

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 ऑफ 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 कैंचियों 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, एकसल 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। रोको 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 an 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 duly 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 lo 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 ascertain that the block section is free from obstructions.
- (vi)
 - (a) The Loco Pilot of a 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 a engine should whistle while running through a station.
 - (b) If the Loco pilot or his assistant fails to exchange all fight signal or whistle, the Station Master on duly 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 रूके 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 रूक 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 रूकने में असफल हो जाता है और पटाखों को फोड़ने के बाद तथा प्रस्थान सिगनल की अवहेलना करते हुए बिना रूके 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 रूक 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 रूके 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 वर्दी 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 रूके 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 रूके सीधे जाते समय गार्ड ऐसे सिगनल की निगरानी के लिए ब्रेकवान के दरवाजे या बरामदें 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 उन्हे 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 क्रास ओवर और कैची के अन्तर्पाशन रहित (नान-इण्टरलाकड) काँटे और वे काँटे भी जो ट्राफिक यार्ड को अन्य यार्ड जैसे कि लोको, इंजीनियरिंग या स्टोर यार्ड 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 क्रास 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 क्रास ओवर के प्रतिकूल बने रहने चाहिए।
(iii) मध्यवर्ती क्रास 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 क्रास-ओवर के प्रतिकूल बने होने चाहिए।
(v) अन्य यार्ड से ट्रैफिक यार्ड की ओर ले जाने वाले काँटे अन्य यार्ड के अनुकूल तथा ट्रैफिक यार्ड के लिए क्रास-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 मैन्/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 points 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 जंक्शन 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 है।
- (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 रिसेप्शन 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 शॉटिंग 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 Pointsmen/ 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/Pointsman 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/Pointsman 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 है। 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 है।

(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 गाड़ियां 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 कैंचियों से साफ खड़ी हो जाने के पश्चात् यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा शॉटिंग 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/चाभियां 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 अवश्यक 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 रूके (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 रूकने वाली है या बिना रूके 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 (इण्टरलाकड) 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 काँटे 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 काँटों के संकेतक दिये गये हैं। उन्हे देखकर स्वयं इस बात को निश्चित कर लेना चाहिए कि उसके अनुदेशानुसार काँटे 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 काँटों 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 काँटों से गुजरी है उन काँटों को खोलना चाहिए, उन काँटों 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 काँटे 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 रूके 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 रूके 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 रूकने के लिए बुक न हो तो जो यात्री गाड़ी रूकने के लिए बुक की गयी है वह प्लेटफार्म लाइन पर पहले ली जायेगी और दूसरी यात्री गाड़ी जो रूकने के लिए बुक नहीं की गयी है वह बिना प्लेटफार्म लाइन से बिना रूके पास कर दी जायेगी।

(iii) यदि दोनों यात्री गाड़ियों में से कोई भी गाड़ी स्टेशन पर रूकने 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 रूके पास कर दी जायेगी।

(iv) जब कोई यात्री गाड़ी बिना प्लेटफार्म के लाइन पर खड़ी हो तो कोई भी गाड़ी प्लेटफार्म लाइन से बिना रूके (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 गाड़ियां 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 रूक 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 train) 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) प्वाइंटस 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 प्वाइंटस मैन/जमादार को एक दूसरे के समक्ष और सुनने में, अनुदेश देना चाहिए-
- (i) गाड़ी की संख्या और उसका विवरण तथा जिस स्टेशन से गाड़ी आ रही है उसका नाम।
- (ii) वह लाइन जिस पर गाड़ी ली जायेगी और गाड़ी रूकेगी या बिना रूके(रन थ्रू) पास करें।
- (iii) 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।
- (iv) प्रत्येक गाड़ी के आगमन और प्रस्थान के लिए काँटों का बनाया जाना तथा ताला बन्द किया जाना।
- (v) शटिंग कार्य यदि हो और
- (vi) समपार फाटकों को यदि हो, जिन्हे बन्द करने और ताला लगाने की आवश्यकता है। दोनो प्वाइंटस 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 (मैनटीनेन्स) 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 -

- (क) 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।
- (ख) 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।
- (ग) यदि उसका स्टेशन यातायात की बुकिंग के लिए खुला है तो समय सारणी पत्रक और किराया सूची सही रूप में प्रदर्शित की गई है, तथा
- (घ) जनता के निरीक्षण के लिए, अधिनियम और माल एवं कोचिंग टैरिफ की प्रतियां उपलब्ध हैं।

5.03 आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा 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:-

- (1) 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 unauthorised 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 (फ्रेसिंग) 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 सावधनियों 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 स्क्रू कपलिंग या इंजन के काउ कैंचर 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 (फेंसिंग) 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 ट्रेफिक कन्ट्रोल) के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग:—

- (1) केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल) के अधीन किसी स्टेशन पर, यातायात केन्द्रीकृत नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल आपरेटर) की अनुमति के बिना और जब केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल) लागू नहीं है तो स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना, कोई शंटिंग नहीं की जाएगी।
- (2) आवश्यकता होने पर, केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक 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 उपबंध 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 क्रॉसिंग 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/केबिन मैन द्वारा करना आवश्यक नहीं होगा जब तक कि ट्रैक सर्किटिंग विफल न हो जाये।
- (ii) केबिनमैन/केबिन स्टेशन मास्टर केबिन द्वारा लीवर कालर 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 हैन्डब्रेक नहीं हैं उनका लूज शंटिंग करना पूर्ण रूप से निषिद्ध है।

(ii) ऐसे वाहनों में जिनमें यात्री, पशु सा विस्फोटक, खतरनाक माल या पशु हैं एवं वे वाहन भी जिनमें हैन्डब्रेक 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।

स०नि० 5.23:(1) यार्ड में वाहन/लोड/गाड़ी के स्टेबल होने पर स्टेशन मास्टर/यातायात कर्मचारी द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई की जायेगी—

- (क) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने हेतु जिम्मेदार हैं कि उनके स्टेशनों पर पर्याप्त संख्या में संरक्षा जंजीरें (सेपटी चैन), ताले तथा स्प्रेग उपलब्ध हो।
 - (ख) वाहन/लोड/गाड़ी को कम से कम दो चैन 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 हैण्ड ब्रेक को पूरी तरह से कस दिया जाना चाहिए। कोचिंग वाहनों के खड़े (स्टेबल) होने की स्थिति में एस.एल.आर. के गार्ड हैण्ड ब्रेकों को लगा दिये जाने चाहिए। हैण्ड 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 काँटों को डेड एण्ड अथवा ट्रैप काँटों (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 काँटों 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, एस्कॉर्टिंग 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.

