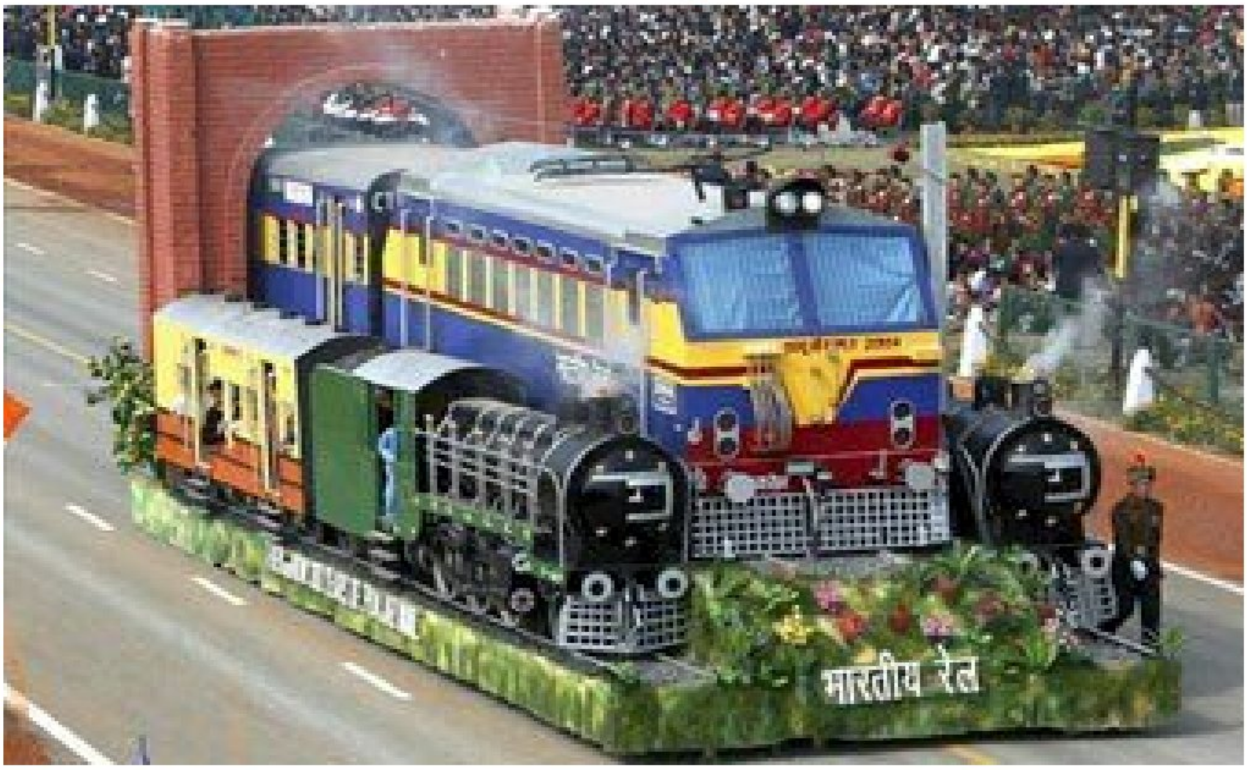
An IS/ISO 9001:2008 Certified Institute

क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान

मध्य रेल, भुसावल



सामान्य तथा सहायक नियम तथा उच्च परिवहन

(वाणिज्य प्रशिक्षुओं के लिए)

संकलनकर्ता :- ज्वाला प्रसाद (मुख्य यातायात प्रशिक्षक)

Scanned with CamScanner

क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान

मध्य रेल, भुसावळ.

गुणवत्ता नीति

आमची नीति, सुरक्षित आणि विश्वसनीय रेल्वे संचालनासाठी पर्याप्त प्रशिक्षण देणे व सतत सुधारणां द्वारा ग्राहक संतुष्टि सुनिश्चित करणे आहे।

क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान

मध्य रेल, भुसावल.

गुणवत्ता नीति

हमारी नीति है, सुरक्षित एवं विश्वसनीय रेल संचालन के लिए पर्याप्त प्रशिक्षण प्रदान करना तथा निरंतर सुधार द्वारा ग्राहक संतुष्टि सुनिश्चित करना।

Zonal Railway Training Institute

Central Railway, Bhusawal.

Quality Policy

Our Policy is to impart adequate training for the purpose of Safe and Reliable train operations, ensuring Customer Satisfaction through continual improvement.

Scanned with CamScanner

विद्यालय गीत

विद्या का मंदिर है ये, और ज्ञानदीप है प्यारा ।
सबसे उन्नत सबसे अच्छा ये शिक्षा केन्द्र हमारा ।।

रेल कर्मी को संरक्षा के पाठ यहां है पढ़ाते,
संचालन के नियमों से अवगत उनको करवाते,
यातायात सुरक्षित हो यही पहला ध्येय हमारा ।।१।।
विद्या का मंदिर .... ये शिक्षा केन्द्र हमारा ।।

अनुशासन और शिक्षा के संग, सीखें साफ सफाई,
आओ इस पर अमल करें, हम मिलकर सारे भाई,
निष्ठा से कर्त्तव्य करेंगे, यही निश्चय है हमारा ।।२।।
विद्या का मंदिर .... ये संस्थान हमारा ।।

दुर्घटना को टालें हम सब ऐसा कार्य करेंगे,
जनसेवा में अपना तनमन, न्यौछावर कर देंगे,
बढ़े प्रतिष्ठा रेलों की और, मान बढ़ेगा हमारा ।।३।।

विद्या का मंदिर है ये और ज्ञानदीप है प्यारा ।
सबसे उन्नत सबसे अच्छा ये संस्थान हमारा ।।

Scanned with CamScanner

संरक्षक

के. पी. कृष्णन, प्राचार्य

प्रेरणा

आर. डी. कोरी, उप-प्राचार्य

मार्गदर्शन

जे. डी. वाणी
सहायक परिवहन प्रबंधक (अनु.)
एवं
प्रताप सिंह
सहायक परिवहन प्रबंधक (व्या.)

संकलन एवं टंकण

ज्वाला प्रसाद
मुख्य यातायात प्रशिक्षक
क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान
मध्य रेल, भुसावल

Scanned with CamScanner

क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, भुसावल

वाणिज्य प्रशिक्षुओं के लिए पाठ्यक्रम योजना (परिवहन नियम)

सामान्य एवं सहायक नियम, तथा उच्च परिवहन

क्रमांक	विषय वस्तु	पीरियड
1	परिभाषाएं :- 1, 2, 4, से 13, 21 से 23, 34, 38, 40, 42, 43, 47, 48, 50, से 58 तथा सामान्य नियम और सहायक नियम में अंतर, स्टेशन का वर्गीकरण (सा.नि. 1.03)	06
2	संरक्षा सुरक्षित करने के लिए रेल कर्मचारियों के कर्त्तव्य	01
3	(i) सिगनल (ii) सिगनलों के प्रकार, स्थान, तथा संकेत (iii) प्रत्येक श्रेणी के स्टेशन पर न्यूनतम सिगनल (iv) खराब सिगनल और उन्हें पार करने का प्राधिकार (v) पटाखा और उनका उपयोग (vi) आने वाली गाड़ी के लिए खतरे की जानकारी देने वाला चेतावनी सिगनल (vii) इंटरलॉकिंग एवं अलगाव की सामान्य जानकारी	08
4	(i) गाड़ियों की गति (ii) वाहनों की लदाई (iii) क्षतिग्रस्त और खराब वाहन (iv) चालक, गार्ड और स्टेशन कर्मचारियों के बीच हाथ सिगनलों का आदान-प्रदान (v) बड़े आयाम के प्रेषण और उनका संचालन	05
5	(i) शंटिग की गति और जिम्मेदारी	04
6	(i) स्टेशनों के बीच रुकी हुई गाड़ियों का बचाव (ii) गाड़ी में आग लगना (iii) हॉट एक्सल मालगाड़ी तथा हॉट एक्सल गाड़ियों का संचालन (iv) कार्य-संचालन समय सारणी (v) स्टेशन संचालन नियम (vi) गाड़ी विन्यास	04
7	(i) संचालन की पद्धतियां (ii) पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें (iii) लॉक एंड ब्लॉक पद्धति (iv) स्वचल ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें (v) स्वचल रोक सिगनल को ऑन/खराब स्थिति में पार करने की कार्यविधि	03
8	(i) लॉरी, ट्रॉली एवं मोटर ट्रॉली का संचालन	03
9	(i) दुर्घटना की परिभाषा, गंभीर दुर्घटना, तोड़फोड़, गाड़ी क्षतिग्रस्त करना, तथा गाड़ी को क्षतिग्रस्त करने का प्रयास करना। (ii) दुर्घटनाओं का वर्गीकरण (iii) दुर्घटना स्थल पर पहुँचने वाले वरिष्ठ अधीनस्थ (वाणिज्य निरीक्षक) के कर्त्तव्य (iv) दुर्घटना के समय वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक/मंडल वाणिज्य प्रबंधक के कर्त्तव्य (v) दुर्घटना जाँच :- दुर्घटना जाँच का वर्गीकरण, जाँच के लिए समय सीमा, तथा जाँच का स्तर	08
10	(i) अपघात प्रबंधन की परिस्थितियां (ii) हूटर कोड (iii) दुर्घटना राहत गाड़ी तथा दुर्घटना सहायता चिकित्सा गाड़ी के निकलने का निर्धारित समय, (iv) गोल्डन आवर (v) नामित कर्मचारियों को स्टेशन मास्टर द्वारा सूचना देना (vi) अपघात के समय कर्मचारियों को सूचना देना	04
11	(i) वैगन पूल, नॉन पूल्ड वैगन तथा उनका निपटारा (ii) वैगनों की गणना (iii) वैगन उपयोगिता चक्र (iv) स्टॉक रिपोर्ट (v) रिसावी वैगन (vi) पी. ओ. एच. वैगन	08
	कुल पीरियड	54

Scanned with CamScanner

विषय सूची

क्रमांक	विषय वस्तु	पेज नं.
1	रेलवे का इतिहास	1
2	रेलवे बोर्ड, मुख्यालय तथा मंडल स्तर पर यातायात एवं संरक्षा विभाग का संगठन तथा कार्य	2
3	रेल सेवकों पर साधारणतया लागू होने वाले नियम	11
4	परिभाषाएं	13
5	सामान्य नियम और सहायक नियम में अंतर	17
6	स्टेशन का वर्गीकरण	18
7	प्रत्येक श्रेणी के स्टेशन पर न्यूनतम सिगनल	19
8	सिगनलों के प्रकार	20
9	सिगनल, स्थान, तथा संकेत	21
10	खराब सिगनल और उन्हें पार करने का प्राधिकार	28
11	पटाखा और उनका उपयोग	33
12	आने वाली गाड़ी के लिए खतरे की चेतावनी देने वाला चेतावनी सिगनल	34
13	इंटरलॉकिंग	35
14	अलगाव की सामान्य जानकारी	40
15	गाड़ियों की गति	41
16	वाहनों की लदाई	42
17	क्षतिग्रस्त और खराब वाहन	42
18	चालक, गार्ड और स्टेशन कर्मचारियों के बीच हाथ सिगनलों का आदान-प्रदान	43
19	बड़े आयाम के प्रेषण और उनका संचालन	45
20	शंटिग की गति और जिम्मेदारी	47
21	स्टेशनों के बीच रुकी हुई गाड़ियों का बचाव	49
22	गाड़ी में आग लगना	49
23	हॉट एक्सल मालगाड़ी तथा हॉट एक्सल गाड़ियों का संचालन	51
24	कार्य-संचालन समय सारणी	52
25	स्टेशन संचालन नियम	53
26	गाड़ी विन्यास	54
27	संचालन की पद्धतियां	57
28	पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	57
29	लॉक एंड ब्लॉक पद्धति	57
30	स्वचल ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	58
31	स्वचल रोक सिगनल को ऑन/खराब स्थिति में पार करने की कार्यविधि	59
32	लॉरी, ट्रॉली एवं मोटर ट्रॉली का संचालन	63
33	दुर्घटना, गंभीर दुर्घटना, तोड़फोड़, गाड़ी क्षतिग्रस्त करना, गाड़ी को क्षतिग्रस्त करने का प्रयास करना	65
34	दुर्घटनाओं का वर्गीकरण	66
35	दुर्घटना स्थल पर पहुँचने वाले वरिष्ठ अधीनस्थ (वाणिज्य निरीक्षक) के कर्त्तव्य	68
36	अनुग्रह राशि का भुगतान	68
37	दुर्घटना के समय वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक/मंडल वाणिज्य प्रबंधक के कर्त्तव्य	69
38	अपघात प्रबंधन की परिस्थितियां	70
39	हूटर कोड	70
40	दुर्घटना राहत गाड़ी तथा दुर्घटना सहायता चिकित्सा गाड़ी के निकलने का निर्धारित समय	71
41	दुर्घटना की कवायत तथा गोल्डन आवर	71
42	दुर्घटना जाँच :- दुर्घटना जाँच का वर्गीकरण, जाँच के लिए समय सीमा, तथा जाँच का स्तर	72
43	वैगन पूल, नॉन पूल्ड वैगन तथा उनका निपटारा	74
44	वैगनों की गणना	76
45	वैगन उपयोगिता चक्र	77
46	स्टॉक रिपोर्ट	80
47	रिसावी वैगन	83
49	पी. ओ. एच. वैगन	83
50	Codes for Coaching Vehicles	84
51	Code for Goods Stock	89
52	ABBREVIATIONS	91

Scanned with CamScanner

रेलवे का इतिहास

भारतीय रेलों को देश की जीवन रेखा कहा जाता है। हमारे देश में परिवहन का सबसे बड़ा साधन रेल ही जुटाती है। भारतीय रेल विश्व की तीसरी सबसे बड़ी रेल प्रणाली है।

विश्व में पहली रेल गाड़ी 27 सितम्बर 1825 को इंग्लैण्ड के स्टॉकटन से डार्लिंगटन के बीच चलाई गई। इस रेल गाड़ी को जार्ज स्टीफेंसन ने 'एक्टिव' नामक इंजन से चलाया था। इस रेल गाड़ी में 38 सवारी एवं माल डिब्बे लगे हुये थे जिसमें 600 यात्री बैठे थे। इस गाड़ी का नाम "Locomotion" था। इस रेल गाड़ी को स्टॉकटन और डार्लिंगटन के बीच 37 किमी. की दूरी तय करने में लगभग 1.30 घंटा लगा था।

एशिया एवं भारत में पहली रेलगाड़ी 16 अप्रैल 1853 को मुम्बई से थाणे के बीच तात्कालीन गवर्नर लार्ड डलहौजी के शासन काल में चलाई गई। गाड़ी ने उस समय 14 डिब्बों के साथ 400 यात्रियों को लेकर मुम्बई (बोरीबंदर) से थाणे के बीच 34 किमी. की दूरी 1.15 घंटे में तय की। इस रेल गाड़ी को तीन स्टीम इंजन 'साहब', 'सिंध' और 'सुल्तान' ने खीचा था। इसे गर्वनर बैंड द्वारा 21 तोपों की सलामी दी गई थी। इस गाड़ी का नाम "ब्लैक ब्यूटी" था इस रेलवे लाइन के निर्माण का कार्य ग्रेट इंडियन पेनिनसुला (GIP) रेलवे कम्पनी द्वारा किया गया था। 01 मई 1854 को मुंबई से थाणे की लाइन यातायात के लिए कल्याण तक चालू कर दी गई थी। स्वतंत्रता से पूर्व भारतीय रेलों का संचालन विभिन्न कम्पनियों द्वारा किया जाता था।

18 फरवरी, 1905 ई. में रेलवे बोर्ड की स्थापना हुई। उसके बाद 03-02-1925 को बम्बई वी. टी. और कुर्ला के बीच प्रथम विद्युत रेलगाड़ी चलाई गई। सन् 1950 ई. में भारतीय रेलों का राष्ट्रीयकरण हुआ और सन् 1951 में रेलवे प्रणाली को विभिन्न क्षेत्रों में बाँटा गया। वर्तमान में भारतीय रेल पर 17 क्षेत्रीय रेलों को 68 मंडलों में बाँटा गया है।

राष्ट्रीयकरण के उपरांत विभिन्न पंचवर्षीय योजनाओं के साथ रेलों के योजनाबद्ध विकास का कार्यक्रम शुरू हुआ। रेलों के विकास के लिए अनेक योजनाएं बनाई गई। जिनके परिणाम स्वरूप वर्तमान क्षेत्रीय रेलों के मार्ग बढ़कर लगभग 65436 किमी. (BG-57140, MG-5999, NG-2297) हो चुके हैं, जिस पर कुल विद्युतीकृत मार्ग 20884 (31.92%) किमी. है। भारतीय रेल पर कुल 7172 स्टेशन हैं। भारतीय रेल द्वारा प्रतिदिन लगभग 19 हजार सात सौ से अधिक रेल गाड़ियां चलाई जाती हैं, जिसमें लगभग 12 हजार तीन सौ से अधिक यात्री गाड़ियां हैं। भारतीय रेल द्वारा प्रतिदिन 2.20 करोड़ लोग यात्रा करते हैं, और 3.0 मिलियन टन माल की ढुलाई की जाती है। भारतीय रेल पर कर्मचारियों की संख्या वार्षिक रिपोर्ट और लेखा - 31 मार्च, 2013 के अनुसार 13,07,109 (A-8911, B-8068, C-1196,662, D-93,468) स्थाई रूप से काम पर हैं। भारतीय रेल पर महिला कर्मचारियों की कुल संख्या 77,958 है। तथा परिचालन अनुपात - (2011-12) का 94.85% तथा (2012-13) का 90.19% है।

मध्य रेल पर कुल मार्ग की लम्बाई 4042 किमी. (BG-3743, NG-299) है, जिस पर कुल विद्युतीकृत मार्ग 1832 किमी. है। मध्य रेल पर कुल 5 मंडल एवं 536 स्टेशन हैं। मध्य रेल पर कर्मचारियों की संख्या महाप्रबंधक की वार्षिक रिपोर्ट-31 मार्च, 2013 के अनुसार 111,274 (A-522, B-570, C-110,089, D-93) हैं। मध्य रेल पर महिला कर्मचारियों की कुल संख्या 9,224 है। तथा परिचालन अनुपात-(2010-11) का 107.31%, (2011-12) का 105.68% तथा (2012-13) का 97.82%, है।

भारतीय रेल पर सबसे तेज गति से चलने वाली गाड़ियां:-

1. राजधानी एक्सप्रैस, गति-130 Kmph
2. शताब्दी एक्सप्रैस, गति-150 Kmph.

भारतीय रेल को तीन गेजों में बॉटा गया है :-

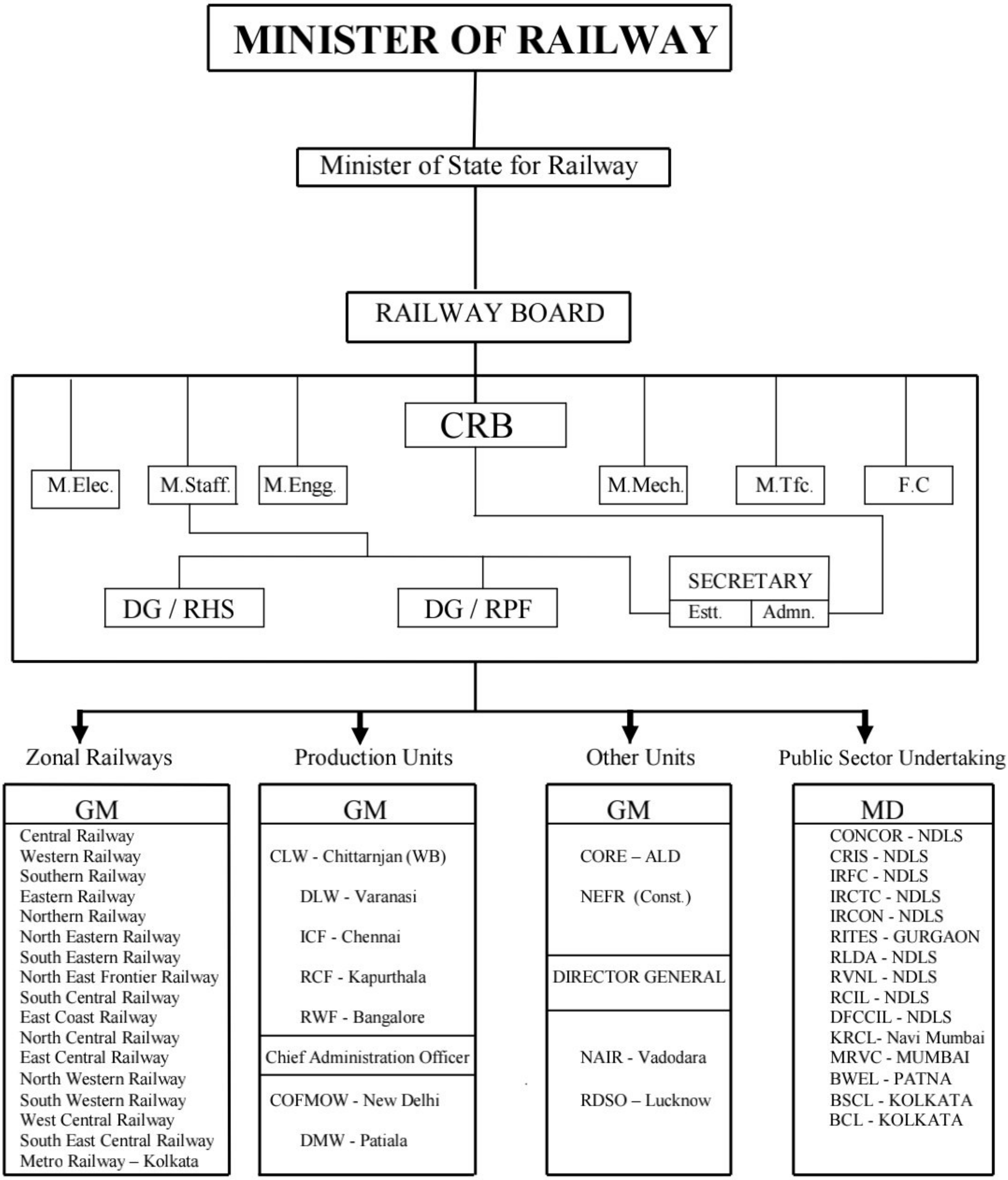
1.	बड़ी लाइन (Broad Gauge)	-	1.676 मीटर
2.	मीटर लाइन (Meter Gauge)	-	1.000 मीटर
3.	(क) छोटी लाइन (Nero Gauge)	-	0.762 मीटर
	(ख) स्पेशल लाइन (Special Gauge)	-	0.610 मीटर

Scanned with CamScanner

क्र.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	मुख्यालय	स्थापना	मंडलों के नाम	सं.
1	दक्षिण रेलवे (Southern Railway)	चेन्नई	14-04-1951	चेन्नई, मदुरई, पालघाट, त्रिवेन्द्रम, त्रिचुरापल्ली, सेलम।	06
2	मध्य रेलवे (Central Railway)	मुम्बई सी.एस.टी.	05-11-1951	मुम्बई, भुसावल, नागपुर, पुणे सोलापुर।	05
3	पश्चिम रेलवे (Western Railway)	मुम्बई चर्चगेट	05-11-1951	भावनगर, मुम्बई सेन्ट्रल, रतलाम, राजकोट, बड़ोदरा, अहमदाबाद।	06
4	पूर्व रेलवे (Eastern Railway)	कोलकाता (फेयरली प्लेस)	14-04-1952	मालदा, आसनसोल, सियाल्दाह, हावड़ा, भागलपुर (प्रस्तावित)।	05
5	उत्तर रेलवे (Northern Railway)	नई दिल्ली	14-04-1952	अम्बाला, फिरोजपुर, लखनऊ, मुरादाबाद, दिल्ली।	05
6	पूर्वोत्तर रेलवे (North Eastern Railway)	गोरखपुर	14-04-1952	लखनऊ, वाराणसी, इज्जतनगर, थावे (Thawe) (प्रस्तावित)।	04
7	दक्षिण पूर्व रेलवे (South Eastern Railway)	कोलकाता (गार्डन रीच)	01-08-1955	खड़गपुर, चक्रधरपुर, आद्रा, राँची।	04
8	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (North East Frontier Railway)	मालीगाँव (गुवाहटी)	15-01-1958	कटिहार, लुम्बडिंग, तिनसुकिया, अलीपुरद्वार, रंगीया।	05
9	दक्षिण मध्य रेलवे (South Central Railway)	सिकन्द्राबाद	02-10-1966	सिकन्द्राबाद, हैदराबाद, नांदेड़ गुन्टकल, विजयवाड़ा, गुन्टूर।	06
10	पूर्व तटीय रेलवे (East Coast Railway)	भुवनेश्वर	01-04-2003	खुर्दा रोड़, वाल्टेयर, सम्बलपुर।	03
11	उत्तर मध्य रेलवे (North Central Railway)	इलाहाबाद	01-04-2003	आगरा, झॉसी, इलाहाबाद।	03
12	पूर्व मध्य रेलवे (East Central Railway)	हाजीपुर	01-10-2002	दानापुर, धनबाद, सोनपुर, मुगलसराय, समस्तीपुर।	05
13	उत्तर पश्चिम रेलवे (North Western Railway)	जयपुर	01-10-2002	बीकानेर, जोधपुर, जयपुर, अजमेर।	04
14	दक्षिण पश्चिम रेलवे (South Western Railway)	हुबली	01-04-2003	बैंगलोर, मैसूर, हुबली।	03
15	पश्चिम मध्य रेलवे (West Central Railway)	जबलपुर	01-04-2003	जबलपुर, कोटा, भोपाल।	03
16	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (South East Central Railway)	बिलासपुर	01-04-2003	नागपुर, बिलासपुर, रायपुर।	03
17	मैट्रो रेल, कोलकाता (Metro Rail Kolkata)	कोलकाता	29-12-2010		
	कुल मंडलों की संख्या				**70**

Scanned with CamScanner

ADMINISTRATIVE ORGANISATION ON RAILWAY BOARD LEVEL



ZONAL RAILWAYS	HEADQUARTERS	ZONAL RAILWAYS	HEADQUARTERS	ZONAL RAILWAYS	HEADQUARTERS
Central Railway	Mumbai CST	North Central Railway	Allahabad	West Central Railway	Jabalpur
Western Railway	Mumbai Churchgate	North Western Railway	Jaipur	South East Central Railway	Bilaspur
Southern Railway	Chennai	South Eastern Railway	Kolkatta (Garden Reach)	North East Frontier Railway	Guwahati (Maligaon)
Eastern Railway	Kolkatta (Farely Place)	South Central Railway	Secunderabad	East Coast Railway	Bhubneshwar
Northern Railway	New Delhi	South Western Railway	Hubli	Metro Railway - Kolkata	Kolkata
North Eastern Railway	Gorakhpur	East Central Railway	Hajipur		

Scanned with CamScanner

रेलवे बोर्ड स्तर पर यातायात विभाग का संगठन

अध्यक्ष रेलवे बोर्ड
(Chairman of Railway Board)

⇩

सदस्य यातायात
(Member Traffic)

⇩

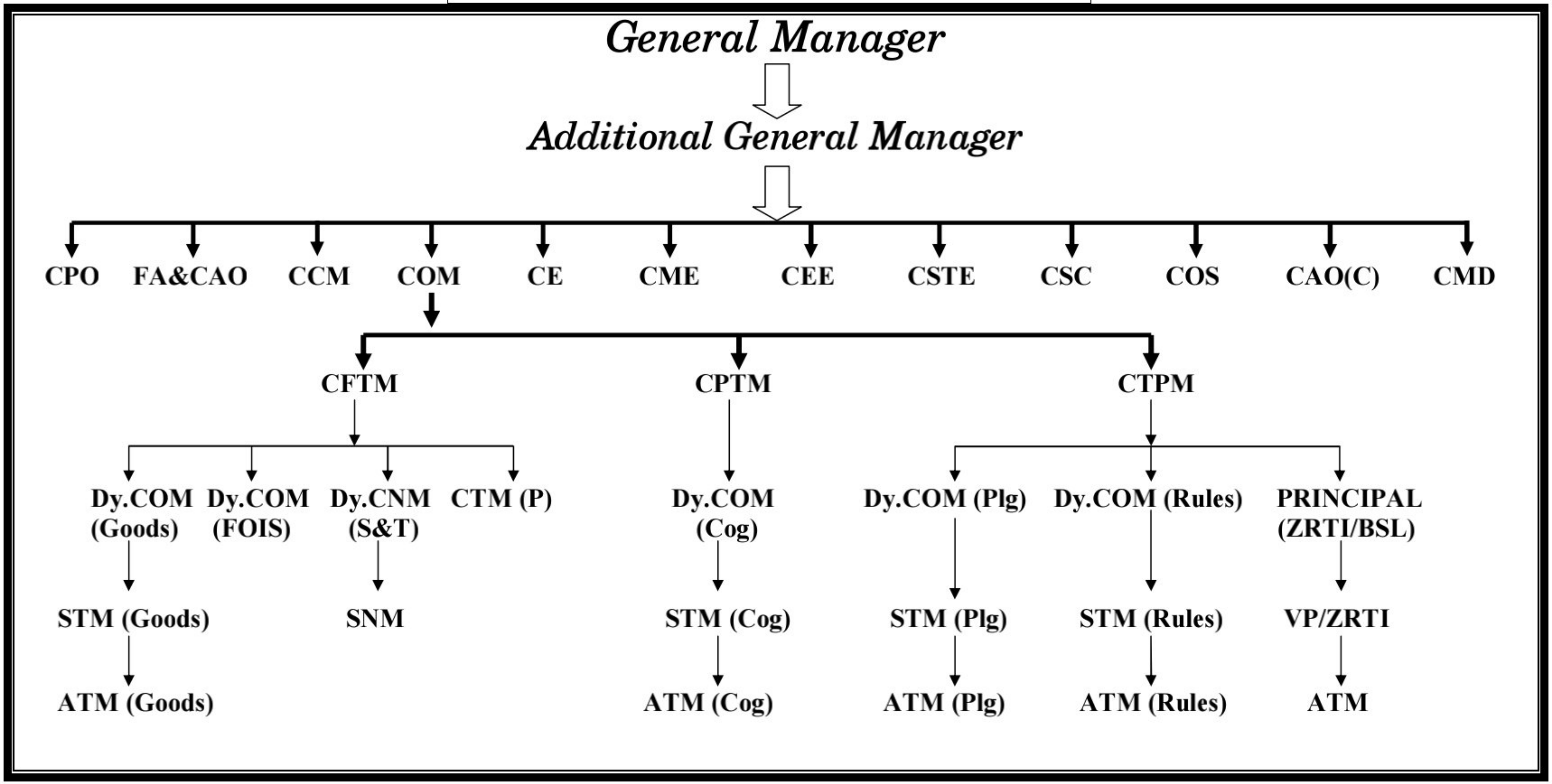
अतिरिक्त सदस्य यातायात (Additional M.Tfc.)	*अतिरिक्त सदस्य वाणिज्य* (Additional M. Comml.)	*अतिरिक्त सदस्य मालभाड़ा एवं विपणन* (Additional M. Freight and Marketing)

↓ (Additional M.Tfc.)

कार्यकारी निदेशक (मालभाड़ा) Executive Director (Freight)	*कार्यकारी निदेशक (कोचिंग)* Executive Director (Coaching)	*कार्यकारी निदेशक (संरक्षा)* Executive Director (Safety)
↓	↓	↓
निदेशक (मालभाड़ा) Director (Freight)	*निदेशक (कोचिंग)* Director (Coaching)	*निदेशक (संरक्षा)* Director (Safety)
↓	↓	↓
संयुक्त निदेशक (मालभाड़ा) Joint Director (Freight)	*संयुक्त निदेशक (कोचिंग)* Joint Director (Coaching)	*संयुक्त निदेशक (संरक्षा)* Joint Director (Safety)
↓	↓	↓
उप निदेशक (मालभाड़ा) Dy. Director (Freight)	*उप निदेशक (कोचिंग)* Dy. Director (Coaching)	*उप निदेशक (संरक्षा)* Dy. Director (Safety)
↓	↓	↓
सहायक निदेशक (मालभाड़ा) Asstt.Director (Freight)	*सहायक निदेशक (कोचिंग)* Asstt.Director (Coaching)	*सहायक निदेशक (संरक्षा)* Asstt.Director (Safety)
↓	↓	↓
मालभाड़ा कक्ष Freight Cell	*समयपालन कक्ष* Punctuality Cell	*संरक्षा कक्ष* Safety Cell

Scanned with CamScanner

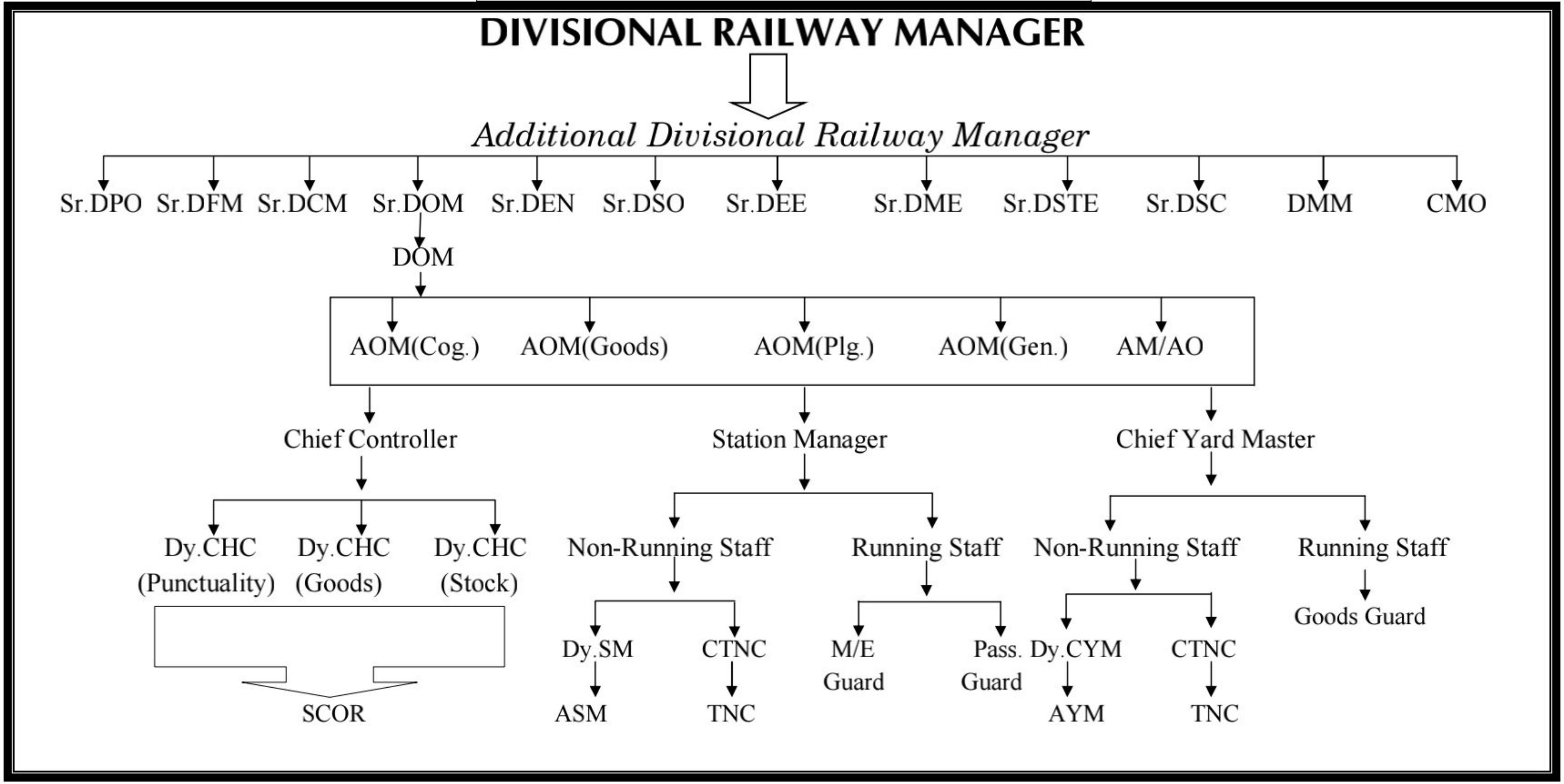
क्षेत्रीय स्तर पर यातायात विभाग का संगठन



(क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, मध्य रेल - भुसावल)

Scanned with CamScanner

मंडल स्तर पर यातायात विभाग का संगठन



Scanned with CamScanner

यातायात विभाग के कार्य (Functions of the Traffic Department)

1. उपलब्ध संसाधनों जैसे - इंजन, चल स्टॉक, रेलपथ, सिगनलों और संचार व्यवस्था तथा मानवीय शक्ति का उचित एवं किफायती उपयोग करना।
Proper and Economical use of available resources such as locomotives, Rolling stock, track, signalling and telecommunication equipment and manpower etc.
2. वास्तविक यातायात पूर्वानुमान के आधार पर अतिरिक्त लाइन/रेल पथ और चल स्टॉक की समयानुसार योजना बनाना।
Timely planning for additional line/track and rolling stock capacities based on realistic traffic forecasts.
3. सेवा की बेहतर गुणवत्ता : इसमें निम्नलिखित बाते शामिल होंगी :-
Better Quality of service: This will include the following:-

[A] यात्री गाड़ी परिचालन (Passenger Train Operation)

(i) बेहतर समय सारणी।
Better Time-Table.

(ii) सवारी गाड़ियों का समय पालन।
Punctuality of passenger carrying trains.

(iii) यात्रियों को पर्याप्त एवं उचित स्थान प्रदान करना।
Adequate & proper accommodation for passengers to travel.

(iv) यात्रियों की संरक्षा।
Safety of passengers.

[B] माल गाड़ी परिचालन (Goods Train Operation)

(i) लदान के लिए तुरन्त, नियमित और सुनिश्चित रूप से आवश्यकतानुसार वैगन प्रदान करना।
Promt, regular and assured supply of proper type of wagons for loading.

(ii) मालडिब्बों की शीघ्र, सुनिश्चित और संरक्षित परिवहन।
Quick, assured, and safe transit of goods.

4. विपणन अध्ययन के आधार पर व्यापारिक अवसरों की पहचान करना।
To identify business opportunities through market studies.
5. ग्राहकों से उचित सम्पर्क स्थापित करके, कोचिंग यातायात, मालभाड़ा यातायात की संभावनाओं पर विचार करना।
To define and determine product design and product mix for freight and passenger segments through close interaction with customers/markets.
6. बाजार सर्वेक्षण तथा ग्राहकों की शिकायतों के आधार पर व्यापार बढ़ाने की सम्भावनाओं को इकट्ठा करना।
To collect customer/market information through market surveys and customer complaints.
7. विभिन्न उत्पादनों तथा सेवाओं की लागत का पता लगाना।
To determine cost of different product and services.
8. विभिन्न उत्पादनों तथा सेवाओं के मूल्यों की शिफारिश करना।
To recommend pricing of different product and services.
9. लदान बढ़ाना और वैगनों की आपूर्ति करना। Maximum loading by prompt supply of wagons.
10. उच्च दर और उच्च लाभ वाले माल को आकर्षित करना।
Attracting hight rated and high yielding traffic.
11. भविष्य में बढ़ने वाले यातायात को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त क्षमता को बढ़ाना।
For additional capacity to meet the future growth of traffic efficiently.
12. संरक्षा सुनिश्चित करना।
Ensuring Safety.

Scanned with CamScanner

मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त

CCRS

Dy.CCRS (Gen.) LKO	Dy.CCRS (Mech.) LKO	Dy.CCRS (Optg.) LKO	DY.CCRS (S&T) LKO	DY.CCRS (Elec.) LKO	Section Officer (LKO)

1. CRS - South Central Circle, Secunderabad,
2. CRS - Central Circle, Mumbai,
3. CRS - Western Circle, Mumbai,
4. CRS - North Circle, New Delhi,
5. CRS - North Eastern Circle, Luknow,
6. CRS - Southern Circle, Chennai,
7. CRS - South Eastern Circle, Kolkata,
8. CRS - Eastern Circle, Kolkata,
9. CRS - NF Circle, Kolkata,
10. CRS - Metro Circle, Kolkata.

रेल संरक्षा आयुक्त के प्रमुख कार्य (**Functions of the CRS**)

1. यातायात चालू करने से पहले नई लाइनों का निरीक्षण करना।
   Inspection of new lines prior to authorisation for traffic.
2. चालू रेलवे लाइनों का आवधिक निरीक्षण करना।
   Periodical inspection of open lines.
3. सवारी गाड़ी की गंभीर दुर्घटनाओं की जाँच करना।
   Investigation into serious accidents to passenger trains.
4. यात्री परिवहन से सम्बंधित लाइनों को प्रभावित करने वाले नये निर्माण कार्यों और नवीनीकरण कार्यों का अनुमोदन प्राप्त करना।
   Recommendation sanction of new works and renewals affecting passenger carrying lines.
5. गाड़ी संचालन से सम्बंधित संरक्षा के मामलों में सहमति या सुझाव देना।
   General advice on matters concerning safety of train operation.

Scanned with CamScanner

क्षेत्रीय स्तर पर संरक्षा विभाग का संगठन

मुख्य संरक्षा अधिकारी (CSO)

Dy. CSO (TFC)	Dy. CSO (Engg)	Dy. CSO (S&T)	Dy. CSO (Mech)	Dy. CSO (Elec)
SC (TFC)	SC (Engg)	SC (S&T)	SC (Mech)	SC (Elec)

मंडल स्तर पर संरक्षा विभाग का संगठन

वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी (Sr.DSO)

↓

सहायक मंडल संरक्षा अधिकारी (ADSO)

SC (TFC)	SC (Engg)	SC (S&T)	SC (C&W)	SC (Elec)	SC (Loco)

संरक्षा का महत्व

संरक्षा रेल संचालन का हृदय है अत: रेलवे की दैनिक कार्य-प्रणाली में संरक्षा की महत्वपूर्ण भूमिका है। रेल परिचालन का प्रमुख उद्देश्य गाड़ियों की संरक्षा, सुरक्षा और नियमितता बनाये रखना है। हम गाड़ियों की गति बढ़ाकर नियमितता बनाये रखना चाहते है, किन्तु जनता की संरक्षा और मालयातायात की सुरक्षा की कीमत पर नही बल्कि जनता द्वारा सोंपे गये माल को बिना किसी नुकसान के गन्तव्य स्थान पर पहुँचाना रेलवे की प्रमुख जिम्मेंदारी है ताकि अपने कार्य के बदले निर्धारित यात्री भाड़ा और मालभाड़ा प्राप्त कर सके। सुरक्षित परिवहन रेलवे को नाम और ख्याति दिलाता है। इस प्रकार रेलवे के प्रति जनता का विश्वास बना रहता है और यातायात में वृद्धि होती है।

जब वर्तमान आधुनिकता की दौड़ में प्रत्येक मानव अपने आपको चारों ओर से असुरक्षित महसूस कर रहा हो तब ऐसी परिस्थिति में संरक्षा, सुरक्षा और समयपालन का महत्व और भी बढ़ जाता है ताकि रेल उपभोक्ता निश्चिंत होकर रेल यातायात को प्राथमिकता दें। अत: प्रत्येक रेल कर्मचारी द्वारा ड्यूटी के समय संरक्षा एवं सुरक्षा को सर्वाधिक महत्व देना चाहिए।

Scanned with CamScanner

संरक्षा संगठन के कार्य (Functions of the Safety Organisation)

[A] रेलवे बोर्ड स्तर पर (On Railway Board Level)

(i) तकनीकी सुधारों के लिए रेलवे बोर्ड स्तर पर समन्वय स्थापित करना ताकि मानवीय भूल के अवसर कम हों और दुर्घटनाएं बच सकें।
Coordination at the Railway Board Level in respect of Technological improvements to minimize the chances of human failure leading to accidents.

(ii) दुर्घटनाओं के कारणों की जाँच करने और उन्हें कम करने के सुझाव देने के लिए उच्च स्तरीय समितियां गठित करना।
Setting up high powered committees to conduct in-depth study of various causes leading to railway accidents and to suggest measures to eliminate/minimize the same.

(iii) उच्च स्तरीय समितियों, दुर्घटना जाँच समितियों और सी.आर.एस. की रिपोर्ट आदि की सिफारिशों को लागू करना।
To follow up implementation of the recommendations of various High Power Commitees and Accidents Inquiry Committees including CRS report.

(iv) दुर्घटना के कारणों का विश्लेषण करना, कमजोर क्षेत्रों को छांटना और सुधारात्मक उपाय सुझाना।
To analyse the trend and causes of accidends and to pinpoint weak areas as well as to suggest remedial measures.

(v) रेलवे कर्मचारियों, यात्रियों तथा सड़क प्रयोग करने वालों को इस संम्बंध में प्रशिक्षित करना और संरक्षा कार्यो पर वार्षिक रिपोर्ट तैयार करना।
To use mass media for educating not only the railway men but travelling public and road users also. Also to prepare Annual Report on Safety Perfomance.

(vi) क्षेत्रीय रेलों द्वारा उठाये गये संरक्षा कदमों तथा कर्मचारियों के उचित प्रशिक्षण पर ध्यान देना।
To monitor the safty measures being taken by the Zonal Railways, including proper training of staff.

[B] क्षेत्रीय स्तर पर (On Zonal Railway Level)

(i) जब आवश्यक हो सामान्य नियमों के सहायक नियम जारी करना।
Issuing Subsidiary Rules to the General Rules as and when required.

(ii) दुर्घटना रुझान का विश्लेषण करना और सुधारात्मक उपाय सुझाना।
To analyse the trend of accidents and suggest remedial measres.

(iii) दुर्घटना जाँच रिपोर्ट का गहन अध्ययन करना और निष्कर्षों तथा सिफारिशों पर उचित कार्यवाही करना।
To carefully study the accidents Inquiry Reports and follow up action on observation and recommendations.

(iv) अपनी रेलवे के संरक्षा कार्यो पर निगाह रखना।
To monitor progress of safety works on the Zone.

(v) आकस्मिक चैक करना ताकि कोई शॉर्ट-कट तरीके और असुरक्षित तरीके नही अपनाये।
To conduct surprise checks with a view to ensuring that no short cut methods or unsafe practice are followed.

(vi) संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए रेल कर्मचारियों और सड़क प्रयोगकर्ताओं को जागरूक बनाना।
To use mass media in educating railway staff and road uers in ensuring safety.

Scanned with CamScanner

[C] मंडल स्तर पर (On Divisional Level)

(i) रेलवे बोर्ड तथा क्षेत्रीय प्रधान कार्यालय के सभी निर्देशों का पालन कराना।
Coordinating action on the directives and instructions of the railway Board and the Zonal Headquarters pertaining to safety matters.

(ii) मंडल पर संरक्षा कार्यों की देखभाल करना और पहले से मंजूर संरक्षा कार्यों पर ध्यान देना।
Proposing and initiating safety work on the division and monitoring the progress of safety works already sanctioned.

(iii) मंडल पर ब्लॉक स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम का पुनरावलोकन कराना, आवश्यकता पड़ने पर शुद्धि पत्र जारी करना और जब आवश्यक हो स्टेशन संचालन नियम में संशोधन करना।
Periodically reviewing the SWR of block station on the division and promptly issuing correction slips as and when required. Issuing revised SWR whenever required as per extant orders.

(iv) संरक्षा अधिकारी और निरीक्षकों द्वारा निर्धारित प्रोग्राम से अचानक, आकस्मिक और विस्तृत निरीक्षण करना।
The safety officers and Inspectors should themselves carry out surprise, casual and detailed inspections as per schedule.

(v) दुर्घटना हो जाने पर कार्यवाही में सहयोग करना।
To coordinate action regarding relief and restoration in case of accidents.

(vi) निर्धारित समय के अन्दर दुर्घटनाओं की जाँच कराना तथा रिपोर्ट कराना।
To coordinate action in connection with ordering, holding and finalizing accidents inquiries within prescribed target time.

(vii) संरक्षा श्रेणी के कर्मचारियों के प्रशिक्षण पर ध्यान देना।
To organise and monitor training of stsff in safety categories.

(viii) सेफ्टी केम्प एवं सेफ्टी सेमीनार कराना।
To organise safety camp and safety seminars.

Scanned with CamScanner

रेल सेवकों पर साधारणतया लागू होने वाले नियम
(Rules applying to railway servant generally)

1. GR.2.01 - नियमों की प्रति देना (Supply of copies of rules)
   रेल प्रशासन प्रत्येक स्टेशन को, इंजन शेड को तथा ऐसे अन्य कार्यालयों को जो वह निर्धारित करे, को नियमों की एक प्रति देगा। तथा प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे उक्त नियमों द्वारा कोई निश्चित जिम्मेदारी सौपी गई है, इन नियमों या नियमों के उसके कार्य से सम्बंधित भाग की एक प्रति देगा।
2. GR. 2.02 - नियमों की प्रति की देखभाल (Up keep of the copy of rules)
   प्रत्येक रेल सेवक जिसे नियमों की प्रति दी गई, उसमे सभी शुद्धि पत्रों का समावेश करके उसे अद्यतन रखेगा। तथा अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी की मांग पर प्रस्तुत करेगा। और प्रति खो जाने या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से एक नई प्रति प्राप्त करेगा।
3. GR. 2.03 - नियमों की जानकारी (Knowledge of Rules)
   प्रत्येक रेल सेवक अपनी ड्यूटी से सम्बंधित नियमों से परिचित रहेगा चाहे उसे नियमों की प्रति या उसकी ड्यूटी से संबंधित नियमों का अनुवाद दिया गया है अथवा नही, तथा रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि वह ऐसा कर रहा है। तथा यदि कोई परीक्षाएं निर्धारित की गई है तो वह उन्हें पास करेगा।
4. GR.2.04 - नियम पालन में सहयोग (Assistance in observance of rules)
   प्रत्येक रेल सेवक इन नियमों के पालन में सहयोग देगा और यदि उसे इन नियमों के किसी भंग का पता चलता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी तथा अन्य संबंधित प्राधिकारी को देगा।
5. GR. 2.05 - अतिचार (ट्रेसपासिंग), नुकसान या हानि की रोकथाम (Prevention of Trespass, damage or loss)
   (i) प्रत्येक रेल सेवक, रेल प्रशासन की, ऐसी सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और रक्षा के लिए जिम्मेदार है जो उसके चार्ज में है।
   (ii) प्रत्येक रेल सेवक रेल परिसरों में अतिचार, रेल संपत्ति की चोरी, नुकसान या हानि, स्वयं या अन्य लोगों को क्षति, रेल परिसर में आग को रोकने का पूर्ण प्रयत्न करेगा।
6. GR. 2.06 नियमों और आदेशों का पालन (Obedience to rules and orders)
   प्रत्येक रेल सेवक सभी नियमों और विशेष अनुदेशों का तथा अपने वरिष्ठ अधिकारियों के सभी विधिसंगत आदेशों का तत्परता से पालन करेगा।
7. GR. 2.07 - ड्यूटी पर उपस्थिति (Attendance for duty)
   प्रत्येक रेल सेवक ऐसे समय और स्थान पर तथा उतनी अवधि के लिये उपस्थित रहेगा जो इस बारे में रेल प्रशासन निश्चित करे और यदि किसी अन्य समय और स्थान पर उसकी सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तो वह वहॉ भी उपस्थित होगा।
8. GR. 2.08 - ड्यूटी से अनुपस्थिति (Absence from duty)
   (i) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं होगा। अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी ड्यूटी नहीं बदलेगा या जब तक उसे समुचित रूप से मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी ड्यूटी का कार्यभार नहीं छोड़ेगा।

Scanned with CamScanner

(ii) यदि ड्यूटी करता हुआ कोई रेल सेवक बीमारी के आधार पर ड्यूटी से अनुपस्थित होना चाहता है तो वह तुरन्त इसकी सूचना अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा और तब तक अपनी ड्यूटी से नहीं हटेगा जब तक कि उस काम पर किसी सक्षम रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता।

9. GR. 2.09 :- मदिरा तथा अन्य नशीली , बेहोशी , नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उससे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन (Taking alcoholic drink, sedative, narcotics, stimulant drug or preparation)

(i) ड्यूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक चाहे वह गाड़ी संचालन से सीधा सम्बन्धित है या नहीं, नशे की अवस्था में या किसी ऐसी दशा में नही रहेगा जो किसी प्रकार की मदिरा तथा अन्य नशीली खुमारी, बेहोशी, नीद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं के सेवन से, ड्यूटी के दौरान उसकी कार्य करने की क्षमता क्षीण हो।

(ii) गाड़ी के संचालन से सीधा संबंधित कोई रेल सेवक अपनी ड्यूटी आरम्भ करने से आठ घंटे के भीतर कोई मदिरा तथा अन्य नशीली, बेहोशी, नीद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुएं नही लेगा या उनका प्रयोग नहीं करेगा या ड्यूटी पर ऐसी किसी भी वस्तुओं का सेवन नहीं करेगा।

10. GR 2.10 - रेल सेवकों का आचरण (Conduct of Railway servants)

प्रत्येक रेल सेवकः-

(i) ड्यूटी के समय बिल्ला व वर्दी, यदि निर्धारित की गई है तो पहनेगा और दिखने में साफ सुथरा रहेगा।

(ii) चुस्त, सभ्य एवं शिष्ट रहेगा।

(iii) अवैध पारितोषिक न तो मांगेगा और न ही स्वीकार करेगा।

(iv) जनता को हर प्रकार की उचित सहायता देगा, एवं सही जानकारी देने में पूरी सावधानी बरतेगा।

(v) पूछे जाने पर, बेहिचक अपना नाम एवं पदनाम बताएगा।

11. GR 2.11 - संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्त्तव्य (Duty for securing safety)

(क) प्रत्येक रेल सेवक :-

(i) जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पूरा प्रयत्न करेगा।

(ii) ऐसी हर घटना की जिसका उसे पता लगे और जिससे रेल के सुरक्षित या उचित कार्यचालन पर असर पड़ता हो तुरंत अपने वरिष्ठ अधिकारियों को जानकारी देगा, और

(iii) दुर्घटना या अवरोध उत्पन्न होने पर तथा मांग की जाने पर सभी संभव सहायता देगा।

(ख) यदि कोई रेल सेवक यह देखता है कि :-

(i) कोई सिगनल खराब है,

(ii) रेल पथ अथवा निर्माण के किसी भाग में कोई अवरोध या खराबी है या उसकी संभावना है।

(iii) गाड़ी में कोई खराबी है, अथवा

(iv) कोई ऐसी असाधारण परिस्थितियाँ हैं जिनके कारण गाड़ियों के निरापद परिचालन में अथवा जनता की संरक्षा में कोई बाधा पड़ने की संभावना है,

तो वह दुर्घटना रोकने के लिए उस परिस्थिति में तत्काल आवश्यक सभी कार्यवाही करेगा, और यदि आवश्यक है तो यथासंभव शीघ्र साधनों द्वारा सबसे समीप के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा।

परंतु यदि गाड़ी विभाजित हो गई हो, तो वह रोक हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा बल्कि चिल्लाकर, संकेत करके (दिन में हरी झंडी ऊपर नीचे करके तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर नीचे करके) या अन्य दूसरे तरीकों से चालक व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।

Scanned with CamScanner

परिभाषाएं (Definitions) (GR 1.02)

1. अधिनियम (Act) - अधिनियम का अभिप्राय रेल अधिनियम 1989 का भाग 24 से है।

2. पर्याप्त दूरी (Adequate Distance) - इसका अभिप्राय संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये पर्याप्त दूरी है।

   (i) ब्लॉक ओवर लेप - किसी गाड़ी को लाइन क्लियर देते समय उस दिशा के प्रथम रोक सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक जो लाइन साफ रखी जाती है उसे ब्लाक ओवरलेप कहते हैं। दो संकेती नीचे झुकने वाले सिगनल व्यवस्था (TALQ) में 400 मीटर तथा बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था (MAUQ/MACLS) में 180 मीटर से कम नहीं होगी।

   (ii) सिगनल ओवर लेप - किसी स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर बिना रोके गाड़ी को सीधे स्टेशन पर लेने के लिए होम सिगनल ऑफ करते समय लाइन न केवल स्टार्टर सिगनल (डबल लाईन) / ट्रेलिंग पाईट (सिंगल लाइन) तक बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ होनी चाहिए इस पर्याप्त दूरी को सिगनल ओवरलेप कहते हैं। TALQ व्यवस्था में 180 मीटर तथा MAUQ/MACLS में यह पर्याप्त दूरी 120 मीटर से कम नहीं होगी।

3. विशेष अनुदेश (Special Instructions) - का अभिप्राय विशेष मामलों या परिस्थितियों मे प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किये जाने वाले अनुदेशों से है।

4. अनुमोदित विशेष अनुदेश (Approved Special Instructions) - का अभिप्राय रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश से है।

5. प्राधिकृत अधिकारी (Authorised Officer) - का अभिप्राय रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, नाम से अथवा पद के आधार पर अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिये सशक्त किये गये किसी व्यक्ति से है।

   (i) SR 1.02 - (5) महाप्रबन्धक के द्वारा मुख्य परिचालन प्रबन्धक को एक विशेष आदेश के द्वारा उनके नाम से प्राधिकृत किया है, और वे रेल अधिनियम 1989 (24वां भाग) की धारा 60 एवं 87 जो कि उप- धारा (1) के अन्तर्गत हैं,से उन्हें इस नियम के अन्तर्गत प्राधिकृत अधिकारी नियुक्त किया है।

   (ii) मुख्य परिचालन प्रबन्धक ही सहायक नियम बनाने एवं बदलने के लिये प्राधिकृत है।

   (iii) सभी सहायक नियम साधारण नियमों के अनुरूप होंगे।

6. प्रस्थान प्राधिकार (Authority to Proceed) - प्रस्थान प्राधिकार का अभिप्राय संचालन पद्धति के अधीन किसी गाड़ी के चालक को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन मे प्रवेश करने के लिये दिये गये प्राधिकार से है।

   (a) दोहरी लाइन पर प्रस्थान प्राधिकार अन्तिम रोक सिग्नल का ऑफ़ होना है। यदि अंतिम रोक सिग्नल को ऑफ़ करना संभव न हो तो T/369 (3b) जिस पर अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर में प्राप्त प्राईवेट नं. लिखा होगा, चालक को प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया जायगा।

   (b) इकहरी लाइन-

      (i) जहॉ टोकनलेस ब्लॉक उपकरण लगे है, वहॉ पर अन्तिम रोक सिग्नल की ऑफ़ स्थिति प्रस्थान प्राधिकार होती है।

      (ii) जहाँ टोकन वाले ब्लाक उपकरण लगे हैं वहाँ प्रस्थान प्राधिक ार के रूप में टोकन दिया जाएगा।

Scanned with CamScanner

(iii) जहाँ टेलीफोन पर लाईन क्लियर ली जाती है वहाँ पेपर लाइन क्लियर टिकट TC/1425^{UP} या TD/1425_{DN} प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया जाएगा।

(iv) टोकन वाले ब्लाक उपकरण खराब होने पर पेपर लाइन क्लियर टिकट TC/1425^{UP} या TD/1425_{DN} प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया जाएगा।

(v) जहाँ टोकन वाले ब्लाक उपकरण लगे हैं वहाँ यदि टोकन निकल जाता है और अंतिम रोक सिगनल खराब है तो चालक को T/369 (3b) दिया जाएगा।

7. एक्सल काऊंटर (Axle Counter) - इसका अभिप्राय रेल पथ पर दो स्थानों पर लगाये गये ऐसे विद्युत यंत्र से है जो उनके बीच आने तथा जाने वाली धुरियों की गणना द्वारा यह सिद्ध करता है कि उन दो स्थानों के बीच रेल पथ खाली है या भरा हुआ है।

8. ट्रैक सर्किट (Track Circuit) - का अभिप्राय विद्युत के उस परिपथ से है जो रेल पथ के किसी भाग पर किसी वाहन की उपस्थिति ज्ञात करने के लिए लगाया जाता है तथा रेल पथ की पटरियॉ परिपथ का अंश मानी जाती है।

9. ब्लॉक बैक (Block Back) - ब्लॉक बैक का अभिप्राय दोहरी लाइन पर पिछ्ले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों को और इकहरी लाईन पर अगले एवं पिछले दोनो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को किसी ब्लॉक स्टेशन से यह संदेश भेजने से है कि ब्लॉक सेक्शन अवरूद्ध है या अवरूद्ध होने वाला है।

10. ब्लॉक फ़ारवर्ड (Block Forward) - इसका अभिप्राय दोहरी लाइन पर किसी ब्लॉक स्टेशन से अगले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को यह सूचना भेजने से है कि आगे का ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध होने वाला है या अवरुद्ध है।

11. ब्लॉक सेक्शन (Block Section) - ब्लॉक सेक्शन का अभिप्राय दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच परिचालित लाइन के उस खण्ड से है जिस पर ब्लॉक सेक्शन की दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर मिले बिना कोई परिचालित गाड़ी प्रवेश नही कर सकती है।

12. स्टेशन (Station) - का अभिप्राय रेल लाइन पर उस स्थान से है जहॉ यातायात का प्रबन्ध किया जाता है या जहॉ संचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है।

स.नि. 1.02 (51) -1 स्टेशन की परिभाषा - सहायक नियमों के अन्तर्गत जहॉ कहीं स्टेशन शब्द का प्रयोग किया गया हो वहॉ उसका अर्थ ब्लॉक स्टेशन या ब्लॉक केबिन समझना चाहिए।

13. स्टेशन सीमा (Station Limit) - का अभिप्राय रेल के ऐसे किसी भाग से है जो किसी स्टेशन मास्टर के नियंत्रण मे है और जो स्टेशन के बाह्यतम सिगन्लों के बीच स्थित है या जो विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है।

SR 1.02 (52)-1 दोहरी लाइन पर स्टेशन सीमा - प्रत्येक दिशा मे अलग-अलग रहेगी।

14. स्टेशन सेक्शन (Station Section) - का अभिप्राय स्टेशन सीमाओं के ऐसे सेक्शन से है जो -

1. द्विसंकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर -

(अ) दोहरी लाइन व्यवस्था में-

(i) स्टेशन के दोनो ओर बाह्यतम सम्मुख कांटों और अन्तिम रोक सिगनल के बीच का है, अथवा

(ii) स्टेशन के दोनों ओर यदि ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगे हो,तो उनके ओर अन्तिम रोक सिगनल के बीच का है।

(ब) इकहरी लाइन व्यवस्था में -

(i) शंटिंग लिमिट बोर्डों या यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल है तो उनके बीच का है, अथवा

Scanned with CamScanner

(ii) यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नही है तो बाह्यतम सम्मुख कांटों के बीच का भाग है।

2. बहु संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर -

(अ) दोहरी लाइन व्यवस्था में स्टेशन की दोनो दिशाओं मे होम सिगनल और अंतिम रोक सिगनल के बीच का भाग है, अथवा

(ब) इकहरी लाइन व्यवस्था मे-

(i) शंटिंग लिमिट बोर्डो या अग्रिम प्रस्थान सिगनलों, यदि कोई है, के बीच का है अथवा

(ii) यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है तो होम सिगनलों के बिच का है, अथवा

(iii) यदि होम सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख कांटों के बीच का है।

15. उल्लंघन चिन्ह (Fouling Mark) - का अभिप्राय उस चिन्ह से है जहॉ दो लाइनों के, एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, बीच के निर्धारित मानक आयाम (स्टैन्डर्ड डाइमेन्शन) का उल्लंघन होता है।

16. मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त (Chief Commissioner of Railway Safety) - मु.रे.सं.आ. का अभिप्राय ऐसे निरीक्षक से है जो अधिनियम के अधीन किन्ही कार्यो के पालन के लिये नियुक्त किया गया है, और इसके अन्तर्गत रेल संरक्षा आयुक्त भी है।

17. सम्मुख और अनुमुख कांटे (Facing and Trailing Point) - कांटों पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कांटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते है। यदि कांटों के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है तो वे सम्मुख कांटे कहलाते है।

18. कांटा और ट्रैप संकेतक (Point & Trap Indicator) ये सिगनल नहीं है किन्तु ये कॉटो पर फिट तथा उन के साथ संचालित होकर रात या दिन में कांटों की स्थिती बताने वाले उपकरण है।

SR-1.02(46)-1 कांटा संकेतक (Point Indicator) - जब सीधी लाइन के लिए कांटों को सेट किया गया हो तो सभी कांटा संकेतकों को दोनो दिशाओं में दिन में सफेद निशान अथवा रात में सफ़ेद बत्ती और जब उन्हे टर्न आउट के लिए सेट किया गया हो तब दोनों दिशाओं में दिन मे कोई निशान नहीं किन्तु रात के समय हरी बत्ती अवश्य दिखानी चाहिए।

SR-1.02(46)-2 ट्रैप संकेतक (Trap Indicator) - ट्रैप कॉटो अथवा डिरेलिंग स्विचों के बचाव और उनकी स्थिति दर्शाने के लिये लगाये गये ट्रैप संकेतकों को जब स्विच खुला या डिरेल पटरी पर हो तब दोनों दिशाओं मे लाल निशान और रात मे लाल बत्ती और जब स्विच बंद या डिरेल पटरी से अलग हो तब दोनो दिशाओं मे कोई निशान नहीं किन्तु रात मे हरी बत्ती अवश्य दिखानी चाहिये।

19. स्थावर सिग्नल (Fix Signal) - का अभिप्राय निर्धारित स्थान पर लगे हुये ऐसे सिग्नल से हैं जो गाड़ी के संचालन पर प्रभाव पड़ने वाली सूचना दे और इसके अन्तर्गत दिन में प्रयोग की जाने वाली सेमाफ़ोर भुजा या चकरी या स्थावर बत्ती और रात मे प्रयोग की जाने वाली स्थावर बत्ती भी है।

SR 1.02-(22)-1 रंगीन बत्ती वाले सिगनल (Colour Light Signal) - रंगीन बत्ती वाले सिग्नल भी स्थावर सिग्नल हैं। रंगीन बत्ती वाले सिग्नल वह सिग्नल हैं जो दिन-रात दोनो समय एक रंगीन रोशनी (रोशनियॉ) दिखाता/दिखाते हैं।

Scanned with CamScanner

20. अंतिम रोक सिग्नल (Last Stop Signal) - का अभिप्राय अगले ब्लॉक सेक्शन मे गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्थावर रोक सिग्नल से है।

21. गाड़ी (Train) - का अभिप्राय वाहनों के साथ या उसके बिना कोई इंजन अथवा ट्रेलर सहित या उसके बिना ऐसा स्वनोदित वाहन से है, जिसे रेलपथ से आसानी से नहीं उठाया जा सकता है।

22. यात्री गाड़ी (Passanger Train) - का अभिप्राय केवल या मुख्यतः यात्रियों और अन्य कोचिंग यातायात के वहन के काम मे लाई जाने वाली गाड़ी से है तथा इसके अन्तर्गत सैनिक गाड़ी भी है।

23. मालगाड़ी (Goods Train) - का अभिप्राय (मैटेरियल ट्रेन से भिन्न) ऐसी गाड़ी से है जिसका उद्देश्य केवल पशु अथवा माल ढोना है।

24. मिली-जुली गाड़ी (Mix Train) - का अभिप्राय यात्री और माल अथवा यात्री, पशु और माल ढोने के काम आने वाली गाड़ी से है।

25. परिचालित गाड़ी (Running Train) - का अभिप्राय ऐसी गाड़ी से है जो प्रस्थान प्राधिकार के अनुसार प्रस्थान कर चुकी है किन्तु उसने अपनी यात्रा पूरी नहीं की है।

26. परिचालित लाइन (Running Line) - का अभिप्राय एक या अधिक सिगनलों द्वारा शासित लाइनों से है और, इसके अन्तर्गत वे संयोजक, (कनेक्शन) यदि कोई हैं, जिनका उपयोग गाड़ी द्वारा स्टेशन मे प्रवेश करते समय या स्टेशन से प्रस्थान करते समय या किसी स्टेशन को बिना रुके पार करते समय या स्टेशनों के बीच जाते समय किया जाता है।

27. मेन लाइन (Main Line) - का अभिप्राय गाड़ियों का स्टेशनों पर बिना रूके और स्टेशनों के बीच चलने के लिये साधारणतः प्रयुक्त लाइन से है।

28. अवरोध (Obstruction) - का अभिप्राय अवरोध तथा सजातीय पदों के अन्तर्गत गाड़ी वाहन या अवरोध जो रेल लाइन पर हों या रेल लाईनों का उल्लंघन करता हो, या कोई ऐसी स्थिति जो गाड़ी के लिये खतरनाक हो।

29. ऊपरी उपस्कर (Over Head Equipment) - का अभिप्राय रेलपथ के ऊपर लगे हुये विद्युत संवाहक तार तथा उनसे सम्बन्धित फ़िटिंग, विद्युतरोधक और अन्य संयोजकों से है जिनके सहारे वे विद्युत कर्षण के लिये लटकाये जाते है तथा अपनी जगह टिके रहते है।

30. शंटिंग (Shunting) - का अभिप्राय उस संचालन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का अथवा किसी इंजन का या किसी अन्य स्वनोदित वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने,अलग करने या स्थान बदलने या किसी और प्रयोजन के लिये किया जाय।

31. स्टेशन मास्टर (Station Master) - का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात ऐसे व्यक्ति से है जो उस समय स्टेशन सीमा मे यातायात के संचालन के लिये जिम्मेदार है। इसके अन्तर्गत ऐसे अन्य व्यक्ति भी है जिनके स्वतंत्र कार्यभार (चार्ज) मे उस समय, सिगनलों का प्रचालन होता है तथा जिन पर लागू संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियों के संचालन की जिम्मेदारी है।

32. गाड़ी परीक्षक (Train Examiner) - का अभिप्राय ऐसे रेल सेवक से है जो गाड़ियों की परीक्षा करने और यह प्रमाणित करने के लिये योग्यता प्राप्त है कि वे सुरक्षित परिचालन के लिये उपयुक्त है और

33. इसके अन्तर्गत ऐसा कोई अन्य रेल सेवक भी है जो उस समय गाड़ी परीक्षक की ड्यूटी कर रहा है।

34. सहायक नियम (Subsidiary Rules) - का अभिप्राय उस विशेष अनुदेशों से है जो तत्सम्बन्धी साधारण नियम का सहायक है तथा किसी साधारण नियम से विसंवादी नहीं है।

Scanned with CamScanner

35. संचालन पद्धति (System of Working) - का अभिप्राय रेल के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन के लिये उस समय अपनाई गई पद्धति से है।

सामान्य नियम और सहायक नियम में अन्तर

क्र.सं.	सामान्य नियम	सहायक नियम
1	यह नियम रेलवे बोर्ड द्वारा बनाये जाते है।	यह नियम क्षेत्रीय रेलवे द्वारा बनाये जाते है।
2	सामान्य नियम सभी रेलों पर लागू पर होते हैं।	सहायक नियम केवल क्षेत्रीय रेल पर ही लागू होते है।
3	यह नियम पुस्तक में मोटे अक्षरों में छपे होते है।	यह सामान्य नियम के नीचे छोटे अक्षरों में छपे होते हैं।
4	इस नियम के पहले कोई अक्षर नही लिखा होता है।	इस नियम के पहले स.नि. या SR अक्षर लिखा रहता है।
5	इन नियमों को क्रमबद्ध करके 18 अध्याय में छापा गया है।	यह नियम पूरी पुस्तक में सामान्य नियम के नीचे छापे गये है।
6	यह नियम संचालन और व्यवस्था के लिए बनाये जाते है।	यह नियम सामान्य नियम को अधिक स्पष्ट करने के लिए बनाये जाते है।
7	यह नियम सुरक्षा प्रदान करते है।	यह नियम अधिक सुरक्षा प्रदान करते है।
8	यह नियम स्वतंत्र होते है।	यह नियम स्वतंत्र नही होते है बल्कि सामान्य नियमों के अधीन और उनके अनुरूप होते है।
9	इन नियमों में परिवर्तन केवल रेलवे बोर्ड कर सकता है।	इन नियमों में परिवर्तन संबंधित क्षेत्रीय रेलवे कर सकती है।
10	वर्तमान में साधारण नियम -1976 का संशोधित संस्करण व उससे संबंधित शुद्धिपत्र प्रचलित है।	वर्तमान में मध्य रेलवे -1999 का संशोधित संस्करण व उससे संबंधित शुद्धिपत्र प्रचलित है।

Scanned with CamScanner

स्टेशनों का वर्गीकरण

- ब्लॉक स्टेशन
  - ‘A’ क्लास स्टेशन
  - ‘B’ क्लास स्टेशन
  - ‘C’ क्लास स्टेशन
  - स्पेशल क्लास स्टेशन
- नॉन-ब्लॉक स्टेशन
  या
  ‘D’ क्लास स्टेशन/हाल्ट/कामर्शियल हॉल्ट/फ्लैग स्टेशन

1. **‘A’ क्लास स्टेशन :-** ‘A’ क्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन है जहां किसी भी गाड़ी को आने के लिये लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाता है जब तक कि जिस लाइन पर गाड़ी को लेना है वह लाइन होम सिगनल के आगे कम से कम 400 मीटर तक या स्टार्टर सिगनल तक साफ़ न हो।

   नोट - ‘A’ क्लास स्टेशन केवल दोहरी लाईन पर दो संकेती नीचे झुकने वाली सिगनल व्यवस्था में होते है। **मध्य रेलवे** पर ‘A’ क्लास स्टेशन नहीं है।

   <u>न्यूट्रल जोन</u> :- यदि ‘A’क्लास स्टेशन पर स्टार्टर सिगनल के अतिरिक्त अग्रिम प्रस्थान सिगनल भी लगा है तो स्टार्टर और अग्रिम प्रस्थान सिगनल के बीच के भाग को न्यूट्रल जोन कहते है, क्योंकि यह भाग अगले और पिछले किसी ब्लॉक सेक्शन मे शामिल नहीं है। पिछला ब्लॉक सेक्शन स्टार्टर सिग्नल पर समाप्त होता है और अगला ब्लॉक सेक्शन अग्रिम प्रस्थान सिगनल से प्रारम्भ होता है।

2. **‘B’ क्लास स्टेशन :-** ‘B’ क्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन होते हैं जहां स्टेशन सेक्शन अवरूद्ध होने के बावजूद भी किसी गाड़ी को आने के लिये लाइन क्लियर दिया जा सकता है। स्टेशन सेक्शन केवल ‘B’ क्लास स्टेशन पर ही होता है। ‘B’ क्लास स्टेशन दो संकेती सिगनल व्यवस्था में, बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था में, इकहरी लाइन पर एवं दोहरी लाइन पर पाये जाते हैं।

3. **‘C’ क्लास स्टेशन :-** ‘C’ क्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन है जहां किसी गाड़ी को लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक कि ठीक पहले आने वाली गाड़ी होम सिगनल के आगे 400 मीटर आगे नहीं चली गयी हो और चलती चली जा रही हो।

   <u>ओवर लेपिंग ब्लॉक सेक्शन</u> :- ‘C’ क्लास स्टेशन पर होम सिगनल के आगे 400 मीटर की दूरी का भाग अगले और पिछले दोनों ब्लॉक सेक्शन का भाग होता है अर्थात यहां होम सिगनल से अगले ब्लॉक सेक्शन की शुरुआत होती है और होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी 400 मीटर पर पिछला ब्लॉक सेक्शन समाप्त होता है। इसलिए इसे ओवरलेपिंग ब्लॉक सेक्शन कहते हैं।

4. **नॉन-ब्लॉक स्टेशन** :- वह स्टेशन जहां केवल सवारी गाड़ियां संचालन समय सारणी के अनुसार रुकती हैं ऐसे स्टेशनों पर किसी प्रकार की सिगनल व्यवस्था नही होती है। गाड़ी को रवाना करने के पहले चालक गार्ड के हाथ सिगनल पर रवाना करेगा। ऐसे स्टेशनों पर यातायात विभाग का कोई कर्मचारी नियुक्त नही होता है। ऐसे स्टेशनों की कोई स्टेशन सीमा नही होती है। इस प्रकार के स्टेशनों को ‘D’ क्लास स्टेशन या कामर्शियल हॉल्ट या फ्लेग स्टेशन भी कहते हैं।

5. **स्पेशल क्लास स्टेशन :-** जिन स्टेशनों का संचालन A, B, C या D क्लास स्टेशनों की शर्तों के अन्तर्गत नहीं किया जा सकता है, उन स्टेशनों को स्पेशल क्लास स्टेशन कहते है। इन स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमों को रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अवश्य अनुमोदित किया जाता है।

Scanned with CamScanner

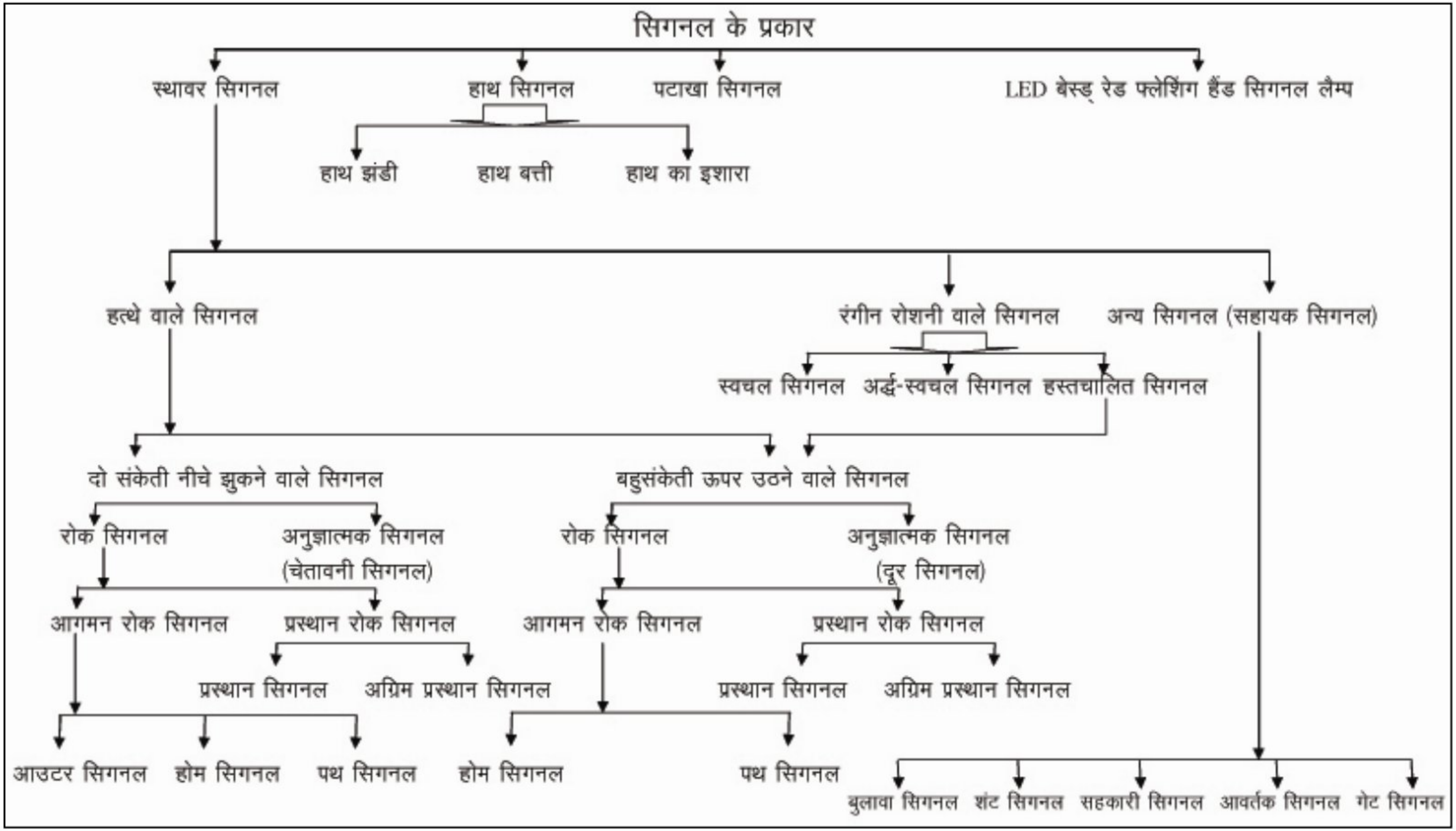
स्टेशन पर कम से कम सिगनल

स्टेशनों की श्रेणी	दो संकेती नीचे झुकने वाले सिगनल (TALQ)		बहुसंकेती ऊपर उठने वाले सिगनल (MAUQ/MACLS)	
	इकहरी लाइन	दोहरी लाइन	इकहरी लाइन	दोहरी लाइन
A	-	WHS	-	-
B	O या OH	OHS	DHS	DHS
C	-	WH	-	DH

नोट :-

1. स्पेशल क्लास स्टेशनों पर CRS के अनुमोदन से आवश्यकतानुसार सिगनल लगाये जाते हैं।
2. अकेला आउटर सिगनल केवल इकहरी लाइन पर अनुमोदित विशेष अनुदेशों के तहत लगाया जाता हे।

Scanned with CamScanner



Scanned with CamScanner

चेतावनी सिगनल (Warner Signal) **(GR 3.06)**

1. यह एक अनुज्ञात्मक सिगनल है जो मध्य रेलवे पर केवल दो संकेती नीचे झुकने वाले सिगनल व्यवस्था मे लगाया जाता है।
2. इसका हत्था लाल रंग का होता है जिसका एक सिरा मछली की पूँछ के समान होता है तथा इसके ऊपर सिरे से समानान्तर सफ़ेद पट्टी होती है।
3. चेतावनी सिगनल चालक को यह चेतावनी देने के लिये लगाया जाता है कि अगले ब्लॉक सेक्शन की क्या स्थिति है या वह किसी रोक सिगनल के नजदीक पँहुच रहा है।
4. चेतावनी सिगनल अकेले खम्भे पर या प्रथम रोक सिगनल के नीचे या अन्तिम रोक सिगनल के नीचे उसी खम्भे पर लगाया जाता है।
5. जब यह सिग्नल अकेले खम्भे पर लगाया जाता है तो इस सिगनल के ऊपर 1.5 से 2 मीटर ऊपर रात मे एक स्थावर हरी बत्ती जलायी जाती है।यदि चेतावनी सिगनल अकेले खम्भे पर लगा हो तो इसे प्रथम रोक सिगनल से या गेट सिगनल से पर्याप्त दूरी पहले लगाना चाहिये।
6. जब चेतावनी सिगनल किसी रोक सिगनल के नीचे लगा हो तो चालक पहले रोक सिगनल के संकेत का पालन करेगा।
7. ऑन स्थिति मे चेतावनी सिगनल का हत्था क्षैतिज रहता है एवं रात मे लाल बत्ती दिखाता है जो चालक को यह सूचना देता है कि सतर्कता से आगे बढों और अगले रोक सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।
8. वार्नर सिगनल को ASHOW क्रम मे ऑफ़ किया जाता है। ऑफ़ स्थिति मे दिन मे हत्था 45-60° नीचे झुका हुआ तथा रात मे हरी बत्ती दिखाता है।
9. ऑफ़ स्थिति मे यह चालक को निम्नलिखित सूचनाएँ देता है :-
   (i) अगला ब्लॉक सेक्शन खाली है।
   (ii) गाड़ी के लिये लाइन क्लियर मिल चुका है।
   (iii) गाड़ी को मेन लाइन से थ्रू जाना है।
   (iv) गाड़ी के लिये मेन लाइन से सम्बन्धित सभी आगमन व प्रस्थान सिगनल ऑफ़ कर दिये गये है।

दूर सिगनल (Distant Signal) **(GR 3.07)**

1. यह एक अनुज्ञात्मक सिगनल है जो MAUQ/MACLS व्यवस्था मे पाया जाता है।
2. हत्थे वाले सिगनलों मे इस सिगनल का हत्था पीले रंग का होता है जिसका एक सिरा मछली की पूंछ की तरह होता है तथा इस पर सिरे के समानान्तर एक काली पट्टी होती है।
3. रंगीन रोशनी वाली सिगनल व्यवस्था मे इसकी पहचान के लिये इसके खम्भे पर एक सफ़ेद गोल चकरी लगी होती है जिस पर काला `P` अक्षर लिखा होता है।
4. यह सिगनल चालक को आगे आने वाले सिगनल व उसकी स्थिति की जानकारी देता है तथा इसे अकेले खम्भे पर स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से या गेट सिगनल से 1000 मीटर की दूरी पर लगाया जाता है।
5. यह सिगनल अकेले खम्भे या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तगत रंगीन रोशनी वाली सिगनल व्यवस्था मे पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल या गेट रोक सिगनल के साथ लगाया जा सकता है। ऐसी स्थिति मे इसके खम्भे पर `P` मार्कर नहीं लगाया जायगा।
6. जहां पर केवल एक डिस्टेन्ट सिगनल लगा होता है उसके संकेत निम्नानुसार होंगे :-

Scanned with CamScanner

(i) ON स्थिति संकेत (सतर्क) - हत्थे वाले सिगनलों मे हत्था क्षैतिज स्थिति मे एवं रात के समय एक पीली रोशनी तथा या MACLS मे दिन तथा रात में एक पीली रोशनी चालक को निर्देश देता है कि आगे बढो और अगले रोक सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।

(ii) OFF स्थिति :-

(अ) सावधान - MAUQ व्यवस्था मे हत्था 45° ऊपर उठा हुआ या रात मे दो पीली रोशनी या MACLS में दिन तथा रात मे दो पीली रोशनी चालक को निर्देश देता है कि आगे बढों और अगले सिगनल को प्रतिबंधित गति से पार करने के लिए तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गई हो।

(ब) आगे बढों - MAUQ मे हत्था 90° ऊपर उठा हुआ रात मे हरी रोशनी या MACLS में दिन तथा रात दोनो समय हरी रोशनी चालक को आगे बढने का निर्देश देती है।

7. MACLS मे डबल डिस्टेन्ट सिगनल भी लगाये जा सकते है। ऐसे मे प्रथम रोक सिगनल या गेट सिगनल से पहला डिस्टेन्ट सिगनल 1000 मी. की दूरी पर लगाया जाता है इसे इनर डिस्टेन्ट सिगनल कहते है इससे 1000 मीटर की दूरी पर एक ओर दूसरा डिस्टेन्ट सिगनल लगाया जाता है, इसे डिस्टेन्ट सिगनल कहते है। इस सिगनल के खम्भे पर पीली और काली धारियॉ बनी होती है। डिस्टेन्ट एवं इनर डिस्टेन्ट सिग्नलों पर 'P' मार्कर लगा होता है। (SR - 3.07-1)

8. इन सिगनलों के संकेत निम्नानुसार रहेंगे।

क्रमांक	डिस्टेंट सिगनल	इनर डिस्टेंट	होम सिगनल	अभिप्राय
1	हरा	हरा	हरा	मेन लाइन से थ्रू जाने वाली गाड़ी के लिये
2	हरा	दो पीला	एक पीला	मेन लाइन पर गाड़ी लेने के लिये
3	दो पीला	दो पीला	पीला, रूट इंडीकेटर के साथ	लूप लाइन में गाड़ी लेने के लिये
4	दो पीला	एक पीला	लाल	होम सिगनल पर गाड़ी खड़ी करने के लिये

बाहरी सिगनल (Outer signal) **(GR 3.09)**

1. आऊटर सिगनल सिर्फ़ TALQ व्यवस्था के **'B'** क्लास के स्टेशन पर होता है।
2. आऊटर सिगनल इकहरी लाईन व दोहरी लाईन दोनो पर होता है।
3. यह स्टेशन का प्रथम रोक सिगनल होता है। (TALQ, में **'B'** क्लास स्टेशन पर)
4. शंटिंग कार्य के लिये इस सिगनल को OFF नहीं किया जा सकता है।
5. दोहरी लाइन खण्ड पर होम सिगनल से 400 मीटर की दूरी पर तथा इकहरी लाईन खण्ड पर होम सिगनल से 400 या 580 मीटर की दूरी पर लगाया जाता है।
6. मध्य रेलवे पर आऊटर सिगनल होम सिगनल के साथ इण्टर लॉक होता है।
7. अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत इकहरी लाइन सेक्शन मे दोनों दिशाओं मे एक-एक आऊटर सिग्नल सम्मुख कांटो से पर्याप्त दूरी पर लगाया जा सकता है।

निकट सिगनल (Home Signal) **(GR 3.09)**

1. यह एक आगमन रोक सिगनल है।
2. जिस स्टेशन पर आऊटर सिगनल होता है वहॉ होम सिगनल स्टेशन का दूसरा रोक सिगनल होता है। 'C' क्लास स्टेशन पर होम सिगनल स्टेशन का प्रथम एवं अन्तिम रोक सिगनल तथा अन्य स्टेशन पर यह स्टेशन का प्रथम रोक सिगनल होता है।
3. होम सिगनल स्टेशन के सभी कांटो तथा कनेक्शनों के बाहर लगाया जाता है।

Scanned with CamScanner

4. होम सिगनल जिन लाइनों से सम्बन्धित होता है उन लाइनों के सम्मुख कांटो का बचाव करता है और ऑफ़ स्थिति मे यह सम्बन्धित लाईन के लिये सम्मुख कांटो के सेट एवं लॉक होने की गारन्टी देता है।
5. जहॉ स्टेशन पर अधिक लाइनें होती है वहॉ एक ही खम्भे पर ब्रैकेटेड होम के रूप में और रंगीन रोशनी वाले सिगनल व्यवस्था मे रूट इंडीकेटर के साथ होम सिगनल लगाये जाते है (जिसमें 5 बल्ब जलते है जिन्हें "लूनर लाईट" भी कहते है) सिगनल OFF स्थिति मे होने पर इंडीकेटर मे कम से कम तीन बल्ब जलना आवश्यक है अन्यथा सिगनल खराब माना जायगा।
6. जिस स्टेशन पर होम सिगनल स्टेशन का प्रथम और अंतिम रोक सिगनल होता है वहॉ यह सिगनल तब तक ऑफ़ नहीं किया जाता जब तक कि अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त न हो जाये।

पथ सिगनल (Routing Signal) (GR-3.09)

1. यह एक आगमन रोक सिगनल है जो स्टेशन की तरफ़ आने वाली गाड़ियों का नियंत्रित करता है।
2. यह सिगनल उस समय लगाया जाता है जब होम सिगनल अपनी स्थिति के कारण चालक को यह बताने मे असमर्थ होता है कि आगे फ़ैली हुई दो या अधिक लाईनों मे से किस लाइन पर उसकी गाड़ी को लिया जा रहा है।
3. हत्थे वाले सिगनलों मे राऊटिंग सिगनल ब्रेकेटेड टाइप का होता है।
4. इसे शंटिंग कार्य के लिये OFF कर सकते है।

प्रस्थान सिगनल (Starter Signal) (GR- 3.10)

(i) यह स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ियों का नियंत्रण करता है एवं मार्ग की जानकारी देता है।
(ii) स्टार्टर सिगनल इस प्रकार से लगाया जाता है कि वह दूसरे लाइन को कनेक्ट करने वाले सम्मुख कांटे या उल्लंघन चिन्ह की रक्षा करें।
(iii) यह OFF स्थिति मे चालक को अगले रोक सिगनल तक लाइन के साफ़ होने की, रास्ते के कॉटो के सेट एवं लॉक होने की गारंटी देता है।
(iv) जिस स्टेशन पर स्टार्टर सिगनल अंतिम रोक सिगनल हो तो इसे तभी OFF किया जायगा जब अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया हो।
(v) यदि स्टार्टर सिगनल एडवान्सड स्टार्टर सिगनल से Free है तो उसे शंटिंग कार्य के लिये OFF किया जा सकता है।

अग्रिम प्रस्थान सिगल (Advance Starter Signal) (GR- 3.10)

(i) स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ी के मार्गदर्शन के लिये एक से अधिक स्टार्टर सिगनल लगे हो तो सबसे अंतिम स्टार्टर सिगनल को एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल कहते है।
(ii) यह स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल होता है और इसे सभी कांटों तथा कनेक्शनों के बाहर लगाया जाता है।
(iii) यह स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल होने के कारण गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन मे प्रवेश को नियंत्रित करता है।
(iv) दोहरी लाइन पर इसकी OFF स्थिति चालक के लिये प्रस्थान प्राधिकार होती है।
(v) यह दोहरी लाइन तथा टोकन रहित ब्लॉक उपकरण लगे इकहरी लाइन क्षेत्र मे ब्लॉक उपकरण के साथ इंटरलॉक होता है।
(vi) शंटिंग कार्य के लिये इसे OFF नहीं किया जाता है।

Scanned with CamScanner

स्वचल रोक सिगनल (Automatic Stop Signal) (GR - 3.12)

(i) यह एक रोक सिगनल है जो स्वचलित ब्लॉक पद्धति मे होता है।

(ii) इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खम्भे पर एक सफ़ेद गोल चक्री लगी होती है जिस पर काला **'A'** अक्षर लिखा होता है।

(iii) इस सिगनल की सामान्य स्थिति आगे बढ़ो (हरी) होती है।

(iv) ये सिगनल गाड़ियों के चलने से अपने आप ऑफ़-ऑन होते है।

(v) ये सिगनल उन स्थानों पर लगाये जाते है जहाॅ कोई कांटा (प्वाइंट) या गेट नहीं होता है।

(vi) चालक इस सिगनल को दिन मे एक मिनट तथा रात मे दो मिनट रूक कर ऑन स्थिति मे पार कर सकता है।

(vii) चालक इस सिगनल को ऑफ़ स्थिति मे जब पार करता है तो यह सिगनल अपने आप ऑन स्थिति मे आ जाता है और पुनः ऑफ़ स्थिति (एक पीला) में तब तक नही होता है जब तक कि लाईन न केवल अगले रोक सिगनल तक बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी (120 मीटर) तक की लाईन साफ़ न हों।

अर्द्ध-स्वचल सिगनल (Semi Automatic Stop Signal) (GR - 3.12)

(i) यह सिगनल हस्तचलित तथा स्वचलित दोनो पद्धतियों से कार्य करता है।

(ii) इसकी पहचान के लिये इसके खम्भे पर सफ़ेद प्रज्वलित **'A'** मार्कर लगा होता है।

(iii) इस सिगनल को या तो किंग लीवर अथवा पैनल पर (बटन) AGGN/ AGGYN द्वारा संचालित किया जाता है।

(iv) जब इस सिगनल के खम्भे पर लगा **'A'** मार्कर प्रज्वलित होता है तब यह सिगनल स्वचलित रोक सिगनल की तरह कार्य करता है और ऐसे समय चालक इस सिगनल को स्वचलित रोक सिगनल की तरह दिन में एक मिनट तथा रात में दो मिनट रूकने के बाद ऑन स्थिति में पार कर सकता है।

(v) जब इस पर लगा **'A'** मार्कर बुझा हुआ हो तो यह सिगनल हस्त-चलित सिगनल की तरह कार्य करता है। ऐसे समय चालक इस सिगनल को बिना प्राधिकार पत्र के ऑन स्थिति मे पार नहीं कर सकता है।

(vi) ये सिगनल सामान्यतः ऐसे स्थानों पर लगाये जाते है जहाॅ प्वाइंट, गेट आदि होते है।

बुलावा सिगनल (Calling-on Signal) (GR - 3.13, 3.45 & 3.79)

1. यह एक सहायक सिगनल है जो ON स्थिति मे कोई संकेत नहीं देता है।
2. आने वाली गाड़ी को नियंत्रित करने वाले रोक सिगनल के नीचे यह सिगनल लगाया जाएगा। अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार कालिंग आन सिगनल अंतिम रोक सिगनल को छोड़कर अन्य किसी भी रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।
3. हत्थे वाले सिगनलों मे इसका हत्था सफ़ेद रंग का होता है जिस पर लाल खड़ी पट्टी होती है और इसका आकार मुख्य सिगनल से छोटा होता है।
4. रंगीन रोशनी वाले सिगनलों मे इसकी पहचान के लिये इसके खंम्भे पर सफ़ेद गोल चक्री मे काले रंग 'C' लिखा हुआ मार्कर लगा रहता है।
5. यह सिगनल ऑफ़ करने से पहले यह सुनिश्चित किया जाना जरूरी है कि गाड़ी संबंधित रोक सिगनल पर आकर रूक चुकी है।

Scanned with CamScanner

6. OFF स्थिति मे यह सिगनल एक छोटी पीली रोशनी दिखाता है तथा यह सिगनल OFF स्थिति मे चालक को निर्देश देता है कि "पहले गाड़ी खड़ी करों" उसके बाद सतर्कता पूर्वक आगे बढो और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिये तैयार रहों ।
7. यह सिगनल निम्नलिखित परिस्थितियों मे OFF किया जाता है :-
   (i) ऊपर लगा मुख्य सिगनल खराब होने पर
   (ii) ऊपर लगे मुख्य सिगनल को OFF करने की शर्ते पूरी न होने पर
   (iii) अवरोधित लाइन पर गाड़ी को लेने के लिये
   (iv) ट्रैक डाऊन होने पर
8. बुलावा सिगनल के संबंध में लोको पायलट के कर्त्तव्यः- (GR - 3.79)
   (i) जहां रोक सिगनल के नीचे बुलावा सिगनल लगा है, प्रत्येक गाड़ी के चालक का मार्गदर्शन सदैव उस सिगनल के संकेत द्वारा निर्देशित होगा।
   (ii) यदि वह रोक सिगनल ऑन है तो चालक गाड़ी को रोक देगा।
   (iii) यदि वह देखता है कि बुलावा सिगनल ऑफ कर दिया गया है तो वह गाड़ी को रोक देने के बाद सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ायेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा।

शंट सिगनल (Shunt signal) (GR - 3.14)

1. यह एक सहायक सिगनल है।
2. यह सिगनल शंटिंग कार्य का नियंत्रण करने के लिये लगाया जाता है।
3. शंट सिगनल अकेले खंभे पर या प्रथम रोक सिगनल को छोड़कर अन्य किसी भी रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।
4. जब शंट सिगनल किसी रोक सिगनल के नीचे लगाया जाता है तब यह ऑन स्थिति मे कोई संकेत नहीं देता लेकिन OFF स्थिति मे यह चालक को शंटिंग कार्य के लिये सतर्कता पूर्वक आगे बढने की आज्ञा देता है चाहे उसके ऊपर का रोक सिगनल ON स्थिति मे ही क्यों न हों।
5. एक खंभे पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाये जा सकते है ऐसे समय सबसे ऊपर लगा शंट सिगनल सबसे बॉई लाइन और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल सबसे बॉयीं लाइन की ओर से दूसरी लाइन के लिये संबन्धित रहता है और अन्य सिगनल भी इसी क्रम मे संबन्धित रहते है।
6. यदि शंट सिगनल नही लगे है तो शंटिंग कार्य के लिये हाथ सिगनलों का प्रयोग किया जा सकता है।
7. शंटिंग के दौरान किसी शंट सिगनल के खराब होने पर उसे ON स्थिति मे पार करने के लिये कोई अलग से अधिकार पत्र नहीं दिया जाता है बल्कि T-806 पर ही उसका विवरण लिख दिया जाता है।
8. शंट सिगनल के निम्नलिखित तीन प्रकार है :-
   (i) गोल चक्री वाला शंट सिगनल (Disc type shunt signal)
   (ii) स्थिति बत्ती वाले शंट सिगनल (Position light type shunt signal)
   (iii) छोटे हत्थे वाले शंट सिगनल (Miniature semaphore arm type shunt signal)

शंटिंग अनुमति संकेतक (Shunting Permitted Indicator) (SR - 3.14-1)

1. यह संकेतक सदैव रोक सिगनल अथवा रोक सिगनल के साथ काम करते हैं।
2. वे जिस दिशा की ओर शंटिंग की जा सकती है उस दिशा में दिन में काली चकरी पर पीले क्रास और रात में प्रकाशित पीला क्रास अथवा दिन रात दोनों में प्रकाशित पीला क्रास के रूप में होते हैं।
3. जब शंटिंग अनुमति संकेतक दिए जाते हैं तब चालक को संबंधित रोक / शंट सिगनल ऑन स्थिति में पार करने का प्राधिकार मिल जाता है।

Scanned with CamScanner

4. इसके द्वारा नियंत्रित संचालन के लिए सिगनल पर सदैव आगे बढ़ों संकेत जरूर दिखाना चाहिए।
5. सिगनल द्वारा नियंत्रित संचालन के लिए रोक/शंट सिगनल को अवश्य ऑफ करना चाहिए उसके लिए इस संकेतक का उपयोग नहीं किया जाएगा।

सहकारी सिगनल (Co-acting Signal) (GR - 3.15)

1. सिगनल खंभे की ऊंचाई के कारण या ओवर ब्रिज के कारण या किसी रूकावट के कारण या किसी अन्य कारण से चालक को कोई सिगनल एक बार दिखाई देने के बाद उसे पार करने तक लगातार दिखाई न दे तब चालक को उस सिगनल के संकेत लगातार दिखाने के लिये ऊपर लगे सिगनल जैसा एक ओर सिगनल उसी खंभे पर नीचे ऐसे स्थान पर लगाया जाता है कि दोनों सिगनलों से कम से कम एक सिगनल का संकेत चालक को लगातार दिखाई दे।
2. ये दोनो ही सिगनल एक जैसे संकेत दर्शाते है और एक ही सिगनल लीवर द्वारा संचालित होते है। दोनो मे से किसी एक के खराब होने पर दूसरे को भी खराब माना जाता है।

आवर्तक सिगनल (Repeating Signal) **(GR- 3.16)**

1. जब कोई सिगनल चालक को किसी गोलाई के कारण या अन्य किसी कारण से अपनी न्यूनतम दृश्यता दूरी से दिखाई नहीं देता है तो उस सिगनल के संकेत को दोहराने के लिये उससे पहले एक सिगनल लगाया जाता है जिसे पुनरावर्ती (रिपीटिंग) सिगनल कहते है।
2. इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खंभे पर सफ़ेद गोल चक्री पर काला 'R' मार्कर लगा रहता है तथा रंगीन रोशनी वाले सिगनलों मे इसके खंभे पर प्रकाशित होने वाला 'R' मार्कर लगा होता है।
3. उपरोक्त अनुसार रिपीटिंग सिगनल तीन प्रकार के होते हैं :-
   (i) हत्थे वाला (Semaphore Arm Type) इस सिगनल की भुजा का रंग पीला होता है तथा सिरे के समांतर एक काली पट्टी होती है।
   (ii) रंगीन रोशनी वाला रिपीटिंग सिगनल (Colour Light Type) इस सिगनल में दो बत्ती होती है ON स्थिति मे पीली तथा OFF स्थिति मे हरी।
   (iii) पताका प्रकार (Banner Type) यह गोल डिस्क टाइप होता है जिस पर दो काली पट्टियों के बीच तथा एक पीली पट्टी होती है।
4. रिपीटिंग सिगनल ON स्थिति मे पीली रोशनी दिखाता है जिसका अर्थ है कि अगला सिगनल ON स्थिति मे है यह OFF स्थिति मे एक हरी रोशनी दिखाता है जिसका अर्थ है कि अगला सिगनल OFF स्थिति मे है।
5. रंगीन रोशी वाले सिगनलों मे इसकी पहचान के लिये इसके खंभे पर काले गोल, चकरी पर सफ़ेद अंग्रेजी 'R' अक्षर प्रज्वलित होता है।

गेट रोक सिगनल (Gate Stop Signal) (GR - 3.34 SR - 3.34-1, 16.06-1)

1. समपार फ़ाटक का बचाव करने के लिये समपार फ़ाटक से पर्याप्त दूरी पर जो रोक सिगनल लगाया जाता है उसे गेट रोक सिगनल कहते है। सामान्यतः ट्रैफ़िक गेटों पर अलग से गेट सिगनल न लगाकर उन्हें स्टेशन के रोक सिगनलों के साथ इण्टरलॉक कर दिया जाता है।
2. गेट रोक सिगनल रेल यातायात को नियंत्रित करते है तथा सड़क यातायात की सुरक्षा करते है।

Scanned with CamScanner

3. गेट रोक सिगनल ऑफ़ स्थिति मे चालक को गेट सड़क यातायात के विरूद्ध बन्द तथा तालित होने की गारंटी देता है। गेट रोक सिगनल ऑन स्थिति मे चालक को गेट के सड़क यातायात के लिये खुले होने की या खराब होने की जानकारी देता है।

4. यह सिगनल दो प्रकार के होते है -

(i) 'G' मार्कर वाला गेट सिगनल :- इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खंभे पर एक पीली गोल चक्री होती है जिस पर काला अंग्रेजी अक्षर 'G' लिखा होता है। इस सिगनल को चालक दिन मे एक मिनट व रात मे दो मिनट रूकने के बाद ऑन स्थिति मे पार कर सकता है।

(ii) बिना 'G' मार्कर वाला गेट सिगनल :- जहॉ पर गेट सिगनल और गेट के बीच कोई पुल स्थित हो या रोड कम रेल ब्रिज हो वहॉ पर ऐसा सिगनल लगाया जाता है। ऐसे सिगनलों को चालक ON स्थिति मे तब तक पार नही कर सकता है जब तक कि गेट मैन द्वारा गाड़ी को पायलट न कराया जाए।

स्वचल सेक्शन में गेट रोक सिगनल (GR - 9.15, SR - 9.15-1, 9.15-2)

(Gate Stop Signal in Automatic Signalling Territories)

(i) **स्वचल सेक्शन में गेट रोक सिगनल** - इस सिगनल के खंबे पर 'G' मार्कर तथा प्रज्वलित 'A' मार्कर लगा होता है जब इस सिगनल का 'A' मार्कर प्रकाशित होता है तब वह गेट बंद तथा तालित होने की जानकारी देता है। ऐसे समय यदि मुख्य सिगनल आन स्थिति में है तो चालक इस सिगनल को स्वचल सिगनल के नियमानुसार पार करेगा। यदि 'A' मार्कर बुझा है तो चालक को संकेत देता है कि गेट या तो सड़क यातायात के लिए खुला है या गेट सिगनल खराब है। ऐसे सिगनल को चालक 'G' मार्कर गेट सिगनल के नियमानुसार पार करेगा।

(ii) **सेमी आटोमेटिक गेट रोक सिगनल** - यह सिगलन समपार फाटक के साथ कॉंटों की भी रक्षा करता है। इसके खंबे पर काली पृष्ठ भूमि में एक सफेद प्रज्वलित 'A' और 'AG' अक्षर रहता है।

(क) 'A' अक्षर तभी प्रज्वलित होगा जब समपार फ़ाटक सड़क यातायात के लिये बंद और तालित हो तथा मार्ग के कॉटे सही लगे हो और तलित हों। ऐसे समय चालक ऐसे सिगनल को ऑटोमेटिक सिगनल की तरह ऑन स्थिति मे पार करके आगे बढेगा।

(ख) 'AG' अक्षर तभी प्रज्वलित होगा जब मार्ग के कॉटे सही तौर पर लगे हो तथा तालित हो किन्तु समपार फ़ाटक सड़क यातायात के लिये या तो खुला हो अथवा गेट रोक सिगनल खराब हो। ऐसे समय चालक इस सिगनल को 'G' मार्कर गेट सिगनल के नियमानुसार ON स्थिति मे पार करेगा।

(ग) जब उपरोक्त मे से कोई भी अक्षर प्रज्वलित न हो तो यह समझा जायगा कि न तो कॉटे सही तौर पर लगे है और न ही तालित है और न ही गेट के सड़क यातायात के लिए बंद होने की सुनिश्चिती हो रही है। ऐस सिगनल को चालक तब तक पार नहीं करेगा जब तक कि उसे उचित प्राधिकार न मिल जाए।

Scanned with CamScanner

खराब सिगनल (Defective Signals) (GR 3.68, SR 3.68-1)

निम्नलिखित परिस्थितियो मे सिगनल को खराब माना जाता है -

1. जब सिगनल लीवर/बटन की आज्ञा का पालन न करें।
2. सिगनल का बुझ जाना।
3. सिगनल का कांच टूट जाना या चटक जाना।
4. जब सिगनल टिमटिमा रहा हो।
5. सिगनल का हत्था या खम्बा टूट जाना।
6. सिगनल का एक समय मे एक से ज्यादा संकेत देना।
7. इन्टरलॉकिंग के कारण संबंधित कॉटा खराब होने पर उससे संबंधित सिगनल भी खराब माना जाऐगा।
8. होम सिगनल खराब होने के कारण आऊटर सिगनल को भी खराब माना जाता है।
9. परस्पर विरोधी संकेत देने वाले सिगनल -
   (i) वार्नर सिगनल ऑफ़ स्थिति मे हो जबकि उसके ऊपर लगा रोक सिगनल ऑन स्थिति मे हो।
   (ii) आऊटर सिगनल ऑफ़ स्थिति मे हो जबकि होम सिगनल ऑन स्थिति मे हो।
   (iii) इकहरी लाईन पर एक दिशा से आने वाली गाड़ी के लिये आगमन सिगनल ऑफ़ स्थिति मे हो तथा उसी समय विरुद्ध दिशा मे जाने के लिये प्रस्थान सिगनल भी ऑफ स्थिति मे आ जाये।
10. सिगनल का तार टूट जाना।
11. सिगनल का हत्था अपर्याप्त मात्रा मे झुकना या उठना।
12. सिगनल का सिगनल रिपीटर खराब होने पर।

चेतावनी/दूर सिगनल खराब (Warner/Distant Signal Fail) **(GR-3.71, SR 3.71-1, 3.71-2)**

1. यदि कोई चेतावनी या डिस्टेंट सिगनल ऑन स्थिति मे खराब हो जाये तो उसके लिये स्टेशन मास्टर संबंधित सिगनल निरीक्षक को तथा सेक्शन कन्ट्रोलर को सूचना देगा।
2. यदि वार्नर या डिस्टेन्ट सिगनल ऑफ़ स्थिति मे खराब हो जाये और उसे ऑन स्थिति मे लाना सम्भव न हो सके तो इसे ऑन स्थिति मे करने का प्रयास करेगा उस सिगनल की बत्ती बुझायेगा तथा पिछले स्टेशन मास्टर को प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ सूचित करेगा।
3. स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर आने के लिये किसी भी गाड़ी को तब तक लाईन क्लियर नही देगा जब तक कि-
   (i) स्टेशन मास्टर ने उस सिगनल के नीचे एक पाईंट्समेन को खतरा हाथ सिगनल दिखाने के लिए तैनात न कर दिया हो।
   (ii) अकेले खंबे पर लगा चेतावनी सिगनल के ऊपर की स्थाई हरी बत्ती बुझा न दी हो।
4. पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर चालक को लिखित में इस संदर्भ में सूचित करेगा।
5. गाड़ी का चालक जिसे ऐसी सूचना मिली है वह उस सिगनल के पास अपनी गाड़ी रोकेगा और पाईंट्समेन द्वारा हाथ सिगनल मिलने पर अपनी गाड़ी आगे बढ़ाऐगा।
6. यदि गेट का वार्नर या डिस्टेन्ट सिगनल ऑफ़ स्थिति मे खराब हो जाये तो गेट मैन उसकी बत्ती बुझा देगा और तुरन्त इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। स्टेशन मास्टर यह सूचना प्राप्त होने पर तुरन्त प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ निकट के स्टेशन को इसकी सूचना देगा तथा सेक्शन कन्ट्रोलर को भी सूचित किया जायेगा।

Scanned with CamScanner

7. ऐसी सूचना प्राप्त होने पर प्रभावित सेक्शन में किसी गाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले संबंधित चालक को वार्नर या डिस्टेंट सिगनल के पहले गाड़ी खड़ी करके आगे के गेट रोक सिगनल के संकेत का पालन करने हेतू सतर्कता आदेशं जारी किया जाएगा।
8. यदि गेट और स्टेशनों के बीच संपर्क की व्यवस्था न हो गेट मेन ऐसी स्थिति में गेट सिगनल को ऑन रखकर समपार को बंद करके खराब चेतावनी / दूर सिगनल पर जाकर खतरा सिगनल दिखाकर गाड़ी रोकेगा चालक को परिस्थिति के जानकारी देगा और समपार तक गाड़ी पायलट करायेगा। चालक अगले स्टेशन पर जाकर स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा जो खराबी दूर होने तक सभी गाड़ियों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

रोक सिगनल को खराब या ऑन स्थिति मे पार करने के तरीके :-

1. पूर्व सूचना T/369(1) देकर।
2. रोक सिगनल के नीचे लगा कॉलिंग ऑन सिगनल ऑफ़ करके।
3. विशेष अनुदेशो के अनुसार सिगनल पोस्ट टेलीफ़ोन पर प्राईवेट नं. देकर।
4. लिखित प्राधिकार पत्र देकर।
5. सिगनल पोस्ट पर लगे मार्कर के अनुसार।

पूर्व सूचना देने का स्थान :-

(i) कॉशन नोटिस स्टेशन से
(ii) पिछले स्टेशन से

आऊटर सिगनल खराब होने पर (SR 3.69-2)

जब आऊटर सिगनल खराब हो जाये तो आऊटर सिगनल के साथ-साथ होम सिगनल को भी ऑन स्थिति मे रखा जायेगा। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर निम्न लिखित कार्यवाही करेगा।

(A) जब चालक को पिछले स्टेशन पर पुर्व सूचना दी गई हो :-

1. स्टेशन मास्टर आऊटर सिगनल को ऑफ़ करने की सभी शर्ते पूरी करने के बाद एक वर्दीधारी पाईट्समेन को हाथ सिगनलो के साथ आउटर सिगनल के नीचे भेजेगा।
2. चालक को पिछले स्टेशन से T369 (i) जारी की जाएगी ।
3. पाईट्समेन आती हुई गाड़ी को देखकर चालक को ऑल राईट हाथ सिगनल दिखायेगा पाईट्समेन के ऑल राईट हाथ सिग्नलो को देखकर आऊटर सिगनल को अधिकतम 15 कि.मी.प्र.घं. की गति से आउटर सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करके आगे बढेगा।
4. होम सिगनल ऑफ़ करके गाड़ी को स्टेशन पर लिया जायेगा।

(B) जब चालक को पिछले स्टेशन पर पुर्व सूचना न मिली हो-

1. गाड़ी को आऊटर सिगनल पर रोका जाएगा। आऊटर सिगनल ऑफ़ करने की सभी शर्ते पूरी करने के बाद पाइंट्समेन द्वारा आऊटर सिगनल को आन स्थिति में पार करने के लिए T/369 (3b) देकर गाड़ी को होम सिगनल तक पायलट किया जाएगा।
2. गाड़ी होम सिगनल पर रूकने के बाद होम उसे ऑफ़ करके गाड़ी को स्टेशन पर लिया जायेगा।
   नोट - जब केवल एक ही आउटर सिगनल हो तो गाड़ी को स्टेशन पर रूकने के स्थान तक पायलट किया जाएगा।

Scanned with CamScanner

होम सिगनल का खराब होना (SR 3.69-3)

(1) होम सिगनल स्टेशन का प्रथम रोक सिगनल होने पर :-

(क) जब चालक को पिछले स्टेशन पर पूर्व सूचना दी गई हो -

(i) पिछले स्टेशन से चालक को T/369(i) प्राधिकार पत्रदिया जायेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर होम सिगनल ऑफ़ करने की सभी शर्ते पूरी होने के बाद एक पाईंट्समेन को हाथ सिगनलो के साथ होम सिगनल पर भेजेगा।

(iii) पाईंट्समेन आती हुई गाड़ी को देखकर ऑल राईट हाथ सिगनल दिखायेगा।

(iv) चालक पिछले स्टेशन से प्राप्त T/369 (i) तथा ऑल राईट सिगनल को देखकर होम सिगनल पर बिना रुके 15 कि.मी.प्र.घं. की अधिकतम गति से स्टेशन की ओर बढेगा।

(ख) जब चालक को पूर्व सूचना न दी गई हो -

(i) गाड़ी होम सिगनल पर रुकेगी।

(ii) स्टेशन मास्टर होम सिगनल ऑफ़ करने की सभी शर्ते पूरी करने के बाद एक पाईंट्समेन को T/369(3b) के साथ होम सिगनल पर भेजेगा।

(iii) पाईंट्समेन चालक को T/369(3b) प्राधिकार पत्रदेगा तथा होम सिगनल के नीचे से ऑल राईट (हरा) हाथ सिगनल दिखायेगा।

(iv) चालक T/369(3b) प्राप्त करने के बाद तथा पाईंट्समेन का ऑल राईट (हरा) हाथ सिगनल देखकर होम सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करते हुए स्टेशन की ओर बढेगा।

(2) जब होम सिगनल स्टेशन का दूसरा रोक सिगनल हो :-

(i) आऊटर सिगनल होम सिगनल से इन्टरलॉक होने के कारण उसे भी खराब माना जायेगा तथा ऑन स्थिति मे रखा जायेगा।

(ii) गाड़ी आऊटर सिगनल पर रुकेगी।

(iii) स्टेशन मास्टर होम तथा आऊटर सिगनल को ऑफ़ करने की शर्ते पूरी करने के बाद एक पाईंट्समेन को होम तथा आऊटर सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये T/369(3b) देकर आऊटर सिगनल पर भेजेगा।

(iv) पाईंट्समेन चालक को आऊटर सिगनल के नीचे से T/369(3b) देगा तथा वहॉ से ऑल राईट (हरा) हाथ सिगनल दिखायेगा।

(v) चालक प्राधिकार पत्र प्राप्त करने तथा पाईंट्समेन का ऑल राईट हाथ सिगनल देखने के बाद गाड़ी को सतर्कता से अधिकतम 15 kmph की गति से आगे स्टेशन की ओर आएगा।

(3) ऐसा होम सिगनल खराब जो उस स्टेशन का प्रथम व अंतिम रोक सिगनल हो :-

(i) पूर्व सूचना नही दी जायेगी।

(ii) गाड़ी को होम सिगनल पर रोका जायेगा।

(iii) स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर लेगा तथा लाईन क्लियर मे प्राप्त प्राईवेट नं. को T/369(3b) पर लिखेगा।

(iv) चालक को T/369(3b) दिया जायेगा। चालक इस पर लिखा प्राईवेट नं. देखकर अपनी गाड़ी को सामान्य गति से आगे लेकर जायेगा।

Scanned with CamScanner

राऊटिंग सिगनल का खराब होना (SR 3.69-4)

(क) राऊटिंग सिगनल होम सिगनल के साथ इन्टरलॉक होने पर -

(i) कोई पूर्व सूचना नही दी जायेगी।

(ii) राऊटिंग, होम तथा आऊटर तीनो सिगनलो को खराब माना जायेगा।

(iii) स्टेशन मास्टर राऊटिंग सिगनल को ऑफ़ करने की शर्ते पूरी करने के बाद तीनो सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये एक ही T/369(3b) भेजकर चालक को उक्त तीनों सिगनल ऑन में पार करने हेतू अधिकृत करेगा।

(iv) गाड़ी को स्टेशन तक पायलट किया जाएगा।

(ख) राऊटिंग सिगनल होम सिगनल के साथ इन्टरलॉक न हो :-

(i) होम तथा आऊटर सिगनल को खराब नही माना जायेगा लेकिन उन्हे ऑन स्थिति मे रखा जाएगा।

(ii) गाड़ी आऊटर सिगनल पर रुकेगी।

(iii) गाड़ी रुकने के बाद होम तथा आऊटर सिगनल ऑफ़ किये जायेंगे इसके बाद गाड़ी राऊटिंग सिगनल पर आकर रुकेगी।

(iv) राऊटिंग सिगनल ऑफ़ करने की शर्ते पूरी करने के बाद चालक को T/369(3b) देकर स्टेशन तक पायलट किया जाएगा।

प्रस्थान सिगनल खराब (GR-3.70, SR - 3.70-1)

(i) प्रस्थान सिगनलो के खराब होने की पूर्व सूचना नही दी जायेगी।

(ii) गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जायेगा।

(iii) यदि स्टार्टर सिगनल के नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल लगा है तो उसे ऑफ़ करके स्टार्टर सिगनल पार कराया जायेगा अन्यथा उसे ऑफ़ करने की शर्ते पूरी होने पर T/369(3b) देकर उसे ऑन में पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाएगा।

(iv) चालक T/369(3b) और प्रस्थान सिगनल के नीचे से पाइंट्समेन द्वारा हरा हाथ सिगनल मिलने पर अपनी गाड़ी रवाना करेगा।

(v) यदि स्टार्टर सिगनल उस स्टेशन का अन्तिम रोक सिगनल हो तो स्टेशन मास्टर T/369(3b) पर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर मे प्राप्त प्राईवेट नं. का उल्लेख करते हुये यह स्पष्ट लिखेगा कि अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।

(vi) स्टेशन मास्टर चालक को प्राधिकार पत्र जारी करने से पहले यह अवश्य सुनिश्चित करेगा कि SR 3.68-1(घ) (i) के अनुसार कॅाटे सैट एवं तालित कर दिये गये है। यदि कॅाटो को सैट एवं लॉक करने के लिये CASM / केबिन मैन / केबिन मास्टर उत्तरदायी है तो स्टेशन मास्टर उनके साथ इस बारे मे प्राईवेट नं. का आदान-प्रदान भी करेगा।

Scanned with CamScanner

अग्रिम प्रस्थान सिगनल खराब (GR 3.70 SR 3.70-2)

(i) गाड़ियो को स्टेशन पर रोका जायेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर लेगा।

(iii) यदि रास्ते मे काँटे पड़ते है तो स्टेशन मास्टर/ASM/स्विच मैन पहले यह सुनिश्चित करेगा कि काँटे सही तरह से सैट एवं लॉक है उसके बाद ही प्राधिकार पत्र दिया जायेगा तथा प्राधिकार पत्रपर यह भी उल्लेख किया जायेगा कि काँटो से गुजरते समय गाड़ी की गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नही होगी।

(iv) दोहरी लाईन खण्ड पर T/369(3b) तथा इकहरी लाईन खण्ड पर जहॉ टोकन लैस ब्लॉक उपकरण लगे है वहॉ पेपर लाईन क्लियर टिकट TC/1425^{UP} या TD/1425_{DN} दिया जायेगा।

(v) दिये जाने वाले प्राधिकार पत्र में प्राईवेट नं. का भी उल्लेख किया जायेगा तथा स्टार्टर सिगनल ऑफ़ किया जायेगा।

नोट- यदि स्टार्टर सिगनल एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल के साथ इन्टरलॉक हो और एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल खराब हो जाये तो स्टार्टर सिगनल को इन्टरलॉकिंग के कारण ऑफ़ नही किया जा सकेगा। स्टेशन मास्टर स्टेशन पर गाड़ी रोकेगा तथा अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त करेगा। SR 3.68-1 (घ) (i) एवं (ii) के अनुसार रास्ते के कॉटो को सेट एवं लॉक करने के बाद एक T/369(3b) देगा जिस पर स्टार्टर सिगनल, एड्वान्स्ड स्टार्टर सिगनल तथा अगले स्टेशन से लाईन क्लियर मे प्राप्त प्राईवेट नं का उल्लेख रहेगा। पाईंट्समेन चालक को प्राधिकार पत्र देगा तथा स्टार्टर सिगनल के नीचे से हरा हाथ सिगनल दिखाऐगा।

ऐसा एडवान्स्ड स्टार्टर का खराब होना जिसके आगे IBS सिगनल लगा है और IBS कार्यरत है। (SR 3.70-2(ख)

1. स्टेशन मास्टर स्टेशन पर गाड़ी को रोकेगा।
2. ट्रैक सर्किट / एक्सल काऊन्टर द्वारा गाड़ी को IBS सिगनल तक जाने के लिये लाईन क्लियर लेगा।
3. चालक को एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल ऑन स्थिति मे पार करने के लिये T/369(3b) प्राधिकार पत्र देगा।
4. इस T/369(3b) पर स्टेशन मास्टर स्वयं का प्राईवेट नं. लिखेगा तथा एक रिमार्क भी लिखेगा कि आपको IBS सिगनल तक जाने की अनुमति दी जाती है आगे आप IBS सिगनल के संकेतो का पालन करें।

यदि एडवान्स्ड स्टार्टर एवं IBS सिगनल दोनो खराब हो तो

1. दोनो ब्लॉक सेक्शनो को एक ही ब्लॉक सेक्शन समझा जायेगा। IBS व्यवस्था बन्द कर दी जायेगी।
2. गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जायेगा।
3. स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर लेगा।
4. एडवान्स्ड स्टार्टर तथा IBS सिगनल के लिये एक ही T/369(3b) दी जायेगी जिस पर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर हेतू प्राप्त प्राईवेट नं. लिखा जायेगा। साथ ही यह भी रिमार्क लिखा जायेगा कि "अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।"

Scanned with CamScanner

पटाखा सिगनल (Detonating Signal) (GR 3.59 to 3.64 & SR 3.61-1 to 3.64-6)

1. यह एक आवाज करने वाला सिगनल होता है।
2. पटाखा सिगनल की आयु पांच वर्ष होती है, सामान्यताः पांच वर्ष से अधिक पुराने पटाखों को उपयोग में नही लाया जायेगा।
3. यदि वर्तमान पटाखों के स्टॉक की पूर्ति निर्माण तिथि 10/2011 से पूर्व की गई है तो इसके उपयोग की अवधि सात वर्ष रहेगी।
4. पटाखों का उपयोग करते समय सबसे पुराना पटाखा सबसे पहले उपयोग में लाया जायेगा।
5. पटाखों की उपयोगिता सिद्ध करने के लिए प्रति वर्ष निश्चित महीने एवं वर्ष के बने पटाखों में से एक पटाखे का परीक्षण किया जाता है।
6. प्रत्येक स्टेशन मास्टर, गार्ड, चालक, गेंगमेट, गेटमेन, पैट्रोलमेन, की-मेन को तथा प्रत्येक पुश ट्रॉली, एवं मोटर ट्रॉली एवं लॉरी के आवश्यक उपस्कर के रूप में दस पटाखों से भरा एक डिब्बा दिया जाता है।
7. पटाखों को विशेष रूप से दिये गये टीन के डिब्बे में ही रखना चाहिये, तथा इस प्रकार रखना चाहिए कि सबसे पुराना डिब्बा सबसे ऊपर रहे।
8. पटाखों का संग्रह सूखे स्थान पर कर चाहिए और इन्हें नमी, भाप, तथा चूने से दूर रखना चाहिए क्योंकि यदि वे असावधानीपूर्वक गलत तरीके से रखे जाते है तो विस्फोट कर सकते हैं।

विभिन्न परिस्थितियों मे पटाखों का प्रयोग

एक पटाखा :-

(i) पटाखा सिगनल का परीक्षण करते समय :- एक पटाखा पटरी पर रखकर उसके ऊपर एक खाली माल डिब्बा 8-11 कि.मी.प्र.घं. की गति से चलाया जाता है।

(ii) आपातकाल मे बचाव करने के लिये :- जब नियमानुसार पटाखे लगाकर बचाव करना सम्भव न हो तो एक पटाखा अवरोध से जितनी दूरी पर लगाना सम्भव हो सके वहाँ लगाकर आपातकालीन बचाव किया जाता है।

दो पटाखा :-

(i) धुंध और कोहरे के मौसम मे चालक को यह सूचित करने के लिये कि वह स्टेशन के सिगनलो के समीप पँहुच रहा है प्रथम रोक सिगनल से 270 मी. की दूरी पर लगे कुहासा संकेतक खम्बे (Fog Signal Post) के पास एवं दूसरा 10 मी. के अन्तर पर पटाखे लगाये जाते है।

(ii) सामग्री गाड़ी का बचाव करते समय अवरोध से 600 मी. की दूरी पर एक बैनर फ़्लैग लगाया जाता हैं और उसके समीप 10 मी. की दूरी पर दो पटाखे लगाये जाते हैं।

(iii) स्वचल सेक्शन मे किसी स्टेशन से बिना रुके जाने वाली गाड़ी को रोकने के लिये गाड़ी आने की दिशा मे स्टेशन प्लेटफ़ॉर्म के सिरे से 180 मी. की दूरी पर 10-10 मी. के अन्तर पर दो पटाखे रखे जाते हैं तथा प्लेटफ़ॉर्म से खतरा हाथ सिगनल दिखाया जाता है। (SR 3.37-2)

तीन पटाखे :-

(i) सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियों का संचालन करते समय यदि गाड़ी ब्लॉक सेक्शन मे रूक जाती है तो 250-250-10 मी. की दूरी पर तीन पटाखे लगाकर बचाव किया जाता है।

Scanned with CamScanner

(ii) ऑटोमेटिक ब्लॉक सेक्शन मे गाड़ी का पीछे की ओर से बचाव करते समय अवरोध से 90-90-10 मी. की दूरी पर तीन पटाखे लगाये जाते है।

(iii) गाड़ी विखण्डन के समय जब स्टेशन मास्टर या गेट मैन यह देखते है कि पिछला हिस्सा आने मे समय है तो पटरी पर 10-10 मी. के अन्तर पर तीन पटाखे लगाये जाते है।

(iv) इंजिनीयरिंग कार्य तथा लारी के बचाव के दौरान भी तीन पटाखों का उपयोग किया जाता है।

चार पटाखे :-

गाड़ी का सामान्य बचाव करने के लिये बड़ी लाइन पर अवरोध से 600-600-10 -10 मी. की दूरी तथा नैरो गेज पर 400-400-10-10 मी. की दूरी पर चार पटाखे लगाकर गाड़ी का बचाव किया जाता है।

आने वाली गाड़ी के लिए खतरे की जानकारी देने वाला चेतावनी सिगनल (GR-3.65)

1. आने वाली गाड़ी के खतरे की चेतावनी देने के लिए रात के समय लाल फ्लेशिंग सिगनल बत्ती या दिन में लाल झंडी का उपयोग किया जाये।
2. चेतावनी सिगनलों का उपयोग लोको पायलट/मोटरमेन, गार्ड, गेटमेन तथा पेट्रोलमेन द्वारा जब भी आवश्यक हो किया जायेगा।
3. सभी संबंधित रेल सेवक जिन्हें रेल प्रशासन द्वारा यह दायित्व सौंपा गया है ऐसे सिगनलों का स्टॉक अपने पास रखेगा।
4. रेल प्रशासन इन सिगनलों को दोहरी लाइन, बहुलाइन, घाट सेक्शन, उपनगरीय सेक्शन, स्वचालित सेक्शन पर कार्य करने वाले लोको पायलट, गार्ड, पैट्रोलमेन, तथा गेटमेन को सौंपेगा।
5. प्रत्येक रेल सेवक चेतावनी सिगनलों के उपयोग से संबंधित सही ज्ञान रखेगा तथा उन्हें प्रयोग हेतु तुरंत तैयार रहेगा।
6. प्रत्येक रेल सेवक अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों को देखेगा कि वे चेतावनी सिगनलों का प्रयोग करना जानते हैं।

Scanned with CamScanner

अन्तर्पाशन (Interlocking)

परिभाषा :- इसका अभिप्राय पैनल या लीवरफ्रेम से प्रचालित सिगनलो कॉटो और अन्य उपकरणो की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिक पाशन, विद्युत पाशन अथवा दोनो के द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध रहे कि उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके।

इंटरलॉकिंग के सिद्धांत या आवश्यक बातें :-

लीवर फ्रेम / पैनल जो कि Point / Signal / अन्य उपकरणों के प्रचालन के लिए बनाए गए हैं वे इस प्रकार से परस्पर संबंधित होना चाहिये कि वे निम्नलिखित सिद्धांतों का पालन करे :-

1. किसी भी लाईन पर गाड़ी के आगमन के लिए स्थावर सिगनल OFF करना तब तक संभव नहीं होना चाहिए जब तक कि सभी पाईंट, पृथक्करण, ओवरलेप के साथ ठीक तरह से सेट न कर दिए जाएं और सम्मुख कांटों को तालित न कर दिया जाए और यदि कोई इन्टरलॉक गेट हो तो वह भी सड़क यातायात के लिये बन्द एवं तालित न कर दिया जाए।
2. सिगनल ऑफ कर देने के बाद यह सम्भव नही होगा कि उस रास्ते के पाईंट, लॉक इत्यादि को बदला जा सके और साथ ही इन्टरलॉक गेट यदि कोई हो तो उसे तब तक नहीं खोला जा सके जब तक कि ऑफ किए गए सिगनल ऑन स्थिति में वापस न कर दिये जाएं.
3. एक ही समय में ऐसे दो सिगनल ऑफ स्थिति में नही होने चाहिये जो गाड़ी संचालन का विरोधी संकेत दें।
4. जहाँ संभव हो कॉंटों को परस्पर इस प्रकार इंटरलाक किया जायेगा कि किसी भी प्रकार से परस्पर विरोधी संचालन न हो सके।

इंटरलॉकिग के प्रकार :-

(क) यांत्रिक इंटरलॉकिंग

(ख) पेनल इंटरलॉकिंग

(ग) रूट रिले इंटरलॉकिंग

(घ) सॉलिड स्ट्रेट इंटरलॉकिंग

(क) यांत्रिक इंटरलॉकिंग :-

इंटरलॉकिंग का युग मैकेनिकल फ्रेम के साथ शुरू हुआ है। मैकेनिकल सिगनलिंग में कार्य चूंकि लीवरों के प्रचालन से होता है, कार्यों के दौरान होने वाली क्रिया विधि को लीवरों के माध्यम से स्थानांतरित किया जाता है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि कांटों को सही तरह से सैट करने के बाद ही सिगनल को ऑफ किया जा सकता है, सिगनल लीवर और कांटा लीवर के बीच इंटरलॉकिंग की ऐसी व्यवस्था कर सकते हैं जिससे कि कांटा लीवर के सही स्थिति अर्थात (सामान्य या रिवर्स जैसी भी स्थिति हो,) में आने पर ही सिगनल लीवर को रिवर्स किया जा सकता है।

Scanned with CamScanner

यार्ड के आकार और गाड़ी संचालन में वृद्धि होने पर लीवर फ्रेमों का आकार भी बढ़ता है। इससे न केवल इन लीवर फ्रेमों के आकार में वृद्धि होती है और ये अधिक जगह घेरते हैं बल्कि इससे इनके गहन अनुरक्षण की भी आवश्यकता होती है।

(ख) पेनल इंटरलॉकिंग :-

इलेक्ट्रो-मैकेनिकल रिले के आने से लीवर फ्रेमों में रिले इंटरलॉकिंग आधारित इंस्टॉलेशन का मार्ग प्रशस्त हुआ है। इस विकास के परिणाम स्वरूप अपेक्षाकृत तेज आपरेशन और इंटरलॉकिंग व्यवस्था को लगाने के लिए आवश्यक बिल्डिंग के आकार में कमी आयी। भविष्य में यातायात में वृद्धि और रेलवे नेटवर्क के विस्तार के चलते पैनल इंटरलॉकिंग व्यवस्था को शुरू किया गया।

(ग) रूट रिले इंटरलॉकिंग :-

इस व्यवस्था में पूरे स्टेशन का भौगोलिक नक्शा एक बड़े पैनल बोर्ड पर होता है। इसमे कई रंग के बटनों का उपयोग किया जाता है जैसे नीला बटन कॉटो के लिये, लाल बटन सिगनल के लिये, ग्रे रंग का बटन रूट के लिये होता है। RRI बड़े तथा व्यस्त स्टेशनो पर लगाया जाता है। इस व्यवस्था में सिगनल बटन और रूट बटन दबाते ही संबंधित लाइन के सभी कॉंटे सट एवं लॉक (आइसोलेशन सहित) होकर सिगनल ऑफ होता है। इस पूरी प्रक्रिया में बहुत ही कम समय लगता है। इसमें कुछ अतिरिक्त सुविधाएं भी होती है जैसे सिगनल को ऑन करना, सैट किये गये रूट को कैंसल करना, घिरी हुई लाईन पर गाड़ी लेने के लिये कॉलिंग ऑन सिगनल ऑफ करना, यदि ट्रैक डाऊन हो तो भी पाईंट को ऑपरेट करना, सिगनल ओवरलैप को कैंसल करना इत्यादि। इसके लिये काऊन्टर भी लगाये जाते है इन काऊन्टर के लिये अलग-अलग रजिस्टर भी रखे जाते है। इसमे लाईनो को ट्रैक सर्किट किया जाता है तथा आर.आर.आई. पैनल पर पूरे हिस्से को विभिन्न ट्रैक सर्किट भागो में विभाजित कर दिया जाता है जिससे ट्रैक सर्किट में खराबी का आसानी से पता चल जाता है। इस व्यवस्था में यदि सिगनल, पाइंट, ट्रेक सर्किट या बटन दबे रह जाते जैसी खराबी का बजर तथा दृश्य संकेत द्वारा जानकारी मिलती है। इसमे जैसे-जैसे गाड़ी आगे बढ़ती है पीछे का रूट क्लियर होता जाता है जिससे उस हिस्से पर पुनः दूसरी गाड़ियों का संचालन किया जा सकता है।

(घ) सॉलिड स्ट्रेट इंटरलॉकिंग :-

इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग / सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग के विकास के साथ सिगनल और इंटरलॉकिंग संस्थापनाओं (Installation) में इन उपकरणों को अपनाया गया है। सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग सबसे अधिक सुरक्षित, सरल और उन्नत प्रणाली है। यह एक इलैक्ट्रॉनिक माइक्रोप्रोसेसर पर आधारित इंटरलॉकिंग प्रणाली है जो गाड़ी के सुरक्षित संचालन के लिए दिये गये सॉफ्टवेयर लॉजिक पर कार्य करती है। इसमें मानवीय हस्तक्षेप की सम्भावना लगभग नही के बराबर है। इसमें बहुत कम रिले लगते हैं तथा वायरिंग भी बहुत कम होती है। इसमें आंतरिक विफलता बहुत कम होती है जिससे गाड़ियों का संचालन बहुत सरल हो जाता है। इस प्रणाली में Effective off line failure और Operational Analysis के लिए Built in data logging की सुविधा उपलब्ध है। इसमें एक कम्प्यूटर भी होता है जिसमें सिर्फ एक क्लिक पर किसी भी लाइन के लिए सिगनल दिया जा सकता है। इसमें इंटरलॉकिंग कार्य के लिए माइक्रोप्रोसेसर और सॉफ्टवेयर लगे है जो अधिक विश्वसनीयता, उपलब्धता और संरक्षा प्रदान करते है। सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग का संचालन करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा ऑपरेटिंग डोमिनी टाइप पैनल उपयोग में लाया जाता है। पैनल के पुश बटन SSI के मॉडलों द्वारा रीड किये जाते है और अतिरिक्त प्रोसेसरों के

Scanned with CamScanner

पैनल सूचकों द्वारा व्यवस्था की जाती है जिसे SSI को सीरियल द्वारा जोड़ा जाता है। पैनल ऑपरेशन के लिए दो पैनलों की व्यवस्था की जा सकती है एक डाटा लॉगर इनपुट लॉग करता है और SSI का आउटपुट पिछले लाइन संचालन और विश्लेषण का समय स्टेम्पिंग करता है। विफलताओं सहित SSI की स्थिति मॉनीटर करने के लिए एक मेंटेनर टर्मिनल की व्यवस्था की गई है। SSI प्रणाली की विश्वसनीयता बहुत अधिक है क्योंकि इसमें न केवल दो प्रोसेसर है बल्कि स्टेन्डबाय मोड में अतिरिक्त स्टेट की व्यवस्था भी की गई है। एक संरक्षा मोनीटर, प्रोसेसर खराबी का पता लगाता है और स्टेंडबाय प्रोसेसरों को स्वतः स्विच करता है। संचार चैनलों के दोहरे होने के अलावा कम आवाज, आइसोलेशन और सुरक्षा सी.आर.सी. त्रुटि इत्यादि का पता लगाने की भी व्यवस्था करता है ताकि डैड लॉक को टाला जा सके और एक्सटर्नल सीरियल कम्यूनिकेशन फॉल्ट भरण की क्षमता सुनिश्चित कर सके। यह टेक्नोलॉजी अनुरक्षण रहित और इंटरलॉकिंग के दोष का पता लगाने की सरल पद्धति है। यह पद्धति दोषी यूनिट में ही दोष की सूचना देती है स्वतः चेंजओवर के लिए यदि एक स्टेंडबाय उपलब्ध नही होता है तो अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा दोषी यूनिट को तत्काल बदला जा सकता है।

इंटरलॉकिंग की पद्धतियां

1. प्रत्यक्ष इंटरलॉकिंग (INDIRECT INTERLOCKING) **:-**
   इस व्यवस्था में पाईंट्स और सिगनल अलग-अलग स्थानों पर होते है एवं अलग-अलग स्थानो से संचालित होते है तथा उनमे इन्टरलॉकिंग ताला चाबी पद्धति (Key- Plunger System) द्वारा किया जाता है।
2. अप्रत्यक्ष इंटरलॉकिंग (DIRECT INTERLOCKING) :-
   इस व्यवस्था में सभी, पाईट्स, सिगनल्स, लॉक बार इत्यादि एक ही स्थान पर स्थित होते है एवं उसी स्थान से संचालित होते है।

दो-संकेती सिगनलिंग व्यवस्था में :-

(क) मानक - I (R)

(i) गति - 50 किमी/घंटा।

(ii) पृथक्करण - मेन लाइन के लिए आयसोलेशन की व्यवस्था की गई है, किंतु अनिवार्य नही है।

(iii) कांटे - सम्मुख कांटों के लिए चाबी सहित ताला होना चाहिए, दोनों स्विचों को स्वतंत्र रूप से तालित करना चाहिए और संबंधित सिगनलों द्वारा स्वतंत्र रूप से स्विच डिटेक्ट होने चाहिए।

(iv) इंटरलॉकिंग - कांटों और सिगनलों के बीच चाबी ताले के द्वारा अप्रत्यक्ष रूप से इंटरलॉकिंग की जा सकती है।

(v) सिगनल - आउटर और ब्रेकेटेड होम सिगनलों की व्यवस्था होनी चाहिए। प्रस्थान सिगनल की व्यवस्था ऐच्छिक है। यदि आवश्यक हो तो जिन स्टेशनों से गाड़ियां थ्रू जाती हैं ऐसे मीटर गेज स्टेशनों पर कार्यरत वार्नर का प्रबंध किया जा सकता है, किन्तु मानक-I के अन्य स्टेशनों के लिए यह आवश्यक नही है।

(ख) मानक - II (R)

(i) गति - 110 किमी/घंटा।

(ii) पृथक्करण - मेन लाइन के लिए आयसोलेशन आवश्यक है।

Scanned with CamScanner

(iii) कांटे - सम्मुख कांटों के लिए प्लंजर टाइप लॉक होना चाहिए, दोनों स्विचों को स्वतंत्र रूप से तालित करना चाहिए और स्विच तथा बोल्ट संबंधित सिगनलों द्वारा स्वतंत्र रूप से डिटेक्ट होना चाहिए।

(iv) इंटरलॉकिंग - कांटों और सिगनलों के बीच प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष इंटरलॉकिंग हो सकती है। जहां पर अप्रत्यक्ष इंटरलॉकिंग का उपयोग किया जाता है, वहां स्टेशन मास्टर के नियंत्रण के अधीन एक स्थान से सिगनलों को संचालित किया जायेगा और सिगनल फ्रेम को तालित करने के लिए चाबी की व्यवस्था की जाती है ताकि स्टेशन मास्टर सिगनल फ्रेम को तालित कर सके।

(v) सिगनल - आउटर, वार्नर और ब्रेकेटेड होम सिगनल अवश्य लगाये जाने चाहिए और जहां आवश्यक हो प्रस्थान सिगनल लगाये जाने चाहिए। जहां प्रस्थान सिगनल नही लगाये गये हैं वहां वार्नर सिगनल की ऑफ स्थिति ब्लॉक उपकरण पर ली गई लाइन क्लियर पर निर्भर करेगी।

(ग) मानक - III (R)

(i) गति - 140 किमी/घंटा।

(ii) पृथक्करण - मानक - II (R) के समान।

(iii) इंटरलॉकिंग - प्रत्यक्ष होनी चाहिए।

(iv) सिगनल - आउटर, वार्नर, और ब्रेकेटेड होम एवं स्टार्टर सिगनल अवश्य लगाये जाने चाहिए और जहां आवश्यक हो अग्रिम प्रस्थान सिगनल लगाये जा सकते है।

(घ) मानक - IV (R)

i. गति - 160 किमी/घंटा।

ii. पृथक्करण - मानक - III (R) के अनुसार

बहु-संकेती सिगनलिंग व्यवस्था में :-

इंटरलॉकिंग के मानक, उनकी गति, कांटों के लिए आयसोलेशन उपकरणों की आवश्यकता और कांटों और सिगनलों के बीच इंटरलॉकिंग की आवश्यकता, दो संकेती सिगनलिंग व्यवस्था के समान है। तथापि सिगनलिंग व्यवस्था निम्नानुसार होनी चाहिए :-

(क) मानक - I - प्रत्येक दिशा में दूर सिगनल और होम सिगनल होते हैं।

(ख) मानक - II - प्रत्येक दिशा में दूर सिगनल, होम सिगनल और प्रस्थान सिगनल होते हैं।

(ग) मानक - III - प्रत्येक दिशा में दूर सिगनल, होम सिगनल और प्रस्थान सिगनल होते हैं।

Scanned with CamScanner

इंटरलॉकिंग के मानक :- मानक-I(R), मानक-II(R), मानक-III(R), मानक-IV(R)

STANDARD OF INTERLOCKING :- STD-I(R), STD-II (R), STD-III(R), STD-IV(R)

क्र	मद	मानक-I(R)	मानक-II(R)	मानक-III(R)	मानक-IV(R)
1	अधिकतम अनुमेय गति	50 किमीप्रघं	110 किमीप्रघं	140 किमीप्रघं	160 किमीप्रघं
2	इंटरलॉकिंग का प्रकार	चाबी/यांत्रिक	यांत्रिक/विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक	यांत्रिक/विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक	विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक
3	कांटों की लॉकिंग व्यवस्था	चाबी/FPL/HPL	FPL/ कांटा मशीन	FPL/ कांटा मशीन	% क्लेम्प टाइप डायरेक्ट
4	कांटों का डिटेक्शन	यांत्रिक/विद्युत	यांत्रिक/विद्युत	यांत्रिक/विद्युत	विद्युत
5	लॉक डिटेक्शन	नही	हॉ	हॉ	हॉ
6	पृथक्करण	हॉ *	हॉ	हॉ	हॉ
7	सिगनलिंग व्यवस्था	दो-संकेती / बहु-संकेती	दो-संकेती / बहु-संकेती	बहु-संकेती	बहु-संकेती
8	डबल डिस्टेंट सिगनलिंग क्षेत्र	नही	हॉ **	हॉ	हॉ
9	कांटा परिचालन	यांत्रिक	यांत्रिक/विद्युत	यांत्रिक/विद्युत	विद्युत
10	ट्रेक सर्किटिंग की व्यवस्था	नही	यांत्रिक इंटरलॉकिंग : रन थ्रू लाइन (मेन) विद्युत/इलेक्टॉनिक : सभी रनिंग लाइनें	सभी रनिंग लाइनें	सभी रनिंग लाइनें
11	ब्लॉक उपकरण	टोकन	टोकन/एस.जी.ई.	# एस.जी.ई./टी.सी.	# एस.जी.ई./टी.सी.
12	खतरा सिगनल पार करने के मामले में रोकथाम	नही	नही	नही	% हॉ

*आयसोलेशन अनिवार्य नही है बशर्ते कि स्टेशन से थ्रू जाते समय गति की सीमा के संबंध में सामान्य नियम 4.11 के दूसरे पैराग्ररु में दी गई शर्तो का अनुपालन हो।

**जहां मालगाड़ियों के लिए ब्रेकिंग डिस्टेंट एक किमी. से अधिक है, ऐसे खंडों में डबल डिस्टेंट अपेक्षित है।

% वांक्षनीय

सैंट्रल पैनल वाले स्टेशनों पर या उच्च घनत्व वाले (हाई डेन्सिटी) रूटों पर उपयुक्त साधनों द्वारा गाड़ी के पूर्ण आगमन की जाँच करने के लिए साधन।

टिप्पणी :-नये संशोधित पैरा-7.131 के प्रावधान केवल भविष्य के सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग इंस्टॉलेशन के लिए लागू होगी। जहां कही वर्तमान इंस्टॉलेशन इन जरूरतों को पूरा नही करते वहां परिचालन की वर्तमान गति जारी रखने के लिए अनुमति दी जानी चाहिए।

Scanned with CamScanner

कांटो एवं सिगनलों को वियोजित (डिसकनेक्ट) करना (SR 3.51-1)

1. कोई कांटा, सिगनल, इन्टरलॉकिंग गियर खराब हो जाने पर मरम्मत कार्य की अनुमति देने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर S & T विभाग के कर्मचारियो द्वारा डिसकनेक्शन मेमो लेगा और उसके बाद ही कार्य करने की अनुमति देगा।
2. स्टेशन मास्टर डिस्कनेक्शन मेमो लेकर S & T विभाग के कर्मचारियो को कार्य करने की अनुमति देता है तो सिरे के केबिनो को (यदि है तो) जिस कांटे / सिगनल / इन्टरलॉकिंग गियर पर कार्य करने की अनुमति दे रहा है उसके बारे मे सूचित करेगा और यह सूचना प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ दी जायेगी।
3. किसी सिगनल के लिये डिस्कनेक्शन मेमो मिलने पर उससे सम्बन्धित कांटो को नॉन इन्टरलॉक माना जायेगा और उन कांटो पर कोई भी संचालन करने से पहले स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी है कि वह सुनिश्चित करे कि उस सिगनल से सम्बन्धित कांटो को सैट व सम्मुख कांटो को क्लैम्प द्वारा तालित कर दिया गया है।
4. यदि कांटो या क्रॉस ओवर को एक सिरे को डिस्कनेक्ट करने का मेमो दिया जाता है तो कांटे / क्रॉस ओवर के दोनो सिरे को नॉन इन्टरलॉक मानते हुये उन पर से कोई भी संचालन करने से पहले यह सुनिश्चित करना चाहिये कि दोनो सिरे क्लैम्प द्वारा तालित कर दिये गये है।
5. यदि क्रॉस ओवर का एक सिरा डिसकनेक्ट किया गया है और S & T विभाग ने डिसकनेक्शन मेमो पर लिखित मे दिया है कि क्रॉस ओवर के दूसरे सिरे पर कोई कार्य नही किया जा रहा है। गाड़ियो को सिगनल ऑफ़ करके लिया जा सकता है (ऐसे सिरे पर जहॉ कोई काम नही किया जा रहा है) परन्तु ऐसे समय गाड़ियो की गति 15 kmph से अधिक नही होगी और दूसरी ओर के कांटो को पृथक्करण के लिये क्लैम्प किया गया हो।
6. कार्य समाप्त हो जाने पर जैसे ही S &T विभाग द्वारा रिकनेक्शन मेमो दिया जाता है स्टेशन मास्टर पुनः उसकी सूचना सिरे के केबिनो को प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ देगा।

Scanned with CamScanner

अधिकतम अनुमेय गति (Maximum Permissible speed)

1. इसका निर्धारण CRS के द्वारा किया जाता है।
2. इसका निर्धारण करते समय प्रयोग किये जाने वाले इंजन, वाहन, रेलपथ की मजबूती तथा उतार-चढाव का ध्यान रखा जाता है।
3. संचालन समय सारणी मे इसे सेक्शन के अनुसार दर्शाया जाता है।
4. चालक किसी भी परिस्थिति मे इसका उल्लंघन नही करेगा।
5. इस गति से गाड़ी चलने पर दो स्टेशनो के बीच लगने वाला समय न्यूनतम यात्रा समय कहलाता है।
6. यह गति समान्य गति (Booked Speed) से 8-10% अधिक होती है।

सामान्य गति (Booked Speed)

1. इस गति का निर्धारण COM के द्वारा किया जाता है।
2. यह गति अधिकतम अनुमेय गति से 8-10% कम होती है।
3. इस गति का निर्धारण करते समय प्रयोग होने वाले इंजन, रेलपथ की मजबूती, उतार-चढाव, रोलिंग स्टॉक, सिगनल व्यवस्था आदि का ध्यान रखा जाता है।
4. संचालन समय सारणी मे सेक्शन के अनुसार इसका उल्लेख किया जाता है।
5. चालक परिस्थिति के अनुसार इस गति का उल्लंघन करके अपनी गाड़ी को अधिकतम अनुमेय गति से चला सकता है।
6. इस गति से दो स्टेशनो के बीच लगने वाला समय सामान्य यात्रा समय कहलाता है।

न्यूनतम यात्रा समय (Minimum Running Time)

1. न्यूनतम यात्रा समय वह समय है जो उस सेक्शन की अधिकतम अनुमेय गति से गाड़ी चलने के कारण दो स्टेशनो के बीच लगता है।
2. इस समय की गणना करते समय उस गाड़ी को किस इंजन के साथ चलाया जा रहा है और उसकी अधिकतम अनुमेय गति कितनी है इस बात को ध्यान मे रखनी चाहिये। यदि किसी विशेष इंजन के साथ गाड़ी की अधिकतम अनुमेय गति से कम आती है तो न्यूनतम यात्रा समय की गणना करते समय उसी कम गति का प्रयोग किया जायेगा।
3. इस समय की गणना करते समय स्थायी गति प्रतिबन्धो को ध्यान मे रखा जाता है।
4. MRT की गणना करते समय सेक्शन के उतार-चढाव तथा घुमाव का भी ध्यान रखा जाता है।

सामान्य यात्रा समय (Normal Running Time)

1. सामान्य गति से चलने के कारण दो स्टेशनो के बीच लगने वाला समय है।
2. इसकी गणना करते समय स्थायी गति प्रतिबन्धो को ध्यान मे रखा जाता है।
3. NRT की गणना करते समय सेक्शन के उतार-चढाव तथा घुमाव का भी ध्यान रखा जाता है।
4. इसमे त्वरण तथा मंदन (Acceleration and Deceleration) के लिये आवश्यक समय भी शामिल है।

नोट- जब किसी सेक्शन मे कोई अस्थायी गति प्रतिबन्ध लग जाता है तो उस सेक्शन का उस समय न्यूनतम यात्रा समय MRT, Working Time Table मे दिये MRT+ अस्थायी गति प्रतिबन्ध के लिये आवश्यक समय होगा। इसी प्रकार NRT भी WTT में NRT+ अस्थायी गति प्रतिबन्ध के लिये आवश्यक समय होगा।

Scanned with CamScanner

वाहनों की लदाई (Loading of Vehicles)

1. किसी माल डिब्बे या ट्रक पर, अधिनियम की धारा - 53 की उप-धारा (3) में एक्सल पर अधिकतम सकल भार से या रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित उससे कम किसी भार से या यदि कोई भार निर्धारित किया गया है, अधिक माल नही लादा जायेगा।
2. अनुमोदित विशेष अनुदेशों को छोड़कर, कोई वाहन इस प्रकार नही लादा जायेगा कि उसका आयाम रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित अधिकतम चल आयाम से अधिक न हो जाय।
3. यदि किसी ट्रक में लदा हुआ माल ट्रक की सीमा से असुरक्षित रूप से आगे निकला हुआ है तो उस ट्रक के साथ एक अतिरिक्त डिब्बा डमी के रूप में, लगा दिया जायेगा।
4. जब तक विशेष अनुदेशों द्वारा यह काम किसी अन्य रेल सेवक को नहीं सौपा जाता, गाड़ी का गार्ड उस गाड़ी में जुडे खुले ट्रक पर लदे हुये माल की जांच करेगा।
5. यदि कोई माल अपनी जगह से खिसक गया है या उसे ठीक प्रकार से व्यवस्थित करने की आवश्यकता है तो वह या तो माल को सुरक्षित रूप से बंधवा देगा या उस ट्रक को गाड़ी से अलग करवा देगा।

क्षतिग्रस्त या खराब वाहन (Damaged or Defective vehicles)

1. यदि कोई वाहन पटरी से उतर जाता है तो उसे स्टेशनों के बीच तब तक नही चलाया जायेगा, जब तक कि सक्षम गाड़ी परीक्षक उसकी जाँच करके उसे पास नही कर देता।
2. यदि गार्ड या स्टेशन मास्टर को गाड़ी के किसी भी वाहन की दशा में गाड़ी परीक्षक द्वारा जाँच किये जाने से पहले ही, किसी संकट की आशंका है तो वह ड्राइवर से परामर्श करेगा और यदि वह आवश्यक समझता है तो उस वाहन को गाड़ी से अलग कर दिया जायेगा।
3. लोको फोरमेन या गाड़ी परीक्षक किसी अशक्त वाहन, माल डिब्बे या क्षतिग्रस्त इंजन को पिछले ब्रेकयान के पीछे लगाना सुरक्षित समझता है तो वह इसकी लिखित सूचना देगा।
4. स्टेशन मास्टर लिखित सूचना मिलने पर इस प्रकार के वाहन माल डिब्बे, या इंजन को दिन के प्रकाश के दौरान और अच्छे मौसम में माल गाड़ी के या जिन सेक्शनों पर साधारण तौर पर माल गाड़ियां न चलती हों, वहां मिली-जुली गाड़ी में पिछले ब्रेकयान के पीछे लगा सकता है।
5. सूर्यास्त के पश्चात या धुंध और कोहरे या तूफानी मौसम में वाहन, माल डिब्बे, या इंजन को गाड़ी से काटकर अवश्य अलग कर देना चाहिये और दिन के प्रकाश में या मौसम साफ होने पर उसे पुनः आगे जाने देना चाहिये।
6. सूचना की मूल प्रति गाड़ी के गार्ड को जनरल के साथ भेजने के लिए अवश्य दे देनी चाहिये।
7. यदि वाहन, माल डिब्बे या इंजन को गंतव्य स्थान पर पहुंचने के पूर्व गाड़ी से काटकर अलग कर दिया जाये तो सूचना की मूल प्रति उस स्टेशन मास्टर को अवश्य सौप देनी चाहिये।
8. वह स्टेशन मास्टर बाद में उस मूल प्रति को उस गाड़ी के गार्ड को सौप देगा जिसमें उस वाहन, माल डिब्बा या इंजन लगाकर आगे भेजा जायेगा।
9. इस प्रकार का केवल एक वाहन, माल डिब्बा या इंजन माल गाड़ी या मिली-जुली गाड़ी के पीछे लगाया जा सकता है।
10. ऐसे वाहन, माल डिब्बे या इंजन को गाड़ी में लगाये जाने पर लोको फोरमेन या प्रधान गाड़ी परीक्षक को गाड़ी के साथ जाने के लिए सक्षम रेल कर्मचारी को तैनात करना चाहिए।

Scanned with CamScanner

हाथ सिगनल (Hand Signal) (GR-3.52,3.53,3.54,3.55,3.56,3.57,3.58)

1. हाथ सिगनल का उपयोग शंटिंग के समय स्टेशन पर गाड़ी आते समय एवं जाते समय, चालक, गार्ड और स्टेशन कर्मचारियों के बीच किया जाता है। इसी प्रकार जब इंजीनियरिंग कार्य चलता है तो इंजीनियरिंग कर्मचारियों द्वारा भी हाथ सिगनलों का प्रयोग किया जाता है।

2. हाथ सिगनल में हाथ झंडी, हाथ बत्ती, तथा हाथ के इशारे का उपयोग किया जाता है।

3. हाथ के इशारे का उपयोग आपातकालीन परिस्थिति में दिन के समय जब हाथ झांडी उपलब्ध न हो तभी किया जायेगा।

4. रात के समय हाथ बत्ती तथा दिन के समय हाथ झंडी का प्रयोग किया जाता है। लाल या हरी बत्ती या तो स्थैतिक या फ्लेशिंग प्रकार की होगी।

5. प्रत्येक रेल कर्मचारी जो गाड़ी संचालन से संबंध रखते है उन्हें हाथ सिगनलों की पूरी जानकारी होनी चाहिये। ऐसे कर्मचारियों के पास ड्यूटी के समय हाथ सिगनल अवश्य होने चाहिये।

6. शंटिंग के समय कर्मचारियों को हाथ सिगनल ऐसे स्थान से दिखाना चाहिये जहां से चालक को स्पष्ट दिखाई दे।

हाथ सिगनलों के संकेत

1. रुको :- दिन के समय लाल झंडी कंधे के समानांतर रखकर दिखाना या झंडी के न होने पर दोनों भुजाओं को सिर के ऊपर उठाकर दिखाना। तथा रात के समय लाल बत्ती को स्थिर पकड़ कर दिखाना यदि लाल कांच उपलब्ध नही है या टूट गया है तो सफेद बत्ती को घुटने के समानांतर रखकर तेजी से बांये से दांये और दांये से बांये बार-बार हिलाकर दिखाना।
2. आगे बढ़ो :- दिन के समय हरी झंडी को दिखाना तथा हरी झंडी उपलब्ध न होने पर हथेली को स्थिर रखकर दिखाना तथा रात में हरी बत्ती को दिखाना चाहिए।
3. सतर्कता से आगे बढ़ो :- दिन के समय हरी झंडी को या झंडी के न होने पर हाथ को कंधे के समानांतर रखकर ऊपर नीचे बार-बार हिलाकर दिखाना तथा रात में हरी बत्ती को इसी प्रकार दिखाना।

शंटिंग के समय हाथ संकेत

1. शंटिंग करने वाले कर्मचारी से दूर जाओ :- दिन में हरी झंडी या हाथ को नीचे से ऊपर की ओर बार-बार हिलाकर दिखाना तथा रात में हरी बत्ती को इसी प्रकार हिलाकर दिखाना।
2. शंटिंग करने वाले कर्मचारी के पास आओ :- दिन में हरी झंडी या हाथ को छाती के समानांतर रखकर बार-बार अपनी ओर खीचना या हिलाना तथा रात के समय हरी बत्ती को इसी प्रकार हिलाना।
3. कपलिंग के लिये :- दिन के समय दोनों झंडियों को या हाथों को ऊपर उठाकर धीरे-धीरे हिलाकर दिखाना, तथा रात के समय हरी बत्ती को सिर के ऊपर उठाकर कलाई की सहायता से धीरे हिलाकर दिखाना।

रोक पताका (बेनर फ्लैग) :- यह एक अल्पकालिक स्थिर संकेत सिगनल है। यह एक लाल कपड़े का बना होता है जिसके दोनों ओर किनारे पर डंडा लगा होता है और इसे संबंधित लाइन के आर-पार फैला दिया जाता है।

Scanned with CamScanner

हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान

(GR-4.42, SR-4.42-1, 4.42-2, 4.42-3, 4.42-4, 4.42-5, 4.42-6, 4.43-1, 4.43-2, 4.43-3)

हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान चालक और गार्ड के बीच मे तथा गार्ड चालक और स्टेशन मास्टर के बीच मे किया जाता है।

गार्ड और चालक के बीच हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान निम्नलिखित परिस्थितियों में किया जाता है-

(i) जब गाड़ी किसी स्टेशन पर रुकने के पश्चात रवाना हो।

(ii) जब गाड़ी स्टेशनो के बीच रुकने के पश्चात रवाना हो।

(iii) जब गाड़ी किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरे।

हाथ सिगनल आदान-प्रदान के नियम-

(i) चालक और गार्ड को हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान तब तक करना चाहिये जब तक कि इंजन अग्रिम प्रस्थान सिगनल पार न कर जायें यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल नही है तो अंतिम कॉटो तक हाथ सिगनलो आदान-प्रदान किया जायेगा। यदि चालक को गार्ड का हाथ सिगनल दिखाई न दे तो वह दो छोटी सीटी बजायेगा और यदि फ़िर भी गार्ड हाथ सिगनल नही दिखाता है तो गाड़ी खड़ी करके कारण ज्ञात करेगा।

(ii) चालक अपने स्थान पर सहायक चालक को हाथ सिगनलो के आदान प्रदान के लिये तैनात कर सकता है।

(iii) जब गाड़ी स्टेशन पर रूकने के पश्चात रवाना हो रही हो या स्टेशन से बिना रुके जाये तो सामान्यतः हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान प्लेटफ़ॉर्म (स्टेशन कार्यालय) की ओर से किया जायेगा। लेकिन यदि घुमाव के कारण ऐसा सम्भव नही है तो हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान दूसरी ओर किया जायेगा।

(iv) जब गाड़ी स्टेशन सेक्शन के बाहर रुककर रवाना होती है तो सिगनलो का आदान-प्रदान चालक एवं गार्ड के बीच गाड़ी के बांयी ओर से किया जायेगा यदि घुमाव दाहिनी ओर हो तो सिगनलो का आदान-प्रदान दाहिनी ओर से किया जायेगा।

(v) स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ी के मामले मे जब किसी कारण से गार्ड का हाथ सिगनल चालक को दिखाई न दे तो स्टेशन मास्टर गार्ड के सिगनल को चालक के लिये दोहराने की व्यवस्था करेगा।

(vi) स्टेशन से रुककर रवाना होने वाली तथा थ्रू जाने वाली गाड़ी के चालक एवं गार्ड ने स्टेशन से जाते समय पीछे मुड़कर यह सुनिश्चित करना चाहिये कि कोई स्टेशन कर्मचारी उन्हे खतरा हाथ सिगनल तो नही दिखा रहा है।

(vii) जब गाड़ी ब्लॉक सेक्शन मे ACP या अन्य किसी कारणवश रूक जाये तो चालक अपनी गाड़ी को तब तक रवाना नही करेगा जब तक कि गार्ड उसे रवाना करने के लिये हाथ सिगनल न दिखाये। यदि चालक को गार्ड का हाथ सिगनल घुमाव अथवा अन्य किसी कारण से दिखायी नही देता है तो चालक सहायक गार्ड या सहायक चालक को गार्ड का हाथ सिगनल देखने के लिये पीछे भेज सकता है। सहायक गार्ड/सहायक चालक उस स्थान तक पैदल जायेगा जहॉ से उसे गार्ड का सिगनल दिखाई दे। इसके बाद वह अपने स्थान पर आकर चालक को गार्ड के हाथ सिगनल की जानकारी देगा जिसके आधार पर चालक अपनी गाड़ी रवाना करेगा लेकिन वह गार्ड के साथ हाथ सिगनलो के आदान-प्रदान करने का प्रयास तब तक करता रहेगा जब तक कि वह उसे हाथ सिगनल का आदान प्रदान न कर ले।

Scanned with CamScanner

(viii) जब कोई गाड़ी स्टेशन से बिना रुके जा रही हो तो स्टेशन मास्टर, गार्ड तथा चालक के साथ हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान ऐसे स्थान से करेगा जहॉ से चालक व गार्ड को स्पष्ट रुप से दिखाई दें और वह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी अग्रिम प्रस्थान सिगनल के आगे चली गई है और अग्रिम प्रस्थान सिगनल व प्रस्थान सिगनल दोनो ऑन स्थिति मे आ गये है।

(ix) जब गाड़ी स्टेशन से बिना रुके जा रही हो तो स्टेशन मास्टर एक प्वाइंट्स मैन को लाईन के दूसरी ओर हाथ सिगनलो के आदान-प्रदान के लिये नियुक्त करेगा।

(x) स्टेशन के ऐसे केबिन को जिन्हे सामान्यतः गाड़ी के चालक व गार्ड के साथ हाथ सिगनलो के आदान-प्रदान से छूट दी गई है वे केबिन कर्मचारी भी गाड़ियों पर नजर रखेंगे और यदि उन्हे कोई खतरनाक स्थिति दिखाई देती है तो तुरन्त खतरा हाथ सिगनल दिखायेंगे।

(xi) यदि गाड़ी के इंजन से किसी भी कर्मचारी द्वारा स्टेशन कर्मचारियों के साथ हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान न किया जाये तो स्टेशन मास्टर तुरन्त कन्ट्रोलर को सूचना देगा तथा अगले स्टेशन मास्टर को गाड़ी खड़ी करने एवं कारण पता लगाने के लिये एवं तुरन्त सूचित करेगा।

(xii) स्टेशन पर बिना रुके जाने वाली गाड़ी के चालक और गार्ड के साथ स्टेशन कर्मचारियो द्वारा हाथ सिग्नल के आदान प्रदान न किये जाने के मामले को गार्ड अपने जरनल मे लिखेगा।

बड़े आयाम के प्रेषण (ODC) (SR - 4.28-1, 4.28-3,)

ODC : Over Dimensional Consignment

ISMD : Infringing Standard Moving Dimensions

1. मानक चल आयाम का उल्लंघन करने वाले लोड को बड़े आयाम का प्रेषण कहते हैं।
2. मानक चल आयामों का उल्लंघन करने वाले किसी भी लोड को मुख्य परिचालन प्रबंधक की स्वीकृति के बिना नही चलाया जाएगा, यदि आवश्यक हुआ तो मुख्य इंजीनियर के माध्यम से रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति प्राप्त की जाएगी ।
3. सवारी गाड़ी में ODC वाहन नहीं लगाया जायेगा ।
4. ODC को हमेशा निर्धारित मार्ग से ही चलाया जायेगा ।
5. ODC वाहन का लूज या हम्प शंटिंग करना मना है ।
6. ODC को भारतीय सीमा के बाहर नहीं ले जाया जाएगा ।
7. ODC वाहन के पाकेट लेबल पर ODC का श्रेणी लाल रंग से लिखना चाहिए।
8. 132 टन वैल वैगन हमेशा एक स्पेशल गाड़ी की तरह चलाई जाएगी, तथा उसके साथ एक परिवहन निरीक्षक और एक कैरिज निरीक्षक अवश्य होना चाहिए ।
9. वैल वैगन और इंजन के बीच 6 रक्षक डिब्बे होने चाहिये ।
10. इस वैल वैगन को ले जाने वाली स्पेशल गाड़ी की अधिकतम गति 30 Kmph होगी।

नोट :

- खड़ी हुई गाड़ी और फिक्स स्ट्रक्चर के बीच की दूरी को ग्रॉस क्लियरेंस कहते हैं ।
- चलती हुई गाड़ी और फिक्स स्ट्रक्चर के बीच की दूरी को नेट क्लियरेंस कहते हैं ।

Scanned with CamScanner

ODC चार्ट (As per Operating Manual of Railway Board)

ODC का श्रेणी	क्लियरेंस (Clearance)		गति (Speed) Permissible Sanctioned Speed	चलाने पूर्व अनुमति Sanctioning Authority	चलाने का समय Movement During Day OR Night	स्टाफ की आवश्यकता
	ग्रास क्लियरेंस (Gross Clearance)	नेट क्लियरेंस (Net Clearance)				
A	(9 inches/Above) 228.6mm.या अधिक	(6 inches/Above) 152.4mm.या अधिक	Sectional Speed	Within Division : DRM Inter Division of the same Zone : COM Inter Rly. : COM of the Zone and COM of concerned Railway.	दिन और रात	आवश्यकता नहीं
B	(9-6 inches) 228.6mm.से कम किन्तु 152.4mm. से कम नही	(6-3 inches) 152.4mm.से कम किन्तु 76.2mm. से कम नही	BG-40 Kmph MG-25 Kmph NG-15 Kmph	Within Division: DRM Inter Div./Fgn.Rly. : COM	दिन और रात	दिन में आवश्यकता नहीं रात में : TXR,PWI,TI,OHE
C	(6-4 inches) 152.4mm.से कम किन्तु 101.6mm से कम नही	(Less than 3 inches) 76.2mm.से कम	BG-25 Kmph MG-25 Kmph NG-15 Kmph	COM+CE+CRS	केवल दिन में	TXR,PWI,TI,OHE
ग्रॉस क्लियरेंस 101.6mm (4 inches) से कम			परिचालन की अनुमति नही है।			

On Electrified Sections (As per Operating Manual of Railway Board)

Sr. No.	Consignment और Contact Wire के बीच अन्तर	गति Kmph	विद्युत सप्लाई
1	ग्रास क्लियरेंस 390mm या अधिक	सामान्य	ON
2	ग्रास क्लियरेंस 340mm या अधिक किन्तु 390mm से कम	SR-15 Kmph.	ON
3	ग्रास क्लियरेंस 100mm या अधिक किन्तु 340mm से कम	SR-15 Kmph.	OFF
4	ग्रास क्लियरेंस 100mm से कम	परिचालन की अनुमति नही है ।	

Scanned with CamScanner

शंटिंग के समय गति और जिम्मेदारी (SR-5.14-1)

1. शंटिंग कार्य करने के लिए शंटिंग आदेश T/806 देना चाहिए। जंक्शन स्टेशन तथा बड़े यार्डों में जहां शंटिंग स्टाफ नियुक्त किया गया है तथा जहां नियमित शंटिंग होती है जैसा कि बता गया है वहां शंटिंग आदेश देने से छूट दी गई है।
2. स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर/सहायक यार्ड मास्टर/शंटिंग जमादार/शंटिंग मास्टर या गाड़ी का गार्ड शंटिंग कार्य का पर्यवेक्षण करेंगे।
3. शंटिंग कार्य के दौरान कांटे ठीक से लगे हैं या नही इसके लिए शंटिंग सुपरवाइजर जिम्मेदार होगा।
4. जब तक चालक इंजन पर न हो तब तक शंटिंग कार्य शुरु नही करना चाहिए।
5. शंटिंग के दौरान यदि किसी रोक सिगनल को ON में पार करना हो तो उसका विवरण शंटिंग आदेश (T/806) पर लिख कर देना चाहिए।
6. शंटिंग कार्य के दौरान यदि शंटिंग कार्य में कोई परिवर्तन किया जाता है या स्टाफ बदलता है तो ऐसे समय पुराने T/806 को रद्द कर नया T/806 जारी किया जायेगा।
7. शंटिंग कार्य के लिए आऊटर सिगनल, होम सिगनल तथा अन्तिम रोक सिगनल को छोड़कर अन्य रोक सिगनल को ऑफ किया जा सकता है।
8. यदि किसी कांटों का बचाव करने के लिए शंट सिगनल या कोई अन्य सिगनल नही लगा है तो ऐसे समय कांटों को क्लेम्प करके पैडलॉक भी करना चाहिए।
9. शंटिंग के दौरान मोटर पॉईंट को दोनों ओर से क्लेम्प करना चाहिए।
10. शंटिंग की सामान्य गति 15 Kmph होती है।
11. विस्फोटक और ज्वलनशील पदार्थों से भरे वाहनों की शंटिंग की अधिकतम स्पीड 8 Kmph होगी।
12. एक बॉक्स वैगन की शंटिंग करते समय इम्पैक्ड गति 5 Kmph होती है।
13. पांच बॉक्स वैगनों की शंटिंग करते समय इम्पैक्ड गति 2 Kmph होती है।
14. यदि दो इंजन लगे है तो सामने वाला इंजन ही शंटिंग कार्य करेगा।
15. जब पूरी गाड़ी एक लाइन से दूसरी लाइन पर ले जाना हो तो गार्ड अपने ब्रेकयान में रहेगा।
16. जब शंटिंग किसी वाह्यतम रोक सिगनल के बाहर करनी हो तो अन्तिम वाहन पर टेल लेंम्प/टेल बोर्ड (TL/TB) आवश्यक रूप से लगाना चाहिए।
17. सवारी गाड़ी में शंटिंग करते समय इंजन को 20 मीटर की दूरी पर अवश्य रोक लेना चाहिए जिससे यात्रियों को धक्का न लगे।
18. यदि स्टेशन पर सबसे वाह्यतम कांटों के आगे 400 में 1 या अधिक ढलान हो तो शंटिंग के लिए इंजन हमेशा ढलान की तरफ होना चाहिए।
19. शंटिंग के दौरान चलती गाड़ी में वाहनों को अलग नही करना चाहिए।
20. शंटिंग करते समय पूरे लोड को वैक्युम/एअर प्रैशर पर लेना चाहिए।
21. शंटिंग कर्मचारियों को शंटिंग करने से पहले शंटिंग प्रतिबंध की जानकारी होनी चाहिए, यह जानकारी SWR के अध्याय-8 में लिखी जाती है।
22. सवारी/पशु/विस्फोटक या ज्वलनशील पदार्थों से भरे वाहनों की लूज शंटिंग नही करनी चाहिए।
23. जिन वाहनों पर "Not to be loose shunted" स्टेंसिल लगी हो उनकी लूज शंटिंग नही करनी चाहिए।

Scanned with CamScanner

बचाव के नियम (Protection Rule) (GR - 6.03, SR - 6.03-1)

1. जब दुर्घटना या अन्य किसी कारण से ब्लाक सेक्शन में गाड़ी रुक जाए जिसका कारण स्पष्ट न हो तथा गाड़ी आगे बढ़ने में असमर्थ हो तो चालक तुरंत हेडलाईट बंद करके फ्लेशन लाइट ऑन करेगा और चार छोटी सीटी बजाकर एवं दिन में लाल झंडी/रात में लाल बत्ती दिखाकर गार्ड को सूचित करेगा।
2. गार्ड द्वारा उपरोक्त सीटी स्वीकृति लाल हाथ सिगनल उपर नीचे हिलाकर दी जाएगी। चालक इस संकेत को देखकर इसकी पावती एक लंबी सीटी बजाकर देगा।
3. गार्ड लाल झंडी या बत्ती, ब्रेकेट या दरवाजे के हैंडल पर या ब्रेकवान पर ऐसी जगह लगाएगा जिसे चालक आसानी से देख सके।
4. यदि उपलब्ध हो तो रात के समय ब्रेकयान की साइड लैम्प को चालक की ओर लाल कर देगा तथा अपने टेल लेम्प टेल बोर्ड की सुनिश्चिती करेगा।
5. BG पर 600-600-10-10 मीटर तथा NG पर 400-400-10-10 मीटर पर चार पटाखो द्वारा ऐसा बचाव किया जायेगा।
6. गाडी का बचाव करने के जाने वाला व्यक्ति आती हुई गाडी को रोकने के लिए लगातार खतरा हाथ सिगनल दिखायेगा।
7. यदि उसे गाडी आती हुई दिखायी दे तो एक पटाखा यथासंभव दूरी पर रखेगा, तथा यदि BG/NG पर क्रमशः 600/400 मीटर पर एक पटाखा रखने के बाद दूसरा पटाखा क्रमशः 1200/800 मीटर पर रखना संभव ना हो तो यथासंभव दूरी पर दूसरा पटाखा रखेगा।
8. यदि गाड़ी आगे जाने योग्य हो जाए तो बचाव करने गए व्यक्ति को वापस बुलाने हेतु चालक लगातार लंबी सीटी बजाएगा तथा वापस आते समय वह व्यक्ति तीन पटाखों को छोड़कर मध्यवर्ती पटाखा उठाते हुए आएगा।
9. यदि गाड़ी का बचाव आगे से भी किया गया हो एवं गाड़ी को आगे ले जाया जा रहा हो तब चालक गाड़ी लेकर आगे बढ़ेगा और इन पटाखों को उठाने का प्रयास करेगा।
10. चालक फ्लेशर लाइट तभी बंद करेगा जब उसकी गाड़ी आगे जाने में समर्थ हो जाए अथवा वह सुनिश्चित कर ले कि बगल वाली लाइन पर कोई अवरोध नहीं है तथा उस गाड़ी को रोकने की आवश्यकता नहीं है। फ्लेशर लाइट न होने पर या खराब होने पर हेड लाइट को बार-बार जलाया बुझाया जाएगा
11. अकेले इंजिन या कपल इंजिन के मामले में बचाव की जिम्मेदारी चालक/चालकों की होगी।

इकहरी लाइन या टी.एस.एल मे गाडी का बचाव

1. यदि कोई सक्षम व्यक्ति ब्रेक यान मे उपलब्ध है तो गार्ड उसे पिछे की ओर बचाव करने भेजेगा तथा स्वयं चालक के पास विचार विमर्श करने जायेगा।
2. यदि कोई व्यक्ति उपलब्ध नही हो तो पिछे से बचाव करने के पश्चात चालक से विचार विमर्श करने चालक के पास आयेगा।
3. चालक द्वारा आगे से बचाव किया जायेगा।

दोहरी लाइन मे गाडी का बचाव

1. बाजू वाली अवरोधित या नही इस बात का विचार किये बिना तुरन्त चालक या सहायक चालक द्वारा बाजू वाली लाइन का बचाव किया जायेगा।
2. यदि कोई सक्षम व्यक्ति ब्रेक यान मे उपलब्ध है तो गार्ड उसे पिछे की ओर बचाव करने भेजेगा तथा स्वयं बाजू वाली अवरोधित है या नही यह देखते हुए इंजन की ओर जायेगा।

Scanned with CamScanner

3. यदि गार्ड को बगलवाली लाइन अवरोधित मिलती है तो वह बगलवाली का बचाव सुनिश्चित करेगा तथा यदि सहायक चालक अक्षम हो स्वयं बचाव करेगा।
4. यदि गार्ड को बगलवाली लाइन अवरोधित नही मिलती है तो चालक से विचार विमर्श करेगा तथा यदि पिछे की ओर किसी सक्षम व्यक्ति को बचाव करने नही भेजा तो स्वयं पिछे की ओर बचाव करने जायेगा।

स्वचल ब्लॉक सेक्शन में रुकी गाड़ियों का बचाव (GR- 9.10 & SR- 9.10-1)

1. यदि कोई गाड़ी स्वचल ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में रुक जाती है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर रोक हाथ सिगनल दिखायेगा।
2. गार्ड यह जांच करेगा कि पीछे की ओर TL/TB ठीक से प्रदर्शित हैं।
3. यदि गाड़ी की दुर्घटना, खराबी या अवरोध के कारण रुकी है और आगे जाने में असमर्थ है तो चालक निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा और गाड़ी का तुरंत बचाव किया जायेगा।
4. ऐसे समय जिस लाइन पर गाड़ी खड़ी है उसका बचाव पीछे से (90-90-10) मीटर की दूरी पर तीन पटाखे लगाकर किया जाएगा।
5. यदि बाजू वाली लाइन/लाइनें अवरोधित हो जाती हैं तो उनका बचाव सामान्य नियम 6.03 के अनुसार (600-600-10-10) मीटर की दूरी पर चार पटाखे लगाकर किया जाएगा।
6. स्वचल सेक्शन में सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने के दौरान यदि कोई गाड़ी सेक्शन में 5 मिनट से अधिक रुकने वाली हो तो गाड़ी का बचाव किया जायेगा।

गाड़ी मे आग लगना (GR 6.10, SR 6.10-1, 6.10-2, 6.10-3)

1. यदि कोई रेल सेवक आग लगी देखता है जिससे जीवन की हानि या सम्पत्ति को क्षति पहुँचने की संभावना है तो वह जीवन व सम्पत्ति की रक्षा के लिये और आग को फ़ैलने से रोकने तथा उसे बुझाने के लिये यथा संभव सभी उपाय करेगा।
2. यदि आग गाड़ी के किसी हिस्से मे लगने का पता चले तो गाड़ी को सुरक्षित स्थान पर खड़ी करनी चाहिये और जलते हुये वाहनो को अन्य वाहनों से गाड़ी से अलग कर देना चाहिये और अविलम्ब आग को बुझाने का प्रयास करना चाहिये।
3. जिस स्थान पर आग लगने का पता चलता है यदि वहॉ से थोड़ी दूरी पर पानी उपलब्ध है और यदि उस स्थान तक जलते वाहन को ले जाना सुरक्षित समझा जाये तो ऐसा किया जा सकता है लेकिन इससे पहले वाहन मे लदे माल पर विचार करना चाहिये और जलते हुये वाहनो को अन्य वाहनो से अलग कर देना चाहिये। ऐसे मामले मे गाड़ी के चालक एवं गार्ड को अपने विवेकानुसार कार्यवाही करनी चाहिये।
4. जब सवारी गाड़ी मे आग लगने का पता चलता है तो सबसे पहले यात्रियो को और फ़िर डाक सामग्री को बचाने का प्रयास करना चाहिये।
5. यदि विद्युत इंजन मे आग लग जाये तो चालक को पेन्टोग्राफ़ नीचे कर लेना चाहिये तथा विशेष प्रकार के अग्निशामक यंत्रो का प्रयोग करके आग बुझानी चाहिये या रेत का प्रयोग किया जायेगा।
6. किसी कर्षण बिजली उपकरण के किसी भाग मे आग लगने पर यदि प्रभावित भाग वितरण प्रणाली से अपने आप अलग नही हो गया हो तो उसे वितरण प्रणाली से अलग कर देना चहिये लेकिन यदि ऐसा न हो सके तो तुरन्त TPC को इसकी सूचना देनी चाहिये।
7. SM प्रभावित सेक्शन मे गाड़ी जाना रोक देगा।

Scanned with CamScanner

8. यदि विद्युतीकृत क्षेत्र मे आग लग जाती है तो उसे बुझाने के लिये फ़ायर ब्रिगेड की सेवाओं की आवश्यकता हो, तो दमकल को तब तक काम प्रारम्भ नही करने दिया जायेगा जब तक कि आग के समीपवर्ती सभी बिजली उपस्कर को बिजली रहित न कर दिया गया हो।

AM 108 आग - आग की ऐसी कोई घटना जिसमे किसी व्यक्ति की मृत्यू हो गयी हो या रेल सम्पत्ति का नुकसान 5000 रु. या 5000 रु. से अधिक का हुआ हो या किसी व्यक्ति को चोट लगी हो तो ऐसी सभी घटनाओं को आग की गणनाओ मे शामिल किया जायेगा।

AM 611 Fire on Track - (ट्रैक पर आग) गार्ड और ड्राईवर जो कि रेलपथ पर आग लगी देखते है तो उसे अपनी गाड़ी खड़ी कर देनी चाहिये और अग्निशामक यंत्र द्वारा आग बुझाने का प्रयत्न करना चाहिये। गार्ड को इस बारे मे नजदीक के रेलपथ निरीक्षक को तथा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचना देनी चाहिये। पेट्रोलियम पदार्थ के वैगन के दोनो दरवाजो को कम से कम 5 मिनट तक खुला रखना चाहिये उसके बाद किसी व्यक्ति को उसमे लोडिंग/अनलोडिंग के लिये प्रवेश करना चाहिये। पेट्रोलियम पदार्थो के, विस्फ़ोटक पदार्थो के तथा विस्फ़ोटक पदार्थो के प्रेषण का गाड़ी द्वारा वहन किया जा रहा है तो गार्ड ऐसे सामान की लोडिंग और अनलोडिंग की जॉच करने के लिये जिम्मेदार होंगे ऐसे चाहे भरा हो या खाली उसमे तथा उसके नजदीक भी तेल के या गैस के लैम्प का प्रयोग नही किया जायेगा। और ऐसे वाहनो के पास किसी को भी धूम्रपान करने की अनुमति नही दी जायेगी।

AM 613 Prevention of fire in horse boxes and Cattle wagons - ऐसा स्टेशन मास्टर जहॉ से हॉर्स बॉक्स व कैटल वैग़न भेजे जा रहे है वह स्वयं अटेन्डेन्ट को वैगन मे आग का प्रयोग न करने की चेतावनी देगा तथा उससे क्या खतरा हो सकता है वह बतायेगा।

AM 616 Fire Reporting Cases of - जब आग लगने के मामले की रिपोर्ट करनी हो तो गाड़ी मे उस वाहन की स्थिति बतानी चाहिये। यह भी बताना चाहिये कि वह वाहन खाली या भरा हुआ है। जब गाड़ी मे आग लगने की घटना स्टेशन परिक्षेत्र मे हुयी हो और आग लगने की वजह इंजन से आग की चिंगारी या विद्युत शॉर्ट सर्किट हो तो ऐसा विवरण तब तक नही लिखना चाहिये जब तक कि यह पक्का न हो जाये कि आग लगने का कारण यही था। जब किसी कोच मे/वैगन मे आग की गम्भीर दुर्घटना हो जाये तो स्टेशन मास्टर/नियंत्रण कार्यालय तुरन्त उस क्षेत्र की फ़ॉरेन्सिक लैबोरेटरी के अधिकारियो को सूचना देंगे जिससे वे दुर्घटना स्थल पर शीघ्र पहुँचकर सबूतो को इकटठा करके आग लगने के कारण का पता लगा सके।

Scanned with CamScanner

गरम धुरा (Hot Axle) (SR-4.29-2, 4.29-4)

प्लेन बेयरिंग के हॉट एक्सल के लक्षण :-

1. धुरा गरम होना।
2. सीटी जैसी आवाज आना।
3. आईल जलने की दुर्गन्ध आना।
4. धुऑ निकलना।
5. आग की लपट निकलना।

रोलर बेयरिंग के हॉट एक्सल के लक्षण :-

1. ग्रीस छिटकने के निशान चक्के पर आना।
2. ग्रीस जलने की गन्ध का आना।
3. गरम होने के कारण एक्सल बॉक्स का रंग बदल जाना।
4. एक्सल बॉक्स से धुऑ निकलना।
5. रात के समय एक्सल बॉक्स का लाल दिखाई देना।
6. कर्कश ध्वनि का आना।
7. एक्सल का जाम होकर पटरी पर घिसटना।
8. रेल की पटरी पर चिंगारियां दिखना।

गाड़ी में गरम धुरा/कोई असुरक्षित स्थिति देखने पर रेल कर्मचारियो की ड्यूटी:-

1. कोई भी रेल कर्मचारी किसी चलती हुई गाड़ी मे कोई असुरक्षित स्थिति जैसे गरम धुरा, वाहन का लटकता भाग, स्प्रिंग ब्रोकन, लोड शिफ्टिंग इत्यादि देखता है तो वह गाड़ी रोकने और गाड़ी कर्मचारियो को इसकी जानकारी देने के लिये यथासंभव प्रयास करेगा।
2. इलेक्ट्रिफाईड सेक्शन में ओ.एच.ई. सप्लाई बंद करने हेतू तुरंत आवश्यक कार्यवाही की जाएगी।
3. यदि सब उपाय करने के बाद भी गाड़ी कर्मचारियो का ध्यान आकर्षित न हो सके तो स्टेशन मास्टर/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/स्विच मैन तुरन्त अगले स्टेशन को गाड़ी रोको और गाड़ी की जॉच करो संकेत देगा साथ ही इसकी सुचना सेक्शन कन्ट्रोलर को भी देगा जो अगले स्टेशन पर गाड़ी रोकेगा तथा कारणो का पता लगायेगा।
4. स्टेशन मास्टर "रोको और गाड़ी की जॉच करोछ संकेत मिलने पर गाड़ी को तब तक सीधे प्रवेश करने नही देगा जब तक यह सुनिश्चित न कर ले कि गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर रुक गयी है। उसके बाद ही गाड़ी को मेन लाईन पर लेने के लिये आगमन रोक सिगनलो को ऑफ़ किया जायेगा।
5. यदि मेन लाईन उपलब्ध न होने पर गाड़ी को लूप लाईन पर लेना हो तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद की गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर आकर रुक गयी है। उस गाड़ी के चालक को पाईंट्समेन द्वारा गाड़ी मे हॉट एक्सल वाहन होने तथा उसको लूप लाईन में लेने के बारे मे अवगत कराऐगा ।
6. चालक यह सूचना प्राप्त होने के बाद हॉट एक्सल वाहन की जांच करके यह निर्णय लेगा कि क्या टर्न आउट पार करके लूप लाईन पर जाना सुरक्षित होगा ? यदि ऐसा करना सुरक्षित समझा जाता है तो लूप लाईन के लिये सिगनलो को ऑफ़ किया जायेगा तथा गाड़ी को स्टेशन तक पाईंट्समेन द्वारा पायलट किया जायेगा और ऐसे समय गाड़ी की गति 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नही होगी ।
7. हॉट एक्सल वाहन के साथ गाड़ी को रवाना नही किया जायेगा बल्कि ऐसे वाहन को या तो सुधारा जायेगा या उसे गाड़ी से अलग कर दिया जायेगा।
8. यदि स्टेशनों के बीच कोई एक्सल बॉक्स गरम दिखाई दे तो तुरंत गाड़ी रोक देनी चाहिए चालक को उसकी जाँच करनी चाहिए और अपने विवेकानुसार सुरक्षित प्रतिबंधित गति से अगले स्टेशन तक ले जाना चाहिए और वहाँ पर ऐसे वाहनों को काटकर अलग कर देना चाहिए।

Scanned with CamScanner

9. हॉट एक्सल वाहन मे एक्सल बॉक्स को ठंडा करने के लिये उस पर पानी नही डाला जायेगा बल्कि उसके ठंडा होने का इंतजार किया जायेगा। यदि एक्सल बॉक्स से आग की लपट निकल रही हो तो उसे बुझाने के लिये अग्निशामक यंत्र का या रेत अथवा मिट्टी का उपयोग किया जायेगा।

10. गाड़ी के स्टेशन पर आने के बाद उसमे से हॉट एक्सल वाहन को गाड़ी से अलग किया जायेगा। तथा वैगन एक्सचेंज रजिस्टर मे उसका उल्लेख किया जायेगा तथा उसका नं. मालिक रेलवे आदि लिखे जायेंगे। इसके बारे मे संबंधित TXR को मैसेज दिया जायेगा।

कार्य-संचालन समय सारणी (Working Time Table)

1. संचालन समय सारणी गाड़ी संचालन से संबंधित कर्मचारियों के मार्गदर्शन एवं जानकारी हेतु बनाई जाती है।
2. इस समय सारणी को क्षेत्रीय रेलवे के COM तथा CPTM द्वारा बनाया जाता है, तथा उप-नगरीय संचालन समय सारणी को DRM, CPTM तथा COM के द्वारा बनाया जाता है।
3. यह समय सारणी प्रत्येक मंडल के लिए अलग-अलग प्रत्येक वर्ष एक जुलाई से जारी की जाती है।
4. इस समय सारणी में गाड़ी संचालन से संबंधित महत्वपूर्ण जानकारी होती है।
5. इसमें मंडल के सभी स्टेशनों के नाम भोगोलिक क्रम में लिखे जाते हैं।
6. यह एक गोपनीय रिकार्ड है जिसे बुक स्टॉल पर नही बेचा जाता है तथा इसे पब्लिक को नही दिखाना चाहिए।
7. इस समय सारणी की एक-एक प्रति उन सभी रेल कर्मचारियों को दी जाती है जो गाड़ी संचालन से सीधा संबंध रखते हैं।
8. इस समय सारणी में कुछ मुख्य बातें निम्नलिखत होती हैं :-
   - (i) स्टेशनों का नाम एवं कोड
   - (ii) स्टेशनों के बीच की दूरी
   - (iii) मुख्यालय से दूरी
   - (iv) प्रत्येक स्टेशन से गाड़ी गुजरने का समय
   - (v) आने तथा जाने का समय
   - (vi) स्टेशन का प्रकार
   - (vii) इंटरलॉकिंग का प्रकार
   - (viii) सिगनल का प्रकार
   - (ix) स्थाई गतिप्रतिबंधों की जानकारी
   - (x) निर्धारित एवं अधिकतम अनुमेय गति
   - (xi) सेक्शन में चलने वाले इंजनों का प्रकार
   - (xii) लोड टेबल की जानकारी
   - (xiii) कोरीडोर ब्लॉक की जानकारी
   - (xiv) गेटों का विवरण
   - (xv) टी.एक्स.आर. के बारे में सूचना
   - (xvi) ART और ARME के बारे में जानकारी आदि

Scanned with CamScanner

स्टेशन संचालन नियम (Station Working Rules) (GR 5.06, SR 5.06-1, 5.06-2)

1. स्टेशन संचालन नियम एक सूचनाओं का समूह होता है, जिससे स्टेशन संचालन कार्य सुरक्षित चल सके, इन सभी का विवरण लिखा होता है। इससे संचालन कार्य संचालन में सुगमता आती है और कोई भी स्टेशन मास्टर स्वतंत्र या मनमाना कार्य नही कर सकता है।
2. मंडल रेल प्रबंधक इस नियम के लिए प्राधिकृत अधिकारी हैं। यह अधिकार मंडल के DRM को दिया जाता है जो कि वह इस अधिकार को Sr. DOM को प्रदान करता है।
3. इंटरलॉक स्टेशन के लिए Sr.DOM और Sr.DSTE के द्वारा मिलकर जारी किया जाता है।
4. नॉन-इंटरलॉक स्टेशन के लिए Sr.DOM और Sr.DEN द्वारा मिलकर जारी किया जाता है।
5. यदि अनुमोदित विशेष अनुदेश जारी करने हों या किसी नियम में छूट देना हो तो DRM द्वारा COM को लिखा जायेगा तथा CSTE की सलाह लेकर CRS की मंजूरी ली जायेगी।
6. SWR जारी करने की तिथि से पांच वर्षों तक अथवा पांच शुद्धि पत्रों तक वैध रहता है। जैसे ही छठा शुद्धि पत्र जरूरी हो या पांच वर्ष पूरे हो गये हों तब SWR को नवीनीकरण के लिए भेज दिया जायेगा।
7. SWR में कुल 12 आवश्यक बातें और 8 परिशिष्ट होते हैं।
8. परिशिष्टों को केवल संबंधित अधिकारियों के हस्ताक्षर द्वारा जारी किया जायेगा।
9. प्रत्येक रेल कर्मचारी को SWR सही तौर पर पढ़कर अच्छी तरह समझ लेना चाहिए, अच्छी तरह समझ लेने के बाद ही प्राप्ति स्वीकृति के तौर हस्ताक्षर करना चाहिए। हस्ताक्षर करने से पहले स्टेशन मास्टर किसी कर्मचारी को ड्यूटी पर नियुक्त नही करेगा।
10. यदि कोई कर्मचारी 15 दिन या अधिक अनुपस्थिति के बाद कार्य पर आता है तो उसे दुबारा ड्यूटी पर लेने के लिए SWR पढ़कर पुनः आश्वासन रजिस्टर में हस्ताक्षर किये जायेंगे।

Scanned with CamScanner

गाड़ी विन्यास (Train Marshalling)

डिब्बों या वाहनों को सही और सुरक्षित क्रम जोड़ना ही मार्शलिंग कहलाता है।

विन्यास की आवश्यकता :-

1. गाड़ियों का संचालन सुरक्षित और सुचारू रूप से करने के लिए।
2. गाड़ियां तेज गति से चलाने के लिए।
3. कम खर्च तथा अधिक आय के लिए।
4. गाड़ियां आकर्षित दिखने के लिए।

सवारी एवं मिली जुली गाड़ी का विन्यास (SR - 4.23-4)

1. सवारी एवं मिली जुली गाड़ी का विन्यास COM द्वारा समय-समय पर जारी किये गये अनुदेशों के आधार पर किया जाता है।
2. सवारी गाड़ी में कम से कम एक SLR या LR पीछे की ओर अवश्य होना चाहिए।
3. छोटी शाखा लाइनों पर चलने वाली सवारी या मिली जुली गाड़ी में एक SLR या LR गाड़ी के बीच में लगाया जा सकता है जिससे गन्तव्य स्टेशन पर SLR/LR को रिवर्स न करना पड़े, लेकिन ब्रेकयान के आगे तथा पीछे दो-दो बोगी से अधिक नही होंगी।
4. मिली जुली गाड़ी का विन्यास निम्नलिखित प्रकार से होगा :-
   - (i) इंजन
   - (ii) माल डिब्बे
   - (iii) सवारी डिब्बे
   - (iv) सबसे पीछे SLR/LR
5. सवारी गाड़ी में ब्रेकयान के पीछे दो बोगी या चार चौपहिया वाहन लगाये जा सकते है, एवं इसके अतिरिक्त अधिकारी का कैरेज भी लगाया जा सकता है बशर्ते कि उसे ब्रेक प्रणाली से जोड़ा गया हो तथा उसके हाथ ब्रेक कार्यशील हों।
6. अकेला चौपहिया वाहन दो बोगी या इंजन और बोगी के बीच में नही लगाया जायेगा।
7. अकेला चौपहिया वाहन सवारी गाड़ी के पीछे लगाया जा सकता है।
8. सवारी गाड़ी में जब चौपहिया वाहन लगा हो तब उस गाड़ी की गति ७५ Kmph से अधिक नही होगी।
9. सवारी गाड़ी में मालगाड़ी का डिब्बा तब तक नही लगाना चाहिए जब तक कि गाड़ी परीक्षक द्वारा इस डिब्बे के लिए "Safe to run on Passenger train" प्रमाण-पत्र नही दिया जाता है।
10. सवारी गाड़ी में COM की अनुमति से एक क्रेन लगाई जा सकती है।

मालगाड़ी का विन्यास (SR - 4.23-5)

1. प्रत्येक मालगाड़ी में एक ब्रेकयान अवश्य होना चाहिए।
2. यदि मालगाड़ी में ODC वाहन लगा है तो COM की अनुमति लेना आवश्यक है।
3. मालगाड़ी में अधिकतम दो क्रेन लगाई जा सकती है।

Scanned with CamScanner

4. अकेला चौपहिया वाहन दो आठ पहिये वाले वाहनों के बीच में नही लगाया जायेगा परन्तु रास्ते में शंटिंग का समय बचाने के लिए इंजन और आठ पहिये वाली गाड़ी के बीच में उसे लगाया जा सकता है।
5. घाट सेक्शन में दो भरे वाहनों के बीच एक खाली चौपहिया वाहन नही लगाया जायेगा।
6. चलने योग्य प्रमाणित किया गया क्षतिग्रस्त वाहन/इंजन विशेष अनुदेशों के अनुसार ब्रेकयान के पीछे केवल दिन के समय लगाया जा सकता है।

विस्फोटक, गोलाबारूद तथा ज्वलनशील पदार्थों से भरे डिब्बे लगाने के नियम

(SR - 4.28-4, 4.28-5, 4.28-6)

1. सवारी गाड़ी में विस्फोटक माल से भरे अधिकतम दो वाहन लगा सकते है।
2. मालगाड़ी में विस्फोटक माल से भरे अधिकतम पाँच वाहन लगा सकते है।
3. मिलीजुली गाड़ी में अधिकतम चार पाउडर वैन या तीन बंद माल डिब्बे लगाये जा सकते है।
4. सवारी या मिलीजुली गाड़ी में 'A' क्लास ज्वलनशील पदार्थ की टंकी या डिब्बे अधिकतम चार लगा सकते है।
5. मिलिट्ररी स्पेशल गाड़ियों में अधिकतम विस्फोटक पदार्थों से भरे वाहन लोड के बराबर गार्ड वैगन के साथ लगाये जा सकते है।
6. विस्फोटक पदार्थों को वैगन की वहन क्षमता से अधिक नही भरा जायेगा।
7. टेंक वैगन चाहे खाली हों या भरी हों उसे मार्शलिंग के लिए एक समान समझा जायेगा।
8. सवारी या मिलीजुली गाड़ियों में पैक किये हुए पैट्रोल और अन्य ज्वलनशीन पदार्थों से लदे अधिक से अधिक चार टंकी डिब्बे/माल डिब्बे या वाहन लगाये जा सकते है।

Scanned with CamScanner

घाट सेक्शन के नियम

1. रेल लाइन का वह भाग जो पहाड़ी जमीन पर होता है और जिस खंड का 50% हिस्सा 100 में एक का उतार-चढ़ाव वाला होता है या 30% हिस्सा 80 में एक का उतार-चढ़ाव वाला होता है उसे घाट सेक्शन कहते हैं।

2. मध्य रेल पर निम्नलिखित घाट सेक्शन है :-

(क)	मुंबई मंडल पर	:	(i)	ईगतपुरी - कसारा (थल घाट)
			(ii)	कर्जत - लोनावला (भोर घाट)
(ख)	नागपुर मंडल पर	:	(i)	धाराकोह - मारामझिरी
			(ii)	तीगांव - चिंचोंड़ा

3. घाट सेक्शन में गाड़ी संचालन के अनुदेश संबंधित स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में दिये जायेंगे तथा गाड़ी संचालन के लिए विशेष अनुदेश संबंधित मंडल के संचालन समय सारणी में दिये जाते हैं।

4. यदि किसी गाड़ी में 75% या अधिक कोचिंग वाहन है तो उस गाड़ी को सवारी गाड़ी माना जायेगा और ऐसी गाड़ी में ब्रेक पावर 100% होना चाहिये।

5. घाट सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों का लोड अधिकृत लोड से अधिक नही होना चाहिये।

6. घाट सेक्शन में केवल प्रशिक्षित चालक ही कार्य करेंगे तथा चालक द्वारा घाट सेक्शन में प्रवेश करने से पहले ब्रेक पावर प्रतिशत की जांच की जायेगी।

7. यदि गाड़ी घाट सेक्शन में 10 मिनट से अधिक खड़ी हो जाती है तो तुरंत हैंड ब्रेक तथा लकड़ी के गुटकों का उपयोग किया जायेगा।

8. घाट सेक्शनों पर स्टेशनों के बीच इंजन को गाड़ियों से काटकर अलग नही किया जायेगा।

9. ऐसे सेक्शन में भरे हुए वाहन एक समूह में इंजन के साथ तथा खाली वाहन एक समूह में पीछे की ओर लगाये जाने चाहिये।

10. घाट सेक्शन में दो भरे हुए वाहनों के बीच एक खाली चौपहिया वाहन नही लगाया जायेगा।

11. घाट सेक्शन में लोंग हॉल गाड़ियों तथा लॉरियों के संचालन की अनुमति नही है।

Scanned with CamScanner

गाड़ी संचालन पद्धतियां (GR-7.01)

1. भारतीय रेल पर निम्न लिखित संचालन पद्धतियॉ लागू है-
2. पूर्ण ब्लॉक पद्धति
3. स्वचालित ब्लॉक पद्धति
4. अनुगामी गाड़ी पद्धति
5. पायलट गार्ड पद्धति
6. ट्रेन स्टाफ़ तथा टिकट पद्धति
7. केवल एक गाड़ी पद्धति

पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें (GR 8.01)

जहॉ गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक पद्धति पर होता है वहां :-

1. किसी भी गाड़ी को किसी ब्लॉक स्टेशन से अगले ब्लॉक सेक्शन मे प्रवेश करने की अनुमति तब तक नही दी जायेगी जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन से लाईन क्लियर न मिल गया हो।
2. दोहरी लाईन पर- ऐसा लाईन क्लियर तब तक नही दिया जायेगा जब तक कि लाईन क्लियर देने वाले स्टेशन पर लाईन प्रथम रोक सिगनल तक ही नही बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ़ न हो।
3. इकहरी लाईन पर- ऐसा लाईन क्लियर तब तक नही दिया जायेगा जब तक कि लाईन क्लियर देने वाले स्टेशन पर लाईन प्रथम रोक सिगनल तक ही नही बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक लाईन साफ़ न हो एवं लाईन क्लियर पाने वले स्टेशन की ओर जाने वाली गाड़ियों से भी क्लियर नही है।
4. ऊपर लिखी हुई पर्याप्त दूरी दो संकेती सिगनल व्यवस्था मे 400 मी. एवं बहु संकेती सिगनल व्यवस्था मे 180 मी. से कम नही होनी चाहिये।

लॉक एवं ब्लॉक पद्धति (SR 8.01-1)

पूर्ण ब्लॉक पद्धति मे एक समय मे एक ब्लॉक सेक्शन मे एक गाड़ी होना चाहिये। इसीलिए एक गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन मे जाने के बाद दूसरि गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन मे प्रवेश से रोकना आवश्यक है। इसके लिये ब्लॉक उपकरण ट्रैक सर्किट और सिगनलो को आपस मे सम्बन्धित किया जाता है। इसी को लॉक एवं ब्लॉक पद्धति कहते है।

लॉक एवं ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें-

1. जब तक अगले ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक उपकरण / ट्रैक सर्किट/ एक्सल काऊन्टर पर लाईन क्लियर न मिल जाये तब तक किसी भी ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी को रवाना होने के लिये अन्तिम रोक सिगनल ऑफ़ नही होगा।
2. ब्लॉक सेक्शन मे गाड़ी के प्रवेश करने पर अन्तिम रोक सिगनल अपने आप ON स्थिति मे आ जायेगा।
3. जब तक कि गाड़ी अगले स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल के आगे लगे हुये ट्रैक सर्किट सेक्शन अथवा उसके संभाग सेक्शन को क्लियर करके आगे न निकल जाये और पिछले रोक सिगनल वापस ON स्थिति मे न कर दिये जाये तो सेक्शन क्लियर करना संभव नही हो सकेगा और न ही किसी गाड़ी को लाईन क्लियर दिया जा सकेगा।

Scanned with CamScanner

स्वचल ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें (GR-9.01)

1. जहां गाड़ियों का संचालन स्वचल ब्लॉक पद्धति के अनुसार किया जाता है वहां :-
   - (क) पूरे ट्रेक पर लगातार ट्रेक सर्किट या एक्सल काउंटर लगाया जाता है।
   - (ख) दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन के बीच की लाइन को कई छोटे-छोटे सिगनलिंग सेक्शनों में बाँट दिया जाता है।
   - (ग) स्वचल सिगनल तब तक ऑफ नही होगा जब तक लाइन न केवल अगले रोक सिगनल तक बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ न हो, तथा जैसे ही गाड़ी सिगनल को पार करेगी वैसे ही सिगनल अपने आप ऑन स्थिति में हो जायेगा।
2. अनुमोदित विशेष अनुदेशों को छोड़कर पर्याप्त दूरी 120 मीटर से कम नही होगी।
3. (क) स्वचल ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल सिगनल को संशोधित अर्द्ध-स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है।
   - (ख) इस प्रकार बनाये गये मध्य खंड के संशोधित अर्द्ध-स्वचल रोक सिगनल को ट्रेक सर्किट या एक्सल काउंटर अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया जायेगा, और आगे वाले स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जायेगा, सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हो या संशोधित अर्द्ध-स्वचल माध्यम में हो संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे।
   - (ग) पिछले स्टेशन के अग्रिम प्रस्थान सिगनल को मध्य खंड संशोधित अर्द्ध-स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जायेगा कि जब 'A' मार्कर बुझा तो अग्रिम प्रस्थान सिगनल ऑफ होगा या ऑफ किया जायेगा जब लाइन मध्य खंड संशोधित अर्द्ध-स्वचल रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक साफ हो, इसी प्रकार मध्य खंड संशोधित अर्द्ध-स्वचल रोक सिगनल स्वतः ऑफ होगा अथवा ऑफ किया जायेगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक साफ हो।
   - (घ) यह पर्याप्त दूरी 120 मीटर से कम नही होगी।
   - (ङ) धुंध और कोहरे के मौसम में जब स्पष्ट दिखाई न देता हो तब मध्य खंड संशोधित अर्द्ध-स्वचल रोक सिगनल को विशेष अनुदेशों के अनुसार 'A' मार्कर को बुझाया जा सकता है तथा ऐसा करने से पिछले स्टेशन का अग्रिम प्रस्थान सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का 'A' मार्कर भी बुझ जायेगा।
   - (च) सामान्य परिस्थितियों में मध्य खंड संशोधित अर्द्ध-स्वचल रोक सिगनल एक सामान्य स्वचल सिगनल के रूप में कार्य करेगा।
4. (क) यदि लोको पायलट को मध्य खंड संशोधित अर्द्ध-स्वचल रोक सिगनल ऑन स्थिति में मिलता है तथा 'A' मार्कर भी बुझा हुआ है तो गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देगा और अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा।
   - (ख) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए 'A' मार्कर के साथ ऑन अवस्था में मध्य खंड संशोधित अर्द्ध-स्वचल रोक सिगनल को पार करने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है।
   - (ग) यदि लोको पायलट अगले स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ हो तो वह सिगनल पर पांच मिनट रुककर प्रतीक्षा करेगा तथा सावधानी पूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक अधिकतम 10 Kmph की गति से चलेगा।
   - (घ) लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य खंड संशोधित अर्द्ध-स्वचल रोक सिगनल की खराबी की रिपोर्ट करेगा।

Scanned with CamScanner

पूर्ण ब्लॉक पद्धति एवं स्वचल ब्लॉक पद्धति में अन्तर

क्र.सं.	पूर्ण ब्लॉक पद्धति	स्वचल ब्लॉक पद्धति
1	इसमें A,B,C तथा स्पेशल क्लास स्टेशन पाये जाते हैं।	इसमें केवल स्पेशल क्लास स्टेशन ही पाये जाते हैं।
2	इसमें एक सेक्शन को अनेक ब्लॉक सेक्शनों में बाँटा जाता है।	इसमें दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन को कई सिंगनलिंग सेक्शनों में बाँटा जाता है।
3	एक समय में एक ब्लॉक सेक्शन में एक ही गाड़ी रह सकती है।	इसमें जितने सिंगनलिंग सेक्शन होंगे उतनी ही गाड़ियां चलाई जा सकती हैं।
4	इसमें ट्रेक सर्किट/एक्सल काउंटर ब्लॉक सेक्शन में लगाना आवश्यक नही है।	इसमें पूरे ट्रेक पर लगातार ट्रेक सर्किट/ एक्सल काउंटर लगाया जाता है।
5	इसमें सिगनलों की सामान्य स्थिति ON होती है।	इसमें सिगनलों की सामान्य स्थिति हरी (Proceed) होती है।
6	इसमें हत्थे वाले तथा रंगीन रोशनी वाले सिगनल लगाये जा सकते है।	इसमें केवल रंगीन रोशनी वाले सिगनल ही लगाये जाते है।
7	इसमें प्रस्थान प्राधिकार मूर्त तथा दृश्य दोनों हो सकता है।	इसमें प्रस्थान प्राधिकार केवल दृश्य ही होता है।
8	इसमें रोक सिगनलों को ऑन स्थिति में बिना प्राधिकार के पार नही किया जा सकता है।	इसमें रोक सिगनलों को ऑन स्थिति में दिन में एक मिनट तथा रात में दो मिनट रुककर बिना प्राधिकार के पार कर सकता है।
9	इसमें खंड क्षमता कम होती है।	इसमें खंड क्षमता ज्यादा होती है।
10	इसमें सामान्य बचाव (600-600-10-10) मी. की दूरी पर चार पटाखे लगाकर किया जाता है।	इसमें सामान्य बचाव (90-90-10) मी. की दूरी पर तीन पटाखे लगाकर किया जाता है।

स्वचल सिगनल ऑन स्थिति में मिलने पर चालक दल के कर्त्तव्य

(GR-9.02, SR-9.02-1, 9.02-2, 9.02-3, 9.02-4, 9.02-5)

1. यदि किसी चालक को 'A' मार्कर लगा हुआ स्वचल रोक सिगनल ऑन स्थिति में मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को इस सिगनल के पहले रोक देगा। और एक लगातार लंबी सीटी बजायेगा।
2. गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देने के बाद चालक वहां दिन में एक मिनट तथा रात में दो मिनट तक रुकेगा और सिगनल ऑफ होने की प्रतीक्षा करेगा।
3. यदि इतने समय तक प्रतीक्षा करने बाद भी सिगनल ऑन ही रहता है तो वह एक लंबी सीटी बजायेगा तथा गार्ड के साथ हाथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा।
4. चालक अगले सिगनल की ओर बहुत सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा।
5. ऐसे समय चालक अपनी गाड़ी की गति दृश्यता साफ होने पर सीधी लाइन पर 15 Kmph तथा दृश्यता साफ न होने पर या घुमाव, या अन्य कारण से दृश्यता साफ न होने पर 8 Kmph से अधिक नही करेगा।
6. यदि चालक निर्धारित गति से अधिक चल रहा है तो गार्ड द्वारा इंजन को संकेत देने के लिए अन्य संचार साधन नही है और चालक का ध्यान आकर्षित करना जरूरी है तो वह तेजी से हैंड ब्रेक लगायेगा और उतनी ही तेजी से झटपट उसे खेलेगा तथा जहां संभव है वहां साइड बत्तियों को उल्टा कर देगा जिससे लाल रोशनी चालक को दिखाई दे।
7. स्वचल रोक सिगनल को ऑन में पार करने के बाद चालक अगले रोक सिगनल तक अति सतर्कता से आगे बढ़ेगा। और अगले सिगनल के संकेत का पालन तब तक नही करेगा जब तक वह उस सिगनल तक न पहुँच जाय।
8. चालक को सुनिश्चित करना चाहिए कि उसके आगे चल रही गाड़ी या किसी अवरोध के बीच कम से कम 150 मीटर या दो OHE खम्बों की दूरी है तथा EMU के संबंध में 75 मीटर या एक OHE खम्बे की दूरी है।
9. बाढ़ इत्यादि जैसी विशेष परिस्थितियों में या बिगड़ी हुई EMU गाड़ी की सहायता हेतु या पिछली EMU गाड़ी की सहायता हेतु पिछली EMU गाड़ी को बहुत सावधानी से अगली गाड़ी के साथ लाया जा सकता है।
10. चालक सिगनल खराब होने की सूचना प्रथम रिपोर्टिंग स्टेशन को देंगे।

Scanned with CamScanner

ट्रॉली का संचालन (GR 15.18)

जिस वाहन को चार व्यक्ति मिलकर लाईन से उठा सकते है उसे ट्रॉली समझा जायेगा।

ट्रॉली संचालन के नियम :-

1. आपात स्थिति को छोड़कर ट्रॉली को रेलपथ या अन्य भारी सामान की ढुलाई के लिये उपयोग मे नही लाया जायेगा यदि कोई ट्रॉली इस प्रकार लादी जाती है तो उसे लॉरी समझा जाएगा।
2. इंजिनियरिंग विभाग, S&T, परिचालन, वाणिज्य एवं ओ.एच.ई. विभाग के ऐसे अधिकारी या निरीक्षक जिन्हे ट्रॉली कि आवश्यकता पड़ती है वे इसका उपयोग कर सकते है।
3. ट्रॉली का उपयोग करने वाले कर्मचारी के पास CE, CBE, COM, CSTE, CSTE (Con.) DRM, Sr.DEN, Sr. DSTE के हस्ताक्षर युक्त परमिट होना चाहिये।
4. यह परमिट ट्रॉली चलाने के नियमो के बारे मे जानकारी की परीक्षा लेने के बाद ही जारी किया जायेगा जो कि एक वर्ष के लिये वैद्य रहेगा। उसके बाद प्रति वर्ष परीक्षा लेने के बाद उसका नवीनीकरण किया जायेगा।
5. प्रत्येक ट्रॉली/मोटर ट्राली/लारी पर उसका नम्बर, पदाधिकारी का नाम और मुख्यालय का कोड सफ़ेद अक्षरो मे स्पष्ट रुप से लिखा होगा।
6. ट्रॉली को हमेशा धकेला जायेगा खींचा नही जायेगा।
7. ट्रॉली चलाने केलिये अनाधिकृत साधनो का उपयोग नही किया जायेगा।
8. गेट पार करते समय ट्रॉली कर्मचारियो को सड़क यातायात पर निगाह रखनी चाहिये।
9. ट्रॉली पर जाने वाले कुल व्यक्तियो की संख्या, जिनमे ट्रॉली मैन भी शामिल है 10 से अधिक नही होनी चाहिये।
10. जब ट्रॉली ब्लॉक बचाव के अन्तर्गत चलाई जाये तो उसके साथ चलने वाले ट्रॉली मैनो की संख्या कम से कम चार होनी चाहिये।
11. यदि ट्रॉली बिना ब्लॉक बचाव के अन्तर्गत चल रही हो तो चार ट्रॉली मैन के साथ ट्रॉली का बचाव करने के लिये अतिरिक्त व्यक्ति अवश्य साथ मे होने चाहिये।
12. विद्युतीकृत सेक्शनो मे ट्रॉली का संचालन करते समय 5 ट्रॉलीमैन अवश्य होने चाहिये।
13. रात के समय सभी ट्रॉली ब्लॉक बचाव मे चलायी जायेगी (गंभीर आपात कालीन परिस्थिति को छोड़कर)
14. जब कोई ट्राली/मोटर ट्राली/लारी गाड़ी पर लादने या किसी अन्य कार्य के लिए प्लेटफार्म पर रखी जाए तो उसको ट्रेक के समानांतर और उसमें अच्छी तरह ताला लगाकर रेल कर्मचारी के चार्ज में रखना चाहिए। इसे इस प्रकार रखना चाहिए जिससे वह यात्रियों व रेलकर्मचारियों के रास्ते में न आए।
15. ट्रॉली दो प्रकार से चलायी जाती है-
    (अ) बिना ब्लॉक बचाव के
    (ब) ब्लॉक बचाव के

(अ) बिना ब्लॉक बचाव के ट्रॉली का संचालन-

1. जब ट्रॉली को बिना ब्लाक बचाव के स्टेशन सीमा के बाहर चलाना हो तब ट्रॉली का इंचार्ज लाइन पर ट्रॉली रखने से पहले संबंधित सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों की जानकारी प्राप्त करेगा।

Scanned with CamScanner

2. ऐसे समय घुमाव कटान या ढलान के कारण 1200 मीटर की दूरी तक स्पष्ट दिखाई न दे तो ट्रॉली का बचाव सामान्य नियम 15.27 तथा सहायक नियम 15.27-1 के अनुसार करेगा।
3. तीव्र घुमाव कटान सुरंगों आदि के कारण बिना ब्लाक बचाव के ट्रॉली को चलाते समय निम्न लिखित पूर्वोपाय बरते जाने चाहिए -
   (i) ट्रॉली के इंचार्ज द्वारा स्टेशन मास्टर को लाईन पर ट्रॉली रखने की अवधि तथा स्थान की जानकारी देना।
   (ii) स्टेशन मास्टर सेक्शन मे चल रही गाड़ियो की जानकारी देगा तथा यह बतायेगा कि किस गाड़ी के बाद ट्रॉली को लाईन पर रखा जायेगा।
   (iii) जिस ब्लॉक सेक्शन मे ट्रॉली चल रही है उसके दोनो ओर के स्टेशनो के स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि जिस ब्लॉक सेक्शन मे ट्रॉली कार्यकर रही है उसमे जाने वाली प्रत्येक गाड़ी के चालक को इसका सतर्कता आदेश दिया गया है।
   (iv) जब ट्रॉली ब्लॉक सेक्शन को क्लियर करके स्टेशन पर पहुॅचती है या ट्रॉली के इंचार्ज द्वारा स्टेशन मास्टर को रेलपथ से ट्रॉली हटाने की सूचना दी जाती है तो स्टेशन मास्टर तुरंत सतर्कता आदेश जारी करना बन्द करायेगा।
   (v) जब दो ट्रॉली एक ही दिशा मे एक साथ चल रही हो तो, जहॉ तक संभव हो, उन्हे एक तार के खम्भे की दूरी पर रखना चाहिये।

(ब) ब्लॉक बचाव के साथ ट्रॉली का संचालन-

1. ट्रॉली का संचालन करने से पहले या ब्लॉक सेक्शन मे प्रवेश करने से पहले ट्रॉली के इंचार्ज के द्वारा स्टेशन मास्टर को ट्रॉली के कार्य करने का स्थान तथा रुकने की अवधि की सूचना दी जायेगी।
2. स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा सेक्शन कन्ट्रोलर से ब्लॉक बचाव मे ट्रॉली के संचालन की अनुमति लेगा तथा इस बारे मे दोनो SM आपस मे प्राईवेट नं.का आदान-प्रदान करेंगे और जब तक ट्रॉली का इंचार्ज ट्रॉली को रेलपथ से हटाने का संदेश प्राइवेट नं. के साथ न दे तब तक दोनो SM किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन मे जाने की अनुमति नही देंगे।

मोटर ट्रॉली का संचालन

यह भी रेलपथ पर चलने वाली ट्रॉली होती है, जिसमे मोटर लगी होती है। इसका यातायात विभाग, S&T विभाग, इंजिनियरिंग तथा OHE विभाग के अधिकारी जिन्हें मोटर ट्रॉली चलाने की अनुमति है, निरीक्षण हेतु उपयोग करते है।

मोटर ट्रॉली का संचालन-

1. मोटर ट्रॉली को ब्लाक बचाव में ही गाड़ी के समान ही चलाना चाहिए तथा गाड़ी की तरह ही उसे सिगनल देना चाहिए। स्टेशन मास्टर की अनुमति से मोटर ट्रॉली किसी गाड़ी या मोटर ट्रॉली के पीछे पर्याप्त अंतर रखकर चलाई जा सकती है।
2. यदि मोटर ट्रॉली को किसी गाड़ी या मोटर ट्रॉली के पीछे चलाया जा रहा है तो उनके बीच की दूरी 500 मीटर होना चाहिये।
3. मोटर ट्रॉली पर कम से कम 4 तन्दुरुस्त ट्रालीमैन होना चाहिये।
4. 4 हॉर्स पॉवर की मोटर ट्रॉली मे ट्रॉली मैन सहित 7 एवं 6 हॉर्स पॉवर की ट्रॉली मे 10 व्यक्तियों से अधिक नही होना चाहिये।
5. जब मोटर ट्रॉली चल रही हो तो उसके आगे की ओर दो व्यक्ति अवश्य बैठना चाहिये।

Scanned with CamScanner

6. मोटर ट्रॉली की गति काँटो तथा क्रासिंग से गुजरते समय चाहे वह सीधे मार्ग पर हो या मोड़ पर जा रही हो उसकी गति 15 kmph से अधिक नहीं होगी। स्प्रिंग काँटों के मामले में निकटवर्ती स्टेशन मास्टर द्वारा उस संदर्भ में सतर्कता आदेश भी जारी किया जाएगा।

7. दोहरी लाईन पर जहाँ लॉक एवं ब्लाक उपकरण लगे हैं वहाँ पर मोटर ट्रॉली का संचालन
   - (i) लाईन क्लियर ब्लॉक टेलीफ़ोन पर लिया जायेगा।
   - (ii) ब्लॉक उपकरण नही चलाया जायेगा।
   - (iii) अंतिम रोक सिगनल को ऑन में पार करने के लिये T/369 (3b) दी जायेगी जिस पर अगले स्टेशन का प्राईवेट नं.लिखकर लाइन क्लियर है टिप्पणी दी जायेगी साथ में ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने हेतू एक हस्तलिखित प्राधिकार पत्र दिया जाएगा।
   - (iv) यदि संभव हो तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर आगमन सिगनल ऑफ़ कर सकता है। अगले स्टेशन पर पहुँचने पर इंचार्ज प्रस्थान आदेश पर मोटर ट्रॉली पूरी आयी है लिखकर अपने हस्ताक्षर, समय तथा दिनांक लिखेगा और स्टेशन मास्टर को सौंप देगा। स्टेशन मास्टर इसे अपनी डायरी मे रिकॉर्ड हेतु रखेगा तथा अपना प्राईवेट नं. टेलीफ़ोन पर देकर सेक्शन क्लियर करेगा।
   - (v) मोटर ट्रॉली के लिये लाइन क्लियर लेकर उसे रद्द करना हो तो दोनो ओर के स्टेशन मास्टर प्राईवेट नं. का आदान-प्रदान करेंगे।

8. सिंगल लाईन पर जहाँ टोकनलेस लाक एंड ब्लाक उपकरण लगे हैं वहाँ पर मोटर ट्रॉली का संचालन-
   - (i) लाईन क्लियर ब्लॉक टेलीफ़ोन पर लिया जायेगा।
   - (ii) ब्लॉक उपकरण नही चलाया जायेगा।
   - (iii) ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए हस्तलिखित प्राधिकार पत्र दो प्रति में बनाकर जिसमें अगले स्टेशन से लाइन क्लियर में प्राप्त प्राइवेट नंबर लिखा होगा एक प्रति मोटर ट्रॉली इंचार्ज को देगा तथा अंतिम रोक सिगनल को ऑन में पार करने के लिए T/369 (3b) दिया जाएगा।
   - (iv) अगले स्टेशन पर आगमन सिगनल को ऑफ किया जाएगा।
   - (v) अगले स्टेशन पर मोटर ट्रॉली पँहुचने पर उसके इंचार्ज द्वारा गाड़ी पूरी आने का पृष्ठांकन करके स्टेशन मास्टर को लौटाया जाएगा जिसे वह अपनी डायरी में लगा देगा
   - (vi) मोटर ट्रॉली के लिये लाइन क्लियर लेकर उसे रद्द करना हो तो दोनो ओर के स्टेशन मास्टर प्राईवेट नं. का आदान-प्रदान करेंगे।

9. गाड़ी या मोटर ट्रॉली के पीछे मोटर ट्रॉली को चलाना-
   - (i) डबल लाइन या सिंगल लाइन सेक्शन मे मोटर ट्रॉली को किसी गाड़ी या मोटर ट्रॉली के पीछे दिन के समय दृश्यता साफ़ होने पर चलाया जा सकता है लेकिन उनके बीच की दूरी कम से कम 500 मीटर होनी चाहिये।
   - (ii) किसी गाड़ी या मोटर ट्रॉली के पीछे मोटर ट्रॉली चलाने के लिये SM द्वारा दो प्रतियों में मोटर ट्रॉली अनुज्ञा (T/1525) पत्र बनाया जायेगा एक प्रति ट्रॉली के इंचार्ज के देकर दूसरी प्रति पर उसका हस्ताक्षर लिया जायेगा।
   - (iii) अनुगामी मोटर ट्रॉली के लिए अंतिम रोक सिगनल को ऑफ नहीं किया जाएगा उसे ऑन स्थिति में पार करने के लिए T/369 (3b) दिया जाएगा।

Scanned with CamScanner

(iv) ब्लॉक सेक्शन मे मोटर ट्रॉली के प्रवेश करने पर अगले स्टेशन मास्टर को इसका डिपार्चर दिया जायेगा और अगले SM को बताया जायेगा कि गाड़ी/मोटर ट्रॉली के पीछे अनुगामी मोटर ट्रॉली भेजी जा रही है। स्टेशन मास्टर प्रत्येक ट्रॉली के डिपार्चर का समय बतायेगा।

(v) अगले स्टेशन पर गाड़ी या मोटर ट्रॉली के पीछे आने वाली अनुगामी मोटर ट्रॉली के किसी खाली लाइन पर आगमन सिगनल ऑफ़ करके लिया जायेगा। यदि अवरोधित लाइन पर लेना है तो बुलावा सिगनल ऑफ़ करके या हाथ सिगनल दिखाकर लिया जायेगा।

(vi) अगले स्टेशन पर गाड़ी/मोटर ट्रॉली आने के बाद SM सेक्शन क्लियर तब तक नही करेगा, जब तक कि अंतिम मोटर ट्रॉली नही आ जाती।

(vii) अंतिम मोटर ट्रॉली आ जाने पर SM पिछले SM को गाड़ी /मोटर ट्रॉली तथा प्रत्येक अनुगामी मोटर ट्रॉली आने का समय प्राईवेट नं के साथ बतायेगा। प्रत्येक मोटर ट्रॉली की प्रविष्टी दोनो स्टेशन के TSR मे की जायेगी।

(viii) जहाँ टोकन वाले ब्लाक उपकरण लगे हैं वहाँ आगे जाने वाली गाड़ी या मोटर ट्रॉली से प्राप्त टोकन स्टेशन मास्टर अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा तथा अंतिम मोटर ट्रॉली आने के पश्चात ही उसे ब्लाक उपकरण में डालेगा।

(ix) गाड़ी/मोटर ट्रॉली के पीछे एक से अधिक मोटर ट्रॉलियॉ चलानी हो तो प्रत्येक मोटर ट्रॉली के इंचार्ज को अनुज्ञा पत्र पर दिया जायेगा तथा अंतिम मोटर ट्रॉली के परमिट पर "अंतिम मोटर ट्रॉली" शब्द लिखा जायेगा।

(x) प्रत्येक मोटर ट्रॉली का इंचार्ज मोटर ट्रॉली अनुज्ञा पत्र SM को सौंप देगा तथा अंतिम मोटर ट्रॉली का इंचार्ज मोटर ट्रॉली अनुज्ञा पत्र स्टेशन मास्टर को सौंपने के साथ साथ ट्रेन सिगनल रजिस्टर में हस्ताक्षर भी करेगा।

लॉरी का संचालन-

1. लॉरी सामान्यतः दिन के समय ही चलायी जायेगी।
2. जब लॉरी का संचालन स्टेशन सेक्शन के अंदर करना हो तो लॉरी का इंचार्ज SM को लिखित सूचना देगा और बतायेगा कि लॉरी कितनी अवधि तक कार्य करेगी। SM लाईन क्लियर देते समय या सिगनल ऑफ़ करते समय स्वयं इस बात की तसल्ली करेगा कि इस बारे मे लॉरी के इंचार्ज को सूचित किया जा चुका है और लॉरी रेलपथ का उल्लंघन नही कर रही है। जिन लाईनो पर लॉरी कार्य कर रही है उसके होम सिगनल से संबंधित स्लाइडो तथा लीवरो पर क्रमशः स्लाइड पिन व लीवर कॉलरो का उपयोग किया जायेगा।
3. लॉरी का संचालन दो प्रकार से किया जाता है-

   (a) ब्लॉक बचाव के अन्तर्गत, (b) बिना ब्लॉक बचाव के अन्तर्गत

   लेकिन निम्नलिखित परिस्थितियों मे लॉरी का संचालन ब्लॉक बचाव के अन्तर्गत ही किया जायेगा-

   (i) जब लॉरी का संचालन किसी आपातकालीन स्थिति में रात मे या दिन मे धुंध और कोहरे के मौसम मे, ऑधी या तूफ़ान मे जब दृश्यता साफ़ न हो किया जा रहा हो।

   (ii) जब लॉरी मे रेल की पटरियों या गर्डर लदे हो।

   (iii) लॉरी मे ऐसा भारी सामान लदे हो जिसे आसानी से नही उतारा जा सकता।

   (iv) जब लॉरी घुमाव या कटाव या घाट सेक्शन मे कार्य कर रही हो।
4. लारी बिना ब्लाक बचाव के चलाई जा सकती है बशर्ते लारी इंचार्ज को लाईन पर लारी रखने से पहले स्टेशन मास्टर से यह जान लेना चाहिए कि किसी गाडी को विलंबित किए बिना क्या वह लारी

Scanned with CamScanner

के लिए लाइन क्लियर प्राप्त कर सकता है यदि नहीं तो कार्य की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए वह लारी को लाइन पर रखेगा या लाइन क्लियर मिलने का इंतजार करेगा ।

5. बिना ब्लॉक बचाव के चलाते समय लारी इंचार्ज द्वारा निम्नलिखित सावधानी बरती जाएगी -

(i) जब लारी को सेक्शन के बीच में लाइन पर रखना चाहता हो स्टेशन मास्टर को फील्ड टेलीफोन पर स्थान बताते हुए संदेश जारी करेगा तथा इसकी पुष्टि प्राइवेट नंबर के साथ करेगा।

(ii) जिस स्टेशन मास्टर को यह नोटिस प्राप्त हो वह सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों के विवरण लारी इंचार्ज को देगा जिसमें किस समय लाइन पर लारी को रखा जाए यह भी बताएगा ।

(iii) जब ब्लाक सेक्शन से लाइन पर लारी रखने की अनुमति माँगी गई हो तो स्टेशन मास्टर लाइन ब्लाक करेगा और प्राइवेट नंबर के साथ इंचार्ज को सूचित करेगा।

(iv) किसी भी परिस्थिति में लारी इंचार्ज लारी लाईन पर तक तक नहीं रखेगा जब तक कि जिस स्टेशन से लारी सेक्शन में प्रवेश कर रही हो उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर से इस आशय की पावती प्राप्त न हो कि संबंधित स्टेशन मास्टर ने सतर्कता आदेश जारी करने के विषय में संबंधितों को सूचना दी है।

(v) जब लारियाँ एक दूसरे के पीछे चलाई जाती है ं तो उनमें कम से कम दो खंभों की दूरी रखी जानी चाहिए।

(vi) गंभीर आपातकालीन स्थिति को छोड़कर TSL तथा ACF के दौरान लारी का संचालन नहीं किया जाएगा।

(vii) सामग्री लारी का बचाव साधारण नियम - GR 15.27 SR 15.27-1 के अनुसार अवश्य किया जाना चाहिए।

Scanned with CamScanner

दुर्घटना (Accident) (AM-104)

ऐसी कोई असाधारण घटना जिसमें रेलवे को,उनके इंजनों को, रेल पटरी को, चल स्टॉक को, निर्माण कार्य को, रेल कर्मचारियों को या किन्हीं अन्य व्यक्तियों को खतरा हो या खतरे की सम्भावना हो या रेल सम्पत्ति का नुकसान हो या होने की सम्भावना हो तो इसे दुर्घटना कहते हैं।

गंभीर दुर्घटना (Serious Accident) (AM-105)

(क) किसी यात्री गाड़ी की दुर्घटना जिसमें :-

- (i) जीवन की हानि हुई हो, या
- (ii) IPC की धारा - 320 के अनुसार यात्री/यात्रियों को गंभीर चोट लगी हो,

  या

- (iii) रेल सम्पत्ति का नुकसान दो करोड़ रुपये से अधिक का हुआ हो। अथवा

(ख) ऐसी कोई अन्य रेल दुर्घटना जिसकी CCRS/CRS की राय से जॉच करना आवश्यक हो तो उसे गंभीर दुर्घटना माना जायेगा।

अपवाद (Exception) :-

(i) कोई व्यक्ति स्वयं की लापरवाही से रेल पटरी को पार करता हुआ घायल हो जाता है, कट जाता है या मर जाता है तो इसे गंभीर दुर्घटना नही माना जाएगा।

(ii) रेल कर्मचारी अथवा वैध पास/टिकट वाले व्यक्ति अथवा वे व्यक्ति जो यात्री गाड़ी के चल स्टॉक जैसे-पायदान, छत, अथवा बफर पर यात्रा करते समय मर जाते हैं, परंतु इनमें सवारी डिब्बों के बीच गलियारों के भीतर अथवा समपार अथवा रेल पथ पर अन्यंत्र सवारी गाड़ी द्वारा कुचले जाने वाले व्यक्ति शामिल नही है।

(iii) समपार पर घटित दुर्घटना जिसमें कोई यात्री अथवा रेल कर्मचारी नहीं मरा हो अथवा गंभीर चोट नही लगी हो, जब तक कि दुर्घटना की जॉच CRS द्वारा कराना अपेक्षित है।

तोड़फोड़ करना (Sabotage): तोड़ फोड़ का अर्थ है रेलवे की चालू मशीनरी को निष्क्रीय बनाने के उद्देश्य से उसके किसी भाग के साथ अनुचित छेड़छाड़ करना या गाड़ी को क्षतिग्रस्त करना या क्षतिग्रस्त करने का प्रयासों के अलावा रेल सम्पत्ति को नुकसान पहुॅचाने के लिए की गई कोई ऐसी कार्यवाही करना। (AM-113)

गाड़ी को क्षतिग्रस्त करना (Train Wrecking): का अर्थ है जानबूझकर कर बाधा डालना या रेलपथ, निर्माण कार्यों या चल स्टॉक के साथ छेड़छाड़ करना जिसके फलस्वरूप गाड़ी दुर्घटना होकर जनहानि हो या न हो या रेल सम्पत्ति को नुकसान पहुॅचे। (AM-114)

गाड़ी को क्षतिग्रस्त करने का प्रयास करना (Attemted Train Wrecking): का अर्थ है जानबूझकर बाधा डालना या रेल पथ या निर्माण कार्यों, संरचनाओं, उपकरणों या चल स्टॉक के साथ छेड़छाड़ करना यदि जिसका पता न लगा होता तो दुर्घटना हो जाती। (AM-115)

Scanned with CamScanner

दुर्घटनाओं का वर्गीकरण (Classification of Accidents) (AM-117 to 124)

1. गाड़ी दुर्घटना (Train Accidents) :- गाड़ी दुर्घटना ऐसी दुर्घटना है जिसमें गाड़ी सम्मिलित होती है। इसे दो भागों में बॉटा जा सकता है -

   (क) परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं (Consequential Train Accidents) :- वे दुर्घटनाएं जिनके परिणामस्वरुप जनहानि, चोटें या धनहानि होती है। जैसे - टक्कर, गाड़ी में आग लगना, समपार पर दुर्घटना, डिरेलमेंट तथा रेल यातायात का 24 घंटे से अधिक बाधित हो जाना इत्यादि।

   (ख) अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं (Other Train Accidents) :- अन्य सभी दुर्घटनाएं जो परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की परिभाषाओं के अर्न्तगत नही आती हैं उन्हें अन्य गाड़ी दुर्घटना माना जाएगा।

   (B-5, B-6,C-5, C-8, D-5, E-2)

2. यार्ड दुर्घटनाएं (Yard Accidents) :- वे सभी दुर्घटनाएं जो यार्ड में होती हैं तथा जिनमें गाड़ी शामिल नही होती है, यार्ड दुर्घटनाएं कहलाती है। (A-5, B-7, C-9, D-6)

3. सांकेतिक दुर्घटनाएं (Indicative Accidents) :- वह दुर्घटना जिसमें कोई जनहानि नही होती है, न ही चोटें आती है और न ही रेलवे सम्पत्ति का नुकसान होता है किन्तु दुर्घटना होने का संकेत देती है, उन्हें सांकेतिक दुर्घटना कहते हैं। जैसे - निवारित टक्कर, ब्लॉक नियमों का उल्लंघन, चालक द्वारा सिगनल ऑन में पार कर जाना।

4. उपस्कर खराब हो जाना (Equipment Failures) :- इसमें रेलवे उपस्कर अर्थात इंजन / रौलिंग स्टॉक फेल हो जाना, रेल पथ में खराबी, विद्युत उपस्कर फेल हो जाना तथा S&T फेल हो जाना आदि आता है।

5. असाधारण घटनाएं (Unusual Incidents) :- इसमें कानून एवं व्यवस्था से सम्बंधित मामले आते हैं, जैसे - गाड़ी के साथ छेड़छाड़, आकस्मिक घटनाएं, असमान्य घटनाएं एवं विविध दुर्घटनाएं आती हैं -

   (i) यात्री गाड़ी की तोड़फोड़ या तोड़फोड़ करने का प्रयास।

   (ii) रेलपथ की तोड़फोड़ या तोड़फोड़ करने का प्रयास।

   (iii) आन्दोलन की वजह से गाड़ी सेवाओं में रुकावट।

   (iv) गाड़ी में चोरी या डकैती होना या प्रयास करना।

   (v) चलती गाड़ी में हत्या या आत्महत्या।

ब्लॉक नियमों का उल्लंघन (Breach of Block Rules) :- जब गाड़ी बिना किसी प्रस्थान आदेश या अनुचित प्रस्थान आदेश के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है या अवरुध्द लाइन पर ली जाती है जिससे निवारित टक्कर न हो या जब स्टेशन में या कैच/स्लिप साइडिंग या सेंड हम्प में या गलत लाइन पर प्रवेश करती है या ली जाती है तो उसे ब्लॉक नियमों का उल्लंघन कहा जाता है। (AM-112)

निवारित टक्कर (Averted Collision) :- निवारित टक्कर वह परिस्थिति है जिसमें किसी व्यक्ति या किन्हीं व्यक्तियों द्वारा सर्तकता न बरती जाने की अवस्था में ब्लॉक सेक्शन में या स्टेशन सीमा में दो गाड़ियों के बीच या किसी गाड़ी या अवरोध के बीच टक्कर हो जाती है। (AM-109)

तथापि निम्नलिखित परिस्थितियों के अधीन टक्करों को निवारित टक्कर नहीं माना जाएगा :-

(क) यदि स्टेशन सीमा के बाहर गाड़ी या गाड़ियों के पूरी तरह रुकने पर दोनों गाड़ियों के बीच या गाड़ी ओर अवरोध के बीच की दूरी 400 मीटर या इससे अधिक हो।

Scanned with CamScanner

(ख) यदि स्टेशन सीमा के अन्दर उन दोनों के बीच चलती गाड़ी का नियंत्रण करने वाला रोक सिगनल खतरे की स्थिति में हो और चलती गाड़ी द्वारा उस रोक सिगनल के दिखाए गए संकेत का पालन किए जाने से गाड़ियों या गाड़ी और अवरोध के बीच टक्कर निवारित हो गई हो।

गंभीर चोट या घातक चोट (Grievus Hurt) :- (AM-111)

भारतीय दंड संहिता (IPC) की धारा - 320 के अनुसार निम्नलिखित चोटों को गंभीर चोट माना जाएगा :-

(i) नपुंसकता (Emasculation)
(ii) किसी एक ऑख की ज्योति चली जाना
(iii) किसी एक कान के सुनने की क्षमता नष्ट हो जाना
(iv) किसी अंग या जोडों का टूट जाना
(v) किसी अंग या जोड़ का स्थाई रूप से अशक्त हो जाना
(vi) सिर या चेहरा स्थाई रूप के विकृत हो जाना
(vii) हड्डी या दांत का टूट जाना
(viii) कोई भी ऐसी चोट जिससे जान का खतरा महसूस होता हो या जिसके कारण 20 दिन तक मनुष्य अपना सामान्य कार्य करने में असमर्थ रहा हो या उसे शारीरिक पीड़ा सहनी पड़े।

साधारण चोट :- किसी व्यक्ति की चोट साधारण चोट मानी जाएगी यदि इन चोटों के कारण वह दुर्घटना होने के बाद 48 घंटे के दौरान अपना दैनिक कामकाज करने में असमर्थ हो।

दुर्घटनाओं की श्रेणी (Category of Accidents) (Appendix - I)

A टक्कर	Collision
B आग लगना	Fire or Explosion in train
C समपार पर दुर्घटना	Accident at level crossing
D डिरेलमेंट	Derailment
E अन्य गाड़ी दुर्घटना	Other train Accident
F निवारित टक्कर	Averted Collision
G ब्लॉक नियमों का उल्लंघन	Breach of Block Rules
H चालक द्वारा सिगनल ऑन में पार करना	Signal Passed At Danger
J इंजन/चल स्टॉक फेल हो जाना	Failure of Engine/Rolling Stock
K रेल पथ में खराबी	Failure of Permanent Way
L विद्युत उपस्कर खराब हो जाना	Failure of Eletrical Equipment
M S & T का खराब हो जाना	Failure of S & T
N गाड़ी के साथ छेड़छाड़	Train Wrecking
P आकस्मिक घटनाएं	Casualties
Q असामान्य घटनाएं	Other Incidents
R विविध दुर्घटनाएं	Miscellaneous

Scanned with CamScanner

सूचित करने योग्य दुर्घटनाएं (Reportable Train Accidents) :- (AM-106)

भारतीय रेल अधिनियम - 1989 की धारा - 113 के अन्तर्गत आने वाली सभी दुर्घटनाएं सूचित करने योग्य दुर्घटनाएं कहलाती हैं। तथा इसमें निम्नलिखित शामिल है -

1. कोई दुर्घटना जिसमें जीवन की हानि हुई हो या घातक चोट लगी हो।
2. गाड़ियों के बीच टक्कर जिनमें से एक यात्री गाड़ी हो।
3. यात्री गाड़ी या उसके किसी भाग का पटरी से उतर जाना।
4. कोई भी दुर्घटना जिससे यात्री गाड़ी में मानव जीवन की हानि हुई हो, अथवा गाड़ी को क्षतिग्रस्त करने की कोशिश की गई हो। यात्रियों के गाड़ी से गिरने, अथवा गाड़ी में आग लगने, अथवा घातक चोट इत्यादि, अथवा रेल सम्पत्ति का 25 लाख रुपए से अधिक का नुकसान हुआ हो, अथवा वर्षा या बाढ़ के कारण भूस्खलन अथवा दराड़ के मामले में जिसके कारण किसी महत्वपूर्ण थ्रू रेल लाइन में कम से कम 24 घंटे का व्यवधान पड़ा हो।

दुर्घटना स्थल पर पहुॅंचने वाले वरिष्ठ अधीनस्थ (वाणिज्य निरीक्षक) के कर्त्तव्य:- (AM-318)

दुर्घटना की सूचना मिलने पर वह तत्काल :-

1. असहाय यात्रियों के लिए उपहार तथा पीने के पानी की व्यवस्था करना।
2. असहाय यात्रियों को सड़क मार्ग से ले जाने हेतुाहन की व्यवस्था करना।
3. यात्रियों का सामान तथा पार्सल उठाने के लिए पर्याप्त संख्या में लाइसेंसधारी हमालों को इकट्ठा करना।
4. यदि आवश्यक हो तो माल के यानांतरण की व्यवस्था करना।
5. घायल तथा मृत यात्रियों का सामान एकत्र करने तथा ऐसे सामानों के स्वामित्व का संतोषजनक सबूत प्रस्तुत किए जाने पर सामान संबंधितों को सोंपने की व्यवस्था करना।
6. शवों को अगली कार्यवाही के लिए पुलिस को सोंपने की व्यवस्था करना।
7. जनता को जानकारी देने के लिए मार्गस्थ महत्वपूर्ण स्टेशनों पर पूछताछ एवं जानकारीकेन्द्र स्थापित करना।
8. जनसंपर्क अधिकारी/मुख्य जनसंपर्क अधिकारी के साथ विचार विमर्श कर प्रेस विज्ञप्ति भिजवाना।
9. नियमों के अनुसार अनुग्रह राशि देने की व्यवस्था करना।

गाड़ी दुर्घटना में हताहत यात्रियों को अनुग्रह राशि की अदायगी (परिशिष्ट - XXIV)

1. गाड़ी दुर्घटनाओं/अप्रिय घटनाओं के लिए अनुग्रह राशि की अदायगी :-

   (i) गाड़ी दुर्घटनाओं जैसा कि धारा - 124 में परिभाषित किया गया है मृत या घायल हुए यात्रियों के आश्रितों को अनुग्रह राशि इस प्रकार दी जायेगी -

   (क) मृत्यु के मामले में - रु 50,000/-

   (ख) गंभीर रूप से घायल होने के मामले में - रु 25,000/-
   (अस्पताल में भर्ती होने की अवधि का लिहाज किए बिना)

   (ग) साधारण रूप से घायल होने के मामले में - रु 5,000/-

   (ii) अप्रिय घटनाओं जैसा कि धारा - 124-A में परिभाषित किया गया है मृत या घायल हुए यात्रियों के आश्रितों को अनुग्रह राशि इस प्रकार दी जायेगी -

   (क) मृत्यु के मामले में - रु 15,000/-

Scanned with CamScanner

(ख) गंभीर रूप से घायल होने के मामले में - रु 5,000/-
(अस्पताल में भर्ती होने की अवधि का लिहाज किए बिना) -

(ग) साधारण रूप से घायल होने के मामले में - रु 500/-

(गाड़ी दुर्घटनाओं/अप्रिय घटनाओं के लिए दी गई अनुग्रह राशि को क्षतिपूर्ति के लिए औपचारिक दावा दाखिल करते समय ध्यान में नही लिया जाता है।)

2. कर्मचारी सहित समपार फाटकों पर दुर्घटनाओं के लिए अनुग्रह राशि की अदायगी :- कर्मचारी सहित समपार फाटकों पर दुर्घटनाओं में सड़क उपयोगकर्ता दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर जिसके लिए रेलवे प्रथम दृष्टि में जिम्मेदार होने पर स्वीकार्य अनुग्रह राशि इस प्रकार दी जायेगी :-

(क) मृत्यु के मामले में - रु 50,000/-

(ख) गंभीर रूप से घायल होने के मामले में - रु 25,000/-
(अस्पताल में भर्ती होने की अवधि का लिहाज किए बिना) -

(ग) साधारण रूप से घायल होने के मामले में - रु 5,000/-

(ऐसी अदायगी, क्षतिपूर्ति अदायगी के मामले में दाखिल की जायेगी, यदि तर्कसंगत हो कि रेलवे को क्षतिपूर्ति करना है तथा कोर्ट द्वारा ऐसे आदेश दिये गये हैं।)

3. ऊपरी उपस्कर से बिजली का झटका लगने के कारण हताहत हुए अतिचारियों, व्यक्तियों तथा कर्मचारी रहित समपारों पर हताहत हुए सड़क उपयोगकर्ताओं के मामले में अनुग्रह राशि की अदायगी :- ऊपरी उपस्कर से बिजली का झटका लगने के कारण हताहत हुए अतिचारियों, व्यक्तियों तथा कर्मचारी रहित समपारों पर हताहत हुए सड़क उपयोगकर्ताओं के मामले में कोई अनुग्रह राशि की अदायगी नही दी जायेगी।

4. कार्य के दौरान चलती गाड़ी से टकराने के कारण मृत या घायल हुए रेल कर्मचारियों को अनुग्रह राशि की अदायगी :- कार्य के दौरान चलती गाड़ी से टकराने के कारण मृत्यु या घायल हुए रेल कर्मचारियों को भी अनुग्रह राशि दी जानी चाहिए। उदाहरण के लिए रेल पथ पर कार्य करने वाला ट्रेकमैन दुर्घटनावश चलती गाड़ी से कुचल जाता है।

5. घायलों हताहतों के मामले में अनुग्रह राशि की अदायगी का तरीका :- महाप्रबंधक द्वारा नामित वरिष्ठ वेतनमान या उच्चतर वेतनमान के अधिकारी को पर्याप्त रूप से आवश्यक जाँच पड़ताल करने तथा घायल व्यक्ति को डाक्टरी सहायता आदि दी जाने के बाद यथासंभव दुर्घटना स्थल पर ही अदायगी स्वीकृत करने की व्यवस्था करनी चाहिए।

दुर्घटना के समय वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक/मंडल वाणिज्य प्रबंधक के कर्त्तव्यः- (AM-334)

दुर्घटना की सूचना मिलने पर शीघ्रतम उपलब्ध साधन द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचकर निम्नलिखित कार्यवाही की जायेगी -

1. दुर्घटना स्थल तथा अन्य बड़े स्टेशनों पर पूछताछ एवं जानकारी केन्द्र खोलना।
2. यात्रियों के लिए अल्पाहार की व्यवस्था करना।
3. घायलों तथा मृत यात्रियों के निकटतम संबंधियों को अनुग्रह रशि का भुगतान करना।
4. चिकित्सा अधिकारियों से परामर्श कर मृत/घायल यात्रियों की सूची तैयार करना।
5. उसके अधीन कार्यरत विभिन्न अधिकारियों/पर्यवेक्षकों को विभिन्न कार्य सौपना।

Scanned with CamScanner

अपघात प्रबंध (Disaster Management)

प्रत्येक ऐसी संस्था जहां पर संरक्षा को किसी प्रकार का खतरा होने की संभावना हो तो उससे होने वाले नुकसान को कम करने के लिए पूर्व उपाय किए जाते हैं, उसे अपघात प्रबंध कहते हैं। किसी भी होने वाली दुर्घटना से निपटने की रेल प्रशासन द्वारा जो तैयारी की जाती है उसे ही अपघात प्रबंध कहते हैं।

रेलवे में होने वाली दुर्घटना से निपटने के लिए पूर्व उपाय किए जाते हैं जैसे- 100 से 150 किमी. के बीच दुर्घटना राहत गाड़ी (ART), चिकित्सा राहत गाड़ी (ARME), क्रेन इत्यादि को रखा जाता है जिससे दुर्घटना स्थल पर जल्दी से जल्दी पहुँचा जा सके। रेल संचालन से जुड़ा प्रत्येक रेल कर्मचारी प्रथमोपचार में प्रशिक्षित होना तथा स्टेशन मास्टर एवं गार्ड के पास प्रथमोपचार पेटी (First-Aid Box) का होना।

प्रत्येक स्टेशन पर वहां उपलब्ध डाक्टरों के नाम, टेलीफोंन नं., चिकित्सालयों में बिस्तरों की संख्या, स्टेशन से दूरी और वहां पहुँचने के साधन इत्यादि की जानकारी लिखी होती है।

अपघात प्रबंध के उद्देश्य (Objects of Disaster Management) (AM-301)

(i) बाजू की लाइन / लाइनों का बचाव करना।
(ii) दुर्घटना स्थल का बचाव करना।
(iii) जान बचाना और यातना कम करना।
(iv) रेल डाक और जन सम्पत्ति की रक्षा करना।
(v) सहायता करना और सांत्वना देना ।
(vi) यात्रियों को यातायात उपलब्ध कराना।
(vii) कारणों का पता लगाना एवं सबूतों की रक्षा करना।
(viii) यातायात पुनः शीघ्र स्थापित करना।

सायरन संकेत (Hooter Code) {AM-405(2)}

जिन स्टेशनों / यार्डो में जहां दुर्घटना सहायता गाड़ी और दुर्घटना सहायता चिकित्सा गाड़ी उपलब्ध होती है वहां पर सम्बंधित कर्मचारियों को दुर्घटना की सूचना देने हेतु दुर्घटना खतरा सायरन संकेत का उपयोग किया जाता है।

एक हूटर कोड 45 सेकंड तक बजाया जाता है, दो हूटर के बीच का अन्तर 5 सेकंड होता है, यदि हूटर कोड को ध्यानाकर्षण के लिए दुबारा बजाना है तो इसे 5 मिनट के बाद दुबारा बजाया जाएगा।

(i) जब होम स्टेशन पर केवल दुर्घटना सहायता गाड़ी (ART)/रोड़ मोबाइल ART की आवश्यकता हो : 0 - 0
(ii) जब बाहरी स्टेशन पर केवल दुर्घटना सहायता गाड़ी (ART) /रोड़ मोबाइल ART की आवश्यकता हो : 0 - 0 - 0
(iii) जब होम स्टेशन पर दुर्घटना सहायता गाड़ी (ART) /रोड़ मोबाइल ART एवं दुर्घटना सहायता चिकित्सा गाड़ी (ARME) दोनों की आवश्यकता हो : 0 - 0 - 0 - 0
(iv) जब बाहरी स्टेशन पर दुर्घटना सहायता गाड़ी (ART) /रोड़ मोबाइल ART एवं दुर्घटना सहायता चिकित्सा गाड़ी (ARME) दोनों की आवश्यकता हो : 0 - 0 - 0 - 0 - 0
(v) सभी संकेत रद्द करो : 90 सेकंड का एक हूटर

Scanned with CamScanner

दुर्घटना सहायता गाड़ी / ब्रेक डाउन (ART) रवाना होने के लिए निर्धारित समय {AM-405 (4)}

दिन के समय - 30 मिनट

रात के समय - 45 मिनट

दुर्घटना सहायता चिकित्सा गाड़ी (ARME) रवाना होने के लिए निर्धारित समय {AM-405 (4)}

दोहरे निकास वाली साइडिंग से 15 मिनट

इकहरे निकास वाली साइडिंग से 20 मिनट

दुर्घटना की कवायत (Accident Drills) AM-401(6)

1. यह सुनिश्चित करने के लिए कि दुर्घटना के मामले में ART और ARME से दुर्घटना स्थल पर जाने वाले सभी कर्मचारी सतर्क हैं।
2. सभी कर्मचारियों को इस बात की जानकारी है कि दुर्घटना के समय क्या करना है।
3. कवायतों के दौरान ART और ARME के वास्तविक रूप से बाहर निकालकर निकट के स्टेशन तक ले जाना चाहिए।
4. इन गाड़ियों में रेलवे डाक्टर तथा अन्य चिकित्सा कर्मचारी और सहायता गाड़ी के सामान्य कर्मचारी ठीक उसी तरह चलेंगे जैसे दुर्घटना के समय चलना पड़ता है।
5. DRM को व्यक्तिगत रूप से इन कवायतों के लिए आदेश देना चाहिए।
6. ये कवायतें ADRM/Sr.DSO/DSO के प्रत्यक्ष पर्यवेक्षण में आयोजित की जानी चाहिए।
7. तीन महीने में एक बार कवायत अवश्य आयोजित की जानी चाहिए, यदि इस अवधि में कोई दुर्घटना न हुई हो।

गोल्डन ऑवर (Golden Hour)

दुर्घटना होने पर प्रथम कार्य घायलों को मलवे से निकालना और उन्हें सहायता पहुॅचाना है। इसका मुख्य सिध्दांत है कि प्रथम घंटे में अधिकतम लोगों की जान बचाना। इसी समय को गोल्डन ऑवर कहा जाता है। गोल्डन आवर में आपदा प्रबंधन की उचित व्यवस्था जिला और राज्य स्तर पर होनी चाहिए, जो बचाव और सहायता कार्य में रेलवे आपदा प्रबंधन को सहायता दे सके।

Scanned with CamScanner

दुर्घटना जाँच (Accident Inquiry)

1. **सूचना एकत्रित करना (Information to be collected)** (AM-702)

   (i) प्रत्येक दुर्घटना के पश्चात दुर्घटना के कारणों से सम्बंधित विशिष्ट महत्वपूर्ण जानकारी तत्काल एकत्रित की जानी चाहिए। जो कि दुर्घटना स्थल की साफ सफाई के बाद और यातायात सामान्य हो जाने पर ऐसी जानकारी उपलब्ध नही होगी।

   (ii) दुर्घटना स्थल पर उपस्थित पदाधिकारी यह सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटना के कारणों का पता जाँच समिति द्वारा लगाने के लिए आवश्यक ऐसी जानकारी सफाई आरंभ करने से पहले एकत्रित कर ली गई है।

2. **जाँच का वर्गीकरण (Classification of Inquiries)** (AM-704)

   (i) जाँच आयोग (Commission of Inquiry) :- गंभीर दुर्घटना के मामले में केन्द्र सरकार जाँच आयोग अधिनियम-1952 (1952 का 60 वां) के अन्र्तगत जाँच आयोग नियुक्त कर सकती है।

   (ii) रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जाँच (Commissioner of Railway Safety's Inquiry) :- ऐसी किसी भी दुर्घटना के बारे में जिसे इस प्रकार की जॉच के लिए काफी गंभीर समझे, जॉच के आदेश दे सकता है, और उसकी स्वयं जॉच कर सकता है। CRS जॉच करने के अपने आशय की सूचना GM/CSO को देंगे और साथ ही जॉच की तारीख, समय एवं स्थान के बारे में सूचित करेंगे।

   (iii) न्यायिक जॉच (Magisterial Inquiry) :- रिपोर्ट करने योग्य दुर्घटना के मामले में जिला न्यायाधीश या अन्य कोई न्यायाधीश, स्वयं जाँच कर सकता है या अपने अधीनस्थ न्यायाधीश को प्रतिनियुक्त कर सकता है या पुलिस द्वारा सीधी जाँच की जाने के आदेश दे सकता है।

   (iv) संयुक्त जाँच (Joint Inquiry) :- जब भी रिपोर्ट करने योग्य दुर्घटना घटित हो तो दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कारणों की पूरी-पूरी छानबीन करने के लिए एक संयुक्त जाँच की जाएगी।

   (v) विभागीय जाँच (Departmental Inquiry) :-

      (क) अधिकारियों द्वारा जाँच (Officers Inquiry) :- रिपोर्ट करने योग्य दुर्घटना की संयुक्त जाँच/न्यायिक जाँच/CRS जाँच न की जाय तो दुर्घटना के कारणों को निश्चित करने के लिए एवं जिम्मेदारी तय करने के लिए अधिकारियों द्वारा विभागीय जाँच आयोजित की जाएगी।

      (ख) वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा जाँच (Sr. Supervisor Inquiry) :- DSO/ Sr.DSO/DRM द्वारा गठित वरिष्ठ पर्यवेक्षकों की समिति द्वारा सभी यार्ड दुर्घटनाओं की जाँच की जाएगी।

      नोट : CRS यदि चाहे तो उपरोक्त सभी जाँचों या किसी एक जाँच के समय उपस्थित रह सकता है।

3. **जाँच का स्तर (Level of Inquiry)** (AM-706)

   (i) सभी गंभीर दुर्घटनाओं की जाँच CRS द्वारा की जाएगी।

   (ii) यदि गंभीर दुर्घटनाओं की जाँच CRS/CCRS द्वारा करना संभव न हो तो DRM की स्वीकृति से JAG जाँच समिति द्वारा जाँच की जाएगी। तथा इसका CSO द्वारा रिव्यु (Review) किया जाएगा।

   (iii) सभी टक्करों (A1 से A4 तक) की जाँच GM की स्वीकृति से SAG जाँच समिति द्वारा की जाएगी।

Scanned with CamScanner

(iv) अनमेन्ड गेट छोड़कर सभी परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की जाँच DRM की स्वीकृति से JAG जाँच समिति द्वारा की जाएगी तथा इसका रिव्यु CSO द्वारा किया जाएगा।

(v) अनमेन्ड गेट परिणामी गाड़ी दुर्घटना एवं अन्य गाड़ी दुर्घटनाओं की जाँच DRM की स्वीकृति से Sr. Scale/Jr. Scale Officers जाँच समिति द्वारा की जाएगी।

(vi) सभी यार्ड दुर्घटनाओं की जाँच Sr.DSO/DSO की स्वीकृति से वरिष्ठ पर्यवेक्षक (Sr.Supervisors) जाँच समिति द्वारा की जाएगी।

(vii) सभी सांकेतिक दुर्घटाओं की जाँच DRM की स्वीकृति से Sr. Scale/Jr.Scale Officers जाँच समिति द्वारा की जाएगी। कितु SPAD के मामले में मंडल स्तर पर JA Grade Officers Committee द्वारा जाँच की जाएगी जिसमें Sr.DSO/DSO समिति के एक सदस्य अवश्य होंगे।

(viii) दुर्घटना की गंभीरता को ध्यान में रखते हुए GM/DRM के द्वारा जाँच हेतु उच्च स्तरीय ऑफीसर्स कमैटी नियुक्त की जा सकती है।

(ix) इंटर रेलवे DAR का निपटारा सम्बंधित विभाग के PHOD द्वारा किया जाएगा। यदि GM स्तर पर भी इसका निपटारा संभव न हो तो ऐसे मामले रेलवे बोर्ड को हस्तांतरित कर दिये जायेंगे।

(x) उपस्करों की खराबी से सम्बंधित दुर्घटनाओं की जाँच सम्बंधित विभाग के वरिष्ठ पर्यवेक्षकों/पर्यवेक्षकों द्वारा की जाएगी।

(xi) सभी जाँच के आदेश DRM द्वारा दिये जायेंगे। किन्तु टक्कर के मामले (A1 से A4 तक) में जाँच के आदेश GM द्वारा ही दिये जायेंगे।

4. जाँच के लिए समय सीमा (Time Limit for Inquiry) (AM-703)

क्र.सं.	अवधि	कार्य का विवरण
1	D	दुर्घटना की तारीख (Date of Accident)
2	D+1	जाँच के आदेश (DRM / GM के द्वारा) यदि किसी विभाग द्वारा जिम्मेदारी न ली गयी हो।
3	D+3	दुर्घटना जाँच समिति द्वारा दुर्घटना की जाँच शुरू की जाएगी।
4	D+7	समिति द्वारा DRM / GM* को जाँच रिपोर्ट सोंपी जाएगी।
5	D+10	DRM/GM* के द्वारा जाँच रिपोर्ट की स्वीकृति करना। (यार्ड दुर्घटना के लिए Sr.DSO द्वारा स्वीकृति दी जाएगी)
6	D+15	CSO/AGM के द्वारा जाँच रिपोर्ट को अन्तिम रूप दिया जाएगा।
7	D+20	CRS को जॉच रिपोर्ट प्रस्तुत की जाएगी तथा इसकी एक प्रति रेलवे बोर्ड को भी दी जाएगी।
8	D+90	जिम्मेदार कर्मचारियों के विरुध्द DAR कार्यवाही की जाएगी।

*SAG Level Inquiry के लिए।

Scanned with CamScanner

वैगन पूल (Wagon Pool)

यह सभी क्षेत्रीय रेलों के बीच किया गया एक ऐसा समझौता है जिसके अनुसार उन माल डिब्बों को छोड़कर जिन्हें निदेशक (Director of Wagon Interchange) ने छूट दी हो, सभी बड़ी लाइन और मीटर लाइन के माल डिब्बे स्वामित्व का ध्यान रखे बिना किसी भी स्टेशन को बिना किसी भेद-भाव के लदान के लिए उपलब्ध कराये जाते हैं।

उपरोक्त समस्या के निवारण के लिए विभिन्न क्षेत्रीय रेलों में आपसी समझौते द्वारा एक ऐसे वैगन पूल की स्थापना की गई जिसमें क्षेत्रीय रेलवे से लिये गये वैगनों का एक समूह बनाया गया, जिसे वैगन पूल कहा गया। जो डायरेक्टर ऑफ वैगन इंटरचेंज, नई दिल्ली के नियंत्रणाधीन होता है। इसके अन्तर्गत इन वैगनों पर सभी रेलवे का एक समान अधिकार रखा गया है। प्रत्येक रेलवे किसी भी रेलवे के वैगनों को वापसी की तारीख तक स्वतंत्रतापूर्वक उपयोग कर सकती है। POH के लिए ड्यू होने पर मालिक रेलवे को भेजा जाता है। मालिक रेलवे के कारखाने में इसकी मरम्मत व रख-रखाव होता है।

वैगन पूल की आवश्यकता :-

1. मालिक रेलवे द्वारा ही वैगनों का उपयोग करना।
2. खाली वैगनों का संचालन अधिक।
3. मांग की पूर्ति मांग के अनुसार नही होना।
4. वैगनों की कमी होना।
5. व्यापारी वर्ग में असंतुष्टि।

पूल्ड वैगन :-

साधारणतया 13 टन या उससे अधिक वहन क्षमता वाले सभी बड़ी लाइन के माल डिब्बे और 8 टन या उससे अधिक वहन क्षमता वाले सभी मीटर लाइन के माल डिब्बे, वैगन पूल में शामिल किये जाते हैं। जो बिना स्वामित्व का ध्यान दिये किसी भी स्टेशन से किसी भी स्टेशन को बिना किसी भेद-भाव के लदान के लिए उपलब्ध होते है। दूसरे शब्दों में ऐसे माल डिब्बे ऐसे रेलों के बीच पारस्परिक उपयोग के लिए पूल किये जाते हैं। जो वैगन पूल के सदस्य होते है और उनका लदान निर्बाध रूप से स्वामित्व का विचार किये बिना किया जा सकता है। इनका इंटरचेंज किया जा सकता है।

नॉन-पूल्ड वैगन :-

वह डिब्बे जो वैगन पूल में शामिल नही किये गये है चाहे उनकी वहन क्षमता कुछ भी हो। ऐसे माल डिब्बे नॉन-पूल्ड वैगन कहलाते हैं। और उन पर दोनों तरफ के नम्बर के साथ-साथ गोल घेरे के अंदर 'NP' मार्का लगाया जाता है।

स्थानीय यातायात वैगन :-

1. बड़ी लाइन पर 13 टन तथा मीटर लाइन पर 8 टन से कम वहन क्षमता वाले वैगनों को केवल स्थानीय यातायात के लिए चलाया जायेगा। इसकी पहचान के लिए इस पर "केवल स्थानीय यातायात हेतु" लिखा जायेगा।
2. इन वैगनों को सिर्फ मालिक रेलवे द्वारा ही भरा जायेगा, ये वैगनें इंटरचेंज में स्वीकार नही की जाती लेकिन रेलों के आपसी समझौते पर थोड़े समय के लिए इसे इंटरचेंज में भेज सकते हैं।

Scanned with CamScanner

3. वैगन पूल बनने के कारण वैगनों का सही उपयोग होने लगा है। इसके लिए प्रत्येक रेलवे को आवश्यकतानुसार पूल टारगेट निर्धारित किया गया है। यदि कोई रेलवे अपने निर्धारित लक्ष्य से अधिक वैगनें उपयोग करती है तो उसे टारगेट क्रैडिट मिलता है और कम उपयोग करने पर टारगेट डैबिट मिलता है।

विभागीय वैगनें :-

ऐसे वैगन जो विभागीय उपयोग के लिए काम में लाये जाते है उन्हें विभागीय वैगन कहते है। जैसे भंडार विभाग के सामान ढोने के लिए, लोको शैड का स्टोर ढोने के लिए, C&W का स्टोर ढोने के लिए इत्यादि। किसी वैगन को विभागीय वैगन में शामिल करने के लिए मंडल परिचालन प्रबंधक की अनुमति लेनी पड़ती है। इसकी सूचना DWI को दे दी जाती है।

वैगन पूल के लाभ :-

1. खाली बंद वैगनों के संचालन में कमी।
2. इंजनों का सही उपयोग।
3. वैगनों का अधिकतम उपयोग।
4. टर्मिनल पॉईंट पर शंटिंग में कमी।
5. मार्शलिंग यार्ड के कार्य में कुशलता।
6. वैगनों की गतिशीलता में वृद्धि।
7. WTR में सुधार।
8. खंड क्षमता में वृद्धि।
9. कम वैगनों से अधिक लोड क्लियर।
10. व्यापारी वर्ग में संतोष की भावना।
11. आवश्यकतानुसार वैगनों की आसानी से उपलब्धता।
12. रेलवे के राजस्व में वृद्धि।

पूल्ड वैगन और नॉन-पूल्ड वैगन में अंतर :-

क्रमांक	पूल्ड वैगन	नॉन-पूल्ड वैगन
1	विभिन्न रेलवे द्वारा जो वैगनें, वैगन पूल में दी जाती है उन्हें पूल्ड वैगन कहते है।	कुछ विशेष प्रकार की वैगनें जो विशेष माल ढोने के लिए होती है उन्हें नॉन-पूल्ड वैगन कहते है।
2	ये बिना भेद-भाव के लोडिंग के लिए उपयोग में लाये जाते है।	इन्हें साधारणतया लोकल यातायात के उपयोग में लाया जाता है।
3	वापसी तिथि को ध्यान में रखते हुये वैगनों का अधिक से अधिक उपयोग करके मालिक रेलवे को वापसी तिथि से पहले लोटाना चाहिये।	यदि वैगनें अन्य रेलवे पर भेजी जाती है तो मालिक रेलवे को खाली या भरी हुई तुरंत लोटाने की व्यवस्था करनी चाहिये।
4	इसमें कवर्ड, ओपन बॉक्स वैगनें आती है।	इसमें विशेष प्रकार की वैगनें जैसे - BWL, BFR, BFK इत्यादि वैगनें आती है।
5	इसमें 13 टन या इससे अधिक वहन क्षमता की वैगनें आती है।	इसमें 13 टन से कम या विशेष प्रकार की वैगनें आती है।
6	पूल्ड वैगनों का नियंत्रण केन्द्रीयकृत होता है।	इन पर क्षेत्रीय या स्थानीय नियंत्रण होता है।
7	इसे स्टेबल कर सकते है।	इसे स्टेबल नही कर सकते।
8	इसमें 48 घंटों का कोई बंधन नही है।	इसमें 48 घंटे से अधिक होने पर क्षेत्रीय रेलवे को तार देना पड़ता है।

Scanned with CamScanner

वैगन गणना (Wagon Census)

प्रत्येक रेल मंडल पर डिब्बों की संख्या इंटरचेंज के अनुसार सही है या नही, यह जानने के लिए प्रतिवर्ष निर्धारित दिन व समय सम्पूर्ण रेलवे पर डिब्बों की गणना एक साथ की जाती है। प्रत्येक रेलवे में उपलब्ध वैगनों की संख्या होना, नई वैगनें जो वैगन पूल में न थी, वैगनें जो पूल से निकाली गई है तथा बेकार की गई वेगनें या सेवा लायक न होने वाली वैगनें इत्यादि को ध्यान में लिया जाता है। प्रत्येक रेलवे के अपने सभी मंडलों में निर्धारित तिथि तक कितनी वैगनें उपलब्ध हैं, इसे वैगनों की गणना कहते हैं।

रेलवे में वैगनों की गणना के लिए दिनांक व समय निर्धारित किया जाता है। गणना के लिए क्षेत्रीय रेलवे को जिला और ब्लॉक में विभाजित किया जाता है, इस गणना के लिए निर्धारित संख्या में कर्मचारियों को नामित किया जाता है, जिन्हें एक निर्धारित फार्म अर्थात टेलीशीट दी जाती है। वह कर्मचारी स्टेशनों पर उपलब्ध डिब्बों को सम्पूर्ण विवरण के साथ पेन्सिल से टेलीशीट में स्वयं दर्ज करेंगे। इस गणना में यार्ड, स्टेशन, सिक साइडिंग, गुड्स शैड, यानांतरण शैड, लोको शैड इत्यादि या अन्य किसी भी लाइन पर रखे हुए डिब्बों को शामिल किया जाता है।

टेलीशीट में निम्नलिखित बातें होती है :-

1. क्रमांक
2. वैगन नं.
3. वैगन का प्रकार
4. मालिक रेलवे
5. वैगन कूट
6. खाली/भरा वैगन
7. वापसी की तारीख

गणना का कार्य सामान्यता माल स्टॉक के लिए 30 नवम्बर, तथा कोचिंग स्टॉक के लिए 31 अक्टूबर को 12 से 14 बजे तक किया जाता है। गणना का कार्य करने के लिए गाड़ी को निश्चित समय पर रोक दिया जाता है तथा टेलीशीट पर वैगनों का सम्पूर्ण विवरण लिखा जाता है। प्रत्येक शीट को एकत्रित करके बाद में सर्किल, डिस्ट्रिक समरी बनाई जाती है, जिसे रेलवे स्तर पर अधिकृत रिपोर्ट के साथ चैक किया जाता है, जिसकी एक प्रति IRCA को भेजी जाती है। IRCA प्रत्येक रेलवे को दूसरी रेलवे की कितनी वैगनें हैं इसका आंकड़ा निकालती है और इन दोनों के अन्तर उस दिन का मूल वैगन संतुलन माना जाता है। गणना का परिणाम IRCA द्वारा प्रारंभिक व आंतरिक दो अवस्थाओं में प्रकाशित किया जाता है।

सवारी डिब्बों की गणना भी इसी प्रकार से की जाती है। विशेष प्रकार के डिब्बे जैसे - BFR, BFK, DBKM तथा BTPN की गणना स्वतंत्र रूप से की जाती है। वैगन गणना करने के लिए क्षेत्रीय स्तर पर, मंडल स्तर पर, यार्ड स्तर पर अधिकारी व कर्मचारी नियुक्त किये जाते है। गणना होने के बाद सभी टेलीशीट अपने मुख्यालय को भेज दी जाती है। मुख्यालय स्थित संगठन में यह जानकारी दर्ज की जाती है जहां पहले से ही उपलब्ध कम्प्यूटर से टेली किया जाता है। फिर उसे रेलवे बोर्ड के मूल रिकार्ड से मिलाया जाता है। गणना के आधार पर इंटरचेंज का रिकार्ड रखा जाता है।

Scanned with CamScanner

वैगनों की दैनिक गणना :-

प्रत्येक यार्ड/बड़े स्टेशनों पर प्रत्येक दिन सुबह 6बजे, 16बजे, २4बजे उपलब्ध वैगनों का रिकार्ड रखा जाता है। अप तथा डाउन दिशा की वैगनें स्वतंत्र रूप से लिखी जाती है। परिचालित लाइन पर उपलब्ध डिब्बों, बीमार डिब्बों या स्पेशल प्रकार के वैगनों को अलग-अलग रखा जाता है। इस गणना को 6, 16, तथा 24 बजे की पोजीशन में दिया जाता है।

वैगन उपयोगिता चक्र (Wagon Turn Round)

किसी एक वैगन को लगातार दो बार भरने के बीच के समय को वैगन उपयोगिता चक्र कहते हैं, अर्थात एक वैगन माल से भरकर अपने गन्तव्य स्थान पर जाने के बाद खाली करके जब दुबारा माल भरने के उपयोग में लाई जाय तो इन दो लगातार भरने के बीच के समय को WTR कहते हैं। WTR की गणना दिनों में की जाती है।

वैगन उपयोगिता चक्र निम्नलिखित बातों पर निर्भर करता है:-

1. खाली वैगनों को लदान हेतु शीघ्र उचित स्थान पर रखना।
2. माल भरने का समय।
3. भरे वैगन को मालगोदाम से यार्ड में ले जाना।
4. भरे वैगन को किसी गाड़ी में लगाना।
5. गाड़ी का गन्तव्य स्थान पर जाने का समय।
6. वैगन खाली करने का समय।
7. वैगनों को ऐसे स्टेशनों पर भेजना जहां इनकी जरूरत है।
8. वैगन के लिए अगली बार भरने के लिए लिया जाने वाला समय।

WTR पर प्रभाव डालने वाली बातें:-

1. खाली टेंक वैगन एक मंडल से दूसरे मंडल को भेजना।
2. किसी भी कारण से वैगनों की लोडिंग में कमी करना।
3. माल डिब्बों को समय पर सिक लाइन में नही रखना।
4. ऐसे वैगन जो खाली है उनको खाली ही अवस्था में दूसरी गाड़ी के साथ भेजना।
5. लदान स्टेशन पर वैगनों को भरने के लिए लगने वाला अधिक समय।

WTR की परिभाषा से यह स्पष्ट होता कि यदि वैगन को समय बचाकर एक जगह से दूसरी जगह पर ले जाया जाय तो उस वैगन की उपयोगिता बढ़ जायेगी और WTR में सुधार होगा।

खाली टैंक वैगनों का संचालन WTR पर उल्टा असर डालता है क्योंकि लदे हुये टैंक वैगन खाली होने के बाद उन्हें उस स्टेशन तक बैक लोडिंग नही मिलती है, इसलिए उन्हें वापसी में खाली भेजना पड़ता है। इसी प्रकार वर्षात के मौसम में जो वैगन Water Tight (WT) नही हैं वे लदान के लिए उपयोग में नही लाये जा सकते हैं और उससे वैगन उपयोगिता चक्र बढ़ता है।

WTR निकालने का गणना / सूत्र:-

$$T = \frac{B}{L+R}$$

T = WTR

B = Effective Wagon Balance

L = No. of Wagon loaded on the Division

R = Loaded wagon Received from other Division

Effective Wagon Balance:- वे वैगनें जो कि माल ढोने के लिए योग्य होती है (इसमें सिक, विभागीय और कोचिंग शामिल नही है) कार्यसक्षम वैगनें कहलाती है। मंडल पर उपलब्ध वैगनों में से निम्नलिखित वैगनों को घटाने से कार्यसक्षम वैगनों की संख्या प्राप्त हो जाती है:-

Scanned with CamScanner

1. कुल वैगने जो वर्कशॉप के लिए भेजी जानी है या भेज दी गई हैं।
2. ऐसी वैगनें जो मरम्मत के लिए सिक साइडिंग में रखी हुई है।
3. ऐसी वैगनें जो उपयोग के लिए आवश्यक न होने के कारण कही और रख दी गई है।
4. किसी दूसरे विभाग को दी गई वैगनें।

उदाहरण:-

कुल वैगन बेलेंस	=	16,000
क्षतिग्रस्त वैगन	=	1,500
लोडेड वैगन	=	1,200
दूसरे मंडल से प्राप्त लोडेड वैगन	=	800

$$\text{WTR} = \frac{16{,}000 - 1{,}500}{800 + 1{,}200} = 7.25 \text{ दिन/Days.}$$

WTR का गणना काल निम्नलिखित तीन भागों में विभाजित किया गया है:-
1. गन्तव्य स्टेशन पर होने वाला विलम्बन।
2. गाड़ी चलाने में लगने वाला समय।
3. मार्शलिंग यार्ड का विलम्बन।

यदि ऊपर निर्देशित तीनों समय कम करें तो WTR में सुधार होगा।

WTR को कम करने के उपाय:-
1. मंडल की खाली वैगनें कम करना।
2. माल भरने वाली वैगनों की संख्या बढ़ाना।
3. गाड़ियों की गति बढ़ाना।
4. प्रत्येक स्थान पर वैगनों को होने वाले विलम्बन से बचाना।
5. स्थान शुल्क तथा विलम्ब शुल्क के नियमों का कठोरता से पालन करना।
6. वैगनों पर सही पाकेट लेबल लगाना।
7. सिक गाड़ियों को जल्दी से जल्दी साइडिंग में प्लेस करना।
8. असम्बंधित वैगनों को अतिशीघ्र उनके गन्तव्य स्थान पर पहुंचाना।
9. खाली हुये डिब्बों को जल्दी से जल्दी ऐसे स्टेशनों की तरफ रवाना करना जहां उनकी आवश्यकता है।

WTR को कम होने से लाभ:-
1. वैगनें शीघ्र दुवारा माल के वहन के लिए उपलब्ध हो सकेंगी।
2. वैगनों की शीघ्र उपलब्धता के कारण कम वैगनों की आवश्यकता होगी।
3. जितनी कम वैगनों की आवश्यकता होगी उतनी ही कम पूँजी लगेगी।
4. कम वैगनों के उपयोग के कारण कम गाड़ियां चलाई जा सकती हैं जिससे गाड़ियां सेक्शन में तेज गति से चलेंगी।
5. वैगन कम होने के कारण यार्ड का कार्य अच्छा चलेगा तथा यार्ड संकुचन की संभावना कम होगी।
6. कम गाड़ी होने के कारण पाथ खाली रहेगा तथा गाड़ियों के लिए पाथ निर्धारित करने में आसानी होगी।
7. वैगन शीघ्र लदान एवं उतरान के लिए उपलब्ध होने के कारण व्यापारी रेलयातायात में अधिक रुचि लेंगे जिससे शिकायतों में कमी होगी।
8. कम वैगनों के कारण कम गाड़ियां चलेंगी जिससे सेक्शन खाली रहेगा।

WTR में सुधार के लिए निम्न लिखित विभागों को सचेत रहना चाहिये:-

1. यातायात विभाग
2. लोको विभाग

Scanned with CamScanner

3. C&W विभाग
4. निरीक्षक एवं अधिकारी
5. सामान्य उपाय

निरीक्षक एवं अधिकारियों के कर्त्तव्य:-

(i) गाड़ियां तथा वैगनें व्यर्थ में विलंब न हों इस बारे में सतर्क निरीक्षण करना चाहिए।
(ii) निरीक्षण नियमित तथा आकस्मिक करने चाहिए।
(iii) शंटिंग कार्य के दौरान विलंब न हो इस पर उचित ध्यान देना चाहिए।
(iv) थ्रू जाने वाली गाड़ियों के बीच की रुकावट पर नियंत्रण करना चाहिए।
(v) स्टेशनों पर रखे वैगन एक्चेंज रजिस्टरों का निरीक्षण करना चाहिए।
(vi) यदि ब्लॉक उपकरण या सिगनल खराब हो जाय तो उन्हें ठीक करने का तुरंत प्रयास करना चाहिए।
(vii) रनिंग गाड़ी की गतिविधियां देखना और यह सुनिश्चित करना कि किसी कर्मचारी के कारण समय नुकसान तो नही हो रहा है।

सामान्य उपाय:-

(i) ब्लॉक रेकस् चलाना।
(ii) एंड टू एंड गाड़ियां चलाना।
(iii) सिगनल प्रणालियों में सुधार।
(iv) तेज गति से चलने वाली गाड़ियों का उपयोग करना।
(v) सभी कर्मचारियों में कार्य की भावना एवं समन्वय स्थापित करना।
(vi) प्रोत्साहन योजनाओं को बढ़ावा देना।

Scanned with CamScanner

स्टॉक रिपोर्ट (Stock Report)

स्टेशनों पर उपलब्ध वैगनों की संख्या व वैगनों की होने वाली आवश्यकता का बना हुआ संक्षिप्त विवरण प्रत्येक यार्ड व गुड्स बुकिंग स्टेशनों द्वारा 12 बजे से 16 बजे के बीच SCOR को दिया जाता है यह जानकारी जहां नियंत्रित सेक्शन नही हैं या कंट्रोल फोन खराब है तो किसी अन्य फोन के द्वारा या वह भी खराब है और कोई भी सुविधा उपलब्ध न हो तो सवारी गाड़ी के गार्ड द्वारा यह जानकारी भेजी जाती है। स्टेशनों पर 20.00 बजे तक क्या स्थिति है यह जानकारी इस रिपोर्ट से प्राप्त होती है, इसलिए इसे 20.00 बजे की स्टॉक रिपोर्ट भी कहते हैं। यह रिपोर्ट विभिन्न कोडों की सहायता से भेजी जाती है। नियंत्रण कार्यालय में यह जानकारी छपे हुये फार्म पर लिखी जाती है जिसका नं. T. 84 B होता है। स्टॉक रिपोर्ट में निम्नलिखित जानकारी गुड्स बुकिंग स्टेशन/यार्ड द्वारा दी जाती है:-

1. स्टेशन पर उपलब्ध भरी हुई तथा खाली वैगनो की संख्या।
2. कुल वैगनो की आवश्यकता।
3. उपलब्ध तारपोलीन एवं रस्सियों की संख्या।
4. तारपोलीन एवं रस्सियों की आवश्यकता।
5. पिछले 24 घंटो में कितनी वैगने भरी गई है या खाली की गई है।
6. कुल वैगनें जो अप तथ डाऊन दिशा में भेजी गई है।
7. अप तथा डाऊन दिशा में जाने के लिये तैयार वैगनें।
8. भरी तथा खाली वैगने जो मरम्मत के लिये रुकी है।
9. वे वैगने जो भरने के लिये या खाली करने के लिये या गंतव्य स्टेशन को जाने के लिये 24 घंटे से अधिक रुकी है।
10. भरने के लिये रुकी हुई खाली वैगनें।
11. असंबंधित वैगनें।
12. यानान्तरण की स्थिति यदि कोई है तो।

मंडल के सभी स्टेशनो से स्टॉक रिपोर्ट मिलने के बाद नियंत्रण कार्यालय में उसका सारांश तैयार किया जाता है। यह सारांश यह बताता है कि मंडल में कितनी वैगनें उपलब्ध है और कितने की आवश्यकता है। इस सारांश की एक प्रति DRM, Sr.DOM तथा Sr.DCM को दी जाती है। बड़े स्टेशनों पर या खंड जो अधिक व्यस्त होते है वहॉ वैगनो को भरने की मांग के लिये वैगन मांग पत्र अधिक मात्रा में होते हैं वहॉ टेलीफ़ोन द्वारा उन सभी विवरणों को भेजने में अधिक समय लग जाता है, इस कारण समय बचाने के लिये ऐसे स्टेशन से वैगन मांग पत्र का पूर्ण विवरण सप्ताह में एक दिन लिया जाता है जो कि नियंत्रण कार्यालय में रहता है इसके बाद केवल नये लगाये गये वैगन मांग पत्रों अथवा रद्द किये गये नम्बरों की सूचना टेलीफ़ोन द्वारा दी जाती है।

स्टॉक रिपोर्ट की उपयोगिता:-

1. स्टॉक रिपोर्ट में दी गई सूचनाओं के अनुसार भारतीय रेल पर बहुत महत्वपूर्ण आंकड़े निकाले जाते है, इसलिये थोड़ी सी गलती या भूल चूक के कारण गलत आंकड़े निकल आते है। इसलिये यह प्रयत्न करना चाहिये कि स्टॉक रिपोर्ट सही प्रकार से बने।
2. इस रिपोर्ट में दी गयी वैगनो की मांग को देखकर मुख्य नियंत्रक महत्व के अनुसार वैगनो का बंटवारा करता है।
3. इस रिपोर्ट के आधार पर वैगनो को भरने या खाली करने के लिये मजदूरों का प्रबन्ध किया जाता है।
4. इस रिपोर्ट के आधार पर NP या ऐसी वैगने जो POH के लिये ड्यू है उनको वापस भेजने का प्रबन्ध भी किया जाता है।
5. इस रिपोर्ट के आधार पर स्टेशनो पर खड़े हुये वैगनो को क्लियर करने के लिये गाड़ी चलायी जाती है।

Scanned with CamScanner

6. Sr.DCM इस रिपोर्ट को देखकर यह पता लगाते है कि वैगनो की आपूर्ति सही प्रकार से की गयी है। मालगोदाम तथा TP शैड में चल रहे कार्य का पता चलता है।
7. Sr.DOM इस रिपोर्ट के द्वारा मंडल में आवश्यक वैगनो की संख्या का पता लगाता है तथा इससे यह भी पता लगाते है कि परिवहन सुचारू रूप से हो रहा है और यदि कहीं कोई कमी पायी जाती है तो उसे दूर करने के निर्देश भी देते हैं।
8. CCM इस रिपोर्ट को देखकर यह पता लगाते है कि इनके रेलवे पर किस प्रकार का यातायात चल रहा है और इस बारे में अपने विचार COM को देते है।
9. COM इस रिपोर्ट के आधार पर मंडल की वैगनो की संख्या निर्धारित करते है और अतिरिक्त वैगनो को दूसरे रेलवे को या अपनी ही रेलवे में दूसरे मंडल को देने का प्रबन्ध करते है।

स्टॉक रिपोर्ट से लाभ:-

1. प्रत्येक स्टेशन पर यार्ड या शेड में उपलब्ध वैगनों की जानकारी मिलती है।
2. विशेष प्रकार के वैगनो का विलम्ब टालने में मदद मिलती है।
3. भरे हुये उन वैगनो की जानकारी मिलती है जिन्हें गाड़ी के द्वारा क्लियर करना है अतः उनके लिये गाड़ी आदेशित की जाती है।
4. खाली वैगनो का पता चलता है, जिससे उनको भरने के लिये भेजा जाता है।
5. वैगनो का संचालन शीघ्र होता है एवं उसका विलम्ब कम होता है, जिससे वैगनो की उपयोगिता में वृद्धि होती है।

स्टॉक रिपोर्ट में प्रयुक्त कोड:-

1. अप तथा डाऊन दिशा में भरी वैगने (जिन्हे खाली किया जाना है)
   - TLA - 8 बजे की स्थिति
   - TL - 18 बजे की स्थिति
2. उपलब्ध तारपोलीन और आवश्यक तारपोलीन की संख्या
   - S - उपलब्ध तारपोलीन की संख्या
   - SW - आवश्यक तारपोलीन की संख्या
3. रस्सियॉ- उपलब्ध एवं आवश्यक
   - R - उपलब्ध रस्सियॉ
   - RW - रस्सियों की आवश्यकता
4. प्रस्थान के लिये रुकी हुयी वैगने
   - UL - अप दिशा के लिये भरी वैगनें
   - UE - अप दिशा के लिये खाली वैगनें
   - DL - डाऊन दिशा के लिये भरी वैगनें
   - DE - डाऊन दिशा के लिये खाली वैगनें
5. 24 घंटो से अधिक समय के लिये रुकी वैगनें (लगाने हेतु)
   - LU - अप दिशा में भरी हुयी वैगनें
   - LD - डाऊन दिशा में भरी हुयी वैगनें
   - EU - अप दिशा के लिये खाली वैगनें
   - ED - डाऊन दिशा के लिये खाली वैगनें
   - WN - यानांतरण के लिये रुकी हुयी वैगनें
6. मरम्मत के लिये रुकी हुयी वैगनें
   - VL - भरी हुयी वैगनें
   - WL - खाली वैगनें

Scanned with CamScanner

7. वैगनों में भरने के लिये रुका हुआ माल
   CR - अप दिशा के लिये
   FR - डाऊन दिशा के लिये
8. 24 घंटो से अधिक भरने/खाली करने के लिये या गंतव्य स्थान तक जाने के लिये रुकी हुई वैगनें
   LL - भरने के लिये
   TD - खाली करने के लिये
   WT - खराब वैगनो के यानांतरण के लिये और मजदूरों के लिये रुकी हुयी वैगनें
   LR - असम्बंधित वैगनें
9. पिछले 24 घंटो में भरी हुयी वैगनें
   LA - अप दिशा में भरी हुई बन्द वैगनें
   LB - अप दिशा के लिये भरी हुई खुली वैगनें
   LC - डाऊन दिशा के लिये भरी हुई बन्द वैगनें
   LD - डाऊन दिशा के लिये भरी हुई खुली वैगनें
10. वैगनों की मांग
   WU - अप दिशा के लिये वैगनों की मांग
   WD - डाऊन दिशा के लिये वैगनों की मांग
   DU - अप दिशा के लिए लादी गई वैगनें
   DD - डाउन दिशा के लिए लादी गई वैगनें

Scanned with CamScanner

रिसावी वैगन (Leaky Wagon)

1. लिकी वैगन में पानी से खराब होने वाले माल का लोडिंग नही करना चाहिए।
2. वह माल जो पानी से खराब न होने वाला हो तो ऐसा माल उपलब्ध होने पर लोडिंग किया जायेगा तथा वैगन खाली करने के उपरांत नजदीकी TXR स्टेशन को मरम्मत के लिए भेज दिया जायेगा।
3. ऐसे वैगन के मामले में VG पर उचित रिमार्क लिखना चाहिए।
4. यदि माल पानी से खराब होने वाला नही है तो ऐसे माल को सामान्य तरीके से गन्तव्य स्टेशन के लिए लोड कर भेज देना चाहिए।
5. उस गाड़ी के VG पर वैगन के बारे में उचित रिमार्क लिखना चाहिए तथा अनलोडिंग होने के बाद वैगन को मरम्मत के लिए भेजना चाहिए।

आवधिक ओवरहॉलिंग वैगन (POH Wagons)

1. पिछले POH की तारीख से POH के लिए वापसी की तारीख 2 वर्ष से कम तथा $4\frac{1}{2}$ वर्ष से अधिक नही होनी चाहिए।
2. सभी वैगनों पर वापसी की तारीख एवं माह अंकित किया जाता है जो POH के लिए ड्यु तारीख को दर्शाता है।
3. मालिक रेलवे को POH की तारीख के पहले वैगन वापस किये जाने चाहिए जिससे वैगनों का समय पर POH किया जा सके।
4. किसी रेलवे द्वारा वैगनों को POH की तारीख से ठीक पहले माह के अंतिम सप्ताह तक मालिक रेलवे को वापस कर देना चाहिए।
5. POH के दौरान वैगनों का बारीकी से परीक्षण किया जाता है तथा मरम्मत कार्य पूरा हो जाने पर अगले POH की तारीख स्पष्ट रूप से उस वैगन पर लिख दी जाती है।
6. यदि POH के लिए ओवर ड्यू वेगनों में लदान करना है तो स्थानीय यातायात के मामले में वर्कशॉप की दिशा में लोडिंग किया जा सकता है।
7. इंटरचेंज के मामले में POH के लिए ड्यू वैगनों में मालिक रेलवे की दिशा में लोडिंग किया जा सकता है।
8. ऐसा लोडिंग वापसी की तारीख की समाप्ति के एक माह पहले तक किया जा सकता है। POH वैगनों को मालिक रेलवे को ही भेजा जाता है।

Scanned with CamScanner

Codes for Coaching Vehicles

A	:	Articulated
C	:	Coupe
E	:	4/6 Wheeler
F	:	First Class
G	:	Self-generating
H	:	Horse Box
L	:	Luggage Van
M	:	Military
P	:	Postal/Parcel
Q	:	Attendant coach
R	:	Brake Van
S	:	Second Class
V	:	Van
W	:	vestibule
Y	:	Ladies/Suburban पीछे लगने पर
AC	:	Air-conditioned
FC	:	First Class
CW	:	2-Tier (Sleeper)
CN	:	3-Tier (Sleeper)
CZ	:	Chair Car
CT	:	Tourist Car
CB	:	Pantry Car
EF	:	4Wheeler First Class
ES	:	4Wheeler Second Class

1. Fully Air-conditioned coaches:-
   - (i) WAC : Fully Air-conditioned coaches (Vestibuled)
   - (ii) WACC : Fully Air-conditioned coaches with coupe (Vestibuled)
   - (iii) WGFC : Fully Air-conditioned coaches self-generating (Vestibuled)
2. Partial Air-conditioned coaches:-
   - (i) ACF : Air-conditioned coaches with First Class
   - (ii) ACFC : Air-conditioned coaches with First Class coupe
   - (iii) WACCW : First AC cum Second AC
3. Second AC Sleeper:-
   - (i) WGACCW : Air-conditioned 2-Tier sleeper (Vestibuled)
   - (ii) WGACCN : Air-conditioned 3-Tier sleeper (Vestibuled)

Scanned with CamScanner

4. Second AC Chair Car:-

(i) WSCZAC : AC Second Class chair Car (Vestibuled)

(ii) WFCZ : AC Executive Class AC chair Car

5. First Class & Second Class AC Chair Car:-

(i) WGFSCZAC : AC 1st & Second Class with chair Car (vestibuled)

6. Second AC Chair Car:-

(i) WGFSCZAC : AC 1st & Second Class chair Car with end on generator

7. First Class coach:-

(i) F : First Class coach

(ii) FC : First Class coach with coupe

(iii) FCQ : First Class attendant coach with coupe

(iv) FCY : First Class coach with ladies

(v) FQ : First Class coach with attendant

(vi) WF : First Class coach (Vestibuled)

(vii) WFC : First Class coach with coupe (Vestibuled)

(viii) WFCZ : First Class coach chair Car with coupe (Vestibuled)

(ix) FCB : First Class coach with Pantry Car

(x) WFCB : First Class coach with Pantry Car (Vestibuled)

8. First Class composite coach:-

(i) FCS : First Class & Second Class with coupe

(ii) WFCS : First Class & Second Class with coupe (Vestibuled)

(iii) WCSY : First Class & Second Class with ladies coupe

(iv) WFRCP : First Class with Brake & observation

(v) WFRCP : First Class & Second Class 3 Tier sleeper with coupe (Vestibuled)

9. Second Class coaches & Second Class composite coaches:-

(i) S : Second Class coach

(ii) SY : Second Class ladies coach

(iii) GS : Second Class self-generating

(vi) WGS : Second Class self-generating (Vestibuled)

(vii) WS : Second Class coach (Vestibuled)

(viii) WSY : Second Class with ladies (Vestibuled)

(ix) GSY : Second Class self-generating with ladies

(x) WGSY : Second Class self-generating with ladies (Vestibuled)

(xi) WGSCZ : Second Class self-generating chair Car (Vestibuled)

(xii) WGSDC : Second Class self-generating chair Car (Vestibuled)

(xiii) WGSD : Second Class self-generating (Double Decker) Car

(xiv) SRN : Second Class power Car

(xv) SPP : Second Class with fully postal

(xvi) SP : Second Class with 1/6 postal

Scanned with CamScanner

(xvii)	SPPC	: Second Class with 1.5Postal
(xviii)	SPPH	: Second Class with 1/2 Postal
(xix)	SPPQ	: Second Class with 1/4 Postal
(xx)	SYPPC	: Second Class ladies coach with 1.5 Postal
(xxi)	WGSCB	: Second Class self-generating with Pantry Car (Vestibuled)

10. Second Class sleeper coaches (3 Tier):-

(i)	GSCN	: Second Class 3-Tier sleeper (self-generating)
(ii)	GSCNY	: Second Class 3-Tier sleeper with ladies (self-generating)
(iii)	WGSCNY	: Second Class 3-Tier sleeper self-generating with ladies (Vestibuled)
(iv)	WGSCNLR	: Second Class 3-Tier sleeper self-generating with ladies & Brake (V)
(v)	WSCN	: Second Class 3-Tier sleeper (Vestibuled)
(vi)	WGSCN	: Second Class 3-Tier sleeper self-generating (Vestibuled)
(vii)	WSCGR	: Second Class 3-Tier sleeper coupe with Brake (Vestibuled)

11. Second Class sleeper coaches (2 Tier):-

(i)	WGSCW	: Second Class sleeper self-generating with coupe (Vestibuled)
(ii)	WGSCY	: Second Class sleeper self-generating with ladies coupe(Vestibuled)

12. SLR Group:-

(i)	SLR	: Second Class with Brake & Luggage
(ii)	SLRD	: Disabled Second Class with Brake & Luggage
(iii)	SRJ	: SecondClas Brake Van
(iv)	GSR	: Second Class self-generating with Brake Brake-Van
(v)	GSRD	: Disabled Second Class with Brake Van
(vi)	SYLR	: Second Class with ladies Luggage & Brake
(vii)	WSLR	: Second Class with Luggage & Brake (Vestibuled)
(viii)	WSLRN	: Second Class with Luggage & Brake and Power Van (Vestibuled)
(ix)	WGSCNLR	: Second Class 3-Tier self-generating with Luggage & Brake (V)
(x)	WGSCBR	: Second Class Pantry Car self-generating with Luggage & Brake (V)
(xi)	WSCBLR	: Second Class Pantry Car with Luggage & Brake (Vestibuled)

13. LR Group:-

(i)	LR	: Luggage & Brake
(ii)	WPLQ	: Luggage with attendant coach (Vestibuled)
(iii)	WLRRM	: Luggage with attendant coach (Vestibuled)
(iv)	WLRRMEN	: Luggage & Brake with generator (Vestibuled)EOG

14. Parcel luggage:-

(i)	BVT	: Bogies Parcel Van
(ii)	VP	: Bogies Parcel Van
(iii)	VPH	: High Capacity Parcel Luggage Van
(iv)	EVP	: 4W. Parcel Van
(v)	VVN	: Bogies Milk Van

Scanned with CamScanner

(vi)	VV	: Bogies Milk Van
(vii)	VVD	: Milk Van
(viii)	TVV	: Bogies Milk Van
(ix)	ESMV	: 4W. Milk Van
(x)	EVV	: 4W. Milk Van
(xi)	EVVVN	: 4W.Insulated Milk Van
(xii)	VR	: Refrigerated Van
(xiii)	VPAC	: Refrigerated Parcel Van
(xiv)	EVKP	: 4W. Motor & Parcel Van
(xv)	EVKVP	: 4W. Motor & Parcel Van
(xvi)	EVPU	: 4W. Motor & Parcel Van
(xvii)	EVPVU	: 4W. Motor & Parcel Van
(xviii)	EVU	: 4W. Motor Van-Double
(xix)	VPU	: Bogies Motor & Parcel Van

15. Horse Box:-

(i)	HH	: Bogies Horse Box
(ii)	HHVP	: Bogies Horse Box
(iii)	EHH	: 4W. Horse Box

16. Motor & Parcel Van:-

(i)	VPU	: Bogies Motor & Parcel Van
(ii)	VPC	: Bogies Motor & Parcel Van
(iii)	VPVU	: Bogies Motor & Parcel Van
(iv)	VW	: 2-Tier Motor Van
(v)	EVK	: 4W. Single Motor Van

17. Upper & Lower Class Tourist Car:-

(i)	CT	: First Class Tourist Car
(ii)	CTAC	: AC Tourist Car
(iii)	CTS	: Second Class Tourist Car

18. Dining Kitchen/Dining Car:-

(i)	WCD	: Vestibuled Dining Car
(ii)	WCB	: Vestibuled Buffect Car/Pantry Car
(iii)	WCL	: Vestibuled Kitchen Car
(iv)	WSCBZAC	: Vestibuled Dining Car AC with Chair Car

19. Carriages:-

(i)	RA	: Officers Carriage
(ii)	RH	: Bogies Medical Van
(iii)	RD	: Bogies Staff Car
(iv)	RM	: Charging Van
(v)	RS	: Stores Delivery Van

Scanned with CamScanner

(vi)	RE	: Mobile Training Car
(vii)	RR	: Rest Van
(viii)	RY	: Mobile Wireless Carriage
(ix)	RHV	: Auxiliary Medical Van with Brake Relief
(x)	BLRJ	: Ostilograph Car
(xi)	DKRD	: Dynamo Meter Stores cum Staff Car
(xii)	DKDS	: Dynamo Meter Stores cum Staff Car
(xiii)	ERS	: 4W. Stores Delivery Van
(xiv)	ERT	: 4W. Accident Van
(xv)	ERU	: 4W. Tower wagon

20. Postal Van:-

(i)	PPS	: Fully Postal Van
(ii)	PP	: Fully Postal Van

21. Military Coaches:-

(i)	M	: Second Class Military Coach
(ii)	MA	: Second Class Military Coach
(iii)	MF	: First Class Military Coach
(iv)	MK	: Military Kitchen car
(v)	MS	: Bogies Military Special Car
(vi)	MRA	: Ambulance Ward Car
(vii)	WACMRA	: AC Ward Car (Vestibuled)
(viii)	WACMRD	: Ward cum Dining Car Air-Conditioned
(ix)	WM	: Second Class Military Coach (Vestibuled)
(x)	WMF	: First Class Military Coach (Vestibuled)
(xi)	WML	: Military Kitchen Car (Vestibuled)
(xii)	MGSCNR	: Second Class 3-Tier with Brake (Military)

Scanned with CamScanner

Code for Goods Stock

1. 4-Wheeler Open Wagon

K	:	4-Wheeler Open Wagon for General Loading
KC	:	4-Wheeler Open Wagon for High Sided
KE	:	4-Wheeler Open Wagon for Elephant Loading
KM	:	4-Wheeler Open Wagon for Military Loading
KU	:	4-Wheeler Open Wagon for Plat Form Loading
KK	:	4-Wheeler Open Wagon for Sugar Cane Loading
KH	:	4-Wheeler Open Wagon for Hopper Loading
FK	:	4-Wheeler Open Wagon for Container Loading
FT	:	4-Wheeler Open Wagon for Timer Loading
FU	:	4-Wheeler Open Wagon for Engine Loading

2. 4-Wheeler Covered Wagon

C	:	4-Wheeler Covered Wagon
CA	:	4-Wheeler Covered Wagon for Animal Loading
CJ	:	4-Wheeler Covered Wagon for Jute Loading
CS	:	4-Wheeler Covered Wagon for Salt Loading
CX	:	4-Wheeler Covered Wagon for Explosive article Loading
VG	:	4-Wheeler Covered Wagon for Rest Van
CRT	:	4-Wheeler Covered Wagon with Transition Coupling
CRC	:	4-Wheeler Covered Wagon with CBC Coupler
BVGC	:	4-Wheeler Brake van for Guard (Vacuum Brake)
BVGT	:	4-Wheeler Brake van with Transition Coupling (Vacuum Brake)
BVZC	:	4-Wheeler Brake van with CBC Coupling (Air Brake)

3. 4-Wheeler Tank Wagon

T	:	Tank Wagon
TOH	:	4-Wheeler Tank Wagon for Headway Oil
TA	:	4-Wheeler Tank Wagon for Acid
TG	:	4-Wheeler Tank Wagon for Liquid Petroleum Gas
TK	:	4-Wheeler Tank Wagon for Kerosene
TP	:	4-Wheeler Tank Wagon for Petrol
TR	:	4-Wheeler Tank Wagon for Coal Tare
TS	:	4-Wheeler Tank Wagon for Country Spirit
TV	:	4-Wheeler Tank Wagon for Vegetable Oil
TW	:	4-Wheeler Tank Wagon for Water
TZ	:	4-Wheeler Tank Wagon for Lubricating Oil
TX	:	4-Wheeler Tank Wagon for Liquid Chlorine

Scanned with CamScanner

4. 8-Wheeler Covered/Open Wagon

BCN	:	8-Wheeler / Bogie Covered Wagon with Air-Pressure
BCNA	:	8-Wheeler / Bogie Covered Wagon with Air-Pressure (Additional Height)
BCNHL	:	8-Wheeler / Bogie Covered Wagon High Axle Load with Air-Pressure
BCNAHS	:	8-Wheeler / Bogie Covered Wagon High Sped with Air-Pressure (Additional Height)
BCXT	:	8-Wheeler / Bogie Covered Wagon with Transition Coupling
BCXC	:	8-Wheeler / Bogie Covered Wagon with CBC Coupling
BCXR	:	8-Wheeler / Bogie Covered Wagon with Screw Coupling
BOXT	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon with Transition Coupling
BOXC	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon with CBC Coupling
BOXR	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon with Screw Coupling
BOXN	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon with Air-Pressure
BOXNR	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon High Sided with Air-Pressure
BOXNHS	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon High Speed with Air-Pressure
BOXNHA	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon High Sided, High Axle Load with Air-Pressure
BOXNHL	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon High Axle Load with Air-Pressure
BOXNLW	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon with Air-Pressure for Light Weight
BOST	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon for Steel Loading
BCCN	:	8-Wheeler / Bogie Covered Wagon with Air-Pressure (for Loose Cement Loading)
BRH/BFR	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon for Railway Loading
BFU	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon for ODC Loading
MBFU	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon for Military Loading
BFK	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon for Container Loading
BFKN	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon for Container Loading with Air-Pressure
VVN	:	8-Wheeler / Bogie Tank Wagon for Milk Loading
BTPN	:	8-Wheeler / Bogie Tank Wagon for Petrol loading with Air-Pressure
BTPGLN	:	8-Wheeler / Bogie Tank Wagon for LPG with Air-Pressure
BWL/BWS	:	8-Wheeler / Bogie Well wagon / Bogie Well Wagon
BKH/BOBY	:	8-Wheeler / Bogie Open Hopper Wagon
BOBRN	:	8-Wheeler / Bogie Open Hopper Wagon with Air-Pressure
BOBYN	:	8-Wheeler / Bogie Open Hopper Wagon with Air-Pressure
BRN	:	8-Wheeler / Bogie Flat Wagon with Air-Pressure (Rail Loading)
BLCA	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon for Container Loading
BLCB	:	8-Wheeler / Bogie Open Wagon for Container Loading
BLLA	:	8-Wheeler / Bogie Flat Wagon for Container Loading (Low Platform Wagon)
BLLB	:	8-Wheeler / Bogie Flat Wagon for Container Loading (Low Platform Wagon)
BVZI	:	8-Wheeler / Bogie Brake Van with CBC Coupling (Air Brake)

Scanned with CamScanner

ABBREVIATIONS

1.	AAWS	:	Advance Approach Warning System.
2.	ACD	:	Anti Collision Device.
3.	ACF	:	All Communication Failure.
4.	ARME	:	Accident Relief Medical Equipment (Van).
5.	ART	:	Accident Relief Train.
6.	ATP	:	Authority to Proceed.
7.	AWS	:	Auxiliary Warning System.
8.	BOL	:	Block Over Lap.
9.	BPC	:	Brake Power Certificate.
10.	BSLB	:	Block Section Limit Board.
11.	CBE	:	Chief Bridge Engineer.
12.	CCRS	:	Chief Commissioner of Railway Safety.
13.	CCTV	:	Close Circuit Television.
14.	CELE	:	Chief Electrical Loco Engineer.
15.	CFTM	:	Chief Freight Transportation Manager.
16.	CLW	:	Chittaranjan Locomotives Works, Chittaranjan.
17.	CMD	:	Chief Medical Director.
18.	CMPE	:	Chief Motive Power Engineer
19.	COA	:	Control Office Application.
20.	COIS	:	Coaching Operations Information System.
21.	COM	:	Chief Operations Manager.
22.	CONCOR	:	Container Corporation of India Ltd.
23.	CORE	:	Central Organisation for Railway Electrification.
24.	CPLO	:	Chief Public Liaison Officer.
25.	CPRO	:	Chief Public Relation Officer.
26.	CPTM	:	Chief Passenger Transportation Manager.
27.	CRB	:	Chairman of Railway Board.
28.	CRIS	:	Center for Railway Information System.
29.	CRS	:	Commissioner of Railway Safety.
30.	CSO	:	Chief Safety Officer.
31.	CTM (P)	:	Chief Transportation Manager (Petroleum)
32.	CTPM	:	Chief Transportation Planning Manager.
33.	CTR	:	Combined Train Report.
34.	CTWM	:	Chief Tank Wagon Manager.
35.	DAR	:	Discipline and Appeal Rules.
36.	DFCCIL	:	Dedicated Freight Corridor Corporation of India Ltd.
37.	DLW	:	Diesel Locomotive Works, Varanasi.
38.	DWSO	:	Divisional Work Study Officer.
39.	EMU	:	Electrical Multiple Unit.
40.	EOTT	:	End of Train Telemetry.
41.	FA & CAO	:	Finance Adviser & Chief Accounts Officer.
42.	FOIS	:	Freight Operations Information System.
43.	FSP	:	Fog Signal Post.
44.	GIP	:	Great Indian Peninsula.
45.	HOER	:	Hours of Employment Regulation

Scanned with CamScanner

46.	IBH	:	Intermediate Bloch Hut.
47.	IBP	:	Intermediate Block Post.
48.	IBS	:	Intermediate Block Signalling.
49.	ICF	:	Integral Coach Factory, Perambur Chennai.
50.	ICMS	:	Integrated Coach Management System.
51.	IDA	:	International Development Association.
52.	IPC	:	Indian Penal Code.
53.	IRCA	:	Indian Railway Conference Association.
54.	IRCON	:	Indian Railway Construction Company Ltd.
55.	IRCOT	:	Indian Railway Central Organisation for Telecom.
56.	IRIATT	:	Indian Railway Institute of Advanced Track Technology.
57.	IRICEN	:	Indian Railway Institute of Civil Engineering, Pune
58.	IRIEEN	:	Indian Railway Institute of Electrical Engineering, Nasik.
59.	IRWO	:	Indian Railway Welfare Organisation.
60.	ISMD	:	Infringing Standard Moving Dimensions.
61.	LED	:	Light Emitting Diode.
62.	LVCD	:	Last Vehicle Checked Device.
63.	MACLS	:	Multiple Aspect Color Light Signalling.
64.	MACP	:	Modified Assured Career Progression scheme.
65.	MAUQ	:	Multi-Aspect Upper Quadrant.
66.	MEMU	:	Mainline Electrical Multiple Unit
67.	MMD	:	Maximum Moving Dimensions
68.	MNI	:	Modified Non-Interlocking.
69.	MOSR	:	Minister of State for Railway.
70.	MPS	:	Maximum Permissible Speed.
71.	MRT	:	Medical Relief Train.
72.	MRV	:	Medical Relief Van.
73.	MSD	:	Minimum Sighting Distance.
74.	MT	:	Member Traffic.
75.	NAIR	:	National Academy of Indian Railways.
76.	ODC	:	Over Dimensional Consignment.
77.	OHE	:	Over Head Equipment.
78.	OMFP	:	Outer Most Facing Point.
79.	PEASD	:	Passenger Emergency Alarm Signal Device.
80.	PFT	:	Portable Field Phone.
81.	PI	:	Panel Interlocking
82.	POMKA	:	Portable Medical Kit for Accident
83.	PWD	:	Public Works Department.
84.	RCF	:	Rail Coach Factory, Kapurthala.
85.	RCRV	:	Rail-cum-Road Vehicle.
86.	RDSO	:	Research Designs and Standard Organisation.
87.	REIS	:	Railway Employee Information System.
88.	RITES	:	Rail India Technical and Economic Services Ltd.
89.	RLDA	:	Railway Land Development Authority.
90.	RMS	:	Rake Management System.
91.	ROSHAN	:	Rolling Stock Health Analyst.
92.	RRI	:	Route Relay Interlocking.

Scanned with CamScanner

93.	RVNL	:	Rail Vikas Nigam Limited.
94.	RWF	:	Rail Wheel Factory, Bangalore.
95.	SDGM	:	Senior Deputy General Manager.
96.	SLB	:	Shunting Limit Board.
97.	SOL	:	Signal Over Lap.
98.	SPAD	:	Signal Passed At Danger.
99.	SPARME	:	Self–Propelled Accident Relief Medical Equipment.
100.	SPART	:	Self–Propelled Accident Relief Trains.
101.	SPT	:	Signal Post Telephone.
102.	SPURT	:	Self Propelled Ultrasonic Rail Testing Car.
103.	SSD	:	Speed Sensing Device.
104.	SSI	:	Solid State Interlocking.
105.	SWR	:	Station Working Rule.
106.	SWRD	:	Station Working Rule Diagram.
107.	TALQ	:	Two–Aspect Lower Quadrant.
108.	TAWD	:	Train Actuated Warning Device.
109.	TMS	:	Terminal Management System
110.	TOL	:	Train on Line.
111.	TPC	:	Traction Power Controller.
112.	TPWS	:	Train Protection Warning System.
113.	TRT	:	Track Relaying Train.
114.	TSL	:	Temporary Single Line Working.
115.	VCD	:	Vigilance control Device.
116.	VG	:	Vehicles Guidance.
117.	VHF	:	Very High Frequency.
118.	VTO	:	Visibility Test Object.
119.	WAP	:	Wheel & Axle Plant.
120.	WILD	:	Wheel Impact Load Detector.
121.	WTT	:	Working Time Table.

संकलन एवं टंकण :- ज्वाला प्रसाद

मुख्य यातायात प्रशिक्षक
क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान
मध्य रेल, भुसावल
ई.मेल पता :-
chieftrafficinstructor@gmail.com

Scanned with CamScanner