चलने के लिए एक प्राधिकार से अनुमति ब्लाक सेक्शन के भीतर एवं अगले स्टेशन जाने के लिए अथवा वापिस आने के लिए दी जा सकती है। समस्त टावर वैगन एक के बाद एक स्टेशन से बाहर एवं स्टेशन के भीतर प्रवेश करने चाहिए एवं संचालन के दौरान लीडिंग टावर अधिकारिक प्रभारी समस्त टावर वैगनों के लिए जवाबदेह होगा।
- (च) एक से अधिक टावर वैगनों का उसी खंड में अन - कपल परिस्थिति में संचालन करते समय, निम्नलिखित नियमों का पालन किया जायेगा-
- (i) सेक्शन में एक से अधिक टावर वैगन पर कार्य करने के लिए टावर वैगन प्रभारी जो कि कनिष्ठ इंजीनियर से कम ग्रेड का नहीं होगा, इयूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को एक मेमो टावर वैगन के संचालन की आवश्यकता के लिए देगा एवं यह भी सुनिश्चित करेगा कि टावर वैगन संचालन का क्रम भी नहीं बदला जायेगा।
- (ii) इसके बदले में इयूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर टावर वैगन प्रभारी को टावर वैगन के संचालन के क्रम का मेमो देगा एवं स्टेशन भी बतायेगा कि वे सेक्शन कहां क्लीयर करेंगे।
- (iii) इंजीनियरिंग ब्लाक/दुर्घटना की स्थिति अथवा संचार अवरोध होने की स्थिति में इयूटी

स्टेशन मास्टर "बिना लाइन क्लीयर के जाने का प्राधिकार" भी निर्धारित प्रपत्र (टी/ए 602 अथवा टी/बी 602 अथवा टी/सी 602 अथवा टी/डी 602 अथवा टी/बी 912 अथवा टी/सी 912 जो भी उपयुक्त हो) टावर वैगन चालक को जारी करेगा जिसमें उस सेक्शन में अनुमति दिए गए सभी वाहनों का विवरण होगा।

- (iv) टावर वैगन अधिकतम 10 किमी प्रति घंटा से ज्यादा गति पर नहीं चलेगा एवं रुकने के लिए तैयार रहेगा।
- (v) काम नहीं करने की स्थिति में अर्थात् सेक्शन में प्रवेश करते समय अथवा क्लीयर करते समय, दो टावर वैगनों के मध्य कम से कम 120 मीटर की दूरी रखनी होगी।
- (vi) कार्य की समाप्ति के उपरांत, टावर वैगन का अधिकारिक प्रभारी जो कि सेक्शन में सबसे आखिर में दाखिल हुआ है क्लीयरिंग स्टेशन को प्रमाणित करेगा कि सभी टावर वैगन क्लीयर हो चुके हैं।

नोट :- सहायक नियम 6.02 एवं सहायक नियम 4.65 - 'रेल पथ अनुरक्षण मशीनों के संचालन का नियम' टावर वैगन पर भी लागू होंगे।

(2) सहायक नियम 17.08 (2) : लैडर ट्राली एवं लैडर का संचालन-

- (क) लैडर ट्राली को मेटिरिअल ट्राली माना जायेगा एवं लाइन पर खड़े करते समय हमेशा 4 चयनित व्यक्तियों को साथ में रहना चाहिए जो कि आसानी से उसे ट्रैक से उतार सके।
- (ख) ये ट्रालियां बिजली अथवा अन्य भारी सामान को ढोने के लिए काम में नहीं ली जायेगी। लैडर ट्रालियों की रनिंग सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 के नियमों से शासित होगी।
- (ग) स्टेशन सीमा के भीतर एवं बाहर, लैडर के साथ लैडर ट्राली, सामान्य नियम 15.27 एवं सहायक नियम में निर्धारित संरक्षण के अनुसार ट्रैक पर संचालन करेगी।
- (घ) लैडर ट्राली की कार्यप्रणाली का पर्यवेक्षण कनिष्ठ बिजली इंजीनियर से नीचे के पर्यवेक्षक द्वारा नहीं किया जाएगा जो कि विशेष रूप से इस उद्देश्य के लिए अधिकृत होगा।
- (ङ) पर्यवेक्षक यह सुनिश्चित करेगा कि ये सभी लैडर सामान्य और सहायक नियम 15.27 के अनुसार समुचित रूप से संरक्षित हैं एवं उनको ट्रैक से समय पर हटाया जाए ताकि ट्रेनों को विलम्ब से बचाया जा सके। उनको हटाने के बाद ट्रेन को पास करने की अनुमति देने से पूर्व पर्यवेक्षक यह सुनिश्चित करेगा कि वे सब समुचित रूप से सुरक्षित हैं एवं उनसे मूविंग डाइमेंशन में कोई अवरोध नहीं है।
- (च) उन स्थानों पर जहां ट्रालियों को ट्रैक से उतारा जाता है एवं उनको ट्राली रिफ्यूज में रखा जाता है इस बात की विशेष सावधानी रखनी चाहिए कि ये लैडर ट्रालियाँ किसी भी चलती ट्रेन के लिए खतरा नहीं बनें।
- (छ) (i) निम्नलिखित परिस्थितियों में चार्ज लाइनों पर सीढ़ी से काम करने की अनुमति नहीं दी जायेगी-
(ए) 25 केवी एसी ओएचई

- (बी) अंधेरे के दौरान
(सी) वर्षा के दौरान
(डी) गीली सीढ़ियों पर
(ई) ढाँचों के आस पास, पुलों या ओवरहेड उपकरण जो कि अर्थ अथवा डेड हो परन्तु विद्युतीय रूप से अर्थ नहीं हो।
- (ii) सीढ़ी पर काम करते समय दो चयनित स्टाफ साथ रहने चाहिए जो कि इसे हटाने और एक तरफ रखने में पूर्णतया प्रशिक्षित हो जिससे कि इसके कारण ट्रेनों के संचालन एवं यात्रियों की सुरक्षा को खतरा नहीं हो।
- (iii) सीढ़ियों पर कार्य करते समय सीढ़ी पर काम करने वाले स्टाफ को सुरक्षित रखने के लिए पर्याप्त सावधानी रखनी चाहिए, इसके लिए सीधे ट्रैक पर 200 एवं 400 मीटर की दूरी पर 2 फ्लैगमैन एवं घुमावदार ट्रैक जहां कार्यस्थल से आती हुई गाड़ियाँ स्पष्ट दृष्टिगोचर नहीं हो रही हो वहां 200 मी., 400 मी. एवं 600 मी. प्रत्येक की दूरी पर 3 फ्लैगमैन उपलब्ध कराने चाहिए। फ्लैगमैन अपने कार्य में पूरे प्रशिक्षित होने चाहिए। उनको सीटी एवं झंडी उपलब्ध करानी चाहिए (दिन के समय लाल एवं हरी हाथ झंडियां एवं रात्रि के समय हैंड सिगनल लैम्प)। कार्यरत व्यक्तियों को आने वाली गाड़ियों से सावधान करने के लिये उनको निर्देशित किया जाना चाहिए।
- (iv) इस प्रकार के कार्य जिनमें गाड़ी को धीमे किए जाने की आवश्यकता है, तो प्रभारी पर्यवेक्षक, संबंधित सामान्य व सहायक नियम में निर्धारित संबंधित प्रक्रिया के अनुसार सर्तकता आदेश जारी करवाने की व्यवस्था करेगा।
- (v) सक्षम प्राधिकार से अधिकृत लाइनमैन से नीचे की रैंक का कोई भी व्यक्ति सीढ़ी पर कार्य करने के लिए अधिकृत नहीं है।
- (vi) सीढ़ी कार्य के पर्यवेक्षण के लिये विशेष रूप से अधिकृत कनिष्ठ बिजली इंजीनियर से नीचे की रैंक का कोई भी पर्यवेक्षक सीढ़ी पर कार्यरत स्टाफ का पर्यवेक्षण नहीं करेगा।
- (3) **सहायक नियम 17.08 (3):** - टावर वैगन पैंटोग्राफ (विद्युतग्राही) - टावर वैगन के छत पर आरोहित विद्युतग्राही (पैंटोग्राफ) का प्रयोग ए0 सी0 कर्षण मैनुअल में सन्निहित निर्देशों के अनुसार किया जायेगा। चालू लाइन पर टावर वैगन तब तक कार्य नहीं करेगा जब तक कि लोको पायलट या इस उद्देश्य से सक्षमता प्रमाण पत्र धारी कर्मचारी टावर वैगन के परिचालन का प्रभारी न हो।
- (4) **सहायक नियम 17.08 (4):** टावर वैगन पर घूमता हुआ टावर:-
- (i) घूमता हुआ टावर सामान्यतः टावर वैगन की लम्बाई के साथ होगा।
(ii) घूमा हुआ टावर उपर या नीचे केवल तभी होगा जब निचला वैगन स्थिर हो।
(iii) घूमता हुआ वैगन सामान्य स्थिति में तभी संचालित होगा जब टावर वैगन स्थिर हो।
(iv) टावर वैगन केवल तभी घुमेगा जब घूमते हुए टावर को सामान्य स्थिति के बाद पीछे लाया जाये।

8. Delete SR 17.08 (1), (2), (3), (4) & (5) and Replace S.R. 17.08 with the following :-

SR 17.08 (1)(A):- Working of Tower Wagons on Running Lines:—

- (i) The movement of tower wagons will be governed by all the rules governing movement of trains.
 - (ii) Tower wagons shall not be worked on running lines unless a Tower Wagon Driver or an official holding a competency certificate No.TR-4 as per Annexure 12.01 of 25 KV A.C. Traction Manual, for this purpose is on the tower wagon and is in charge of its movement. The certificate of competency shall be issued by Senior /Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution) of the section after a written, oral and practical test as provided in Para 21216 of 25 KV A.C. Traction Manual in the relevant rules and procedure for working of tower wagon over the section under their control.
 - (iii) The validity of the competency certificate TR-4 for Tower Wagon Driver shall be 3 years as in the case of train Loco Pilot. The Tower Wagon Driver shall undergo refresher course and safety camp trainings as prescribed for train Loco Pilot. The refresher course for Tower Wagon Driver shall include operation and maintenance of Tower Wagon.
- (B) Tower Wagon Driver must possess certificate of medical fitness in A-1 category issued by a Railway Medical Officer which shall be reviewed periodically as prescribed for Train Loco Pilot.
- (C) Driving of Tower Wagon:-
- (i) No tower wagon shall be driven except by an authorised person and no person shall be so authorised, unless he has knowledge of the section on which tower wagon is operating in addition to being conversant with the operation of tower wagon (ii) The maximum speed of the tower wagon shall not exceed its sanctioned speed by RDSO or sectional speed whichever is less, subject to the restrictions temporary or permanent imposed on account of engineering, signaling or other considerations.
- (D) Tower Wagon must be equipped with head lights, flasher and tail lights. While moving in Convoy, the tail board/ tail lamp should be fixed only on the last Tower Wagon in the direction of movement.
- (E) During day when vision is clear, up to five Tower Wagon may be allowed under "one authority to proceed" for working within the block section and proceed to next station or come back. All the Tower Wagon must leave and enter the station at a time one after another and during the course of the run, the official in-charge of the leading Tower Wagon will be responsible for all the Tower Wagons.
- (F) Working more than one Tower Wagon in the same block section in un-coupled condition, the following rules shall be observed —

- (i) For working more than one Tower Wagon in the section, the Tower Wagon in-charge, who shall not be of grade lower than Jr. Engineer shall give explicit memo regarding the requirement of operation of the Tower Wagons to the Station Master on duty and shall ensure that the sequence of operation of Tower Wagons is not changed.
- (ii) The Station Master on duty, in turn will give memo to the Tower Wagon in-charge giving the sequence of operation of the Tower Wagons and station where they will clear the section.
- (iii) In case of accident / communication failure or Engg. Block the Station Master on duty shall also issue "authority to proceed without line clear" on the prescribed form [T/A/602 or T/B/602 or T/C/602 or T/D/602 or T/B/912 or T/C/912, as the case may be] to the Tower Wagon Driver giving the details of all the vehicles being permitted in the section.
- (iv) The Tower Wagon shall not move at speed more than 10 kmph and shall be ready to stop.
- (v) When not working i.e. when moving into a section entering or clearing it, the Tower Wagon should maintain a minimum distance of 120 metres between 2 Tower Wagons.
- (vi) After completion of the work, the official in-charge of the Tower Wagon, who entered last in the section shall certify at the clearing station about clearance of the section by all the Tower Wagons.

Note — SR 6.02 & SR 4.65- Rules 'Working of track maintenance machines' will apply to Tower Wagons also.

SR 17.08 (2): Working of Ladder Trollies and Ladders :—

- (A) Ladder trollies will be considered as Material lorries and when placed on line shall always be accompanied by at least 4 selected men who can easily 'lift' them 'Off the track.
- (B) These trollies shall not be used for the carriage of electrical or other heavy materials. The running of ladder trollies shall be governed by G & SR 15.18 to 15.28.
- (C) The Ladder trollies along with Ladders will move on the track under protection as laid down in GR 15.27 and SR there under both outside and within station limit.
- (D) Working of Ladder Trollies will be supervised by Supervisor not below the rank of Electrical Junior Engineer specially authorized for the purpose.
- (E) The Supervisor will also ensure that these ladders are properly protected under G & SR 15.27 and Ladders are moved from the track in time to avoid detention to trains. After the same are removed, the supervisor should also ensure that they are properly secured without any infringement of moving dimensions, before allowing the train to pass.

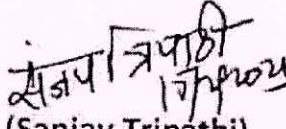
- (F) At places where the trollies are lifted off the track and kept in trolley refuges special care must be taken to ensure that these ladder trollies do not endanger safety of a moving train.
- (G) (i) Working on live line on ladder shall not be permitted under the following conditions: -
- (a) On 25 KV AC OHE.
 - (b) During hours of darkness.
 - (c) During rains.
 - (d) On wet ladder.
 - (e) In the vicinity of structures, bridges or overhead equipment which are earthed or dead but not electrically earthed.
- (ii) While working on ladder it shall be accompanied by two selected staff who are well trained to remove and keep it aside in such a manner that it will not cause any danger to safe working of trains and passengers.
- (iii) While working on ladders adequate precautions should be taken to safeguard staff working on ladder by providing 2 flagmen, at a distances of 200 and 400 metres on straight track and 3 flagmen at a distance of 200, 400 and 600 metres each on a curved track where clear view of incoming train is not obtainable from the site of work. Flagmen should be well trained in their job. They should be provided with whistle and flags (hand signal flags red and green, during day time and hand signal lamps during night time). They should be instructed to caution the working party of the approaching trains.
- (iv) If nature of work requires slowing of train, then supervisor in charge should arrange for issuing caution orders following procedure as laid down in relevant G & SRs.
- (v) No person lower than in rank of linesman duly authorised by the competent authority should be allowed to carry out work on ladders.
- (vi) Staff working on ladder will be supervised by supervisor not below the rank of Electrical Junior Engineer specially authorized for the purpose.
- (3) **SR 17.08 (3): Tower Wagons Pantograph** :- The use of the pantograph mounted on the roof of the tower wagon shall be in accordance with the instructions contained in the A.C/ Traction manual. Tower wagons shall not be worked on running lines unless a Loco Pilot or an official holding a competency certificate for this purpose is on the tower wagon and is in charge of its movements.

शुद्धि पर्ची सं०-1

सामान्य एवं सहायक नियम 2021 (हिन्दी संस्करण) दि० 15.02.2023
 सामान्य एवं सहायक नियम 4.35, 4.08, 4.10, 3.19, एवं 17.08 में संशोधन
 (कुल 08 मदों में)

) S.R. 17.08(4) : Revolving tower on tower wagon :-

- (i) The revolving tower shall normally lie along the length of the tower wagon.
- (ii) The revolving tower shall be raised or lowered only when the lower wagon is stationary.
- (iii) The revolving wagon shall be moved out of the normal position, only when the tower wagon is stationary.
- (iv) The tower wagon shall be moved only after the revolving tower has been brought back to normal position.


 (Sanjay Tripathi)
 PCOM/NER

ERRATA/शुद्धि-पत्र
(सामान्य एवं सहायक नियमावली/G&SR)

S.No.	Page No	Reference	Printed as	To be read as
1	3	GR 1.02(38)	througha	through
2	98	SR 4.50(iii)12	Raise pantograph-To be acknowledged by the other Engine	To be deleted
3	95	GR 4.44(1)	When a train has, without and apparent cause	When a train has, without an apparent cause
4		GR 4.11	(1) The speed of trains over non-interlocked facing points shall not exceed 30 kilometres an hour in any circumstances and the speed over turn-outs and crossovers shall not exceed its permissible speed or 30 kilometres an hour whichever is less, unless otherwise prescribed by approved special instructions, which may permit a higher speed.	(1) No train shall run through an interlocked station at a speed exceeding 50 kilometers an hour, or such less speed as may be prescribed by approved special instructions unless the line on which the train is to run has been isolated from, all other lines by the setting of points or other approved means, and interlocking is such as to maintain this condition during the passage of the train.
5		स० नि 9.02(i)	सा०नि० 9.01(1) के अनुसार	सा०नि० 9.02(1) के अनुसार
6	55	SR 3.64(6)(iii)	decorators	detonators
7		SR 6.03(i)(a)	block section or at a station	block section
8	69	स.नि. 3.84(3)(अ) (ii)	यदि डेड इंजन, ट्रेन इंजन के बाद लगाया गया है और ब्रेक, जिसमें प्रपोर्शनेट ब्रेक सम्मिलित है, पूर्णतः क्रियाशील हो तो यात्री यह करने वाली गाड़ी से जोड़े गये इंजन (डीजल साथ ही साथ इलेक्ट्रिक) की स्कोर्टिंग आवश्यक नहीं है।	यदि डेड इंजन, ट्रेन इंजन के बाद लगाया गया है और ब्रेक, जिसमें प्रपोर्शनेट ब्रेक सम्मिलित है, पूर्णतः क्रियाशील हो तो यात्री वहन करने वाली गाड़ी से जोड़े गये इंजन (डीजल साथ ही साथ इलेक्ट्रिक) की स्कोर्टिंग आवश्यक नहीं है।
9	69	SR 3.84(3)(A)(ii)	"The dead locomotive will continue to be escorted if attached in the rear of B/van or has defect in under gear equipment."	To be deleted.
10	69	स०नि० 3.84(3)(अ) (vi)	जब एक डेड इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव को नान इलेक्ट्रिफाइड खण्ड पर चलाया जाना है तो अधिकतम गतिमान आयामों के मानक के उलंघन के सम्बन्ध में विशेष जाँच की जाय।	जब एक डेड इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव को नान इलेक्ट्रिफाइड खण्ड पर चलाया जाना है तो अधिकतम गतिमान आयामों के मानक के उलंघन के सम्बन्ध में विशेष जाँच की जाय। उलंघन होने पर डेड लोकोमोटिव को ओ.डी.सी. समझा जायेगा।
11	89	4.29	not-axle	hot-axle
12	43	3.51	Notice on prescribed format (T/151)	Notice on prescribed format (T/351)

संजय त्रिपाठी
17/4/22



75
आज़ादी का
अमृत महोत्सव

कार्यालय
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक
पूर्वोत्तर रेलवे/गोरखपुर
Office of the
Principal Chief Operations Manager
North Eastern Railway, Gorakhpur

सं०-प/104/21/0-बी/मास्टर फाइल/।।

दि० 11-08-2023

मण्डल रेल प्रबन्धक,
पूर्वोत्तर रेलवे,
इज्जतनगर, लखनऊ, वाराणसी।

विषय – सामान्य एवं सहायक नियमावली 2021 में शुद्धि पर्ची सं०-2
के सम्बन्ध में।

सामान्य एवं सहायक नियमावली 2021 संस्करण की शुद्धि पर्ची सं०-2 आवश्यक
कार्यवाही हेतु भेजी जा रही है।

यह प्राधिकृत अधिकारी प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा अनुमोदित है।

(शकीरुद्दीन)
सपरिप्र/नियोजन
कृते महाप्रबन्धक/परि०

प्रतिलिपि:-

1. प्रमुई, प्रमुसंधि, प्रमुयाई, मुसिदूई प्रमुविई, पूउरे, गोरखपुर।
2. वरि०मं०परि०प्र०, पूउरे, इज्जतनगर, लखनऊ, वाराणसी।
3. प्राचार्य/प्रभारी क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, गाजीपुर।
4. प्राचार्य बहुविषयक पद्धति प्रशिक्षण केन्द्र पूउरे गोरखपुर।

शुद्धि पर्ची सं0-2

सामान्य एवं सहायक नियम 2021 संस्करण 11.08.2023

सामान्य एवं सहायक नियम 1.01(1), 3.47, 3.13(2), 3.70(4), 3.81(1)(b), 5.16, 8.05(3) एवं 8.10(2)
में संशोधन (कुल 08 मदों में)

01. साधारण नियम 1.01(1) को निरस्त कर निम्न से प्रतिस्थापित करें-

सा0नि0 1.01(1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भारतीय रेल (चालित लाइनें) साधारण (दूसरा संशोधन) नियम, 2023 है।

01. Existing GR 1.01(1) is deleted and substituted as under-(A. Slip No.02)

GR 1.01(1) : These rules may be called the Indian Railways (Open Lines) General (Second Amendment) Rules, 2023.

02. जी. आर. 3.47(1) को 3.47 के नीचे जोड़ा जाय -

साधारण नियम 3.47(1) को सा0नि0 3.47 के नीचे जोड़ा जाय - 3.47(1) जब दो या दो से अधिक रेलें किसी भी दिशा में एक साथ आ रही 3.47(1) हो तो एक से अधिक रेलों के लिए सिगनल 'आफ' करने के लिए उन्हें गैर पृथक लाइनों पर अनुमति दी जा सकेगी : विशेष अनुदेशों के अधीन, जब नियम 3.40 के अधीन पर्याप्त दूरी की आवश्यकता पूरी हो जाती है: और अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, जब नियम 3.40 के अधीन पर्याप्त दूरी की आवश्यकता पूरी नहीं होती है।"

नियम GR 3.47 को निम्नलिखित अनुदेशों के साथ पढ़ा जाय-

1. जी.आर. 3.47(1) के अंतर्गत ऐसी सभी विशेषानुमतियों को एस.आई.पी. (SIP) और एस.डब्ल्यू.आर. (SWR) आरेख में "भौतिक अलगाव के बिना एक साथ संचलन" शीर्ष के तहत अलग से सूचीबद्ध किया जाय।
2. सभी "भौतिक अलगाव के बिना एक साथ संचलन" को "विशेष अनुदेशों" या "अनुमोदित विशेष अनुदेशों" के तहत अनुमोदित अनुदेशों के साथ स्टेशन संचालन नियमों में शामिल किया जायेगा।
3. साइड सम्बन्धी आवश्यकताओं, यदि कोई हो, के अनुसार क्षेत्रीय रेलों द्वारा सीधे ही विपरीत दिशा में संचलन की अनुमति देने के लिए विशेष सावधानियों पर विचार किया जाय।
4. जी.आर. 3.47(1) के अंतर्गत संचलन की अनुमति देने से पहले, स्थानीय स्थितियों जैसे ग्रेडियेन्ट, गति, घुमावदार मोड़, यार्ड आदि के सम्बन्ध में विचार किया जाय।

02. Sub-rule 3.47(1) is added under GR 3.47 as under - (A. Slip No.02)

GR 3.47(1) : Taking 'Off' signals for more than one train at a time when two or more trains are approaching simultaneously from any direction may be permitted over non isolated lines; under special instructions when requirements of adequate distance under Rule 3.40 are fulfilled; and under approved special instructions when requirements of adequate distance under Rule 3.40 are not fulfilled.

The rule GR 3.47 is to be read along with the following instructions:

1. All such dispensations under GR 3.47(1) shall be separately listed under heading "Simultaneous Movements without Physical isolation" in the SIP & SWR Diagram.
2. All "Simultaneous Movements without Physical isolation" shall be included in Station Working Rules along-with instructions as approved under "special instructions" or under "approved special instructions".
3. Special precautions for allowing directly opposite movements may be considered by the Zonal Railways as per site requirements, if any.
4. Before permitting movements under GR 3.47(1), local conditions like gradients, speed, curvature, in the yards etc. may be considered.

03. जी. आर. 3.13(2) को हटाकर निम्न से प्रतिस्थापित किया जाय - (शुद्धि पर्ची सं0-2)

"यदि बुलावा (कालिंग आन) सिगनल लगाया जाता है तो वह आने वाली गाड़ी का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टाप) सिगनल के नीचे लगाया जायेगा। विशेष अनुदेशों के अनुसार बुलावा (कालिंग आन) सिगनल अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल के सिवाय किसी भी अन्य रोक (स्टाप) सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।"

03. Existing GR 3.13(2) is deleted and substituted as under-(A. Slip No.02)

GR 3.13(2) - A Calling-on signal, where provided, shall be fixed below a Stop signal governing the approach of a train. Under special instructions, a Calling-on signal may be provided below any other Stop signal except the last Stop signal.

04. जी. आर. 3.70(4) को हटाकर निम्न से प्रतिस्थापित किया जाय - (शुद्धि पर्ची सं0-2)

"जहां विशेष अनुदेशों के अधीन कोई बुलावा (कालिंग आन) सिगनल किसी ऐसे प्रस्थान रोक (स्टाप) सिगनल, जो अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल नहीं है, के नीचे लगाया गया है तो उस बुलावा (कालिंग आन) सिगनल तब तक 'आफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि उसके उपर के प्रस्थान रोक (स्टाप) सिगनल को 'आफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती हैं।"

04. Existing GR 3.70(4) is deleted and substituted as under-(A. Slip No.02)

GR 3.70(4) - Where under special instructions a Calling-on signal has been provided below a departure Stop signal, other than the last Stop signal, the Calling-on signal shall not be taken "off" unless the conditions for taking "off" the departure Stop signal above it have been fulfilled.

05. जी. आर. 3.81(1) (ब) को हटाकर निम्न से प्रतिस्थापित किया जाय - (शुद्धि पर्ची सं0-2)

"यदि जी.आर. 3.13(2) के अनुसार विशेष अनुदेशों के अधीन बुलावा (कालिंग आन) सिगनल की व्यवस्था है, तो उसे 'आफ' करके"

05. Existing GR 3.81(1)(b) is deleted and substituted as under-(A. Slip No.02)

GR 3.81(1)(b) - by taking 'off' the Calling-on signal, if provided under special instructions, vide sub-rule (2) of Rule 3.13.

06. जी. आर. 5.16 को हटाकर निम्न से प्रतिस्थापित किया जाय - (शुद्धि पर्ची सं0-2)

"5.16 गाड़ियों के आगमन के दौरान शंटिंग - ऐसे चिह्नांकित स्टेशनों, जहां बार-बार शंटिंग की जाती है, और जहां शंटिंग करते समय बरती जाने वाली निम्नलिखित पूर्वावधानियों सहित ऐसे कांटों को रोक सिगनल या शंट सिगनल द्वारा संरक्षित किया गया हो, विशेष अनुदेशों के सिवाय जब कभी किसी ऐसी लाइन पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'आफ' किये जाये जिसका प्रथक्करण (आइसोलेट) नहीं किया गया है, तो उन कांटों की ओर कोई शंटिंग नहीं की जायेगी जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है -

(क) शंटिंग, प्राधिकृत सक्षम रेल सेवक के पर्यवेक्षण में की जायेगी; और

(ख) रोक अथवा लदान पूर्णतः बात ब्रेक पर होनी चाहिए; और

(ग) शंटिंग के दौरान अधिकतम गति 15 किमी प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी"

जी. आर. 5.16 को निम्नलिखित अनुदेशों के साथ पढ़ा जाय -

1. प्रधान मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा संशोधित 5.16 के परन्तुक के तहत सिगनल शंटिंग संचलन की अपवाद स्वरूप छूट दी जा सकती है।
2. शंटिंग के ऐसे मामलों में, जहां संशोधित जी.आर. 5.16 के तहत विशेष अनुदेशों के अंतर्गत प्रधान मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा अनुमति दी गयी है, लोको को आगे की ओर लगाकर शंटिंग उस प्वाइंट की ओर की जायेगी जहाँ से आने वाली रेलगाड़ी को गुजरना है। विशेष अनुदेशों के तहत प्रधान मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा अनुमत शंटिंग संचलन के लिए आमतौर पर पुशिंग लोको के साथ शंटिंग की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।
3. आवश्यकता होने पर संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रधान मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा स्थानीय स्थितियों के आधार पर अतिरिक्त सावधानियां निर्धारित की जा सकती है।
4. प्रधान मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा विशेष अनुदेशों के तहत अनुमत सिगनल शंटिंग संचलन को सिगनल इंटरलॉकिंग योजना और स्टेशन संचालन नियम रूपरेखा में स्पष्ट रूप से पृष्ठांकित किया जाय।
5. चूंकि संशोधित जी.आर. 5.16 में उल्लिखित सावधानियों का फील्ड कर्मचारियों द्वारा पालन किया जाना है, इसलिए प्रधान मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा विशेष अनुदेशों के तहत अनुमत ऐसे संचलन का स्टेशन संचालन नियमों में सावधानियों की सूची सहित स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाय, जो निम्नानुसार हैं-
6. संशोधित जी.आर. 5.16 के अंतर्गत विशेष अनुदेशों के तहत प्रधान मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा विशेषानुमति की कार्रवाई सिगनल योजना के अनुमोदन के समय करनी चाहिए ताकि तदुपरान्त कोई पुनः कार्य शामिल न हो।

क्र.सं.	विशेष अनुदेशों के तहत अनुमत सिगनल शंटिंग संचलन		बरती जाने वाली सावधानियां
	शंट सिगनल संख्या	प्वाइंट नं0 की ओर(जहां से आने वाली रेलगाड़ी को गुजरना है।)	
1			
2			

06. Existing GR 5.16 is deleted and substituted as under-(A. Slip No.02)

GR 5.16 - Shunting during reception of trains- When signals have been taken 'off' for an incoming train on to a line which is not isolated, no shunting movement shall be carried out towards points over which the incoming train is to pass except under special instructions for identified stations where frequent shunting movements take place, and where such points are protected by a Stop Signal or by a Shunt Signal with the precautions to be observed while performing shunting that-

- (a) shunting shall be carried out under supervision of authorised competent railway servant; and
- (b) rake or load should be fully on air brake; and
- (c) the maximum speed during shunting operations shall not exceed 15 kmph.

The rule GR 5.16 is to be read along with the following instructions:

1. The relaxation of signalled shunting movements under provision of revised 5.16 by PCOM may be done as an exception.
2. In such cases of shunting which are permitted by PCOM under special instructions under revised GR 5.16, the shunting is to be carried out with Loco in leading towards the point over which incoming train is to pass. Shunting with Loco in pushing should not normally be permitted for shunting movements permitted by PCOM under special instructions.
3. Additional precautions based on local conditions may be prescribed by PCOM to ensure safety wherever required.
4. The signalled shunting movements which are permitted under special instructions by PCOM should be clearly endorsed on the Signal Interlocking Plan and Station Working rule diagram.
5. Since the precautions stated in amended GR 5.16 are to be exercised by field staff, the details of such movements which have been permitted by PCOM under special instructions should be clearly mentioned in the Station Working Rules along with the list of precautions to be taken as follows:

S. No.	Signalled shunting movements permitted under special instructions		Precautions to be taken
	From Shunt Signal No.	Towards point no. (over which incoming train is to pass)	
1			
2			

6. The dispensation by PCOM under special instructions under amended GR 5.16 should be processed at the time of approval of Signalling Plans so that no rework is involved subsequently.

4/5

संयोजक
11/8/2023

07. जी. आर. 8.05(3) को हटाकर निम्न से प्रतिस्थापित किया जाय - (शुद्धि पर्ची सं0-2)

"8.05(3) इन नियमों के नियम 5.16 द्वारा यथा अनुज्ञाप्राप्त के सिवाय जब किसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'आफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग उन कांटों की तरफ नहीं की जायेगी, जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है।"

07. Existing GR 8.05(3) is deleted and substituted as under-(A. Slip No.02)

GR 8.05(3) - When signals have been taken 'off' for an incoming train on to a line which is not isolated, no shunting movement shall be carried out towards points over which the incoming train is to pass except as permitted by rule 5.16 of these rules.

08. जी. आर. 8.10(2) को हटाकर निम्न से प्रतिस्थापित किया जाय - (शुद्धि पर्ची सं0-2)

"8.10(2) इन नियमों के नियम 5.16 द्वारा यथा अनुज्ञाप्राप्त के सिवाय जब किसी लाइन पर, जो पृथक नहीं की गयी है, पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'आफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग उन कांटों की तरफ नहीं की जायेगी, जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है।"

08. Existing GR 8.10(2) is deleted and substituted as under-(A. Slip No.02)

GR 8.10(2)- When signals have been taken 'off' for an incoming train on to a line which is not isolated, no shunting movement shall be carried out towards points over which the incoming train is to pass except as permitted by rule 5.16 of these rules.


(Sanjay Tripathi)
PCOM/NER

शुद्धि पर्ची सं0-3

सामान्य एवं सहायक नियम 2021 संस्करण 25.10.2023

सामान्य एवं सहायक नियम 3.78 में संशोधन (कुल 01 मद)

01. हिन्दी संस्करण में नये सहायक नियम 3.78 में 5(झ) को स0नि0 3.78 5(ज) के बाद जोड़ कर पढ़े -

स0नि0 3.78 के 5(झ): ऐसे खण्ड/यार्ड जहां लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को मार्ग की जानकारी है यदि द्वितीय/तृतीय/चतुर्थ लाइन एवं आईबीएस बढ़ाया जाता है तो उक्त खण्ड की अलग से रोड लर्निंग की आवश्यकता नहीं है। यद्यपि सिग्नल का लोकेशन (किमी सहित LHS/RHS), ढलान, समपार फाटक, एवं न्यूट्रल सेक्शन की जानकारी सतर्कता आदेश के माध्यम से 90 दिनों तक ऐसे सेक्शनों में जहाँ बदलाव हुए है पूर्व की भाँति जारी किया जायेगा।

01. In English Version New SR 3.78 5(i) is added after SR 3.78 5(h) as under -

SR 3.78 5(i) - No separate road learning is required for Loco Pilots/Asstt. Loco Pilots who are already having road learning in the section, in case the existing section/Yard is being added with 2nd /3rd /4th Line and IBS. However the location of signals (KM wise, LHS/RHS), gradients, level crossing gates and Neutral Sections shall be provided as a caution order for 90 days in such section where the above mentioned change has taken place.

संजय त्रिपाठी
26/10/23
(Sanjay Tripathi)
PCOM/NER