

## परिशिष्ट 'ड'

## भाग I

**स्वचालित ब्लाक पद्धति के खराब हो जाने पर गाड़ी कार्यचालन से सम्बन्धित नियम एवं विनियम (साधारण नियम 9.12 के प्रतिपूरक)**

- I. सभी सिगनलों के काफी समय तक खराब रहने और उसके कारण आवागमन में अत्यधिक विलम्ब की सम्भावना होने पर जब संचार उपलब्ध हो: स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत काम करने वाले दो या उससे अधिक स्टेशनों वाले किसी क्षेत्र में सभी सिगनलों के खराब होने पर सिगनल विभाग के सम्बन्धित अधिकारी सर्व सम्बन्धित को सूचित करने के लिए तुरन्त कार्यवाही करेंगे। गाड़ियों के कार्य संचालन के लिए निम्नलिखित किया विधि अपनायी जायेगी।
- (1) प्रभावित सेक्शन में किसी गाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति देने के पहले उसे रोक कर स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को नीचे लिखे नियमों 5(क) में निर्धारित प्रस्थान (अनुबन्ध 'ग') के द्वारा परिस्थिति के बारे में सूचित किया जायेगा। कन्ट्रोलर और प्रभावित सेक्शन से अपने सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को भी सूचित किया जायेगा।
  - (2) प्रभावित सेक्शन के पीछे वाले स्टेशन का ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर निम्नलिखित संचार साधनों में से किसी एक के द्वारा गाड़ी के लिए 'आगमन अनुमति प्राप्त करेगा, अर्थात्
    - i. ब्लॉक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।
    - ii. ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन।
    - iii. एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच जुड़े स्थिर टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हों।
    - iv. स्थिर टेलीफोन जैसे— रेलवे आटोफोन और बी.एस.एन.एल. फोन।
    - v. कन्ट्रोल टेलीफोन तथा
    - vi. वी.एच.एफ. सेट, विशेष अनुदेश के अधीन, परन्तु उन खण्डों पर जहाँ यात्री गाड़ियों का संचलन होता है, संचार के एक मात्र साधन के रूप में इनका प्रयोग वर्जित है।
  - (3) अगले स्टेशन का ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर इस प्रकार की 'आगमन अनुमति' (उपरोक्त नियम 2 के अनुसार) तब तक नहीं देगा जब तक कि:
    - (i) उससे पहले आने वाले अंतिम गाड़ी पूरी न पहुँच गई हो।
    - (ii) जिस लाइन पर आने वाली गाड़ी को लिया जाना हो वह प्लेटफार्म प्रस्थान सिगनल से अथवा सामान्य गाड़ी खड़ी होने की जगह से कम से कम 180 मीटर आगे तक साफ न हो।
    - (iii) उपरोक्त लाइन पर गाड़ी प्रवेश के लिए सभी कांटे ठीक-ठीक सेट न कर दिये गये हों, और उसी सम्मुख कांटे लाक न कर दिये गये हों।
  - (4) (क) नीचे नियम 5(क) में यथा निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार (अनुबन्ध 'ग') पर प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट पूर्ण सतर्कता से आगे बढ़ेगा और किसी भी हालत में अन्य चालू गति प्रतिबन्धों के अन्तर्गत 25 किमी प्रति घंटा से अधिक पर नहीं जायेगा। लोको पायलट जब तक अगले स्टेशन पर पहुँच जाये, किसी भी बाधा के प्रति सतर्क रहेगा।
    - (ख) यह तसल्ली कर लेने के बाद कि प्रभावित सेक्शन के अगले स्टेशन पर पहली गाड़ी सुरक्षित रूप से पहुँच गयी है, उसके बाद आने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलट अन्य चालू प्रतिबन्धों के अन्तर्गत पूरी सतर्कता से आगे बढ़ेंगे और किसी सम्भावित बाधा के प्रति सतर्क रहेंगे।

**Appendix-‘E’****Part- I****Rules and regulation for working of trains during failure  
of the automatic block system (Supplement to General Rule 9.12)**

- I. Failure of all signals likely to last for some time and cause serious delay when means of communications are available:-** In the event of failure of all signals occurring in an area consisting of two or more stations worked under automatic block section the official concerned of the signaling department shall take immediate steps to inform all concerned, and the following procedure shall be adopted for train passing.
- (1) Before any train is allowed to enter the affected section, it shall be brought to a stand and the Loco Pilot of the train advised of the circumstances by the Station Master and the guard of the train advise through a copy of the “authority to proceed” (Annexure-C) as prescribed in rule 5(a) below. Controller and the Station Master concerned ahead of the affected section shall also be informed.
  - (2) The Station Master on duty at the station in rear of the affected section shall obtain “line clear” for the train by one of the following means of communications, viz-
    - i. Block Instruments, Track Circuits or Axle Counters.
    - ii. Telephones attached to Block Instruments.
    - iii. Station to station fixed telephones wherever available.
    - iv. Fixed telephone such as Railway auto phones & BSNL phones.
    - v. Control Telephone, and
    - vi. VHF sets, under special instructions, but not as the sole means of communication on sections where passenger trains run.
  - (3) The Station Master on duty at the station in Advance shall not give such “Line Clear” (as per rule 2 above) unless
    - (i) the whole of the last preceding train has arrived
    - (ii) the line on which it is intended to receive the incoming train is clear at list 180 meters beyond the platform starter or the place at which the trains usually come to a stand, and
    - (iii) All points have been correctly set and all facing point locked for the admission of the train on the said line.
  - (4)
    - (a) The Loco Pilot on the first train entering the affected section on “Authority to proceed” (Annexure ‘C’) as prescribed in Rule 5 (a) below shall proceed with utmost caution and must not run at a speed exceeding 25 kilometerage per hour under any circumstances, subject to other speed restrictions in force. The Loco Pilot shall continue to look out for any obstruction until he reaches the station ahead.
    - (b) After ensuring that the first train has arrived safely at the station ahead of the affected section, the Loco Pilots of all subsequent trains shall also proceed with great caution, subject to other speed restrictions in force and must continue to look out for any possible obstruction.

- (5) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन को:  
निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'ग') पर एक प्रस्थान प्राधिकार देगा जिसमें लोको पायलट/मोटरमैन को सिगनल/सिगनलों को पार करने का अधिकार देते हुए, इस प्राधिकार पर पार किये जाने वाले प्रस्थान और फाटक सिगनल/सिगनलों की पहचान संख्या/संख्याओं को भी दिखाया जायेगा।
- नोट:— इस प्राधिकार को बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार (अनुबन्ध 'क') से पृथक करने के लिए इन पर दो हरे रंग की लाइनों द्वारा तिरछा क्रास कर दिया जायेगा।
- (6) प्रस्थान प्राधिकार सुपुर्द करने के पहले उन सभी कांटों को जिन पर से गाड़ी गुजरेगी ठीक-ठीक सेट कर दिया जायेगा और सम्मुख कांटों को लाक कर दिया जायेगा। जब कभी गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए विद्युत परिचालन कांटों का परिचालन करना हो तो उन्हें मुक्त कर दिया जायेगा। और ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत उन स्टेशनों पर जहाँ सिगनल अनुरक्षक (मैन्टेनर) की व्यवस्था है, सिगनल अनुरक्षक द्वारा स्थानीय रूप में परिचालित किया जायेगा।
- (7) अगले स्टेशन पर पहुंचते समय, लोको पायलट अपनी गाड़ी को प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल से पहले खड़ी करके एक लम्बी सीटी देगा। स्टेशन मास्टर स्वयं इस बात की तसल्ली कर लेने के बाद कि सब कुछ सुरक्षित है, उस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दी पहने हुए एक आदमी की व्यवस्था करेगा जो स्टेशन प्लेटफार्म से दिये गये हैंड सिगनल (यदि कोई दिये जायें) के संकेतों का पालन करेगा।
- (8) सेक्शन प्रत्येक गाड़ी के बाहर निकल जाने की सूचना पिछले स्टेशन को प्राइवेट नं0 के अन्तर्गत दी जायेगी।
- (9) गाड़ी रजिस्टर पुस्तक को प्रयोग में लाया जायेगा और उसमें गाड़ी कार्य चालन सम्बन्धित सभी प्रविष्टियों को लिखा जायेगा। यदि सम्भव हो तो प्रभावित सेक्शन में होने वाली सभी गाड़ियों के कार्य चालन से नियंत्रक को अवगत रखा जायेगा।
- (10) जैसे ही सिगनल सक्षम प्राधिकारी द्वारा ठीक कर दिये जाये, सम्बन्धित स्टेशन मास्टरों द्वारा सेक्शन के साफ होने का आश्वासन देते हुए, प्राइवेट नं0 के साथ संदेशों का आदान-प्रदान कर लेने के बाद स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों का सामान्य कार्य चालन पुनः आरम्भ किया जायेगा। यदि सम्भव हो तो सामान्य कार्य संचालन आरम्भ करने के पहले नियंत्रक की अनुमति प्राप्त की जानी चाहिए।
- (11) इस पद्धति के आधार पर गाड़ी कार्य संचालन सम्बन्धित सभी अभिलेखों को स्टेशन में रखा जायेगा और सेक्शन के यातायात/परिचालन निरीक्षक इसकी छान बीन करेंगे और सामान्य कार्य संचालन पुनरांश होने के सात दिन के अन्दर मण्डल परिचालन प्रबन्धक को रिपोर्ट भेजेंगे।

## II. सभी सिगनलों के काफी समय तक खराब रहने और उसके कारण अत्यन्त विलम्ब की संभावना होने पर जब कोई भी संचार उपलब्ध न हो तो:—

स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत काम करने वाले दो या उससे अधिक स्टेशनों वाले किसी क्षेत्र में सभी सिगनलों के खराब होने पर और जब निम्नलिखित किसी भी साधनों द्वारा गाड़ियों का कार्य संचालन न हो सके, अर्थात:—

- ब्लॉक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।
- ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन।
- एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच जुड़े स्थिर टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हों।

- (5) The Station Master shall give the Loco Pilot/Motorman of each train:  
An "Authority to Proceed" incorporating the speed restriction to be observed as referred to in Rule (4) above on prescribed Form (Annexure-C). Distinguishing number/numbers of Departure and Gate Signal/Signals required to be passed, shall also be indicated on this Authority, authorizing the Loco Pilot/Motorman to pass it/ them.

NOTE:- To distinguish this authority from 'Authority to Proceed without Line Clear' (Annexure 'A') it shall be crossed diagonally by 2 green lines.

- (6) Before handing over the 'Authority to Proceed' all the points over which the train will pass, shall be correctly set and facing points locked. Whenever any power operated points have to be operated for diverting trains. These may be released and operated locally under the written instructions of the Station Master on duty by the Signal Maintainer at stations where signal Maintainer are provided.
- (7) When approaching the next station, the Loco Pilot shall bring his train to a stand outside the first stop Signal and sound on long whistle. The Station Master after satisfying himself that all is safe shall arrange for a man in uniform to pilot the train from this signal, who shall obey hand signals, if any relayed from the Station Platform.
- (8) Clearance of the section by each train shall be intimated to the Station in rear under a Private Number.
- (9) Train Register Book shall be brought into use and all entries regarding train working recorded therein. Controller shall be kept advised of all train movement taking place in the affected section if possible.
- (10) As soon as signals are put right by the competent authority normal working of trains on Automatic Block system may be resumed, after exchanging message with Private numbers by the Station Master concerned, assuring that the section is clear. Controller's permission if possible should be obtained before resumption of normal working.
- (11) All the records in connection with train working on this system, shall be retained at the station and the Traffic/Transportation Inspector of the section must scrutinize them and submit his report to the Divisional Railway Manager within seven days of the resumption of normal working.

## **II. Failure of all signals likely to last for some time and cause serious delay when no means of communications are available:-**

In the event of failure of all signals occurring in an area consisting of two or more stations worked under Automatic Block System and when trains cannot be worked by any of the following means, viz:-

- i. Block Instruments, Track Circuits or Axle Counters.
- ii. Telephones attached to Block Instruments.
- iii. Station to station fixed telephones wherever available.

- iv. स्थिर टेलीफोन जैसे-रेलवे आटोफोन और बी.एस.एन.एल. फोन।
- v. कन्ट्रोल टेलीफोन तथा
- vi. वी.एच.एफ. सेट, विशेष अनुदेश के अधीन, परन्तु उन खण्डों पर जहाँ यात्री गाड़ियों का संचालन होता है, संचार के एक मात्र साधन के रूप में इनका प्रयोग वर्जित है। तो गाड़ियों को चलाने के लिए निम्नलिखित क्रियाविधि अपनायी जायेगी:
- (1) प्रभावित सेक्शन पर गाड़ियों का संचालन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित स्टेशनों और लाइनों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।
- (2) प्रभावित क्षेत्रों में जिन कांटों पर से हो कर गाड़ियां गुजरेंगी उस पर से किसी गाड़ी को जाने देने की अनुमति देने के पहले उन्हें ठीक ढंग से सेट कर दिया जायेगा और सम्मुख कांटों को लाक कर दिया जायेगा।
- जब कभी विद्युत चालित कांटों को गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए संचालित करना हो तो उन्हें, ड्यूटी स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत सिगनल अनुरक्षक (मैनटेनर) द्वारा, उन स्टेशनों में जहाँ सिगनल अनुरक्षक उपलब्ध हो, मुक्त कर दिया जायेगा और स्थानीय रूप में संचालित किया जायेगा।
- (3) उपरोक्त नियम 1 में निर्धारित पद्धति से किसी गाड़ी को स्टेशन छोड़ने की अनुमति देने के पहले उसे रोका जायेगा और स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट/मोटरमैन और गाड़ी के गार्ड परिस्थितियों से अवगत कराये जायेंगे।
- (4) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन को निम्नांकित प्रलेख देगा:
- (क) निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'क') में बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर एक पत्रक लोको पायलट को दे देगा प्रति-पत्रक अपने पास रख लेगा।
- (ख) लगाये गये जहाँ अन्य गति प्रतिबन्धों और सम्मुख कांटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटे की गति प्रतिबन्ध की शर्तों का पालन करते हुए स्पष्ट दिखाई पड़ने वाले सीधे मार्गों के लिये 25 किलोमीटर प्रतिघंटे और जहाँ गोलाई, अवरोध वर्षा, कुहासा या किसी अन्य कारण से आगे का मार्ग स्पष्ट नहीं दिखाई पड़े तो उस भाग पर पहुँचते हुये या उस पर गुजरते हुए 8 किलोमीटर प्रतिघंटे का प्रतिबन्ध लगाकर एक सतर्कता आदेश (काशन आर्डर)।
- (ग) लोको पायलट/मोटरमैन को दो नामांकित स्टेशनों के बीच के स्वचालित सिगनलों के 'आन' रहने पर पार करने के लिए और अर्द्ध स्वचालित सिगनलों तथा हस्तचालित सिगनलों को किसी कांटे वाले अथवा इस काम के लिए नियुक्त वर्दी पहने हुए किसी रेल कर्मचारी द्वारा उक्त सिगनलों अथवा इस काम के लिए नियुक्त, वर्दी पहने हुए किसी रेल कर्मचारी द्वारा उक्त सिगनलों के पास से हैंड सिगनल दिखाये जाने पर पार करने के लिए तथा फाटक सिगनलों को पार करने और समपारों तक सावधानी पूर्वक जाने के लिए अधिकृत करते हुए निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'ख') पर एक प्राधिकार समपार को पार करने के पहले लोको पायलट यह पक्का कर लेंगे कि फाटकों में ताले लगे हैं और फाटकवाले (गेटमैन) द्वारा हैंड सिगनल दिया जा रहा है प्रत्येक स्वचालित, अर्द्धस्वचालित, हस्तचालित और फाटक सिगनल/सिगनलों की अगल-अलग पहचान संख्या/संख्याओं को इस प्राधिकार पर अंकित किया जायेगा।
- (5) प्रभावित सेक्शन में किसी भी गाड़ी को प्रवेश करने के लिए अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि छूटने वाली गाड़ी और उसके ठीक पहले गई हुई गाड़ी के बीच 15 मिनट का स्पष्ट अन्तराल न हो अथवा विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत उससे कम की अन्तरावधि निर्धारित न की गयी हो।

- iv. Fixed telephone such as Railway auto phones & BSNL phones.
- v. Control Telephone, and
- vi. VHF sets, under special instructions, but not as the sole means of communication on sections where passenger trains run.

The following procedure shall be adopted for train passing:-

- (1) The movement of trains on the affected section shall be controlled by such stations and on such lines as are prescribed by special instructions.
- (2) All the points over which the trains will run within the affected area shall be correctly set and facing point locked before the movement of any train is authorized over them.

Whenever any power operated points have to be operated for diverting trains, these may be released and operated locally under the written instruction of the Station Master on duty by the signal maintainer at station where signal maintainers are available.
- (3) Before any train is allowed to leave the station as prescribed in Rule 1 above, its shall be brought to a stand and the Loco Pilot/motorman and the guard of the train shall be advised of the circumstances by the Station Master.
- (4) The Station Master shall give the Loco Pilot/motorman of each train-
  - (a) An "Authority to proceed without line clear" on the prescribed form (Annexure 'A') the counterfoil shall be retained by the Station Master and the foil given to the Loco Pilot.
  - (b) A caution order restricting the speed to 25 kms. per hours over the straight with clear view and to 8 kms. per hour when approaching of passing any portion of the line where the view ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog or any other cause subject to the observance of other speed restrictions imposed and speed over facing point being restricted to 15 kilometers per hours.
  - (c) An authority on the prescribed form (Annexure 'B') authorizing the Loco Pilot/Motorman to pass the automatic signals intervening the two nominated stations at 'on' the Semi-Automatic signals and manually operated signals on being signaled past by a pointsman or any other railway servants in uniform deputed for the purpose and the Gate signals cautiously up to the level crossing where he must ascertain that the gates are locked and the hand signals are displayed by the Gateman before he proceeds further. The individual distinguishing number / numbers of each automatic, semi automatic, manually operated and gate signal/signals shall be indicated on this authority.
- (5) No train shall be allowed to enter an affected section until there is a clear interval of 15 minutes between the train about to leave and the train which has immediately proceeded, unless as shorter interval has been prescribed under special instructions.

- (6) (क) लाइन के किसी जगह पर लोको पायलट के पहुंचते समय अथवा उस पर से गुजरते समय यदि आगे का मार्ग साफ न दिखाई पड़ता हो तो गाड़ी के आगे बढ़ने में मार्ग निर्देश के लिए फायर मैन, सहायक लोको पायलट या गार्ड को हैण्ड सिगनल के साफ आगे भेज दिया जायेगा। आगे की ओर सतर्क दृष्टि रखनी चाहिए और इंजन सीटी का प्रयोग स्वतंत्र रूप में करना चाहिए और किसी सुरंग वाले सेक्शन में प्रवेश करने से पहले लोको पायलट वफर-बत्तियों तथा प्रमुख बत्ती को जला देंगे।
- (ख) किसी सुरंग में सिर्फ तभी प्रवेश किया जायेगा जब यह पक्का कर लिया गया हो कि लाइन साफ है। यदि इस संबंध में कोई संदेह हो तो गाड़ी को हैण्ड सिगनल और पटाखों से युक्त किसी रेल कर्मचारी द्वारा पायलट किया जायेगा।
- (7) गार्ड पीछे की ओर बराबर ध्यान रखेगा और पीछे से आती हुई किसी गाड़ी को रोकने हेतु खतरे का संकेत देने तथा यदि आवश्यक हो तो प्रचलित नियमों के अनुसार बचाव की व्यवस्था करने के लिए तैयार रहेगा। किसी सुरंग वाले सेक्शन में प्रवेश करने के पहले वह बगल तथा पिछली बत्तियों को भी जला देगा।
- (8) विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत उपरोक्त नियम(1) में निर्दिष्ट अगले स्टेशन पर पहुंचते समय लोको पायलट प्रथम रोक स्टाप सिगनल से पहले ही अपनी गाड़ी को रोक देगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर तसल्ली कर लेने के बाद की सभी कांटे ठीक-ठीक सेट कर दिये गये हैं और सम्मुख कांटे लाक कर दिये गये हैं इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दी पहने हुए एक आदमी की व्यवस्था करेगा जो स्टेशन प्लेटफार्म से दिये गये हैण्ड सिगनलों (यदि कोई दिये जा रहे हों) के अनुसार कार्य करेगा। हस्तचालित/अर्धस्वचालित सिगनल यदि कोई हो तो स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये निर्धारित फार्म पर लिखित प्राधिकार के आधार पर ही पार किया जायेगा।
- (9) सभी गाड़ियों के लोको पायलट सेक्शन के अन्त में बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकर नामांकित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सौंप देंगे। स्टेशन मास्टर इन्हें सेक्शन के यातायात/परिचालन निरीक्षक द्वारा जांच के लिए अपनी निजी संरक्षा में रखेगा यातायात परिचालन निरीक्षक गाड़ियों के कार्य संचालन के संबंध में एक रिपोर्ट तैयार करेगा उसे उक्त प्रस्थान प्राधिकार के साथ संचार व्यवस्था चालू होने के 7 दिन के अन्दर मण्डल परिचालन प्रबन्धक को भेज देगा।
- (10) संचार व्यवस्था के पूर्णतः बाधित होने पर प्रभावित सेक्शन हो कर समस्त गाड़ियों का रिकार्ड, उपरोक्त क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के आधार पर जाने वाली समस्त गाड़ियों का रिकार्ड, उपरोक्त नियम 1 के अन्तर्गत विशेष रूप से नामांकित सभी स्टेशनों पर शुरू की गयी 'गाड़ी रजिस्टर पुस्तक' में रखा जायेगा।
- (11) गाड़ियां इन पद्धति के अनुसार तब तक काम करेंगी जब तक कि किसी सक्षम अधिकारी द्वारा सिगनलों को ठीक न कर दिया जाये अथवा संचार साधनों में किसी एक को चालू न कर दिया जाय।
- (12) जैसे ही सिगनलों को ठीक कर दिया जाय गाड़ियों का सामान्य कार्य चालन पुनः आरम्भ कर दिया जायेगा किन्तु जहाँ सिगनल खराब रहते हैं और संचार साधनों में से कोई एक पुनः चालू हो जाये तो प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित फार्म में संदेश भेजेगा:-

स्टेशन मास्टर.....से स्टेशन मास्टर.....को  
संख्या.....गाड़ी.....(संख्या तथा विवरण) .....बजे पूर्ण  
रूप से पहुंच गई। अंतिम गाड़ी.....(संख्या और विवरण) आपके स्टेशन ..... के

- (6) (a) In the event of a Loco Pilot approaching or passing any portion of a line where view ahead is not clear, the Fireman/Asst. Loco Pilot or the guard with hand signal must be sent in advance to guide the further movement of the train. A sharp look out ahead should be kept and the engine whistle freely used. Further, before entering a section where there are tunnels, the Loco Pilot shall light the buffer lamp and the electric headlights.
- (b) A tunnel shall be entered only after it has been ascertained that it is clear. If there is any doubt on his point, the train shall be piloted by a railway employee equipped with hand signals and detonators.
- (7) The guard shall keep a sharp look out in the rear and be prepared to exhibit a danger signal to prevent the approach of a train from the rear and to protect it if necessary, as per extant rules. Before entering a section where there are tunnels, he shall also light the side and tail lamps.
- (8) When approaching the next station nominated under special instruction under Rule 1 above, the Loco Pilot shall bring his train to a stand outside the first staff signal and sound one long whistle. The Station Master after satisfying himself that all points have been correctly set and facing points locked, shall arrange for a man in uniform, to pilot the train from this signal, who shall obey hand signal, if any, relayed from the station platform, Manual/Semi-Automatic signal, if any, will however, be passed on the written authority on the prescribed form to be issued by the Station Master.
- (9) The Loco Pilot of all trains shall make over the "Authority to proceed without line clear" to the Station Master of the nominated station at the end of the section. These shall be kept by the Station Master in his personal custody for inspection by the traffic/transportation inspector of the section, who shall prepare a report on the working of train and shall forward the same along with his report to the Divisional Operating Manager within 7 days of resumption of communications.
- (10) A record of all trains passed over the affected section on "Authority to proceed without line clear", during the course of total interruption of communications, shall be maintained in the Train Register Books to be opened, at all the specially nominated stations under Rule 1 above.
- (11) Trains must continue to work on this system until either the signals are put right or any one of the means of communications is restored by the competent authority.
- (12) As soon as the signals are put right normal working of trains shall be resumed, but where signals continue to remain inoperative and any of the means of communications is restored, the Station Master shall immediately send a message to the Station Master at the other end of the affected section on the following form:-

From Station Master-----To Station Master-----

No.-----Train------(Number & Description)-----

Arrived complete at-----hours, Last train-----



लिए .....बजे भेजी गई। गाड़ियों के कार्य-चालन की वर्तमान पद्धति को रद्द कर दें।  
आगमन अनुमति .....के द्वारा प्राप्त की जायेगी प्राप्ति स्वीकृत भेजें।

प्राइवेट नं .....

उपरोक्त संदेश के प्राप्त होने पर प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित फार्म में प्राप्ति स्वीकृत भेजेगा।

स्टेशन मास्टर.....से स्टेशन मास्टर.....को

संख्या.....आपकी संख्या.....। पता लगा है कि गाड़ी (संख्या और विवरण)  
.....जो मेरे स्टेशन से छूटने वाली अंतिम गाड़ी थी आपके स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुँच  
गयी। आप के स्टेशन से छूटी गाड़ी संख्या .....मेरे स्टेशन पर.....बजे  
पूर्ण रूप से पहुँच गयी है/नहीं पहुँची है। गाड़ी संख्या .....के पूर्ण रूप से पहुँच जाने  
के शीघ्र बाद गाड़ी कार्य-चालन की वर्तमान पद्धति को रद्द किया जा रहा है/जायेगा। अगली  
गाड़ी के लिए आगमन अनुमति.....द्वारा प्राप्त की जायेगा। प्राइवेट नम्बर.....।

(13) किसी भी संचार साधन द्वारा, जो चालू किया गया है आगमन अनुमति तब तक नहीं प्राप्त  
की जायेगी अथवा नहीं दी जायगी जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टरों को इत्मीनान न हो  
जाय कि उनके स्टेशन से छोड़ी गयी सभी गाड़ियाँ और इंजन आदि दूसरे स्टेशन पर पूर्ण  
रूप से पहुँच गये हैं उपरोक्त नियम 12 में निर्दिष्ट गाड़ियों जब स्टेशनों पर पूर्ण रूप से  
पहुँच जाय तो उनकी संख्या और उनके पहुँचने का समय प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान  
द्वारा सम्बन्धित दूसरे स्टेशन मास्टर को सूचित कर दिया जायेगा। इसके बाद यदि सम्भव  
हो तो इस विषय में सेक्शन नियंत्रक को सूचना दी जायेगी।

## भाग II

### जब सिगनल चालू हो तो संचार साधन उपलब्ध हो तो एक या उससे अधिक लाइनों के अवरुद्ध रहने पर स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों के कार्य चालन सम्बन्धी नियम एवं विनियम।

स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत काम करने वाले दो या उससे अधिक स्टेशनों के किसी क्षेत्र  
में एक या उससे अधिक लाइनों के अवरुद्ध होने पर जबकि सिगनल चालू हो तथा संचार साधन उपलब्ध  
हो तो निम्नलिखित कार्यविधि अपनायी जायेगी:

#### I. दोहरी लाइन सेक्शन पर जबकि एक लाइन अवरुद्ध है:—

- (1) जब विद्युत संचार यंत्रों के आधार पर डबल लाइन अस्थायी रूप से इकहरी लाइन चालू  
करना हो तो प्रभावित सेक्शन के एक सिरे का स्टेशन मास्टर लिखित विश्वस्त सूचना के  
प्राप्त होने पर कि एक लाइन साफ है, सेक्शन नियंत्रक और सेक्शन के दूसरे सिरे पर  
स्थित स्टेशन के स्टेशन मास्टर से परामर्श लेकर उस लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी  
लाइन पद्धति चालू करने के लिए कार्यवाही करेगा।
- (2) जब यह संदेह करने का कारण हो तो जिस लाइन पर इकहरी लाइन पद्धति लागू की  
जाने वाली है वह लाइन भी अवरुद्ध अथवा क्षतिग्रस्त है तो अस्थायी इकहरी लाइन  
पद्धति तब तक नहीं लागू की जायेगी जब तक कि इंजीनियरिंग विभाग का कोई जिम्मेदार  
कर्मचारी जो निरीक्षक की श्रेणी से नीचे का न हो, उस सेक्शन का निरीक्षण न कर ले  
और यह प्रमाणित न कर दे कि गाड़ियों के जाने के लिए मार्ग सुरक्षित है।
- (3) प्रभावित सेक्शन पर गाड़ियों का कार्य-चालन ऐसे स्टेशनों और लाइनों द्वारा नियंत्रित  
किया जायेगा जो कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गई हों।

(Number and description) dispatched to your station-----at-----  
 ---hours. Cancel the present method of working of trains. Line Clear shall be obtained  
 by means of----- Acknowledge.

Private Number-----

On receipt of the above message, the Station Master at the other end of the affected  
 section shall acknowledge in the following form:-

From Station Master-----To Station Maser-----

No.-----Your No.-----Understand that train (Number and  
 description)-----which was the last train to leave my station has arrived  
 complete at your station. Train No.-----which left your station has arrived  
 complete at my station at-----hour/s not arrived. Present system of train  
 working is being/will be cancelled immediately after the complete arrival of train No.-  
 -----Line clear for the next train will be obtained by means of-----Private number-----.

- (13) Line Clear shall not be obtained or given by any means of communication  
 which has been restored until both the Station Masters are satisfied that all  
 trains and engines, etc. Dispatched from their stations have arrived complete at  
 the other station. When the trains referred to in Rule 12 above arrived complete  
 at the stations, their number and their arrival time will be communicated to the  
 other Station Master concerned under exchange of Private Number. Thereafter  
 intimation about this shall be given to the Section Controller, if possible.

## Part II

### **Rules and Regulations for working of trains under the Automatic Block System during obstruction of one or more lines when signals are operative and communications are available**

In the event of obstruction on one of more lines in an area consisting of two or  
 more stations worked under the Automatic Block system when signals are operative an  
 communications are available the following procedure shall be adopted:-

#### **I. On the Double Line Sections when one line is obstructed:-**

- (1) When it is desired to introduce temporary single line working on double line  
 on electrical communication instruments the Station Master at one end of the  
 affected section shall on receipt of reliable information in writing that one line  
 is clear, take steps to introduce temporary single line working on that line is  
 consultation with the section controller and the Station Master of the Station at  
 the other end of the section.
- (2) If there is reason to suspect that the line over which temporary single line  
 working is to be introduced is also fouled or damage, temporary single line  
 working shall not be introduced until a responsible engineering official not  
 below the rank of an Inspector has inspected that section and certified that the  
 road is safe for the passage of trains.
- (3) The movement of trains on the affected section shall be control by such station  
 and on such line as are prescribed by special instructions.

- (4) गलत दिशा में जाने वाली सभी गाड़ियों इकहरी लाइन पर विद्युत संचार यंत्रों के उपयोग के लिए लागू नियमों के अनुसार चलाई जायेंगी और 'आगमन अनुमति अन्तर केबिन/स्टेशन ग्रुप टेलीफोन या कन्ट्रोल टेलीफोन पर, जैसे भी स्थिति हो, प्राप्त की जायेगी। आगमन अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि वह लाइन जिस पर गाड़ी ली जाने वाली हो, सही लाइन के प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल या गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल, जो भी पहले हो से कम से कम 180 मीटर से आगे तक साफ न हो। गलत दिशा में जानेवाली हर एक पहली गाड़ी के लिए आगमन अनुमति न तो मांगी ही जायेगी और न दी जायेगी जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टरों ने प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान द्वारा यह संतुष्टि न कर ली हो कि सही दिशा में जाने वाली सभी गाड़ियाँ अगले स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुंच गयी हैं।

सही दिशा में जाने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी को छोड़कर, जिसके लिए गलत दिशा में जाने वाली गड़ियों के लिए निर्धारित नियमों का पालन किया जायेगा, सही दिशा में जाने वाली बाद की गाड़ियों को स्वचल सिगनलों के संकेतों के आधार पर एक दूसरे के पीछे जाने की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि पिछले स्टेशन द्वारा अगले स्टेशन को इस बात की सूचना दे दी गई हो कि वह अमुक गाड़ी/गाड़ियों को पीछे-पीछे जाने की अनुमति दे रहा है और उसने यह तसल्ली कर ली है कि उसे/उनको लेने के लिए आगे वाला स्टेशन तैयार है। इस कार्य के लिए प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान किया जायेगा।

- (5) प्रभावित सेक्शन के स्टेशन में गाड़ी रजिस्टर पुस्तकों का उपयोग शुरू किया जायेगा।
- (6) जिस प्रभावित सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन पद्धति लागू की गयी हो उसके ठीक पीछे वाले स्टेशन द्वारा प्रभावित क्षेत्र से सम्बन्धित सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को उस प्रकार की लिखित सूचना अवश्य दे दी जानी चाहिए। सही दिशा में जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को अंतिम रोक सिगनल को पार करने के लिए एक लिखित प्राधिकार भी दिया जाना चाहिए गलत दिशा में जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को प्रभावित करने के पहले निर्धारित लाइन क्लीयर टिकट दिया जायेगा।
- (7) प्रभावित क्षेत्र में अन्तर्गत किसी गाड़ी के संचालन को अधिकृत करने के पहले उन सभी कांटों को, जिन पर से गाड़ी गुजरनी हो, ठीक से सेट करा दिया जायेगा और सम्मुख कांटों को लाक कर दिया जायेगा।

जब कभी गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए किसी विद्युत चालित कांटे को संचालित करना हो तो ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत उन्हें स्थानीय रूप से, जिन स्टेशनों पर सिगनल मंटेनर हो वहां उनके द्वारा, मुक्त और संचालित किया जायेगा।

- (8) यह तसल्ली कर लेने के बाद कि यातायात के लिए एक लाइन साफ है, इकहरी लाइन पद्धति की व्यवस्था करने वाला स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नं० से प्रमाणित एक संदेश भेजेगा जिसमें निम्नलिखित सूचनायें होगी:
- (क) इकहरी लाइन पद्धति चालू करने का कारण।
- (ख) वह लाइन जिस पर इकहरी लाइन पद्धति लागू का प्रस्ताव है।
- (ग) उक्त लाइन के साफ होने की सूचना का क्या जरिया है।
- (घ) अवरोध स्थल।
- (ङ) लाइन पर गति प्रतिबन्ध, यदि कोई है।
- (च) उपरोक्त नियम 3 के अन्तर्गत मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा नामांकित स्टेशन पर अंतिम गाड़ी के पहुंचने/छूटने का समय तथा उसकी संख्या।
- (9) दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर द्वारा पुष्टि की गयी प्राप्ति सूचना मिलने पर इकहरी लाइन पद्धति को लागू किया जा सकता है। आगमन अनुमति अन्तर केबिन/

- (4) All trains running in wrong direction shall be worked in accordance with the rules for the use of electrical communication instruments on single line and line clear shall be obtained on the enter cabin/station group telephone or control telephone as the case may be. Line clear shall not be given unless the line on which the train is to be received is clear at least 180 mts. Beyond the point opposite the first staff signal pertaining to the correct line or the last staff signal pertaining to the wrong line whichever is earlier. For each first train running in the wrong direction line clear shall neither be asked for nor given unless the two Station Master have assured under exchange of private no. that all the trains running in the right direction have already arrived complete at the station in advance.

Except for each first train running in the right direction for which the procedure laid down for the train running in the wrong direction shall be followed, subsequent trains running in the right direction may be allowed to follow each other on automatic signal indication provided the station in rear has intimated the station advance of the fact that he is permitting particular train/trains to follow and has ascertained the letter readiness to receive it/them. Private number shall be exchanged for the transaction.

- (5) Train Register Books shall be introduced at the stations on affected section.
- (6) Loco Pilots of all trains on the affected areas must be so advised in writing by the station immediately in rear of the affected section on which temporary single line working has been introduced. A written authority should also be given to the Loco Pilots of trains running the right direction to pass the last stop signal. The Loco Pilot of trains running in the wrong direction shall be given the prescribed line clear tickets before entering the affected section.
- (7) All the points over which the train will run written the affected area shall be correctly set and facing points locked before the movement of any train is authorized over them.

Whenever any power operated points have to be operated for diverting trains these may be released and operated locally under the written instructions of the Station Master on duty by the signal maintainer at station where Signal Maintainers are available.

- (8) After ascertaining that one of the lines is clear for the passage of traffic, the Station Master proposing single line working shall issue a message under exchange of private numbers, containing the following information, to the Station Master at the other end of the affected section.
  - (a) cause of introduction of single line working.
  - (b) the line by which single line working is proposed.
  - (c) the source of information that the said line is clear;
  - (d) place of obstruction;
  - (e) restriction of speed, if any, on the line,
  - (f) the number and timing of the last train which arrived/left the station nominated by the Divisional Operating Manager under rule 3 above.
- (9) On receipt f acknowledgment from the Station Master at the other end confirmed by a Private number single line working may be introduced. Line Clear shall

स्टेशन ग्रुप टेलिफोन या कन्ट्रोल टेलीफोन पर जैसी भी स्थिति हो, प्राप्त की जायेगी और गाड़ियों को ऊपर निर्धारित क्रिया विधि के अनुसार चलायी जायेगी।

- (10) (क) प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को एक 'सतर्कता आदेश' दिया जायेगा जिसमें निम्नलिखित बातें स्पष्ट रूप से लिखी जायेगी:
- (i) वह लाइन जिस पर गाड़ी अथवा खाली इंजन चलेगा,
  - (ii) वह किलोमीटर जिनके बीच अवरोध है,
  - (iii) कोई गति प्रतिबन्ध, जो लगाया गया हो,
  - (iv) इस आशय के अनुदेश कि गलत दिशा में स्वचालित सिगनलों को निष्प्रयोग माना जाय, चाहे उनसे 'आगे बढ़ो' अथवा सतर्कता का ही संकेत क्यों न होता हो।

- (ख) गलत दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए लोको पायलट/मोटरमैन को बीच के असम्बन्धित (जो दूसरे दिशा के लिए हो) अर्धस्वचालित सिगनलों एवं हस्तचालित सिगनलों एवं हस्तचालित सिगनलों को किसी कांटे वाले अथवा इस काम के लिए नियुक्त वर्दी पहले हुए किसी अन्य रेल कर्मचारी द्वारा हैण्ड सिगनल दे कर मार्ग-दर्शन करने पर फाटक और सिगनलों को समपार तक सतर्कता से पार करने के लिए प्राधिकृत करते हुए निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'ख') पर एक प्राधिकार दिया जायेगा। समपार पर पहुँचने के बाद वह यह तसल्ली करेगा कि फाटकों में ताला लगा दिया गया है और उसके आगे बढ़ने से पहले गेटमैन द्वारा हैण्ड सिगनल दिखाया गया है।

दूरस्थ साइडिंगो (आउट लाइंग साइडिंग) के कांटों पर से गुजरने के पहले वह यह भी तसल्ली करा लेगा कि वे ठीक से सेट और लाक किये गये हैं ऐसी स्थिति में सिगनलों पर से हैण्ड सिगनल दिखाये जाने के बदले वे ऐसे कांटों/फाटकों पर से दिखाये जायेंगे। प्रत्येक स्वचालित अर्धस्वचालित फाटक सिगनल/सिगनलों की अलग पहचान संख्या/संख्यायें इस प्राधिकार पर उल्लिखित की जायेंगी।

- (11) अस्थायी रूप से इकहरी लाइन पद्धति लागू करते समय दिशा से जाने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को दिये जाने वाले सतर्कता आदेश पर यह भी लिखा जायेगा कि वह राह में रुक कर मार्ग में पड़ने वाले सभी गेटमैन को इकहरी लाइन पद्धति के चालू होने के सम्बन्ध में सूचित कर दें और उस लाइन का भी उल्लेख करे जिस पर होकर गाड़ियाँ चलेंगी।

- (12) गलत दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियों की गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

- (13) नियम 3 के विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत नामांकित अगले स्टेशन पर पहुंचते समय गलत दिशा में जाने वाली गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी को, ठीक लाइन के प्रथम रोक सिगनल अथवा जिस गलत लाइन पर वह जा रहा है, उसके अंतिम रोक सिगनल जो भी उसे पहले मिले, के सामने खड़ी कर देगा और एक लम्बी सीटी देगा। स्टेशन मास्टर के स्वयं इत्मीनान कर लेने के बाद सब कांटों को ठीक-ठीक सेट कर दिया गया है और सम्मुख कांटों को लाक कर दिया गया है, वह इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दी पहने हुए एक आदमी की व्यवस्था करेगा जो स्टेशन प्लेटफार्म से यदि कोई हैण्ड सिगनल दिखाये जो तो उनका/पालन करेगा। किन्तु यदि कोई हस्तचालित/अर्धचालित सिगनल हों तो उनको निर्धारित फार्म पर स्टेशन मास्टर द्वारा दिये जाने वाले लिखित प्राधिकार के आधार पर पार किया जायेगा।

- (14) सामान्य कार्य—चालन का पुनराम्भ:—

(क) इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार अधिकारी से यह लिखित प्रमाण—पत्र प्राप्त न होने पर कि अवरुद्ध मार्ग गाड़ियों के आने—जाने के लिए साफ हो गया है,

be obtained on inter-cabin/Station Group telephone or control Telephone as the case may be and trains run on the procedure set out above.

- (10) (a) A Caution Order shall also be handed over to the Loco Pilot of each train on which shall be clearly stated :
- (i) The Line on which the train or light engine is to run.
  - (ii) the kilometers between which the obstruction exists,
  - (iii) any restriction of speed which may have been imposed, and
  - (iv) The instructions that Automatic signals in the wrong direction should be considered as out of use even though they may be showing 'proceed' or 'Caution' aspect.
- (b) For trains running in the wrong direction, an authority on the prescribed form (Annexure 'B') authorizing the Loco Pilot/Motorman to the intervening non-governing (i.e. relating to the opposite direction) Semi-Automatic and manually operated signals on being hand signaled past by a pointsman or any other railway servant in uniform deputed for the purpose and the gate signals cautiously upto the level crossing where he must ascertain that the gates are locked and hand signals are displayed by the Gateman before he proceeds further. He must also ascertain that the points of the outlying siding, are correctly set and locked before passing over them. In such cases the hand signals shall be displayed at such point/gates in speed of at the signal. The individual distinguishing number including number of each automatic, semi automatic, manually operated and gate signal/s shall be indicated on this authority.
- (11) An endorsement shall also be made on the caution order given to the Loco Pilot of the first train introducing temporary single line working in the wrong direction to stop and inform all gateman on the way about the introduction of temporary single line working. The road on which the train shall run also be specified.
- (12) The speed of all trains running in the wrong direction shall not exceed 25 kms. per hours.
- (13) When approaching the next station nominated in the special instructions under rule 3, the Loco Pilot of the train running in the wrong direction shall bring his train to a stand opposite the first stop signal pertaining to the correct line or the last stop signal pertaining to the wrong line on which he is running, whichever ever he comes across first, and sound one long whistle. The Station Master after satisfying himself that all points have been correctly set and facing points locked, shall arrange for a man in uniform, to pilot the train from this signal, who shall obey hand signal if any relayed from the station platform. Manual/ Semi automatic signal if any shall, however, be passed on a written authority on the prescribed form to be issued by the Station Master.
- (14) **Resumption of normal working:-**
- (a) On receipt of written certificate from a responsible engineering official that the obstructed track is free for passage of trains, the Station Master will issue a message to others station or stations as the case may be under

स्टेशन मास्टर अन्य स्टेशन अथवा स्टेशनों, जैसी भी स्थिति हो, का प्राइवेट नम्बर से प्रमाणित एक संदेश भेजेगा और सेक्शन नियंत्रक से परामर्श करके यह निर्णय करेगा कि किस गाड़ी के चले जाने के बाद सामान्य कार्य—चालन लागू किया जाय।

(ख) सभी सम्बन्धित स्टेशनों की गाड़ी— रजिस्टर पुस्तक में दोहरी लाइन पद्धति के बन्द किये जाने का समय, इकहरी लाइन पद्धति लागू किये जाने का समय, और सामान्य कार्य—चालन के पुनरारम्भ होने का समय भी दर्ज किया जायेगा।

(15) अस्थायी इकहरी लाइन पद्धति से सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और सेक्शन के यातायात निरीक्षक उनकी छानबीन करेंगे तथा सामान्य कार्य—चालन के पुनरारम्भ होने के सात दिन के भीतर अपनी रिपोर्ट मण्डल परिचालन प्रबंधक को भेज देंगे।

## II. चार लाइनों के सेक्शन पर:—

(अ) यदि एक लाइन अथवा दो लाइनें (एक अप और एक डाउन) अवरूद्ध हो गयी हो :

- (i) कार्य—चालन की सामान्य पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियाँ अनावरोधित लाइनों पर चलाई जायेगी और जहाँ सम्भव होगा, उन्हें उनकी सही लाइन पर लाया जायेगा।
- (ii) थ्रू लाइनों पर चलने वाली लोकल गाड़ियां केवल उन्हीं स्टेशनों पर रुकेंगी जहाँ उस लाइन पर प्लेटफार्म हो। जब स्टेशनों पर गाड़ी के निर्धारित ठहराव बन्द कर दिये जायें तो लाउड स्पीकरों अथवा अन्य साधनों द्वारा इसकी सूचना उचित रूप से उपयुक्त स्टेशनों पर दी जायेगी।

(ब) यदि दोनों अप लाइनें अथवा दोनों डाउन लाइनें अवरूद्ध हों:

- (i) लोकल लाइन पर: लोकल लाइन पर गाड़ियाँ ठीक दिशा में कार्यचालन की सामान्य पद्धति के अन्तर्गत चलती रहेगी।
- (ii) थ्रू लाइन पर:
  - (1) प्रभावित सेक्शन पर बीच गाड़ियों का आवागमन अनावरोधित लाइनों के क्रॉस—ओवर से युक्त निकटतम स्टेशनों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।
  - (2) जिस लाइन से गाड़ियाँ गुजरने वाली हों उसके सभी सम्मुख कांटों को गाड़ियों के आवागमन के लिए क्लैम्पों द्वारा लाक कर दिया जायेगा और प्रभावित सेक्शन के स्टेशन मास्टरों से प्राइवेट नम्बरों के आदान—प्रदान द्वारा टेलीफोन पर इस बारे में आश्वासन प्राप्त कर लिया जायेगा।
  - (3) गाड़ियों को 15 मिनट अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित समय के अन्तर पर एक दूसरे के पीछे जाने की अनुमति दी जायेगी।
  - (4) गाड़ियाँ प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के अंतिम (टर्मिनल) स्टेशन तक बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के आधार पर चलेंगी (जिससे कि थ्रू लाइन पर चलने वाली गाड़ियों को थ्रू लाइन के उन स्टेशनों पर न रोकना पड़े जहाँ प्लेटफार्म नहीं है)।

इस बात की तसल्ली के लिए कि दो अनुगामी गाड़ियों के बीच कम से कम 15 मिनट का अन्तर रखा जाता है, मण्डल परिचालन प्रबंधक प्रभावित सेक्शन के बीच के स्टेशन निर्धारित करेगा, जहाँ से गाड़ी के लोको पायलट को स्टेशन छोड़ने के लिए एक लिखित प्राधिकार दिया जायेगा। यह प्राधिकार पहले जारी किये गये बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार के अतिरिक्त होगा और कार्यस्त सम्बन्धित स्टेशन मास्टर इसे लोको पायलट को तब तक नहीं देगा तब तक कि उसने स्वयं इसका इत्मीनान न कर लिया हो कि सबसे अंतिम गाड़ी के छूटने के बाद कम से कम 15 मिनट का समय व्यतीत

exchange of private number and decide in consultation with section controller the train after the passage of which the normal working has to be introduced.

- (b) An entry shall also be made in the train register books of all stations concerned showing the time double line working was suspended, time single line working was introduced and the time normal working was resumed.
- (15) All the records in connection with the temporary single line working shall be retained at the station and the traffic inspector of the section must scrutinize them and submit his report to the Divisional Operating Manager within seven days of the resumption of normal working.

## II. On a quadruple line section:-

- (A) If one line or two lines (One Up and One Down) are obstructed:-
- (i) Trains will continue to run on the unobstructed lines under normal system of working and will be diverted on to their proper line where possible.
  - (ii) Suburban trains running on through line shall stop only at those stations having platform on that line. Where stoppage of a train at station where it is schedule to stop is eliminated on this account, passengers shall be suitably notified through loudspeakers or other means at convenient station.
- (B) If both the Up lines or both the Down lines are obstructed:-
- (i) On the local line- On the local line trains will continue to run in the right direction under the normal system of working.
  - (ii) On the through line-
    - (1) The movement of trains on the affected section shall be controlled by the nearest stations provided with cross overs between unobstructed lines.
    - (2) All facing points on the line on which the train will run shall be clamped and locked for the movement of the trains on that line and an assurance to this effect shall be obtained on the telephone from the Station Masters of the affected section under exchange of private number.
    - (3) Trains shall be allowed to follow one another at interval of 15 minutes or at such interval as may be prescribed by special instructions.
    - (4) Trains shall run on "Authority to proceed without line clear" applicable upto the terminal station at the other end of the affected section (to avoid stoppage of trains running on through line at the stations not provided with platforms on through line).
- In order to ensure that a minimum time interval of 15 minutes is kept between two consecutive following trains the Divisional Operating Manager shall prescribe the station in between the effected section from where a written authority shall be given to the Loco Pilot of the train authorizing him to leave the station. This authority shall be in addition to the "Authority to proceed without line clear" already issued and shall not be given to the Loco Pilot by the Station Master concerned on duty unless he has satisfy himself, that at least 15 minutes have elapsed since the



हो चुका है।

लोकल गाड़ियां केवल उन स्टेशनों पर रूकेंगी जहाँ थ्रू लाइन पर प्लेटफार्म हों। जब इस कारण गाड़ी रूकने के लिए निर्धारित स्टेशनों पर गाड़ी के निर्धारित ठहराव बन्द कर दिये जायें जो उपयुक्त स्टेशनों पर लाउड-स्पीकर या किसी अन्य साधन द्वारा यात्रियों को सूचित किया जायेगा।

- (5) अन्य चालू गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए गाड़ियां आगे का मार्ग साफ दिखाई पड़ने पर 25 किलो मीटर प्रति घंटे और आगे का मार्ग साफ न दिखाई पड़ने पर 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की चाल से नहीं चलायी जायेंगी। सम्मुख कांटों पर गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे तक प्रतिबंधित की जायेगी।
- (6) सामान्य तौर से चलने वाली सवारी गाड़ियों और नियमित थ्रू माल गाड़ियों को छोड़कर थ्रू लाइन पर सभी आवागमन जैसे खाली इंजनों का शेड से और शेड तक आना-जाना तथा शंटिंग मालगाड़ियां आदि स्थगित कर दी जायेगी। थ्रू लाइन पर सामान्य तौर से चलने वाली गाड़ियों का आवागमन हैण्ड सिगनलों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।

(ग) जब तीन लाइनें अवरूद्ध हों:- गाड़ियाँ भाग II (i) में निर्धारित नियमों के अनुसार अनावरोधित लाइन पर लायी जायेगी।

(घ) सामान्य कार्यचालन का पुनरारम्भ:-

- (i) इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार अधिकारी से लिखित प्रमाण-पत्र पाने पर कि अवरूद्ध रेल-पथ, गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ है/हैं, स्टेशन मास्टर, स्टेशन या स्टेशनों को, जैसी भी स्थिति हो प्राइवेट नम्बरों से प्रमाणित एक संदेश भेजेगा और सेक्शन नियंत्रक (कन्ट्रोलर) से परामर्श करके यह निर्णय करेगा कि किस गाड़ी के जाने के बाद सामान्य कार्यचालन चालू किया जाय।
- (ii) सभी सम्बन्धित स्टेशनों की रजिस्टर पुस्तक में सामान्य कार्य कार्यचालन के स्थगित करने और उसे फिर से चालू करने के समय का भी उल्लेख किया जायेगा।
- (iii) इस पद्धति के अन्तर्गत गाड़ी कार्यचालन सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन में रखे जायेंगे और सेक्शन का यातायात/परिचालन निरीक्षक उनकी छानबीन करेगा और फिर से सामान्य कार्यचालन चालू होने के सात दिन भीतर मण्डल परिचालन प्रबन्धक को अपनी रिपोर्ट भेजेगा।

### भाग-III

एक या उससे अधिक लाइनों के अवरूद्ध होने पर स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों के कार्यचालन के नियम और विनियम, जब कोई भी संचार साधन उपलब्ध न हों और सिगनल भी खराब हों।

गाड़ियों के कार्य-चालन के लिए निम्नलिखित क्रिया विधि अपनायी जायेगी:-

I. दोहरी लाइन सेक्शन पर, जबकि एक लाइन अवरूद्ध हो गयी हो:-

- (1) स्वचालित पद्धति के अन्तर्गत काम करने वाले किसी सेक्शन पर संचार साधनों में पूर्ण अवरोध होने पर और जब निम्नलिखित साधनों में से किसी एक द्वारा भी गाड़ियाँ जा सकें अर्थात्:-
  - (i) ब्लॉक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।

departure of the last proceeding train.

Suburban trains shall stop only at those stations having platform on the through line. Where stoppage of a train at station where it is scheduled to stop is eliminated on this account, passengers shall be suitably notified through loudspeaker or other means at convenient stations.

- (5) Trains shall run at a speed not exceeding 25 kms. per hour when the view is clear and 8 kms. when the view is not clear subject to other speed restriction in force. Speed over facing point will be restricted to 15 kms. per hour.
  - (6) All movements on the through line, other than the normal complement of passenger and scheduled through goods train, such as running of light engine from and to shed, shunting goods train etc., shall be suspended. The running of normal trains on the through line shall be controlled by hand signals.
- (C) **If three lines are obstructed:-** Trains will be worked out on the unobstructed line in accordance with rules prescribed in part-II (i)
- (D) **Resumption of normal working:-**
- (i) On receipt of a written certificate from a responsible engineering official that the obstructed track/tracks is/are free from passage of trains, the Station Master will issue message to either station or stations, as the case may be, under exchange of private numbers and decided in consultation with section controller, the train after the passage of which the normal working has to be introduced.
  - (ii) An entry shall also be made in the train register books of all stations concerned showing the time when normal working was suspended and the time when normal working was resumed.
  - (iii) All the records in connection with the train working under this system shall be retained at the station and the Traffic/Transportation Inspector of the section must scrutinize and then submit his report to the Divisional Operating Manager within 7 days of the resumption of normal working.

### PART III

#### **Rules and regulation for working of trains under the automatic block system during obstruction of one or more line when no communication are available and signals have also failed.**

The following procedure shall adopted for train passing:-

#### **I. On a double line section when one line is obstructed:-**

- (1) In the event of total interruption of communication occurring on a section worked under Automatic Block Section and when trains cannot be worked by any one of the following means viz.:-
  - (i) Block Instruments; Track circuiting or Axle Counters;

- (ii) ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन।
- (iii) एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच जुड़े स्थिर टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो।
- (iv) स्थिर टेलीफोन जैसे— रेलवे आटोफोन और बी.एस.एन.एल. फोन।
- (v) कंट्रोल टेलीफोन तथा
- (vi) वी.एच.एफ. सेट, विशेष अनुदेश के अधीन, परन्तु उन खण्डों पर जहाँ यात्री गाड़ियों का संचालन होता है, संचार के एक मात्र साधन के रूप में इनका प्रयोग वर्जित है। तो प्रभावित सेक्शन पर गाड़ियों का आवागमन ऐसे स्टेशनों और लाइनों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये जायें।
- (2) किसी गाड़ी को उक्त नियम (1) में निर्धारित प्रथम नियंत्रक स्टेशन पर से प्रभावित में दाखिल होने के लिए, छोड़ने की अनुमति देने के पहले उसे रोका जायेगा और स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को परिस्थितियों से अवगत करायेगा।
- (3) स्टेशन मास्टर अपनी सन्तुष्टि कर लेगा इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया खराब हो जाने पर गाड़ियों के कार्यचालन सम्बन्धित नियमों को गार्ड और लोको पायलट पूर्णतया समझते हैं। नियम (6)(i) में निर्दिष्ट बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार फार्म के प्रतिपत्रक (काउंटर फायल) पर वह लोको पायलट और गार्ड के स्याही में हस्ताक्षर भी लेगा।
- लोको पायलट के अशिक्षित होने पर उसे इन परिस्थितियों के अन्तर्गत गाड़ियों के कार्यचालन की क्रियाविधि गार्ड की उपस्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा समझा दी जायेगी और बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के पत्रक और प्रतिपत्रक पर अभिलिखित कर दिया जायेगा।
- (4) खाली गाड़ी, गाड़ी के इंजन, खाली इंजन, मोटर ट्राली अथवा टावर वैगन को अनावरोधित लाइन पर भेजकर संचार साधन चालू किया जायेगा। संचार साधन चालू करने के लिए यदि ई0यम0यू0 स्टाक से युक्त किसी गाड़ी या डीजल कार को भेजना हो तो उसे भेजने के पहले सभी यात्रियों को इस पर से उतार लिया जाना चाहिए। पूर्ण संचार—अवरोध होने पर डबल लाइन पर, इकहरी लाइन पद्धति सम्बन्धित एकीकृत नियमों का पूर्णतया पालन किया जायेगा।
- (5) प्रभावित सेक्शन से पहुंचते समय उक्त नियम (1) में निर्दिष्ट प्रथम नियंत्रक स्टेशन द्वारा सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को लिखित रूप में सूचित किया जायेगा कि किन स्टेशनों के बीच और किस लाइन पर इकहरी लाइन पद्धति को लागू किया गया है। इसके अतिरिक्त अस्थायी इकहरी लाइन पद्धति के अन्तर्गत सही मार्ग पर जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलट प्रभावित सेक्शन के ठीक पिछले स्टेशन पर रूकेंगे और निर्धारित प्रस्थान अनुमति प्राप्त होने पर ही पुनः बढेंगे।
- (6) संचार साधन चालू करने वाले लोको पायलटों के स्टेशन मास्टर निम्नलिखित प्रलेख सुपुर्द करेगा:
- (i) निर्धारित फार्म पर बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार' (अनुबन्ध'क')।
- (ii) एक 'सतर्कता आदेश' जिसमें अन्य गति प्रतिबन्धों का पालन करने के साथ—साथ मार्ग पर जब आगे का मार्ग साफ दिखाई पड़ता हो, 25 किलोमीटर प्रति घंटे और लाइन के ऐसे भाग में पहुंचने पर अथवा पार करते समय लाइन की गोलाई, अवरोध वर्षा, कुहासा अथवा किसी अन्य कारणवश आगे का भाग स्पष्ट न दिखाई पड़ता हो, 8 किलोमीटर प्रति घंटे तथा सम्मुख कांटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटे का गति प्रतिबन्ध का निर्देश होगा। सतर्कता आदेश में नीचे लिखी बातों का उल्लेख होगा:—

- 
- (ii) Telephones attached to the Block Instruments;
  - (iii) Station to Station fixed telephones wherever available
  - (iv) Fixed telephone such as Railway auto phones & BSNL telephones
  - (v) Control Telephone;
  - (vi) V.H.F. Sets, under special instructions but not as the sole means of communication on sections where passenger trains run.

The movement of trains on the affected section shall be controlled by such stations and on such lines as are prescribed by special instructions.

- (2) Before any train is allowed to leave the first controlling station prescribed under rule 1 above, to enter the affected area, it shall be brought to a stand and the Loco Pilot and the guard of the train shall be advised of the circumstances by the Station Master.
- (3) The Station Master shall satisfy himself that the guard and the Loco Pilot thoroughly understand the rules under which the trains are to be done during total failure of communication on single line. He will also obtained the signature of the Loco Pilot and the guard in ink on the counter foil of the form "authority to proceed without line clear" referred to in rule 6 (i).

In case the Loco Pilot is illiterate, the procedure of working train in such conditions shall be explained to him by the Station Master in the presence of the guard and a record of this kept on the foil and counter foil of the "authority to proceed without line clear".

- (4) Communication shall be opened by an empty train, train engine, light engine, motor trolley or tower wagon to be send on the unobstructed line. In case a train consisting of EMU stock/Diesel Car has to be sent to open communication all passenger must be detained before the train is dispatched. The relevant provisions of the unified rules for single line working on double line during total failure of communication shall be adhered to.
- (5) Loco Pilot of all trains approaching the affected area, must be advised in writing by the first controlling station prescribed under rule 1 above, about the stations between which as and the line on which temporary single line working has been introduced. In addition, the Loco Pilot of the train which will run on the right road on temporary single line shall stop at the station immediately in rear of the affected section and proceed further only on receipt of the prescribed authority to proceed.
- (6) The Station Master will hand over to the Loco Pilot opening the communication the following documents:
  - (i) An authority to proceed without line clear on prescribed form (Annexure-A)
  - (ii) A caution order restricting the speed to 25 kms. per hour over the straight with clear view and to 8 kms. per hours when approaching or passing any portion of the line where the views ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog or any other cause subject to the observance of other speed restrictions imposed and speed over facing points being restricted to 15 kms. per hours. The caution order shall contain-

- (क) लाइन जिस पर गाड़ी अथवा खाली इंजन चलने वाला है।
- (ख) किलोमीटर जिनके बीच 'अवरोध' है।
- (ग) निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'ख') पर एक प्राधिकार पत्र जिनमें लोको पायलट / मोटरमैन को दो नामांकित स्टेशनों के बीच स्वचालित सिगनलों के 'आन' रहने पर पार करने और अर्धस्वचालित सिगनलों तथा स्तचालित सिगनलों को किसी कांटे वाले अथवा इस काम के लिए नियुक्त वर्दी पहने हुए किसी रेल कर्मचारियों द्वारा सिगनल दिये जाने पर पार करने और समपारों तक फाटक सिगनलों को सावधानीपूर्वक पार करने के लिए प्राधिकृत किया जायेगा। आगे बढ़ने से पहले उन्हें यह तसल्ली कर लेनी चाहिए कि फाटकों में ताले लगा दिये गये हैं और फाटक वाले द्वारा सगनल दिया रहा है। प्रत्येक स्वचालित, अर्धस्वचालित, हस्तचालित और फाटक सिगनलों की अलग-अलग पहचान संख्या/संख्यायें इस प्राधिकार पर उल्लिखित की जायेगी।
- (घ) दूसरे सिरे से प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने के लिए एक प्रतिबंधित लाइन क्लीयर संदेश,
- (ङ) अगले नामांकित स्टेशन के मास्टर के नाम दूसरी गाड़ी के उसके स्टेशन पर जाने के लिए लाइन क्लीयर लेने के लिये पूछताछ संदेश।
- (7) प्रथम गाड़ी के लोको पायलट को दिये जाने वाले सतर्कता -आदेश पर भी यह लिखा जायेगा कि वह रूक कर मार्ग में पड़ने वाले सभी फाटक एवं गैंग के मजदूरों को इकहरी लाइन पद्धति चालू होने के बारे में सूचित करें और उस मार्ग का भी उल्लेख करें जिस पर गाड़ियों चलेंगी।
- (8) प्रभावित क्षेत्र में किसी गाड़ी के संचालन को प्रधिकृत करने से पहले उन सभी कांटों को जिन पर से गाड़ी गुजरने वाली हो, ठीक से सेट करके सम्मुख कांटों को लाक कर दिया जायेगा।
- जब कभी गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए किसी विद्युत चालित कांटे को परिचालन करना हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत उन्हें जिन स्टेशनों पर सिगनल अनुरक्षक उपलब्ध हो, वहां उनके द्वारा स्थानीय रूप से, मुक्त तथा परिचालित कराया जायेगा।
- (9) (क) पूछताछ और लाइन क्लीयर संदेश के साथ किसी गाड़ी इंजन/खाली इंजन/मोटर ट्राली/टावर वैगन को आगे भेज देने के बाद किसी भी हालत में किसी दूसरी गाड़ी अथवा इंजन को उसी दिशा में जाने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि वह इंजन खाली गाड़ी/खाली मोटर ट्राली/टावर वैगन वापस न आ जाय।
- (ख) उस इंजन/मोटर ट्राली/अथवा टावर वैगन या खाली गाड़ी के साथ आने तक स्टेशन पर लाइन को किसी तरह भी अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।
- (10) संचार-साधन चालू करने के लिए जाने वाले इंजन/खाली ई0यम0यू0 गाड़ी/मोटर ट्राली/टावर वैगन के लोको पायलट सीधे मार्ग पर जब आगे का मार्ग साफ दिखाई पड़ता हो तो 25 किलोमीटर प्रति घंटे और लाइन के किसी भाग में पहुंचने अथवा पार करने के समय, रात में अथवा जहाँ आगे का मार्ग साफ दिखाई न पड़ता हो 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं जायेंगे और इंजन की सीटी का मुक्त रूप में प्रयोग करेंगे। धुंध अथवा कुहासे के मौसम में लोको पायलट बार-बार सीटी बजाते हुए पैदल गति से आगे बढ़ेगा और एक दूसरे से पर्याप्त दूरी पर पैदल दो व्यक्ति, जिनमें से एक लाल बत्ती दिखाते हुए और दूसरा शीघ्र प्रयोग के लिए पटाखों को लिये हुए उसका मार्गदर्शन करेंगे। इन व्यक्तियों में से एक की व्यवस्था स्टेशन मास्टर अपने चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में

- 
- (a) The line on which the train or light engine is to run,
    - (b) The kilometers between which the obstruction exists.
    - (c) An authority on the prescribed form (Annexure-B) authorizing the Loco Pilot/motorman to pass the automatic signal intervening the two nominated stations at 'ON' the semi-automatic signals and manually operated signal on being signaled passed by a Pointsman or any other railway servant in uniform deputed for the purpose and the gate signal cautiously upto the level crossing where he must ascertain that the gates are locked and the hand signal are displayed by the gateman before he proceeds further. The individual distinguishing number/numbers of each automatic, semi-automatic, manually operated and gate signal/signals shall be indicated on this authority.
    - (d) A conditional line clear message for a train to enter the affected section from the other end.
    - (e) An inquiry message addressed to the Station Master of the nominated station in advance seeking line clear for the next train to proceed to his station.
  - (7) An endorsement shall also be made on the caution order given to the Loco Pilot of the first train to stop, and inform all gateman and gangman on the way about the introduction of temporary single line working. The road on which the train will run shall also be specified.
  - (8) All the points over which the train will run within the affected area shall be correctly set and the facing point locked before the movement of any train is authorized over them.

Whenever any power operated point have to be operated for diverting trains these may be released and operated locally under the written instruction of the Station Master on duty by the signal maintainer at station where signal maintainer are available.
  - (9)
    - (a) After sending forward a train engine/empty train/light engine/motor trolley tower wagon with enquiry and line clear message, no other train or engine shall on any account be allowed to leave in the same direction until the return of that engine/empty train/motor trolley/tower wagon.
    - (b) No obstruction of the line at the station shall be allow until the return of the engine/motor trolley or tower wagon or empty train.
  - (10) The Loco Pilot of such and engine/empty EMU train/motor trolley/tower wagon proceeding to open communication shall proceed at a speed not exceeding 25 kms. per hours over the state with a clear views and 8 kms. per hours when approaching or passing any portion of the line by night or when the view ahead is not clear making free use of the engine whistle. In thick or foggy whether the Loco Pilot must proceed at walking pace, Whistling repeatedly, proceeded by to men on foot at an adequate distance, one displaying a red light and the other carrying fog signals ready for immediate views. One of these men will be provided by the Station Master from his class-IV staff and the other by the

से और दूसरे की लोको पायलट अपने इंजन के कर्मचारियों में से करेगा। स्टेशन मास्टर लोको पायलट की उपस्थिति में इन दोनों व्यक्तियों को उनका कार्य भलीभांति समझा कर स्वयं इस बात की संतुष्टि करेगा कि वे भलीभांति समझ गये हैं।

- (11) सेक्शन के बीच में जब कोई इंजन या टावर वैगन या मोटर ट्राली अथवा खाली गाड़ी, दूसरे सिरे से भेजे गये किसी अन्य इंजन, टावर वैगन आदि से मिले तो प्रतीक्षा करती हुई गाड़ियों के महत्व, निकटतम स्टेशन से दूरी, आगे पड़ने वाली ढाल तथा कैच साइडिंग आदि का ध्यान रखते हुए दोनों लोको पायलट इस बात का निर्णय करेंगे कि कौन सा इंजन/इकाई आदि को पीछे हटाया जाये जिससे कि दूसरा सीधे जा सकें।
- (12) उपरोक्त नियम (2) के अनुसार विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत अगले स्टेशन में गाड़ी इत्यादि के पहुंचने पर लोको पायलट प्रतिबन्धित लाइन क्लीयर और 'लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश' स्टेशन मास्टर को सौंप देगा जो इन्हें लाइन क्लीयर इसी पुस्तक में दर्ज करेगा।
- (13) स्टेशन मास्टर प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी को प्रतिबन्धित लाइन क्लीयर के आधार पर अपने स्टेशन से भेजेगा। लोको पायलट को निम्नलिखित प्रलेख दिये जायेंगे
  - (i) प्रतिबन्धित लाइन क्लीयर टिकट।
  - (ii) प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे पर प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी को स्टेशन से बढ़ने के लिए एक प्रतिबन्धित लाइन क्लीयर संदेश।
  - (iii) एक सतर्कता आदेश जिसने स्पष्ट रूप से निम्नलिखित का उल्लेख रहेगा :
    - (क) लाइन जिस पर गाड़ी को आना है।
    - (ख) किलोमीटर जिनके बीच अवरोध है।
    - (ग) गति पर लगाया गया कोई अस्थायी प्रतिबन्ध।
  - (iv) अगले नामांकित स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम दूसरी गाड़ी को उसके स्टेशन पर जाने के लिए लाइन क्लीयर लेने के लिये एक पूछताछ संदेश।
- (14) उपोक्त नियम 2 में दिये गये, विशेष अनुदेशों के अनुसार नामांकित अगले स्टेशन पर पहुंचते समय लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या जिस लाइन से वह जा रहा है, उस गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल पर, जो भी पहले मिले खड़ी कर देगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर स्वयं यह तसल्ली करने के बाद कि सभी कांटे ठीक-ठीक सेट किये गये हैं तथा सम्मुख कांटों में ताले बन्द कर दिये गये हैं इस सिगनल से गाड़ी का मार्ग दर्शन कराने के लिए वर्दी पहने हुए एक आदमी की व्यवस्था करेगा जो प्लेटफार्म से दिखाये गये हैण्ड सिगनलों, यदि कोई हो दिखालाये जाने का पालन करेगा। हस्तचालित/अर्द्धस्वचालित सिगनलों को यदि कोई हो, निर्धारित फार्म पर स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये लिखित प्राधिकार के आधार पर पार किया जायेगा।
- (15) स्टेशन पर पहुंचने के बाद लोको पायलट लाइन क्लीयर जवाबी संदेश स्टेशन मास्टर को सौंप देगा जो (स्टेशन मास्टर) इसे लाइन क्लीयर संदेश पुस्तक में दर्ज करेगा और इसके आधार पर प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी के लिए एक प्रतिबन्धित लाइन क्लीयर टिकट होगा।
- (16) लगाये गये गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए अस्थाई इकहरी लाइन से होकर जाने वाली सभी गाड़ियों की गति पर 25 किमी प्रति घंटे का गति प्रतिबन्ध लगा दिया जायेगा। सम्मुख कांटों पर यह प्रतिबन्ध 15 किलोमीटर प्रति घंटे होगा।
- (17) यदि दोनों दिशाओं में गाड़ियां का आवागमन बराबर संख्या में हो तो प्रत्येक अगली गाड़ी के लिए 'पूछताछ एवं लाइन क्लीयर संदेश' पिछली गाड़ी के लोको पायलट के साथ भेजा जायेगा।

- Loco Pilot from a member of his crew. Both these men will have their duty clearly explained to them by the Station Master who would satisfy himself that they thoroughly understand the same in the presence of the Loco Pilot.
- (11) In the event of an engine or tower wagon or motor trolley or empty train meeting any other engine, tower wagon etc., sent from the other end, in the mid section, the two Loco Pilot shall taking into consideration the importance of the trains waiting, the distance from the nearest station, gradient to be encountered, the presence of catch siding etc. decide which engine/unit etc. should push back so as to allow the other to go through.
  - (12) On arrival of the train etc. at the next station nominated under special instruction under rule-2 above, the Loco Pilot shall hand over conditional line clear and line clear enquiry message to the Station Master who shall record it in the line clear message book.
  - (13) The Station Master on the authority of the conditional line clear shall dispatch the waiting train from his station. The Loco Pilot shall be given the following documents:-
    - (i) Conditional line clear ticket
    - (ii) Conditional line clear message for a train to leave from the station waiting at the other end of the affected section.
    - (iii) A caution order on which shall be clearly stated:-
      - (a) The line on which the train is to run
      - (b) The kilometer between which the obstruction exists
      - (c) Any temporary restriction of speed which may have be imposed.
    - (iv) An enquiry message addressed to the Station Master of the nominated station in advance seeking line clear for the next train to proceed to his station.
  - (14) When approaching the next station nominated under station instruction under rule-2 above, the Loco Pilot shall bring his train to a stand outside the first stop signal pertaining to the correct line or his last stop signal pertaining to the wrong line on which he is running, whichever he comes across first, and sound one long whistle. The Station Master after satisfying himself that all points have been correctly set and facing point locked shall arrange for a man in uniform, to pilot the train from this signal who shall obey hand signal, if any relayed from the station platform. Manual/Semi-automatic signals, if any shall however, be passed on a written authority on the prescribed form to be issued by the Station Master.
  - (15) On arrival at the station, the Loco Pilot shall hand over the line clear reply message to the Station Master who shall record it in the line clear message book and on its authority issue a conditional line clear ticket for the waiting train.
  - (16) The speed of all trains passing over the temporary single line shall be restricted to 25 kilometers per hour subject to observance of other speed restrictions imposed and speed over facing point being restricted to 15 kilometers per hours.
  - (17) If there be an event flow of trains in both directions, enquiry and line clear message for each succeeding train may be sent with the Loco Pilot of the preceding train.



(18) सभी गाड़ियों को आगमन और प्रस्थान समय सावधानीपूर्वक निम्नलिखित पुस्तकों और प्रलेखों में दर्ज किया जाना चाहिए:-

- (क) लाइन क्लीयर पूछताछ और जवाब पुस्तक,
- (ख) बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार का प्रति पत्रक (यह सिर्फ पहली गाड़ी के लिए लागू होगा) और
- (ग) गाड़ी रजिस्टर पुस्तक।

(19) यदि एक सिरे के स्टेशन मास्टर को विपरीत दिशा से किसी गाड़ी के सामान्य तौर से आने की आशा न हो और 'एक से अधिक गाड़ियों को भेजना हो तो वह लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश में उन गाड़ियों की संख्या का उल्लेख करेगा और उसमें वह भी लिख देगा कि बाद वाली गाड़ियों पहली गाड़ी के जाने के बाद 15 मिनट अथवा पूरे रनिंग टाइम, जो भी अधिक हो के अन्तर से भेजी जायेगी। अपेक्षित संख्या में गाड़ियों के लिये लाइन क्लीयर मिलने के बाद स्टेशन मास्टर पहली गाड़ी को भेजते समय उसके लाइन क्लीयर टिकट पर लिख देगा कि गाड़ी विशेष (संख्या और पूर्ण विवरण) एक निश्चित समय के बाद उसके पीछे जायेगी।

इस क्रियाविधि को अपनाते समय गार्ड और लोको पायलट को अनुदेश दिया जायेगा कि वे सावधानीपूर्वक देखते रहेंगे तथा किसी प्रकार के अवरोध के पहले रुकने के लिए तैयार रहेंगे और यदि कुहासा, गोलाई अथवा अन्य किसी कारणवश आगे का मार्ग स्पष्ट दिखाई न पड़ता हो तो 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति नहीं होने देंगे।

नोट:- किसी गाड़ी/गाड़ियों के लिये लाइन क्लीयर दिया जाये तो दूसरे सिरे से कोई अन्य गाड़ी तब तक नहीं चलाई जानी चाहिये जब तक कि वह गाड़ी/गाड़ियों पहुंच न जाये या उनका लाइन क्लीयर रद्द न कर दिया जाये।

(20) सामान्य कार्यचालन का पुनरारम्भ: सामान्य कार्य चालन का पुनरारम्भ तब तक नहीं किया जायेगा जब तक कि :-

(क) स्टेशन मास्टर को इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार अधिकारी से एक लिखित प्रमाण-पत्र प्राप्त न हो जाय कि गाड़ियों के आने-जाने के लिए अवरुद्ध मार्ग साफ हो गया है, और

(ख) या तो सिगनलों को ठीक कर दिया गया हो या सक्षम अधिकारी द्वारा उपरोक्त नियम 1 में उल्लिखित संचार साधनों में से किसी एक को चालू कर दिया गया हो,

नोट: (i) जब अवरोध हटा दिया गया हो किन्तु सिगनल काम न कर रहे हों तो तथा कोई भी संचार साधन उपलब्ध न हो तो उपरोक्त परिशिष्ट के भाग I (II) में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेगी।

(ii) यदि सिगनल ठीक हो गये हो अथवा संचार साधनों में से कोई भी उपलब्ध हो किन्तु 'अवरोध' बना ही रहे तो गाड़ियां परिशिष्ट के भाग (I)(II) में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेगी।

(ग) सभी सम्बन्धित स्टेशनों की गाड़ी रजिस्टर पुस्तक में सामान्य कार्यचालन के स्थगित किये जाने तथा उसके पुनरारम्भ किये जाने का समय दर्ज किया जायेगा।

(21) इस पद्धति के अन्तर्गत गाड़ी कार्यचालन से सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे रहेंगे और सेक्शन के यातायात परिवहन निरीक्षक उनकी छानबीन करेंगे सामान्य कार्यचालन के पुनरारम्भ के 7 दिन के अन्दर मण्डल परिचालन प्रबन्धक को अपनी रिपोर्ट भेज देंगे।

(II) चार लाइनों के सेक्शन पर:-

(i) जब एक लाइन अथवा दो लाइन (एक अप और एक डाउन) अवरुद्ध हो: परिशिष्ट के भाग 1 में निर्धारित नियमों के अन्तर्गत पूर्ण अवरोध होने पर जिस स्थिति में गाड़ियों चलाई

- (18) The arrival and departure time of all trains must be carefully recorded in:-
- (a) Line clear enquiry and reply book
  - (b) Counterfoil of the 'Authority to proceed without line clear' (this applies to the first train only) and
  - (c) The train register book

- (19) If the Station Master, at one end has more than one train to dispatch in the same direction before another train is normally expected from the opposite direction, he shall mention in the line enquiry message the number of trains he want to send and also state therein that the latter trains will be dispatched after the first train at intervals of 15 minutes or full running time whichever is more.

After the receipt of line clear for the required number of trains, the Station Master while dispatching the first train shall endorse on the line clear ticket that a particular train (giving the number and description in full) shall follow at a specified interval. While adopting this procedure, the guard and the Loco Pilot shall be instructed to keep a sharp look out and be prepared to stop short of any obstruction and if the view is restricted because of fog, curve or any other reason, speed shall not exceed 8 kilometers per hour.

Note:- If the line clear is granted for a trains, no other train should be dispatched from the opposite end until the arrival of the train or trains or cancellation of the line clear.

- (20) Resumption of normal working:-** The normal working shall not be resumed unless:-

- (a) The Station Master has received a written certificate from a responsible engineering official that the obstructed track is free from passage of trains, and
- (b) Either the signal are put right or any one of the means of communication as listed above in rule-1 is restored by the competent authority.

Note:- (i) In case when obstruction is removed but signal continue to remain in-operative and none of the means of communication is available. The train shall be worked in accordance with the instructions prescribed in Part I (II) of the appendix above.

(ii) In case where either signals are put right or any one of the means of communication is available, but the obstruction continue the instructions prescribed in Part (I) (II) of Appendix shall be observed.

- (c) An entry shall also be made in the train register book of all station concerned showing the time when normal working was suspended and the time when normal working was resumed.

- (21) All the records in connection with the train working under this system shall be retained at the station and the Traffic/Transportation Inspector of the section must scrutinize them and submit his report to the Divisional Operating Manager within 7 days of the resumption of the normal working.

**(II) On a quadruple line section:-**

- (i) **When one line or two lines (one Up and one Down) are obstructed:-** The trains shall continue to work on proper unobstructed line/lines as in the case of

जाती हैं, उचित अनावरोधित लाइन/लाइनों पर वे उसी प्रकार चलाई जाती रहेगी।

(ii) जब दोनों अप या दोनों डाउन लाइनें अवरुद्ध हों:-

(1) लोकल लाइन पर गाड़ियाँ अपनी उचित लाइन पर चलती रहेगी जैसा कि "पूर्ण अवरोध की स्थिति के लिये परिशिष्ट के भाग 1 निर्धारित किया गया है।

(2) गलत लाइन पर (थ्रू लाइन):-

(क) प्रभावित सेक्शन पर गाड़ियों का आवागमन क्रॉस ओवर लगे हुए निकटतम स्टेशनों द्वारा अनावरोधित लाइनों के बीच नियंत्रित किया जायेगा।

(ख) गाड़ी को किसी लाइन पर गलत दिशा में तब तक नहीं चलाया जायेगा जब तक कि उस लाइन पर सही दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियाँ प्रभावित सेक्शन से निकल न जाये।

(ग) जिस लाइन पर गाड़ियाँ चलने वाली हो उसके सभी सम्मुख कांटों को गाड़ियों के आवागमन के लिए क्लैम्प लगाकर लाक कर दिया जायेगा।

(घ) यह तसल्ली करने के लिए कि सही दिशा में थ्रू लाइन पर चलने वाली सभी गाड़ियाँ पहुँच गई हैं और जिस लाइन पर गाड़ियाँ जाने वाली है क्लैम्प लगाकर उन्हें लाक कर दिया गया है निम्नलिखित क्रियाविधि का पालन करना चाहिये :

(i) जिस स्टेशन से गाड़ियों का आवागमन सही दिशा में हो रहा हो यहां का स्टेशन मास्टर रेल पथ के अवरुद्ध होने पर सूचना मिलने पर प्रभावित सेक्शन के बीच के स्टेशनों के स्टेशन मास्टरो के लिए कारबन द्वारा एक मेंमों तैयार करेगा। यह मेंमो इस आशय का होगा कि सही लाइन पर जाने वाली यह अंतिम गाड़ी है और 'क' स्टेशन पर इसके पूर्ण रूप से पहुँच जाने पर उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर थ्रू लाइन पर गलत दिशा में गाड़ियाँ भेजने के लिये अधिकृत होगा। उस गाड़ी के गार्ड को आवश्यक संख्या में मेंमो की प्रतियाँ दी जायेंगी और उसकी प्राप्ति स्वीकृति ली जायेगी। गार्ड बीच के स्टेशनों के तथा 'क' स्टेशन के स्टेशन मास्टर को एक प्रति देगा तथा उनसे उसके लिए प्राप्ति- स्वीकृति ले लेगा। मेंमो मिलने के बाद बीच के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर उस लाइन पर गाड़ियों के आवागमन के लिए समस्त सम्मुख कांटों में क्लैम्प, लगाकर उन्हें लाक कर देंगे। मेंमो का विवरण लोको पायलट को भी बता दिया जायेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को निम्नलिखित प्रलेख देगा :

(1) निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'क') पर "बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार"।

(2) एक सतर्कता आदेश जिसमें अन्य गति प्रतिबन्धों के पालन के सीधे मार्ग पर जब आगे का मार्ग साफ दिखाई पड़ता हो तो 25 किलोमीटर प्रति घंटे और लाइन के लिये ऐसे भाग में पहुँच अथवा पार करते समय जहाँ लाइन की गोलाई अवरोध, वर्षा, कुहासा अथवा किसी अन्य कारणवश आगे का मार्ग स्पष्ट दिखाई न पड़ता

“Total Interruption” under rules prescribed in Part I of Appendix.

**(ii) When both the Up or both the Down lines are obstructed-**

(1) On local line, trains shall continue to run on their proper line as in the case of ‘Total Interruption’ vide rules prescribed in Part I of Appendix.

**(2) On the wrong line (through line):-**

(a) The movement of trains on the affected section shall be controlled by the nearest station provided with crossovers between unobstructed lines.

(b) A train shall not be started in the wrong direction until the affected section is clear of all trains running in the right direction on that line.

(c) All facing points on the line on which the trains will run shall be clamped and locked for the movement of the trains on that line.

(d) To ensure that all trains running on the through line in the right direction have arrived and that all facing points on the line on which the trains will run have been clamped and locked for the movement of trains on that line, the following procedure should be observed:-

(i) The Station Master of the station at which the train are running in the proper direction shall, on receipt of the information that the tracks are obstructed, prepare a memo, by carbon process for the Station Master at the other end of the affected section (say station ‘A’) and also for the Station Master of all intermediate stations. This memo, shall be to the effect that the train is the last one running on the proper line and after it’s complete arrival at station ‘A’ the Station Master of that station shall be authorized to dispatch trains in the wrong direction on the through line. Requisite number of copy shall be handed over the guard of the train and his acknowledgment obtained. The guard shall deliver a copy each of the memo to the Station Masters of intermediate station and stations ‘A’ and obtained their acknowledgment. On receipt of the memo the Station Master of the intermediate stations shall clamp and pad lock all facing points for movement of trains on that line. The contents of the memo shall be advised to the Loco Pilot also.

(ii) The Station Master shall hand over to the Loco Pilot of following documents :-

(1) An authority to proceed without line clear on the prescribed form (Annexure ‘A’)

(2) A caution order restricting the speed to 25 kms. per hours over the straight with clear views and to 8 kms. per hours when approaching or passing any portion of the line where the view ahead is not clear due to curve,

हो तो 8 किलोमीटर प्रति घंटे तथा सम्मुख कांटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटे के गति— प्रतिबन्ध का निर्देश होगा। सतर्कता आदेश पर यदि मालूम हो तो वे किलोमीटर जिनके बीच अवरोध है, का संकेत दिया जायेगा।

- (3) निर्धारित फार्म (अनुबन्ध 'ख') पर एक प्राधिकार पत्र जिसमें लोको पायलट/मोटरमैन को दो नामांकित स्टेशनों के बीच के स्वचालित सिगनल के 'आन' रहने पर पार करने और अर्द्ध—स्वचालित सिगनलों तथा हस्तचालित सिगनलों को किसी कांटे वाले अथवा इस काम के लिए नियुक्त वर्दी पहने हुए किसी रेल कर्मचारी द्वारा सिगनल दिये जाने पर पार करने और समपारों तक फाटक सिगनलों को सावधानीपूर्वक पार करने के लिए प्राधिकृत किया जायेगा। आगे बढ़ने से पहले उन्हें यह तसल्ली कर लेनी चाहिए कि फाटकों में ताले लगा दिये गये हैं और फाटकवाले द्वारा हैण्ड सिगनल दिखाया जा रहा है। प्रत्येक स्वचालित, अर्धस्वचालित, हस्तचालित और फाटक सिगनलों की अलग-अलग पहचान संख्या/संख्यायें इस प्राधिकार पत्र पर उल्लिखित की जायेंगी।
- (4) स्टेशन 'क' पर पूरी गाड़ी के पहुंच जाने पर लोको पायलट स्टेशन मास्टर को 'बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार' तथा अन्य प्रलेख सुपुर्द कर देगा जो (स्टेशन मास्टर) उसे गाड़ी रजिस्टर पुस्तक में दर्ज कर लेगा। मेंमो मिल जाने के बाद 'क' स्टेशन का स्टेशन मास्टर प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी को अपने स्टेशन से भेजेगा और इस प्रकार थ्रू लाइन पर गलत दिशा में गाड़ियों का आवागमन आरम्भ हो जायेगा। गलत दिशा में जाने वाली पहली गाड़ी के साथ इंजीनियरिंग विभाग का एक कर्मचारी रहेगा जो यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ियाँ जिन सम्मुख कांटों से होकर गुजरने वाली है वे उस लाइन पर गाड़ियों के आवागमन के लिए समुचित रूप से क्लैम्प कर दिये गये हैं और लाक कर दिये गये हैं। इस काम के लिए पहली गाड़ी को सभी सम्बन्धित सम्मुख कांटों के पहले तथा सभी बीच के स्टेशन पर खड़ा किया जायेगा।
- (ड) गाड़ियों को 15 मिनट अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित समय के अन्तर पर एक दूसरे के पीछे जाने की अनुमति दी जायेगी।
- (च) 'बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान' के आधार पर गाड़ियाँ प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के अंतिम (टर्मिनल) स्टेशन तक ही चलेंगी। जिससे कि थ्रू लाइन पर चलने वाली गाड़ियों को उन स्टेशन पर रोकना न पड़े जहाँ थ्रू लाइन पर प्लेटफार्म की व्यवस्था नहीं है। लोकल गाड़ियाँ केवल उन स्टेशनों पर ही रुकेगी जहाँ थ्रू लाइन पर प्लेटफार्म हो। जब इस कारण से गाड़ी रुकने के लिए निर्धारित स्टेशनों पर गाड़ियों के निर्धारित ठहराव बन्द कर दिये जायें तो उपर्युक्त स्टेशनों पर यात्रियों को लाउडस्पीकर या किसी अन्य साधन द्वारा सूचित किया जायेगा।
- (छ) अन्य लगाये गये प्रतिबन्धों का पालन करते हुए गाड़ियों आगे का मार्ग साफ दिखाई पड़ने पर 25 किलोमीटर प्रति घंटे और आगे का मार्ग साफ न दिखाई पड़ने पर 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की गति से नहीं चलाई जायेगी। सम्मुख कांटों पर गाड़ियों का गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

- obstruction, rain, fog or any other cause, subject to the observance of other speed restriction imposed and speed over facing points being restricted to 15 kms. per hour. The caution order shall indicate the kms. between, which the obstruction exists, if known.
- (3) An authority on the prescribed form (Annexure 'B') authorizing the Loco Pilot/motorman to pass the automatic signals intervening the two nominated stations at 'ON' the semi-automatic signal and manually operated signals on being signaled past by a Pointsman or any other railway servant in uniform deputed for the purpose and the gate signals cautiously upto the level crossing where he must ascertain that the gates are locked and the hand signals are displayed by the gateman before he proceeds further. The individual distinguishing number/numbers of each automatic semi-automatic, manually operated and gate signal/signals shall be indicated on this authority.
- (4) On arrival of the complete train at station 'A' the Loco Pilot shall hand over the authority to proceed without line clear and other documents to the Station Master. The guard shall also hand over the memo to the Station Master who shall record it in the Train Register Book. On receipt of the Memo the Station Master of station 'A' shall dispatch the waiting train from his station and the flow in the wrong direction on through line will thus be established. The first train travelling on the wrong line will carry an engineering official who shall ensure that the facing point on which the trains will run are properly clamped and locked for the movement of trains on the line. For this purpose, the first train shall stop short of all the facing points concerned and shall also stop at all the intermediate stations.
- (e) Trains will be allowed to follow one another at interval of fifteen minutes or at such intervals as may be prescribed by special instructions.
- (f) Trains shall run or "Authority to proceed without Line clear applicable upto the terminal station at the other end of the affected section (to avoid stoppage of trains running on through lines at the stations not provided with platforms on the through lines) and suburban trains shall stop only at those stations having platform on the through line. Where stoppage of a train at station where it is scheduled to stop is eliminated on this account, passengers shall be suitably notified through loudspeaker or other means at convenient stations.
- (g) Trains shall run at a speed not exceeding 25 kilometers per hour when the view is clear and 8 kilometers per hour when the view is not clear subject to other speed restrictions in force. Speed over facing points will be restricted to 15 kilometers per hour.

- (ज) सामान्य तौर से चलने वाली सवारी गाड़ियों और थ्रू जाने वाली नियमित माल गाड़ियों को छोड़ कर थ्रू लाइन पर सभी आवागमन जैसे खाली इंजनों को शेड से और शेड तक आना-जाना तथा शंटिंग माल-गाड़ियां आदि स्थगित कर दी जायेंगी। थ्रू लाइन पर सामान्य तौर से चलने वाली गाड़ियों का आवागमन हैण्ड सिगनलों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।
- (iii) **यदि तीन लाइनें अवरुद्ध हों:-** परिशिष्ट के भाग III (I) में निर्धारित क्रियाविधि का पालन किया जायेगा।
- (iv) **सामान्य कार्यचालन का पुनरारम्भ:-** सामान्य कार्यचालन का पुनरारम्भ तब तक नहीं किया जायेगा जब कि:
- (क) स्टेशन मास्टर इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार अधिकारी से लिखित प्रमाण-पत्र न प्राप्त कर ले कि अवरुद्ध रेल-पथ गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ है, और
- (ख) सिगनल ठीक कर दिये गये हैं।
- नोट - (i) यदि अवरोध हट जाये, पर सिगनल खराब ही हो तथा कोई भी संचार साधन न हो तो गाड़ियाँ परिशिष्ट के भाग I (II) में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेंगी।
- (ii) यहाँ पर अवरोध हट गया हो पर सिगनल खराब ही हो और संचार साधनों में से कोई एक साधन (जो कि ऊपर परिशिष्ट के भाग III (I) में सूचीबद्ध किये गये हैं) उपलब्ध हों तो गाड़ियों का संचालन परिशिष्ट के भाग III में दिये गये नियमों के अनुसार किया जायेगा।
- (iii) जहाँ सिगनल ठीक कर दिये गये हो अथवा संचार साधन उपलब्ध हो किन्तु अवरोध बना ही रहे तो परिशिष्ट के भाग II (II) में निर्धारित अनुदेशों का पालन किया जायेगा।
- (ग) सभी सम्बन्धित स्टेशनों की गाड़ी रजिस्टर पुस्तक में सामान्य कार्य चालन के स्थगित किये जाने तथा उसके पुनरारम्भ होने के समय को दर्ज किया जायेगा।
- (v) इस पद्धति के अन्तर्गत कार्यचालन से सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन में रखे जायेंगे और सेक्शन के यातायात/परिवहन निरीक्षक उनकी छानबीन करेंगे तथा सामान्य कार्य चालन के पुनरारम्भ के सात दिन के अन्दर मण्डल परिचालन प्रबन्धक को अपनी रिपोर्ट भेजेंगे।



- (h) All movements on the through line, other than the normal complaint of passenger and Scheduled through Goods trains, such as running of light engines, from and to shed, shunting Goods trains, etc. shall be suspended. The running of normal trains on the through line shall be controlled by hand signals.
- (iii) **When three Line are obstructed:-** The procedure laid down in Part III(I) of Appendix shall be followed.
- (iv) **Resumption of normal working:-** The normal working shall not be resumed unless:
- (a) The Station Master has received a written certificate from a responsible Engineering official that the obstructed rack/tracks is /are for passage of trains, and
- (b) The signals are put right.
- Note– (i) In case when obstruction is removed but signals continue to remain inoperative and none of the means of communications is available, the train shall be worked in accordance with the instructions prescribed in Part 1(II) of appendix.
- (ii) In case when obstruction is removed but signals continue to be inoperative and one of the means of communications (as listed in part III(I) of appendix above) is available the train shall be worked as per rules prescribed in Part III of the appendix.
- (iii) In case where either signals are put right or any one of the means of the communication is available but the obstruction continues, the instruction as prescribed in Part II (II) of Appendix will be observed.
- (c) An entry shall also be made in the Train Register Books of all station concerned showing the time when normal working was suspended and the time when normal working was resumed.
- (v) All the records in connection with train working under this system shall be retained at the station and the Traffic/Transportation inspector of the section must scrutinize them and submit his report to the Divisional/Operating manager/Safety Officer within seven days of the resumption of the normal working.





**परिशिष्ट 'ड' जारी  
अनुबन्ध 'क'  
(परिचालन विभाग)**

.....रेलवे फार्म संख्या.....परिचालन

क्रम संख्या.....

स्वचालित ब्लाक सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार

दिनांक ..... समय.....घंटा..... मिनट.....

प्रेषक,

स्टेशन मास्टर

सेवा में,

लोको पायलट, इंजन/गाड़ी यूनिट संख्या .....अप/डाउन आपको एतद् द्वारा बिना लाइन क्लीयर के..... स्टेशन से ..... स्टेशन तक.....

अप/डाउन लाइन पर अपनी गाड़ी के साथ/आपन गाड़ी को बिना, सतर्कता के साथ आगे बढ़ने के लिए प्रधिकृत किया जाता है।

आप अपनी गाड़ी/अपना इंजन स्टेशन के प्रथम हो सिगनल/गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल के बाहर रोक देंगे और उसके बाद आपको उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार कार्य करना होगा।

गाड़ी संख्या .....इस सेक्शन पर अंतिम गाड़ी थी। वह यहाँ से/यहाँ पर ..... बजे छूटी/पहुँची।

वे परिस्थितियां जिनके अन्तर्गत यह आदेश दिया जाता है।

(क) सिगनलों और संचार साधनों की खराबी,

(ख) अप/डाउन लाइनों का अवरुद्ध होना.....स्टेशन से.....

स्टेशन के बीच संचार साधन उपलब्ध है। किलोमीटर संख्या .....।

(ग) .....स्टेशन तथा.....स्टेशन के बीच अप/डाउन लाइन, लाइनों का अवरुद्ध होना। किलोमीटर संख्या..... संचार साधनों की खराबी।

(घ) .....।

मैंने इसमें उल्लिखित बातों को समझ लिया है।

.....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

गार्ड के हस्ताक्षर

\*\* प्रमाणित किया जाता है कि उपरोक्त का अनुवाद करके लोको पायलट को समझा दिया गया है, लोको पायलट ने स्वीकार किया है उसने इन अनुदेशों को भली भांति समझ लिया है।

.....

गार्ड के हस्ताक्षर

.....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

\* अप और डाउन गाड़ियों तथा लाइनों के लिए अलग-अलग फार्म।

\*\* लोको पायलट के अशिक्षित होने पर ही भरा जायेगा।

**APPENDIX- 'E' (Contd.)**  
**ANNEXURE – 'A'**  
**(OPERATING BRANCH)**

-----Railway

Form No. -----

Serial No. -----Authority to proceed without Line Clear on Automatic Block Signalling territories Date -----Time----- Hours----- Mts---

From Station Master -----

To Loco Pilot of Engine/Train/Unit No.----- Up/Down

You are hereby authorized to proceed cautiously without line clear from ----- Station to ----- Station with/without your train on ----- UP/Down line.

You shall bring your train/engine to a stand outside the first stop signal/last Stop signal pertaining to the wrong line of ----- station and thereafter be guided by the instructions from the Station Master of that station.

No..... was the last train over the section. It left/arrived here at -----  
 ----- Circumstances under which this order is given :-

- a) Failure of signals and communications
- b) Blocking of Up/Down lines, means of communication available between ----- Station -----kilometer No -----
- c) Blocking of Up/Down line/lines, between station -----and ----- station -----kilometer ----- and failure of means of communication.
- d) -----

I have understood the content of this

-----  
Signature of Station Master-----  
Signature of Loco Pilot-----  
Signature of Guard

\*\* Certified that the above has been translated and explained to the Loco Pilot who acknowledged having thoroughly understood these instructions

-----  
Signature of Guard-----  
Signature of Station Master

\* Separate form for Up and Down trains and lines.

\*\* To be filled in only if the Loco Pilot is illiterate.

**परिशिष्ट 'ड' जारी  
अनुबन्ध 'क'  
पृष्ठ भाग**

**महत्वपूर्ण अनुदेश**

इस प्राधिकार पर प्रस्थान करने वाले लोको पायलट निम्नलिखित सावधानियों का पालन करेंगे:-

- (i) लगाये गये गति प्रतिबन्धों और सम्मुख कांटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटे के गति प्रतिबन्ध की शर्तों का पालन करते हुए स्पष्ट दिखाई पड़ने वाले मार्गों के लिए 25 किलोमीटर प्रति घंटे और लाइन के किसी भाग में पहुंचते या पार करते समय यहाँ गोलाई अवरोध, वर्षा कुहासा या किसी अन्य कारणवश, आगे का भाग स्पष्ट दिखाई न पड़ता हो वहां 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति नहीं होगी।
- (ii) दिन या रात दोनों के समय किसी सुरंग में तब तक प्रवेश नहीं किया जायेगा जब तक कि लोको पायलट ने पक्की तरह तसल्ली न कर ली हो कि वह साफ है, यदि इस सम्बन्ध में कोई संदेह हो तो हैण्ड सिगनलों और पटाखों से युक्त किसी रेल कर्मचारी द्वारा गाड़ियों की पायलट किया जाना चाहिए।
- (iii) हमेशा कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिए और लोको पायलट को, मार्ग पर स्थित किसी प्रकार के अवरोध या उपस्थिति हो जाने वाले अवरोध के पहले रूकने के लिए तैयार रहना चाहिए। इंजन की सीटी को मुक्त रूप में प्रयोग किया जाना चाहिए।
- (iv) अगले नामांकित स्टेशन पर पहुंच कर लोको पायलट अपनी गाड़ी/इंजन को प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल, गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल पर खड़ी कर देगा और एक लम्बी सीटी (अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित कोई अन्य कुट संकेत) देगा और स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार काम करेगा।
- (v) यह फार्म प्राधिकृत यात्रा के समाप्त होने पर नामांकित स्टेशन के स्टेशन को रिकार्ड के लिए सौंप दिया जाना चाहिए।



**APPENDIX– 'E' (Contd.)**  
**ANNEXURE – 'A' (Contd.)**  
**(REVERSE)**

Important Instructions

Loco Pilots proceeding on this authority must observe the following precautions :-

- (i) The speed must not exceed 25 kilometres per hours over the straight with clear view and 8 kilometres when approaching or passing any portion of the line where view ahead is not clear due to curve, obstructions rain, fog , or any other cause, subject to the observance of other speed restrictions imposed and speed over the facing point restricted to 15 kilometres per hour.
- (ii) Both by day or night, a tunnel must not be entered until the Loco Pilot has ascertained that it is clear. Should there be any doubt on this point, the train should be piloted by a railway employee equipped with hand signals and detonators.
- (iii) A sharp look out must be kept at all times and the Loco Pilot must be prepared to stop clear and short of an obstruction which may exist or crop up on the road engine whistle must be freely used.
- (iv) When approaching the nominated station ahead the Loco Pilot must bring his train/ engine to a stand outside the first stop signal/last stop signal pertaining to the wrong line and sound one long whistle (or any other code prescribed by special instructions) and act upto the instructions of the Station Master.
- (v) This form should be handed over to the Station Master of the nominated station at the end of the authorized journey for record.



**परिशिष्ट 'ड' जारी**  
**अनुबन्ध 'ख'**  
**(सम्मुख भाग)**  
**परिचालन विभाग**

(स्वचालित / अर्द्ध स्वचालित / हस्तचालित / फाटक सिगनल / सिगनलों को पार करने के लिए फार्म )  
.....रेलवे फार्म संख्या.....  
दिनांक..... समय.....

प्रेषक,

स्टेशन मास्टर.....

सेवा में,

गाड़ी संख्या .....इकाई संख्या का स्वचालित सिगनल व्यवस्था खराब हो गई है।

(क) आपको एतद् द्वारा स्टेशन से ..... स्टेशन से.....स्टेशन के बीच सम्बन्धित/असम्बन्धित स्वचालित सिगनलों को पार करने का प्राधिकार दिया जाता है। इसके अलावा आपको सम्बन्धित/असम्बन्धित अर्धस्वचालित हस्तचालित फाटक सिगनल / सिगनलों को, किसी वर्दीधारी रेल कर्मचारी द्वारा, धारा 'ख' में उद्धृत मामलों के अतिरिक्त सिगनल के नीचे से हैण्ड सिगनल द्वारा पार कराये जाने पर पार करने का प्राधिकार दिया जाता है।

(ख) गलत दिशा में चलने के समय में आप जहाँ दूरस्थ (आउट लाईट) साइडिंगें हो, के कांटों को पार करने के पहले अवश्य निश्चित कर लेंगे कि व सही तौर पर सेट और लाक है और यदि कोई फाटक हो, तो उनको पार करने से पहले यह तसल्ली कर लेंगे कि उनमें ताले लगा दिये गये हैं, और वर्दी धारी रेल कर्मचारी द्वारा कांटे/फाटकों पर से हैण्ड सिगनल दिखाये जा रहे है।

(इस प्रकार पार किये जाने वाले सभी सिगनलों की.....  
पहचान का यहां उल्लेख करें।)

.....  
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

मैंने इसमें उल्लिखित बातों को समझ लिया है।

.....  
गार्ड के हस्ताक्षर

.....  
लोको पायलट के हस्ताक्षर

\* प्रमाणित किया जाता है कि उपरोक्त का अनुवाद करके लोको पायलट को समझा दिया गया है, लोको पायलट ने स्वीकार किया है कि उसने इन अनुदेशों को भली भांति समझ लिया है।

.....  
गार्ड के हस्ताक्षर

.....  
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

\* लोको पायलट के अशिक्षित होने पर ही भरा जायेगा।

**APPENDIX- 'E' (Contd.)  
ANNEXURE - 'B'  
OPERATING BRANCH**

Form for passing Automatic/Semi-Automatic/Manually Operated/Gate signal/signals.

-----Railway

Form No-----

Date-----

Time-----

From Station Master

To,

The Loco Pilot of Train No -----/Unit No -----

- (a) Automatic signalling has failed. You are hereby authorised to pass all governing/ non-governing Automatic signals between ----- and----- stations. In addition, you are also authorised to pass governing/ non-governing Semi – Automatic/ Manually Operated/Gate signal/s on being hand signalled past such signals by a Railway Servant in uniform, the hand signals being displayed at the foot of the signal except as provided for in clause (b).
- (b) When running in the wrong direction, you may ascertain that the points of outlying sidings, where provided, are correctly set and locked and the gates, if any, are locked and hand signals are displayed by the Railway servant in uniform at the points/gates before passing them

(Here indicate distinguishing numbers .....  
of all signals to be thus passed .....

.....  
Signature of Station Master

I have understood the contents of this.

.....  
Signature of the Guard

.....  
Signature of the Loco Pilot

\* Certified that the above has been translated and explained to the Loco Pilot who acknowledged having thoroughly understood these instructions.

.....  
Signature of the Guard

.....  
Signature of the Station Master

\* To be filled in only if the Loco Pilot is illiterate

**परिशिष्ट 'ड' जारी  
अनुबन्ध 'ग'  
परिचालन विभाग**

फार्म संख्या.....

रेलवे.....

क्रम संख्या.....

(स्वचालित ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत लम्बे समय तक सिगनलों के खराब रहने पर प्रस्थान प्राधिकार)

दिनांक .....

समय.....घंटा.....मिनट.....

सेवा में,

लोको पायलट/मोटरमैन, इंजन/गाड़ी/इकाई.....अप/डाउन।

..... स्टेशन तथा .....स्टेशन के बीच के सिगनल खराब हो गये हैं।

.....स्टेशन से उसके प्राइवेट नम्बर .....(शब्दों में) के अन्तर्गत आगमन अनुमति प्राप्त हो गई है।

आपको एतद् द्वारा ..... अप/डाउन लाइन पर.....स्टेशन से.....स्टेशन तक जाने का प्राधिकार दिया जाता है।

आपको इस प्राधिकार के आधार पर प्रस्थान तथा अन्य बीच के सिगनल संख्या को पार करने के लिये भी प्राधिकृत किया जाता है आप सावधानी पूर्वक जायेंगे और समपार फाटको से आगे जाने के पहले यह तसल्ली कर लेंगे कि समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द है।

आप.....स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के बाहर रुक कर उसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार काम करेंगे।

.....  
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

\* प्रमाणित किया जाता है कि उपरोक्त का अनुवाद करके लोको पायलट को समझा दिया गया है, लोको पायलट ने स्वीकार किया है कि उसने इन अनुदेशों को भली भांति समझ लिया है।

.....  
गार्ड के हस्ताक्षर

.....  
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

लोको पायलट के अशिक्षित होने पर ही भरा जायेगा।

\* बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार से इसकी भिन्नता स्पष्ट करने के लिए हरी तिरछी रेखायें खींची गई हैं।

**APPENDIX- 'E' (Contd.)**  
**ANNEXURE 'C'**  
**OPERATING BRANCH**

Form No ..... Railway .....

Serial No .....

Authority to Proceed on Automatic Block System during prolonged failure of signals.

Date ..... Time ..... Hours .....Mts

From

To,

Loco Pilot/Motorman of Engine/Train/Unit ..... Up/Down.

Signals between ..... Station and .....Station have failed.

'Line Clear' has been received from ..... station under his Private Number .....(.....) in words.

You are, hereby, authorised to proceed from ..... station to .....

Station on ..... Up/Down Line.

You are also authorised to pass Departure and other intervening signal/signals No ..... on this authority.

You are also authorised to pass Gate signal/signals No ..... on this authority. You must proceed cautiously and ensure that the level crossing gates are closed for the road traffic before you proceed past the level crossing gates.

"You shall stop outside the first stop signal of ..... Station and thereafter guided by the instructions of the Station Master of that Station".

.....  
Signature of Station Master

I have understood the contents of this.

.....  
Signature of Loco Pilot

\* Certified that the above has been translated and explained to the Loco Pilot who acknowledged having thoroughly understood these instructions.

.....  
Signature of Guard

.....  
Signature of Station Master

\* To be filled in only if the Loco Pilot is illiterate

The green diagonal lines to distinguish it from "Authority to Proceed without line clear".