

क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण
संस्थान मध्य रेल भुसावल

प्रो. केविन मास्टर

यातायात पाठ्य सामग्री

अन्तर्राष्ट्रीय गुणवत्ता IS:ISO-9001:2008 प्रमाणित प्रथम क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान

‘गुणवत्ता नीति’

“आमची नीति, सुरक्षित आणि विश्वसनीय रेल्वे संचालनासाठी पर्याप्त प्रशिक्षण देणे व सतत सुधारणां द्वारे ग्राहक संतुष्टि सुनिश्चित करणे आहे”

‘गुणवत्ता नीति’

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

Quality Policy

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

फोन 222678-02582- / 224600 रेलवे 011- - 54900

फैक्स 222678-02582 – रेलवे 54907-011 –

वेबसाइट-www.cr.indianrailways.gov.in>Aboutus>Training Centres>ZRTI/BSL.

रेलनेट -http://10.154.26.100\ ई – मेल-zrtibsl@gmail.co

संस्थान गीत

विद्या का मंदिर है ये, और ज्ञानदीप है प्यारा,

सबसे उन्नत सबसे अच्छा शिक्षा केंद्र हमारा ।

रेल कर्मियों को संरक्षा के पाठ यहाँ हैं पढाते,

संचालन के नियमों से, अवगत उनको करवाते,

यातायात सुरक्षित हो यही पहला ध्येय हमारा ॥१॥1

अनुशासन और शिक्षा के संग, सीखें साफ सफाई,

आओ इस पर अमल करें, हम मिलकर सारे भाई ,

निष्ठा से कर्तव्य करेंगे, यही निश्चय है हमारा ॥१॥2

दुर्घटना को टालें हम सब, ऐसा कार्य करेंगे,

जनसेवा में अपना तनमन, न्यौछावर कर देंगे,

बढ़े प्रतिष्ठा रेलों की और, मान बढ़ेगा हमारा ॥१॥3

विद्या का मंदिर है ये, और ज्ञानदीप है प्यारा,

सबसे उन्नत सबसे अच्छा शिक्षा केंद्र हमारा ।

संरक्षक

के.पी.कृष्णन् (प्राचार्य)

प्रेरणा

एस. डी. मीना (सहायक परिवहन प्रबंधक)

मार्गदर्शन

विजय काशीनाथ मोरे (मुख्य यातायात प्रशिक्षक)

कम्प्यूटर टाइपिंग, सेटिंग, डिजाइनिंग एवं संकलन

सहयोग

अनूप श्रीवास्तव, ए. के. सिंह, सुदामा प्रसाद, राजीव कुमार त्रिपाठी, संजय आर. पाटील, संजीव कुमार जैन, अजय कुमार झा, विनोद यादव, जी.पी.श्रीवास्तव,)वरि.यातायात प्रशिक्षक(संजय कुमार,बापू सरोदे, अनय कुमार श्रीवास्तव
(.यातायात प्रशिक्षक)

संस्करण - मार्च 2017

यातायात पाठ्य सामग्री – केबिन मास्टर

यह पाठ्यसामग्री रेलवे का कोई प्रमाणित ग्रन्थ, नियमावली या मैनुअल नहीं है। प्रारंभिक केबिन मास्टर पद के प्रशिक्षार्थियों के लिए अतिरिक्त अध्ययन हेतु संस्थान के प्रशिक्षकों द्वारा इसे तैयार किया गया है। इसमें अन्तर्निहित विषय वस्तु में समय-समय पर परिवर्तन होना संभव है।

इसे किसी भी दशा में कार्यपालन हेतु प्राधिकार न माना जाए। रेल कर्मचारियों के लिए परिवहन संबंधी मामलों हेतु सामान्य एवं सहायक नियम, दुर्घटना नियमावली तथा संबंधित अन्य नियमावलियों को ही संदर्भ के लिए आधार माना जाए। इस पाठ्य सामग्री को किसी भी रूप में मानक संदर्भ पुस्तक न माना जाए।

क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान मध्य रेल भुसावल

अनुक्रमणिका

क्र.	विवरण	पृष्ठ सं
1.	भारतीय रेलों का इतिहास एवं प्रगति	10
2.	भारतीय रेल का संगठन	12
3.	परिचालन विभाग का सेट अप	13
4.	सभी विभागों के सामान्य कार्य	14
5.	रेल सेवा आचरण नियम एवं अनुसाशन एवं अपील नियम	
6.	पास एवं छुट्टी नियम, एचओईआर	
7.	साधारण नियम एवं सहायक नियम, BWM, AM, OM, WTT, SWR का सामान्य परिचय एवं जानकारी	17
8.	रेल सेवकों पर साधारणतः लागू होने वाले नियम	25
9.	पैनल - विभिन्न बटनों का परिचय व उपयोग	229
10.	लिवर फ्रेम - विभिन्न बटनों का परिचय व उपयोग	229
11.	केबिन मास्टर की भूमिका a. संरक्षा सुनिश्चित करने संबंधी b. ज्यूटी के दौरान स्टेशन / केबिन को छोड़ना c. ब्लॉक उपकरण / पैनल का संचालन, रिले रूम तथा आइसोलेटर की के सम्बन्ध में जिम्मेदारी	27
12.	परिभाषाएं	35
13.	सिगनल , खराब सिगनल तथा उन्हें ऑफ करने की शर्तें	46
14.	यातायात बोर्ड, इंजिनियरिंग बोर्ड	81

15.	संचालन पद्धतियाँ	88
16.	लाइन क्लियर देने तथा सेक्शन क्लियर करने की शर्तें एवं सावधानियां	89
17.	स्टेशन संचालन नियम, संचालन समय सरणी	17
18.	प्राधिकार पत्र, महत्वपूर्ण कागजात, प्राइवेट नंबर शीट, टीएसआर	94
19.	सतर्कता आदेश - लागू किये जाने की विभिन्न परिस्थितियां, कॉशन नोटिस स्टेशन, कॉशन आर्डर के प्रति जिम्मेदारी, सतर्कता आदेश लागू करने संबंधी सन्देश प्राप्त होने पर की जाने वाली कार्यवाही, सतर्कता आदेश बनाते समय, जारी करते समय, अग्रेषित करते समय तथा उसका रिकॉर्ड रखने संबंधी सावधानियां	114
20.	पृथक्करण / इंटरलॉकिंग	115
21.	पाइंट, खराब कांटे	119
22.	गाड़ियों को लेना व रवाना करना	124
23.	लिवर कॉलर का उपयोग, स्लाइड पिन, बटन कैप एवं स्टेशन मास्टर स्लाइड की चाबी	129
24.	शंटिंग	130
25.	मार्शलिंग, ओ डी सी	135
26.	पूर्ण ब्लॉक पद्धति एवं स्वचल ब्लॉक पद्धति में गाड़ी को पीछे धकेलना	142
27.	वाहनों को सुरक्षित रखना, गाड़ी / लोको को स्टेबल करना	144
28.	वाहनों का भाग निकलना	145
29.	सामग्री गाड़ी / गिट्टी गाड़ी / लॉन्ग हॉल गाड़ियों का संचालन	146
30.	हॉट एक्सेल, फ्लैट टायर, ब्रेक बाइंडिंग, वैगनों के खुले दरवाजे, हैंगिंग पार्ट	151
31.	टेल लैम्प/ टेल बोर्ड, बिना ब्रेक यान की गाड़ी का संचालन	154
32.	गाड़ियों की गति - एम पी एस / बुकड स्पीड	156
33.	असामान्य संचालन - पूर्ण ब्लॉक पद्धति a. टीएसएल b. एसीएफ डबल लाइन	158

	<ul style="list-style-type: none"> c. एसीएफ सिंगल लाइन d. ट्रेन पार्टिंग e. ट्रेन डिवाइडिंग f. अवरोधित ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजन भेजना g. रेल पथ में खराबी h. गाड़ी में आग लगना i. धुंध एवं कोहरे के मौसम में गाड़ियों का संचालन j. ब्लॉक उपकरण खराब होने पर गाड़ियों का संचालन k. पैनल में कोई इंडिकेशन न होना 	
34.	<p>असामान्य संचालन - स्वचल ब्लॉक पद्धति में</p> <ul style="list-style-type: none"> a. टीएसएल संचालन b. सभी स्वचल सिगनलों का लंबी अवधि के लिए खराब होना c. सभी स्वचल सिगनल एवं संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियों का संचालन d. अवरोधित ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजन भेजना 	175
35.	ब्लॉक उपकरण घंटी संकेत, इंजन सिटी संकेत	179
36.	घाट नियम - स्लिप एवं केच साइडिंग	183
37.	समपार फाटकों का संचालन	185
38.	<p>केबिन मास्टर के कर्तव्य</p> <ul style="list-style-type: none"> a. गाड़ी से किसी व्यक्ति के कट जाने पर b. गाड़ी से किसी जानवर के कट जाने पर c. ब्लॉक सेक्शन में अवरोध होने पर d. पेट्रोलमेन के विलंबित होने पर e. गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन में विलंबित होने पर f. रेल फ्रेकचर होने पर g. लोको पायलट द्वारा ब्लॉक सेक्शन में किसी असामान्य स्थिति की सूचना देने पर h. ओएचई फ़ैल हो जाने पर i. ट्राफिक, इंजिनियरिंग, पावर ब्लॉक j. रेल पथ मशीन का ब्लॉक k. टावर वैगन, ट्राली, मोटर ट्राली, लॉरी का संचालन l. गाड़ी का बिना टेल लैंप / टेल बोर्ड के पास होने पर m. स्टाफ नशे की स्थिति में पाए जाने पर 	188

	n. स्टाफ का झूठी से फरार हो जाना o. स्टाफ / पैसेंजर द्वारा स्टेशन परिसर में उपद्रव करना	
39.	गाड़ी कर्मीदल (कू) के साथ हाथ संकेतो का आदान प्रदान	203
40.	क्रास ओवर टेस्टिंग, क्रेक हैंडल टेस्टिंग, क्रांस ओवर पॉइंट, क्रेक हैंडल के उपयोग	206
41.	ओवरहॉलिंग, केबल मेगरिंग, नान इंटरलॉक कार्य एवं ली जाने वाली सावधानियां	207
42.	समय पालन के प्रति केबिन मास्टर के कर्तव्य	207
43.	दुर्घटना	208
44.	दुर्घटनाओं के कारण एवं उनकी रोकथाम के उपाय	212
45.	केबिन मास्टर के कर्तव्य a. गंभीर दुर्घटना के समय b. लोको पायलट द्वारा सिगनल ऑन में पार कर जाने पर c. पॉइंट के टूट जाने पर d. गाड़ी में आग लग जाने पर e. ब्लॉक नियमों के उल्लंघन के मामलो में f. तोड़फोड़ एवं गाड़ी को विध्वंस करने के मामले में g. आतंकवादी गतिविधियों के मामले में	214
46.	अपघात प्रबंधन a. एआरटी / एआरएमई को आदेशित करना एवं निकलने का निर्धारित समय b. हूटर कोड c. गोल्डन अवर	218

रेलवे का इतिहास एवं प्रगति

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 सितंबर 1825 को इंग्लैंड के स्टॉकटन से डार्लिंगटन के बीच चलाई गई। इस रेल गाड़ी को जार्ज स्टीफेंसन ने 'एक्टिव' नामक इंजन 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 तत्कालीन 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', 'सिंघ' और 'सुल्तान' ने खींचा था। इसे गवर्नर 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 कंपनी 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 कंपनियों 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 गईं। 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 हैं। 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 हैं। तथा परिचालन अनुपात - (2011-12) का 94.85 % तथा (2012-13) का 90.19% हैं।

मध्य रेल पर कुल मार्ग की लंबाई 4042 किमी. (BG-3743, NG-299) हैं, जिस पर कुल विद्युतीकृत मार्ग 1832 किमी. हैं। 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 हैं। तथा परिचालन अनुपात - (2010-11) का 107.31%, (2011-12) का 105.68% तथा (2012-13) का 97.82%, हैं।

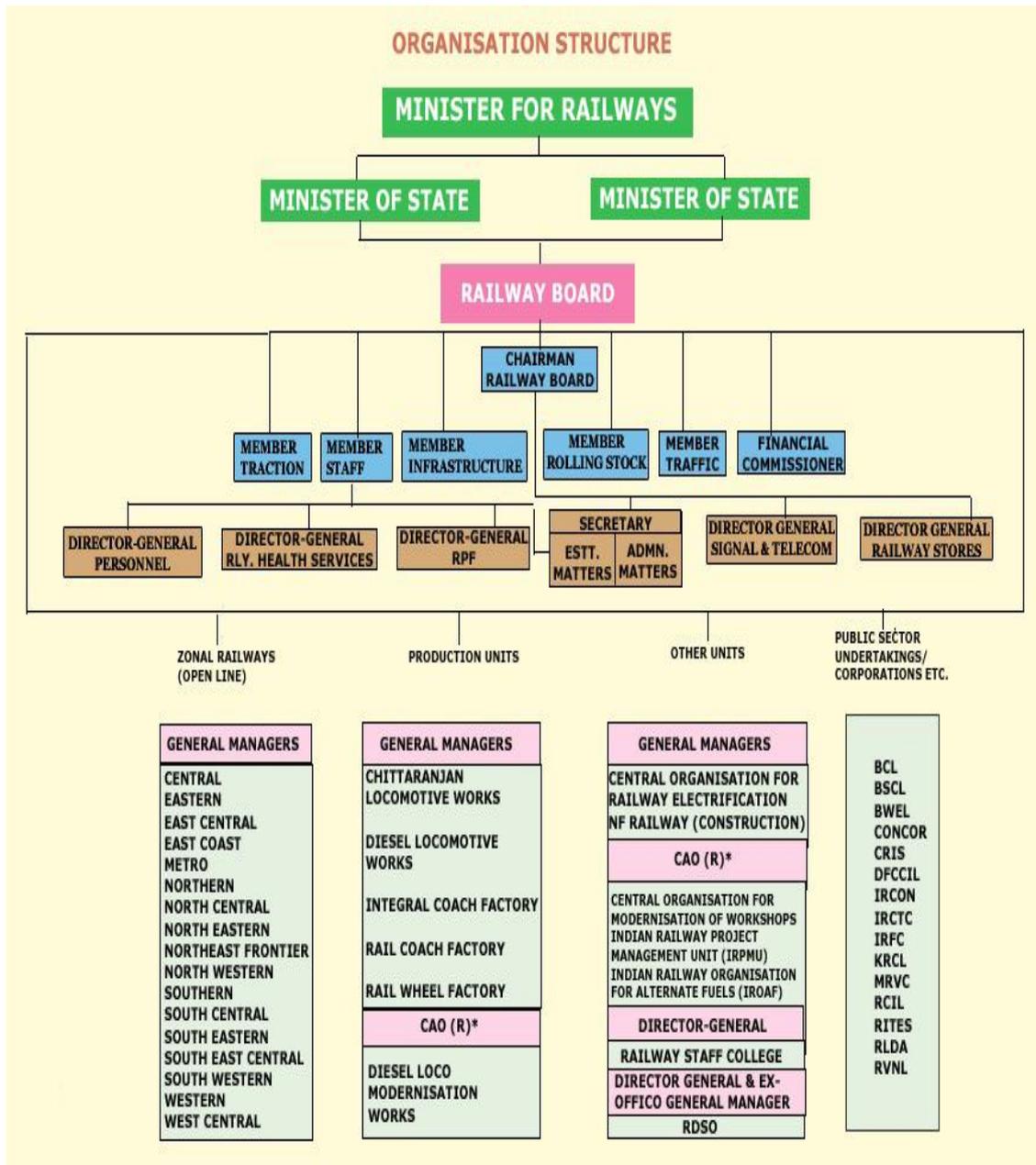
भारतीय रेल पर सबसे तेज गति से चलने वाली गाड़ियां :-

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

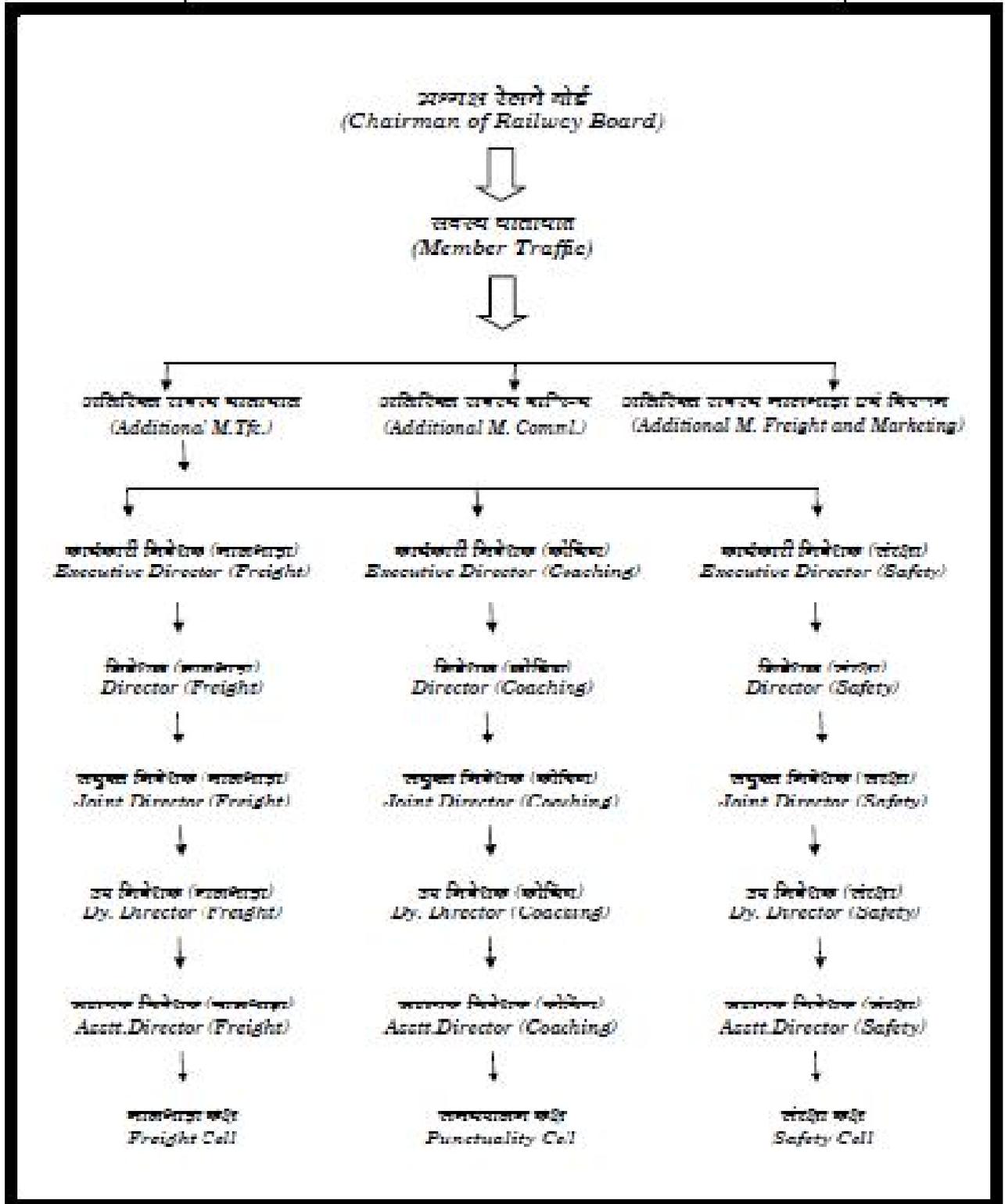
भारतीय रेल को तीन गेजों में बांटा गया है :-

- | | | |
|---------------------------------|---|------------|
| 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 |

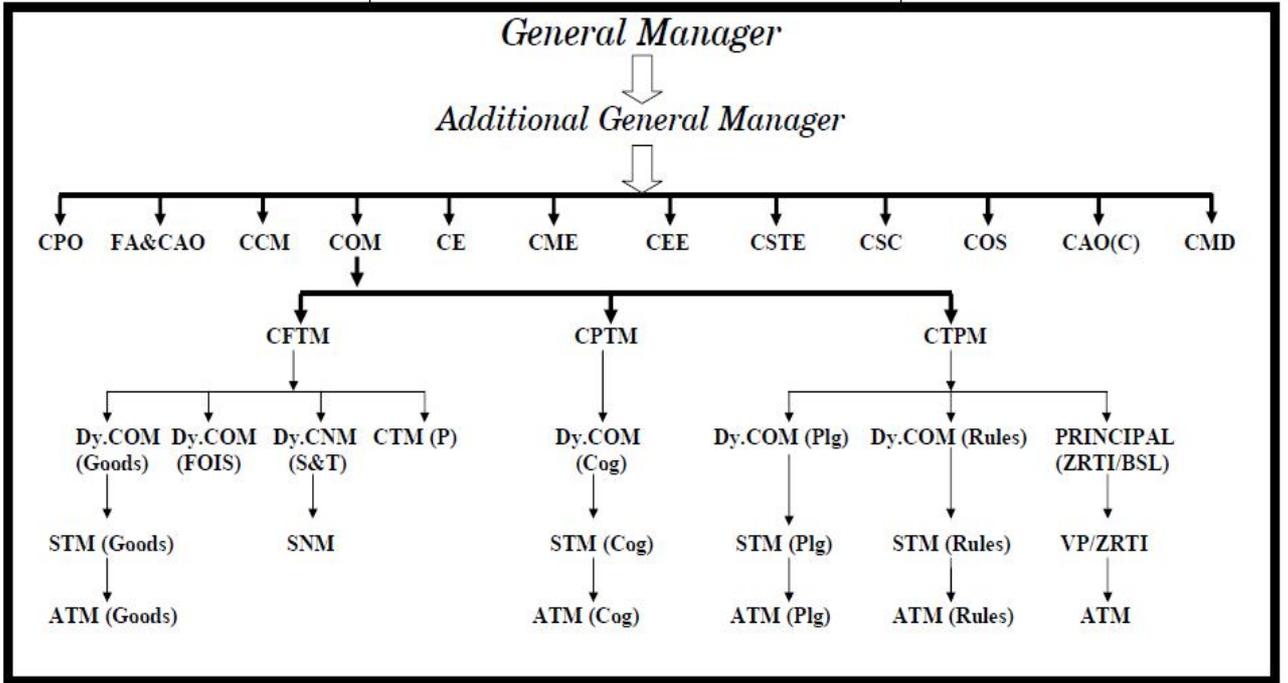
Minister for Railways -	Shri Suresh Prabhakar Prabhu	sureshprabhu@rb.railnet.gov.in
Minister of State for Railways -	Shri Manoj Sinha	mosr@rb.railnet.gov.in
Minister of State for Railways -	Shri Rajen Gohain	



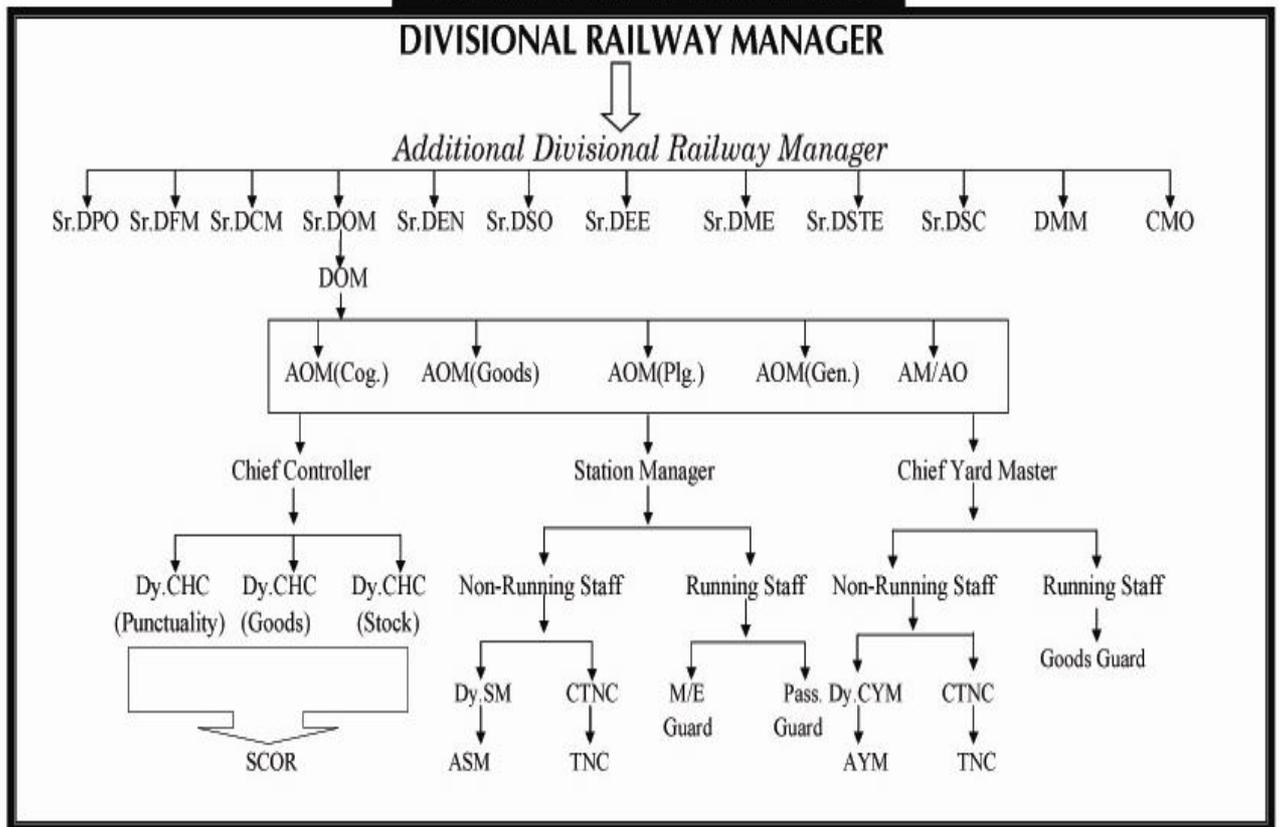
रेलवे बोर्ड स्तर पर यातायात विभाग का संगठन



क्षेत्रीय स्तर पर यातायात विभाग का संगठन



मंडल स्तर पर यातायात विभाग का संगठन



यतायात विभाग के कार्य

१. उपलब्ध संसाधनों जैसे - इंजन, चल स्टॉक और मानव शक्ति का पूर्ण और किफायती उपयोग लेते हुए यात्री तथा माल यातायात को शीघ्र और सुरक्षित गन्तव्य स्थान पर पहुँचना ।
२. यात्री गाड़ियों की अच्छी समय सारणी बनाकर उन्हें समयानुसार चलाने की व्यवस्था करना
३. यात्री गाड़ियों की नियमितता पर सतत: निगरानी रखना ।
४. यात्रियों को पर्याप्त मात्रा में उचित सुविधाएं उपलब्ध कराना ।
५. यात्रियों की संरक्षा सुनिश्चित करना, तथा दुर्घटना के समय तुरन्त बचाव कार्यों की व्यवस्था करना ।
६. रोक तथा प्रतिबंधों का ध्यान रखते हुए माल भरने के लिए मांगे गए वैगनों की प्राथमिकता के आधार पर शीघ्र पूर्ति करना ।
७. लदान, उतरान तथा यानांतरण स्थलों पर सतत निगरानी रखते हुए वैगनों के विलंब को काम करना ।
८. अन्य सहयोगी विभागों से संपर्क रखते हुए यातायात की निरंतरता बनाए रखना ।
९. ग्राहकों के प्रति विपणन दृष्टिकोण रखते हुए लागत पर आधारित अधिकतम आय अर्जित करना ।
१०. रेल प्रशासन की नीतियों और निर्देशों का समुचित पालन करना ।

वाणिज्य विभाग के कार्य

1. यात्रियों को आरक्षित तथा अनारक्षित टिकट जारी करना।
2. माल यातायात की बुकिंग, लदान / उतरान एवं सुपुर्दगी।
3. पार्सल तथा यात्री सामान की बुकिंग, लदान / उतरान एवं सुपुर्दगी।
4. पशुधन की बुकिंग, लदान / उतरान एवं सुपुर्दगी।
5. स्टेशनों तथा गाड़ियों में टिकट की जाँच करना। बिना टिकट, अनियमित यात्रा करने वाले यात्रियों से प्रभार वसूल करना ।बिना बुक सामान प्रभारित करना ।
6. उपरोक्त कार्य से प्राप्त रोकड का लेखा जोखा करना तथा स्टेशन मास्टर / रोकड लिपिक के माध्यम से मुख्य खजांची को भेजना ।
7. माह के अंत में तुलन पत्र तथा समय समय पर अन्य विवरणीयां बनाकर लेखा कार्यालय भेजना।
8. आरक्षण तथा गाडी के चलने संबंधी पूछताछ की सुविधा प्रदान करना।
9. दावों का निपटारा तथा दावों के रोकथाम के उपाय करना।
10. जन संपर्क स्थापित करना ।
11. जन शिकायतों का निपटारा करना।
12. यात्री को खानपान सेवा तथा अन्य सुविधायें उपलब्ध करना तथा दी जाने वाली सुविधाओं में सुधार करना।
13. वाणिज्य प्रचार - रेल द्वारा उपलब्ध सेवा / सुविधाओं का प्रचार करना तथा विज्ञापन के माध्यम से आय प्राप्त करना।
14. विपणन एवं विक्रय।

15. यातायात सर्वेक्षण ।
16. यातायात के अन्य साधनों के साथ समन्वय स्थापित करना।
17. दुर्घटना स्थल पर यात्रियों को खानपान सेवा, वैकल्पिक यातायात की सेवा उपलब्ध करना तथा अनुग्रह राशि प्रदान करना।
18. रेल उपभोक्ताओं के साथ स्टेशन, मंडल, क्षेत्रीय तथा रेलवे बोर्ड स्तर पर बैठक करना।
19. हॉल्ट स्टेशन, सिटी बुकिंग कार्यालय, सिटी बुकिंग एजेंन्सी, आऊट एजेन्सी तथं साईडिंग खोलना। हॉल्ट स्टेशन पर टिकट बेचने के लिये ठेकेदार नियुक्त करना ।
20. स्टेशन बकाया का निपटारा करना ।

यांत्रिक विभाग विभाग के कार्य

भारतीय रेल यातायात का एक मुख्य साधन है। भारतीय रेल का मुख्य उद्देश्य विभिन्न प्रकार का कच्चा माल, सामान, खनिज पदार्थ आदि की ढुलाई एवं यात्रियों को एक स्थान से दुसरे स्थान तक सुरक्षित अवस्था में कम से कम समय में पहुंचाना है। इस उद्देश्य की पूर्ति हेतू विभिन्न प्रकार के रोलिंग स्टॉक का उपयोग होता है । इन रोलिंग स्टॉक में विद्युत लोको, डिजल लोको, सवारी स्टॉक, माल स्टॉक एवं स्पेशल रोलिंग स्टॉक आदि का समावेश है । इन रोलिंग स्टॉक का सुरक्षित एवं कार्यक्षम परिचालन के लिए सुदृढ एवं यातायात के योग्य होना अनिवार्य है । डिजल लोको, सवारी स्टॉक, माल स्टॉक एवं स्पेशल रोलिंग स्टॉक का अनुरक्षण एवं आवश्यकता के अनुसार मरम्मत करने की जिम्मेदारी यांत्रिक विभाग की है।

साधारण नियम एवं सहायक नियम (General & Subsidiary Rules)

किसी भी संगठन का कार्य सुचारू रूप से संचालित करने के लिए, कार्य करने के तरीकों में एकरूपता होनी आवश्यक है। भारतीय रेल पर भी यह सिद्धांत लागू होता है। रेलवे एक व्यवसायिक एवं सरकारी संगठन है जिसका उद्देश्य परिवहन सेवा उपलब्ध कराना है। इस हेतु इसमें कार्य करने की विधि स्पष्ट लिखी होनी चाहिए। जिसके लिये रेल संचालन हेतु नियम बनाये गये हैं।

रेलवे बोर्ड अस्तित्व में आने से पूर्व रेल संचालन के नियम पी.डब्ल्यू.डी. (लोक निर्माण विभाग) के परिपत्र (Circular) के रूप में बनाए जाते थे। रेलवे बोर्ड गठन के पश्चात प्रथम साधारण नियम (G.R.) 1 जनवरी 1907 को बनाया गया।

8 सितंबर 1906 के परिपत्र संख्या RT-89-A/5 के नियमों के अन्तर्गत रेलवे बोर्ड ने सरकार द्वारा प्रशासित उन सभी नियमों को जिनका उपयोग उस समय की रेलों द्वारा यात्रियों, माल एवं पशुओं के परिवहन के लिये होना आवश्यक था, को बनाया गया और यह निर्देश दिया गया कि यह नियम 1 जुलाई 1929 से लागू होंगे। इस प्रकार साधारण नियमों का संशोधन 1929 में किया गया।

- i) परन्तु उन साधारण नियमों में भी निम्नलिखित कारणों से संशोधन करने की आवश्यकता महसूस की गई-
 - ii) सिग्नल तथा अंतर्पर्शन एवं कर्षण प्रणाली में हुई महत्वपूर्ण प्रगति।
- रेल दुर्घटना समिति 1962 और रेल दुर्घटना जाँच समिति 1968 द्वारा इसमें संशोधन करने की सिफारिश की गयी कि, ये नियम केवल वर्तमान परिस्थितियों के अनुरूप न होकर भविष्य की परिस्थितियों के भी अनुकूल हों।

विगत वर्षों में हुए तकनीकी परिवर्तनों को नियमों में समाहित करने की आवश्यकता।

इस उद्देश्य से रेलवे बोर्ड द्वारा 1968 में यातायात एवं सिग्नल विभागों के अधिकारियों की एक समिति का गठन किया गया। उक्त समिति द्वारा फरवरी 1970 में नियमों का एक मसौदा बोर्ड के विचारार्थ प्रस्तुत किया गया। रेल संरक्षा आयोग ने इस मसौदे में कुछ संशोधन करने की सिफारिश की थी।

रेल संरक्षा आयोग, रेल दुर्घटना समिति 1962 एवं रेल दुर्घटना जाँच समिति

1968 की सिफारिशों को ध्यान में रखकर सदस्य-यातायात द्वारा सितम्बर-1972 में यह निश्चय किया कि ऐसे साधारण नियमों में संशोधन किया जाय जो कि तकनीकी परिवर्तन के कारण आवश्यक हो गये हैं या जिनकी उपयोगिता समाप्त हो चुकी है।

भारत सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 25/7/1974 को अपने पत्र संख्या-068/आर.आर.-2/भाग-5 द्वारा सभी रेल अनुसंधान संस्थानों, प्रशिक्षण संस्थानों को साधारण नियमों में संशोधन करने हेतु सुझाव की मांग की।

सभी प्राप्त आलोचना व सुझाव आदि को शामिल करके दिनांक 11 फरवरी 1976 को नये साधारण नियमों को लागू करने की अधिसूचना जारी की गई और ये नियम केन्द्रीय सरकार के राजपत्र में जारी करने की तारीख से प्रभावी माने गये।

वर्तमान में 1976 में जारी साधारण नियम ही प्रभावी हैं। समय-समय पर कार्यकारी निदेशक (संरक्षा) रेलवे बोर्ड, साधारण नियमों से सम्बन्धित शुद्धि पत्र जारी करते हैं।

सहायक नियम- सहायक नियम का अभिप्राय उस विशेष अनुदेश से है जो तत्संबन्धी साधारण नियम का सहायक है तथा किसी साधारण नियम के विरुद्ध नहीं है।

सहायक नियम क्षेत्रीय रेल द्वारा जारी किये जाते हैं। मध्य रेलवे पर सहायक नियमों को बनाने का अधिकार मुख्य परिचालन प्रबन्धक (COM) को है।

साधारण और सहायक नियमों में अन्तर

क्र.सं.	साधारण नियम	क्र.सं.	सहायक नियम
1.	साधारण नियम रेलवे बोर्ड द्वारा बनाये जाते हैं।	1.	सहायक नियम क्षेत्रीय रेलवे के प्राधिकृत अधिकारी (मुख्य परि-चालन प्रबन्धक)द्वारा बनाये जाते हैं।
2.	साधारण नियम भारतीय रेलों पर उपलब्ध साधनों और परिस्थितियों को ध्यान में रखकर बनाये जाते हैं।	2.	सहायक नियम क्षेत्रीय रेलों पर उपलब्ध साधनों और परिस्थितियों को ध्यान में रखकर बनाये जाते हैं।
3.	साधारण नियम सम्पूर्ण भारतीय रेलों पर समान रूप से लागू हैं।	3.	सहायक नियम केवल उसी क्षेत्रीय रेलवे पर लागू हैं जिनके लिये ये बनाये गये हैं।
4.	साधारण नियम पुस्तक में मोटे अक्षरों में छापे गये हैं।	4.	सहायक नियम पुस्तक में बारीक अक्षरों में छापे गये हैं।
5.	साधारण नियम पुस्तक में 18 अध्यायों में क्रमबद्ध मुद्रित किये गये हैं।	5.	सहायक नियमों की कोई क्रम संख्या नहीं है परन्तु जहाँ साधारण नियम की पूर्ति करनी हो वहाँ उसी नियम के नीचे मुद्रित किये गये हैं।
6.	साधारण नियम स्वतंत्र होते हैं।	6.	सहायक नियम स्वतंत्र नहीं होते हैं बल्कि सदैव साधारण नियमों के अधीन व अनुरूप होते हैं।
7.	वर्तमान में साधारण नियम 1976 का संशोधित संस्करण व उससे सम्बन्धित शुद्धिपत्र प्रचलित हैं।	7.	वर्तमान में मध्य रेलवे 1999 का संशोधित संस्करण एवं उससे सम्बन्धित शुद्धि पत्र प्रचलित है।

साधारण एवं सहायक नियमों की आवश्यकता

1. भारतीय रेल पर गाड़ी संचालन में एकरूपता हेतु साधारण नियम बनाये गये हैं।
2. यात्रियों की संरक्षा एवं सुरक्षा को ध्यान में रखकर बनाये गये हैं।
3. विभिन्न परिस्थितियों में कर्मचारियों को किस प्रकार से गाड़ियों का संचालन करना है इसको ध्यान में रखकर नियम बनाये गये हैं। समय-समय पर आवश्यकताओं को पूर्ण करने के लिये सहायक नियम बनाये गये हैं।

नियम एवं अनुदेश-(Rules & Instructions) अन्य नियम पुस्तकों का संक्षिप्त परिचय-

1. ब्लॉक संचालन नियमावली (BWM)
2. दुर्घटना नियमावली (AM)
3. स्टेशन संचालन नियम (SWR)
4. संचालन समय सारणी (WTT)

1. ब्लॉक संचालन नियमावली (Block Working Manual)- यह नियमावली क्षेत्रीय रेल के मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा बनायी जाती है। इस नियमावली में मध्य रेल के दोहरी लाइन व इकहरी लाइन वाले खंडों पर ब्लॉक संचालन से संबंधित विस्तृत अनुदेश दिये गए हैं। इस नियमावली में दिये गए अनुदेशों का अध्ययन साधारण और सहायक नियम पुस्तक के साथ साथ किया जाना चाहिए और इस पुस्तक के किसी भी नियम को साधारण और सहायक नियमों का आशोधन या संशोधन नहीं माना जाना चाहिए। इस पुस्तक में 15 अध्याय हैं जिसमें निम्नलिखित जानकारी होती है।

- सामान्य अनुदेश
- विभिन्न प्रकार के स्टेशनों पर लाईन क्लियर देने, सिगनल ऑफ़ करने तथा सेक्शन क्लियर करने की शर्तों का उल्लेख।
- दोहरी लाइन पर ब्लॉक उपकरणों का संचालन।
- दोहरी लाइन पर ब्लॉक उपकरणों के घंटी संकेत
- इकहरी लाइन पर ब्लॉक उपकरणों का संचालन
- इकहरी लाइन पर ब्लॉक उपकरणों के घंटी संकेत
- जिन स्टेशनों पर विद्युत ब्लॉक उपकरण नहीं हैं वहाँ गाड़ियों का संचालन
- गाड़ियों के संचालन पर प्रभाव डालने वाले पाईट, इंटरलॉक एवं नान इंटरलॉक स्टेशनों पर लाइन एवं सिगनल बेजेस एक्सचेंज करने की कार्यविधि
- होम सिगनल को ऑफ़ करने की शर्तें एवं गाड़ियों को स्टेशन पर लेने की विधि
- प्रस्थान प्राधिकार, टोकन, लाइन क्लियर टिकट एवं ब्लॉक उपकरण के संबंध में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी
- सिगनल एवं पाईट
- प्राइवेट नंबर एवं ट्रेन सिगनल रजिस्टर
- पैनल संचालन
- ब्लॉक प्रुविंग एक्सल काउंटर का संचालन
- स्वचलित ब्लॉक पद्धति

उपरोक्त के अलावा एक परिशिष्ट भी है जिसमें गाड़ी संचालन से संबंधित अधिकार पत्रों की विस्तृत जानकारी दी गई है। प्रत्येक रेल कर्मचारी को जिसे यह पुस्तक दी जाती है उसे अपनी कार्य से सम्बन्धित सभी नियमों की जानकारी रखनी चाहिये और इसे विधिवत अद्यतन रखना चाहिए। उसे इन नियमों का पालन करना चाहिये। इस पुस्तक का अध्ययन साधारण एवं सहायक नियमों के साथ करना चाहिये। इस पुस्तक के किसी भी नियम को साधारण एवं सहायक नियमों में संशोधन के रूप में नहीं माना जायगा।

यह पुस्तक प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन एवं ब्लॉक केबिन पर रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध करायी जानी चाहिये। वर्तमान में मध्य रेल पर 2008 का संशोधित संस्करण लागू है।

2. **दुर्घटना नियमावली (Accident Manual) – 2005** यह नियमावली क्षेत्रीय रेल के मुख्य परिचालन प्रबन्धक (C.O.M.) तथा मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक (CPTM) द्वारा बनाई जाती है। यह नियमावली दुर्घटना से निपटने के लिए आवश्यक सभी नियमों, विनियमों तथा प्रक्रियाओं का एक संकलन है। जिसमें रेल दुर्घटना के संबंध में समय समय पर जारी सभी अनुदेश नियम तथा विनियम होते हैं। इस नियमावली में आठ अध्याय और 27 परिशिष्ट हैं। इसमें निम्नलिखित महत्वपूर्ण जानकारी होती है -

- महत्वपूर्ण परिभाषाएं
- दुर्घटनाओं का वर्गीकरण
- दुर्घटना तथा अन्य असामान्य घटनाओं की सूचना देना
- दुर्घटना के समय विभिन्न अधिकारियों एवं कर्मचारियों के कर्तव्य
- दुर्घटना के समय किये जाने वाले राहत कार्य।
- तोड़फोड़ या ट्रेन रेकिंग (Train Wrecking) के समय की जाने वाली कार्यवाही
- असामान्य घटनाओं के समय की जाने वाली कार्यवाही
- दुर्घटना की जांच एवं पूछताछ
- जांच रिपोर्ट का निपटारा
- रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा दुर्घटना की जांच
- खराब मौसम की चेतावनी प्राप्त होने पर की जाने वाली कार्यवाही इत्यादि
- दुर्घटना राहत गाड़ी, चिकित्सा राहत गाड़ी तथा टावर वैगनों की उपलब्धता
- दुर्घटनाओं के मामले में दंड के मानक, अनुग्रह अदायगी इत्यादि

वर्तमान में 2005 का संशोधित संस्करण लागू है। दुर्घटना नियमावली पुस्तक गाड़ी संचालन से सम्बन्धित प्रत्येक कर्मचारियों को दी जाती है और उनकी यह व्यक्तिगत जिम्मेदारी है कि वे इसे नियमावली को सभी संशोधनों सहित अद्यतन रखे, तथा प्रत्येक कर्मचारी को दुर्घटना के समय की जाने वाली कार्यवाही का पूर्ण ज्ञान होना चाहिये।

ऑपरेटिंग मेनुअल .

ऑपरेटिंग मेनुअल क्षेत्रीय रेल पर गाड़ी संचालन से सम्बंधित नियमों की जानकारी देने के लिए तथा गाड़ी संचालन से जुड़े अन्य विभागों के कर्तव्यों का विवरण देने के लिए तथा रेलवे के अन्य क्रिया कलापों से सम्बंधित कार्यों की जानकारी देने के लिए जारी किया जाता है इसका उद्देश्य सुरक्षित दक्षता पूर्वक तेज गति के साथ मितव्यय गाड़ी संचालन के लिए जारी किया जाता है।

भारतीय रेल पर गाड़ियों का संचालन सुरक्षित रूप से करने के लिए सामान्य एवं सहायक नियम, दुर्घटना नियमावली (BWM) बनायीं गयी है किन्तु वर्तमान परिदृश्य में गाड़ियों की संख्या में वृद्धि के कारण हम सभी को उच्च स्तर का प्रबंधन एवम नियंत्रण करने की आवश्यकता महसूस की जा रही थी इसलिए भारतीय रेल तथा क्षेत्रीय रेल पर उपलब्ध संसाधनों का उच्चतम उपयोग को सुनिश्चित करने हेतु परिचालन नियमावली बनायीं गयी है।

१. परिचालन नियमावली क्षेत्रीय रेलवे के के प्राधिकृत अधिकारी द्वारा बनायीं जाती है

२. यह नियमावली रेलवे बोर्ड के मार्गदर्शक सूचना (परिचालन नियमावली) के अनुसार ही बनायीं जाती है

३. मध्य रेल परिचालन नियमावली २०१० का संस्करण है

४. परिचालन नियमावली में ३० अध्याय है

५. परिचालन नियमावली में गाड़ियों का सामान्य, असामान्य संचालन, नॉन इंटरलॉकिंग उच्चतम परिचालन हेतु मार्गदर्शक तथ्य शामिल है

६. परिचालन नियमावली से उपलब्ध संसाधनों का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करते हुए उच्चतम स्तर पर की उत्पादकता सुनिश्चित की जा सकती है

७. कोचिंग वहां के संचालन से सम्बंधित नियमों तथा श्रोतों का उल्लेख किया गया है

८. मालगाड़ी के संचालन से सम्बंधित कार्य निष्पादन सूधारने जैसे परिचालनी उद्देश्य का उल्लेख रहता है

९. उसमें वाणिज्य से सम्बंधित भी कई महत्वपूर्ण जानकारी रहती है

3. **स्टेशन संचालन नियम (Station Working Rule)**- GR 5.06, SR 5.06-1, SR 5.06-2 - स्टेशन संचालन नियम सम्बंधित स्टेशन की भौगोलिक परिस्थितियों पर आधारित होते हैं और यह स्टेशन के कार्य से सम्बंधित नियमों का ऐसा समूह होता है जिसमें स्टेशन पर सामान्य एवं असामान्य परिस्थितियों में कार्य करने का विवरण लिखा होता है। प्रत्येक स्टेशन की विशेषताएं एवं आवश्यकताएं अलग अलग होती हैं इसलिए प्रत्येक स्टेशन का संचालन नियम अलग अलग होता है तथा उन्हें अलग अलग क्रमांक दिये जाते हैं।

स्टेशन संचालन नियमों को जारी करना - मंडल रेल प्रबन्धक (DRM) इन नियमों को जारी करने के लिए प्राधिकृत अधिकारी होते हैं।

स्टेशन	स्टेशन संचालन नियम बनाने वाले प्राधिकारी
नॉन-इण्टरलॉक स्टेशन -	व.मं.परि.प्रबंधक (Sr.DOM) एवं व.मं. इंजी. (Sr.DEN)
इण्टरलॉक स्टेशन -	व.मं.परि.प्रबंधक(Sr.DOM) एवं व.मं.सिगनल एवं दूरसंचार इंजी.(Sr.DSTE)
विशेष श्रेणी -	स्टेशनों के SWR को रेल संरक्षा आयुक्त (CRS) द्वारा अनुमोदित कराया जाता है।

यदि किसी स्टेशनों पर या स्टेशनों के बीच और यार्डों में यातायात का सुरक्षित संचालन करने संबंधी स्टेशन संचालन नियमों और अनुदेशों का संबंध ऐसे मामले से हो जिनके बारे में सामान्य नियमों के अनुसार अनुमोदित विशेष अनुदेश जारी करने हों या किसी नियम में छूट देना हो तो मंडल रेल प्रबंधक द्वारा मुख्य संरक्षा अधिकारी (CSO) को लिखा जाएगा जो सी.आर.एस. से अनुमोदन प्राप्त करेंगे।

स्टेशन संचालन नियम की वैधता - स्टेशन संचालन नियम जारी करने की तिथि से 5 वर्ष तक या 5 शुद्धि पत्र जारी होने तक

5 वर्ष समाप्त होने पर या 5 वर्ष समाप्त होने से पहले यदि 6 वां शुद्धि पत्र जारी करना आवश्यक हो तो SWR का नवीनीकरण किया जाएगा।

स्टे.सं.नि.(SWR) के प्रति स्टेशन मास्टर तथा स्टेशन कर्मियों के कर्तव्य -

1. प्रत्येक स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि उसके स्टेशन का स्टेशन संचालन नियम स्टेशन की परिस्थितियों के अनुसार सही है।
2. यदि SWR में कोई अनियमितता दिखाई देती है तो उसकी सूचना वह DOM को देगा।
3. स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि उसके स्टेशन पर नियुक्त गाड़ी संचालन से संबंधित सभी कर्मचारियों को स्टेशन संचालन नियमों की संपूर्ण जानकारी है और उन्होंने इस उपलक्ष में SWR स्वीकृती रजिस्टर में अपने हस्ताक्षर कर दिये हैं।
4. चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को वहाँ की प्रादेशिक भाषा में जानकारी देगा व हस्ताक्षर प्राप्त करेगा। यदि कोई कर्मचारी 15 दिन या उससे अधिक अपने कार्य से अनुपस्थित रहता है तो SWR स्वीकृती रजिस्टर में उसके हस्ताक्षर लिये जायेंगे।
5. स्टेशन संचालन नियम में कोई शुद्धि पत्र आने पर उसकी प्रविष्टि SWR में की जाएगी तथा उसके उपलक्ष में SWR स्वीकृती रजिस्टर में उनके हस्ताक्षर लिये जायेंगे।

नोट - स्टे.सं.नि.(SWR) की दो प्रतियाँ होती हैं। एक प्रति स्टेशन मास्टर के पास तथा दूसरी प्रति कार्य पर उपस्थित (ऑन ड्यूटी) सहा.स्टे.मा. (ASM) के पास होती है। ब्लॉक केबिन के लिये स्टे.सं.नि.(SWR) की स्वतंत्र प्रति होती है।

स्टेशन संचालन नियम का प्रारूप- स्टेशन संचालन नियम में 12 भाग तथा 8 परिशिष्ट होते हैं जिनका विवरण निम्नलिखित है-

- स्टेशन का विवरण-
- स्टेशन का चित्र (Diagram)- इसमें स्टेशन का पूर्ण आरेख (Lay out) होता है।
- स्टेशन की स्थिति,
- दोनों ओर के निकटतम स्टेशनों के नाम एवं दूरी,
- दोनों दिशाओं में ब्लॉक सेक्शन की सीमा,
- मुख्यालय से कि.मी.में दूरी।
- उतार-चढ़ाव।
- समपार फ़ाटक का विवरण।
- ले आउट
- रनिंग लाइन, नान रनिंग लाइन की क्षमता
- ले आउट में यदि कोई विशेष जानकारी हो तो उसका विवरण
- गाड़ी संचालन पद्धति का विवरण
- सिग्नलिंग एवं इण्टर लॉकिंग सुविधा
- संचार के उपलब्ध साधनों का विवरण
- सामान्य गाड़ी संचालन का तरीका- i. गाड़ी संचालन से संबंधित प्रत्येक पारी के कर्मचारियों की सूची (ड्यूटी रोस्टर) ii. लाइन साफ होने की सुनिश्चिती की जिम्मेदारी। iii. लाइन क्लियर देने की शर्तें।

iv. आगमन रोक सिगनल को ऑफ करने की शर्तें। v. साथ साथ आगमन (Simultaneous reception) और क्रॉसिंग का तरीका। vi. गाड़ी का पूर्ण आगमन। vii. गाड़ी को रवाना करने का तरीका। viii. गाड़ी श्रु भेजने का तरीका।

- लाइनों को ब्लाक करने का तरीका।
- शंटिंग
- असामान्य परिस्थितियों में गाड़ियों का संचालन -
 - i. संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान (ACF)
 - ii. अस्थायी रूप से इकहरी लाइन का संचालन। (TSL)
 - iii. अवरोधित ब्लाक सेक्शन में सहायता इंजिन भेजने का तरीका।
 - iv. ब्लाक उपकरण खराब होने पर गाड़ियों का संचालन।
- दृश्यता परीक्षण लक्ष (VTO)
- स्टेशनों पर रखे जाने वाले संरक्षा के उपस्कर परिशिष्ट E के अनुसार।
- प्रशिक्षित कुहासियों के नाम

परिशिष्टों का विवरण

परिशिष्ट A- समपार फ़ाटक की कार्यप्रणाली।

परिशिष्ट B- सिग्नलिंग एवं इण्टरलॉकिंग एवं संचालन पद्धति

परिशिष्ट C- एण्टी कॉलिजन डीवाइस

परिशिष्ट D- कर्मचारी के कार्य का विवरण।

परिशिष्ट E- स्टेशन पर आवश्यक उपकरण की सूची।

परिशिष्ट F- आई.बी.एस./ डी क्लास स्टेशन की जानकारी

परिशिष्ट G - विद्युतिकृत सेक्शन में गाड़ियों का संचालन

परिशिष्ट H - स्टेशनों का इतिहास

4. कार्य संचालन समय सारणी (Working Time Table)

1. संचालन समय सारणी क्षेत्रीय रेल्वे द्वारा अपने मंडलो के लिए अलग अलग बनाई जाती है।
2. संचालन समय सारणी को प्रत्येक वर्ष जुलाई माह से लागू किया जाता है।
3. संचालन समय सारणी को संयुक्त रूप से मुख्य परिचालन प्रबंधक एवं मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक द्वारा जारी किया जाता है।

4. संचालन समय सारणी की प्रति रेल संचालन से जुड़े कर्मचारीयो को दी जाती है। जैसे चालक, गार्ड, स्टेशन मास्टर, रेल पथ निरीक्षक, लोको निरीक्षक, यातायात निरीक्षक ईत्यादी।
5. संचालन समय सारणी मे मुख्य रूप से निम्नलिखित बाते होती है
- मंडल का नक्शा एवं रुट किलोमीटर
 - मंडल के सभी स्टेशनो के नाम, उनकी मुख्यालय से तथा आपस मे दूरी, श्रेणी, इंटरलॉकिंग का मानक, सिगनलिंग व्यवस्था तथा परिचालन के दृष्टिकोण से उपलब्ध सुविधाए ।
 - प्रत्येक स्टेशन पर मंडल मे चलने वाली प्रत्येक मेल एक्सप्रेस, सवारी गाडी के आने, जाने अथवा थू जाने का समय तथा पब्लिक डिपार्चर।
 - मंडल मे चलने वाली प्रत्येक मेल एक्सप्रेस, सवारी गाडी का अधिकतम लोड, अधिकतम अनुमेय गति तथा उसकी बारंबारता तथा दैनिक न चलने वाली गाडियों की जानकारी
 - सेक्शन के अनुसार मालगाडी का अधिकतम लोड, टनेज, इसके अनुसार इंजन तथा बैंकिंग इंजन का उल्लेख।
 - कॉशन नोटीस स्टेशन का तथा स्थायी गति प्रतिबंध का उल्लेख।
 - समपार फाटक की सूची, श्रेणी तथा उसका नियंत्रित स्टेशन।
 - ट्रेफिक, लोको तथा इंजिनियरिंग गेन (अलॉउन्स) का उल्लेख।
 - कॉरिडोर ब्लॉक के लिए उपलब्ध समय।
 - बी पी सी, ब्रेक बाइंडिंग, फ्लेट टायर, कंटीन्यूटी टेस्ट, क्लैम्प वैगन, सीटी कोड, विभिन्न अधिकार पत्रों की जानकारी ।
 - इसके अलावा असामान्य परिस्थितियो मे रेल संचालन से जुडे कर्मियों हेतु दिशा निर्देश एवं जारी किये गये संयुक्त परिपत्र भी होते है।

रेल सेवकों पर साधारणतः लागू होने वाले नियम
(Rules applying to Railway servant generally)

GR.2.01 - नियमों की प्रति देना :-

क) रेल प्रशासन - 1. प्रत्येक स्टेशन को, 2. - इंजन शेड को तथा 3.- ऐसे अन्य कार्यालयों को जो वह निर्धारित करे, को नियमों की एक प्रति देगा।

ख) प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे उक्त नियमों द्वारा कोई निश्चित जिम्मेदारी सौंपी गई है, नियमों या उसके कार्य से सम्बंधित भाग की एक प्रति देगा।

ग) किसी भी रेल सेवक को उक्त नियमों की प्रति या उसके कार्य से सम्बंधित उन भागों का अनुवाद देगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये गये हैं।

GR. 2.02 - नियमों की प्रति की देखभाल :-

- i) प्रत्येक रेल सेवक जिसे नियम 2.01 के तहत यथा निर्धारित नियमों की प्रति दी गई है -
 - ii) उसमें सभी शुद्धि पत्रों का समावेश करके उसे अद्यतन रखेगा।
 - iii) अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी की मांग पर प्रस्तुत करेगा।
 - iv) प्रति खो जाने पर या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से एक नई प्रति प्राप्त करेगा।
- यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन कर्मचारियों को सभी शुद्धि पत्र मिल गये हैं और वे इस नियम के उपबन्धों का पालन कर रहे हैं।

GR. 2.03 - नियमों की जानकारी :- (Knowledge of Rules)

- i) प्रत्येक रेल सेवक-
- ii) अपनी ड्यूटी से सम्बंधित नियमों से परिचित रहेगा चाहे उसे नियमों की प्रति दी गयी है या नहीं तथा रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि वह ऐसा कर रहा है।
- iii) यदि कोई परीक्षाएं निर्धारित की गई हैं तो वह उन्हें पास करेगा।
- iv) स्वयं को आश्वस्त करेगा कि अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों ने उपरोक्त i. ii का अनुपालन किया है और, यदि आवश्यक है तो अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों को वे नियम समझायेगा जो उन्हें लागू होते हैं।

SR. 2.03-1 - किसी अन्य रेलवे के कर्मचारियों को जिन्हें इस रेल पर कार्य करना है यातायात निरीक्षक (TI) इस रेलवे के सहायक नियमों और स्थानीय अनुदेशों से संबंधित उनकी परीक्षा लेनी चाहिए। कर्मचारियों से इस बात की लिखित घोषणा लेनी चाहिए कि उन्हें इस रेलवे के नियमों की जानकारी है।

SR. 2.03-2 - जिन रेल कर्मचारियों को अपनी ड्यूटी ठीक तरह से करने के लिए चश्मा लगाना निर्धारित किया गया हो उन्हें ड्यूटी पर चश्मा अवश्य लगाना चाहिये। लोको पायलट दल के पास, दो चश्मे अवश्य होने चाहिये।

SR. 2.03-3 - ऑटोमेटिक सेक्शन में कार्य करने वाले सभी गार्ड व लोको पायलट / मोटरमेन को एक वर्ष में एक दिन सघन पाठ्यक्रम हेतु भेजा जाएगा उन्हें दक्षता प्रमाणपत्र दिये जाएंगे तथा पाठ्यक्रम पूरा करने पर संबंधित मंडल के DOM/AOM, DME, DEE द्वारा इसका रिकार्ड रखा जाएगा।

GR.2.04 नियम पालन में सहयोग :- प्रत्येक रेल सेवक इन नियमों के पालन में सहयोग देगा और यदि उसे इन नियमों के किसी भंग का पता चलता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी तथा अन्य संबंधित प्राधिकारी को देगा।

GR. 2.05 अतिचार (ट्रेसपासिंग) नुकसान या हानि की रोकथाम :- Prevention of Trespass, damage or loss.

प्रत्येक रेल सेवक, रेल प्रशासन की सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और रक्षा के लिए जिम्मेदार है जो उसके चार्ज में है।

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।

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 विधि संगत आदेशों का तत्परता से पालन करेगा।

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 वहाँ भी उपस्थित होगा।

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 खुमारी की अवस्था में नहीं रहेगा जिससे ड्यूटी के दौरान उसकी कार्य करने की क्षमता क्षीण हों

ii.) गाड़ी के संचालन से सीधा संबंधित कोई रेल सेवक अपनी ड्यूटी आरम्भ करने से आठ घंटे के भीतर किसी भी प्रकार के नशीले पदार्थों का सेवन नहीं करेगा या नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं का प्रयोग नहीं करेगा या ड्यूटी पर ऐसी वस्तुओं का सेवन नहीं करेगा।

SR. 2.09 - 1 :- पर्यवेक्षण कर्मचारियों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उनके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारी काम पर आते समय या काम के दौरान नशे की हालत में न हों। जब कोई कर्मचारी नशे की हालत में पाया जाता है या उस पर इस बारे में सन्देह हो तो तुरन्त उसके रिलीवर की व्यवस्था करेगा और यथा संभव शीघ्र डॉक्टर से उसकी जाँच करवायेगा। यदि संभव हो तो दो निष्पक्ष गवाहों की लिखित साक्ष भी प्राप्त करेगा।

GR 2.10. रेल सेवकों का आचरण- Conduct of Railway servant प्रत्येक रेल सेवक-

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

ख) चुस्त, सभ्य एवं शिष्ट रहेगा।

ग) अवैध पारितोषिक न तो माँगेगा और न ही स्वीकार करेगा।

घ) जनता को उचित सहायता, एवं सही जानकारी देगा।

च) पूछे जाने पर बेहिचक अपना नाम एवं पदनाम बताएगा।

GR 2.11 संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य Duty for securing safety

1. प्रत्येक रेल सेवक

- ✓ जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पूरा प्रयत्न करेगा।
- ✓ ऐसी हर घटना की जिसका उसे पता लगे और जिससे रेल के सुरक्षित या उचित कार्य चालन पर असर पड़ता हो तुरंत अपने वरिष्ठ अधिकारियों को जानकारी देगा। और दुर्घटना या अवरोध उत्पन्न होने पर तथा माँग किये जाने पर सभी संभव सहायता देगा

2. यदि कोई रेल सेवक यह देखता है कि -

- ✓ कोई सिगनल खराब है
- ✓ रेल पथ अथवा निर्माण के किसी भाग में कोई अवरोध या खराबी है या उसकी संभावना है
- ✓ गाड़ी में कोई खराबी है अथवा

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 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 उपर नीचे करके तथा रात में सफेद बत्ती उपर नीचे करके) या अन्य दूसरे तरीकों से लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।

GR. 2.08 - झूटी से अनुपस्थिति :- (Absence from duty)

1) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना झूटी से अनुपस्थित नहीं होगा। अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी झूटी नहीं बदलेगा या जब तक उसे समुचित रूप से मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक कार्यभार नहीं छोड़ेगा।

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

SR. 2.08 - 1 - स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या केबिन मास्टर का कार्य के घंटों के दौरान ब्लॉक कार्यालय या केबिन से बाहर जाना :-

अ) यदि किसी स्टे.मा.(SM) या के.सहा.स्टे.मा.(CASM) या केबिन मास्टर को किसी अपरिहार्य कारणवश कुछ मिनटों के लिए ब्लॉक कार्यालय या केबिन से बाहर जाना पड़े तो अनियंत्रित खंडों पर दोनों सिरे के स्टेशनों को ब्लॉक टेलिफोन पर जानकारी देनी चाहिए नियंत्रित खंडों पर उसे नियंत्रक की अनुमति प्राप्त करनी चाहिए जिन स्टेशनों पर लॉक अप लिवर लगा हो तो लिवरों को लॉक करके चाबी अपने पास रखनी चाहिए ब्लॉक उपकरणों को लॉक करके चाबी अपने पास रखनी चाहिए। तथा प्राइवेट नम्बर शीट अपनी निजी अभिरक्षा में रखना चाहिए।

ब.) यदि किसी भी सिरे के स्टेशन मास्टर या नियंत्रक को यह जानकारी हो कि किसी गाड़ी के लिए लाईन क्लियर की आवश्यकता होगी उसे संबंधित स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देनी चाहिए।

ब्लॉक केबिन या स्टेशन मास्टर कार्यालय में एक लिवरमेन / पाइंट्समेन अवश्य रखना चाहिए ताकि आवश्यकता पड़ने पर वह स्टेशन मास्टर को बुला सके। इस व्यक्ति को स्वयं ब्लॉक उपकरण या स्लाइडों का उपयोग नहीं करना चाहिए और ना ही किसी अन्य अनधिकृत व्यक्ति को ऐसा करने देना चाहिए।

विद्युत ब्लॉक उपकरण

विद्युत ब्लॉक उपकरणों का प्रयोजन - (BWM 1.05)

1. सदैव ब्लॉक सेक्शनों की स्थिति बताने तथा एक समय में एक ब्लॉक सेक्शन में दो गाड़ियाँ प्रवेश न कर सकें इसलिए ब्लॉक उपकरण लगाया जाता है।
2. प्रत्येक ब्लॉक उपकरण को अगले स्टेशन पर लगे उसी तरह के ब्लॉक उपकरण के साथ जोड़ा जाता है और दोनों ब्लॉक उपकरणों का संचालन साथ साथ होता है।
3. उपकरणों की इस जोड़ी का उपयोग ब्लॉक सेक्शन पर अप और डाऊन गाड़ियों के संचालन के लिये किया जाता है, ताकि प्रत्येक उपकरण का उपयोग अगले स्टेशन को "गाड़ी लेने" या अगले स्टेशन से "गाड़ी भेजने" सके के लिये किया जा
4. प्रत्येक स्टेशन द्वारा उस लाईन का नियंत्रण किया जाता है जिससे होकर गाड़ियाँ आती है और जिस लाईन से होकर गाड़ियाँ जाती है उसका नियंत्रण ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे पर स्थित स्टेशन द्वारा किया जाता है। मध्य रेल पर उपयोग में लाये जाने वाले ब्लॉक उपकरण

दोहरी लाईन खण्ड पर - (BWM 1.09)

- i) SGE लॉक एण्ड ब्लॉक उपकरण /SGE लाक एंड ब्लॉक उपकरण जिसे एक्सल काउंटर द्वारा इंटरलाक किया गया है।
- ii) डायडों टोकनलेस लाक एंड ब्लॉक उपकरण।
- iii) ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर।

SGE लॉक एण्ड ब्लॉक उपकरण -

1. इस उपकरण के साथ एक ब्लॉक टेलिफोन भी होता है इसे एक्सल काउंटर के माध्यम से इंटरलाक भी किया जा सकता है इसमें घंटी प्लंजर, कम्प्यूटेटर, चाभी, तथा घंटी इत्यादि महत्वपूर्ण पार्ट होते हैं इस ब्लॉक उपकरण में दो कॉच की विन्डो होती है। दोनों में ही तीन स्थिति होती है ट्रेन ऑन लाईन, लाईन क्लोज्ड, लाईन क्लियरब्लॉक उपकरण वर्तमान में किस स्थिति को दर्शाता है इसके दोनों विन्डो में सुई लगी होती है। ऊपर की विन्डो रिसीविंग संकेतक है और इससे अगले स्टेशन से प्राप्त होने वाले सिगनल का संकेत मिलता है। जब अगला स्टेशन है तो मास्टर अपने ब्लॉक उपकरण का कम्प्यूटेटर घुमातारिसीविंग विन्डो की सुई में भी उसी के अनुसार परिवर्तन होता है।
2. नीचे की विन्डो प्रेषण संकेतक है। इसके द्वारा स्टेशन मास्टर ने पिछले स्टेशन को क्या संकेत दिये है इसका पता सुई की स्थिति को देखकर चलता है। अर्थात् किसी स्टेशन के प्रेषण संकेतक पिछले ब्लॉक स्टेशन के रिसीविंग संकेतक के संकेतों के अनुरूप होते हैं।
3. यह अन्तिम रोक सिगनल के साथ इंटरलाक होता है।
4. यदि पहले लाईन क्लियर संकेत दिया गया हो और उसके बाद कम्प्यूटेटर को गाड़ी लाईन पर है स्थिति में घुमा दिया गया हो तो ब्लॉक उपकरण ट्रेन ऑन लाइन TOL स्थिति में लॉक हो जाता है और कम्प्यूटेटर तब तक लॉक रहेगा जब तक कि गाड़ी सेक्शन क्लियरिंग ट्रेडल रेलपथ परिपथ को पार न कर ले। /
5. यदि ब्लॉक उपकरण खराब हो जाये या अन्तिम रोक सिगनल खराब हो जाये तो स्टेशन मास्टर टेलीफोन के माध्यम से अगले ब्लॉक स्टेशन से लाईन क्लियर लेगा तथा अन्तिम रोक सिगनल को आन में पार करने के लिये T/369 (3b) अधिकार पत्र देगा जिस पर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर में प्राप्त प्राईवेट नं भी लिखा जाएगा। .

डायडों टोकनलेस लाक एंड ब्लाक उपकरण -

1. दोहरी लाइन पर यह लॉक एंड ब्लाक प्रकार का टोकनलेस ब्लाक उपकरण है जिस पर लाइन क्लियर मिले बिना अन्तिम रोक सिगनल ऑफ करना संभव नहीं होता है ।
2. इस उपकरण में निम्नलिखित महत्वपूर्ण भाग होते हैं -
रिसिविंग हैंडल, प्रेषण हैंडल, पी .बी.1, पी .बी.2 बटन, शंटिंग ऑक्यूपेशन की, घंटी, टेलिफोन, काउंटर आदि ।
3. यह ब्लाक उपकरण लाइन क्लोज ट्रेन गोईंग टू आदि स्थिति बताता है । /ट्रेन कर्मिंग फ्राम/

ब्लाक प्रूविंग एक्सल काउंटर उपकरण -

1. यह एक्सल काउंटर पर आधारित ब्लॉक उपकरण है। और पुश बटन टाईप है।
2. इस ब्लॉक उपकरण को लाईन क्लियर लेने वाला स्टेशन ऑपरेट करता है।
3. जैसे ही गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है यह स्वतः ही ट्रेन ऑन लाईन पोजिशन प्रदर्शित करता है और जब : ही लाईन क्लोज्ड स्थिति बताता है। :गाड़ी अगले स्टेशन पर पहुंच जाती है तो ब्लॉक उपकरण स्वतः
4. यदि किसी कारणवश अगले स्टेशन पर पूरी तरह गाड़ी पहुंचने के बाद भी यह ट्रेन ऑन लाईन स्थिति में ही रहे तो इसे रिसेट भी किया जा सकता है।
5. ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने के लिये लाईन ब्लॉक किया जाता है।
6. यदि ब्लाक उपकरण ट्रेन ऑन लाईन या लाईन ब्लॉक स्थिति में है तो किसी भी गाड़ी के लिये लाईन क्लियर नहीं लिया जा सकेगा।
7. इस तरह यह ब्लॉक उपकरण भी SGE ब्लॉक उपकरण के समान अन्तिम रोक सिगनल से इण्टरलॉक होता है। अर्थात् जब तक ब्लॉक उपकरण पर लाईन क्लियर न लिया जाये तब तक अन्तिम रोक सिगनल ऑफ नहीं होगा।
8. यदि किसी कारणवश अन्तिम रोक सिगनल ऑफ नहीं होता है या ब्लॉक उपकरण खराब हो जाता है तो SM अन्य साधन से अगले स्टेशन से लाईन क्लियर लेगा तथा अन्तिम रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये T/369 (3b) देगा जिस पर अगले स्टेशन से लाइन क्लियर में प्राप्त प्राईवेट नंभी लिखा जाएगा । .

इकहरी लाईन खंड पर ब्लॉक उपकरण - (BWM 1.10)

- i. नील्स बाल टोकन उपकरण।
- ii. डायडो टोकनलेस लॉक एण्ड ब्लॉक उपकरण।
- iii. क्योसन के टोकनलेस लॉक एण्ड ब्लॉक उपकरण।
- iv. पोदनूर टोकनलेस लॉक एण्ड ब्लॉक उपकरण (पुश बटन टाईप)

नील्स बॉल टोकन ब्लॉक उपकरण - (BWM 5.03)

1. यह एक टोकन वाला ब्लॉक उपकरण है इस ब्लॉक उपकरण का संचालन बिना अगले स्टेशन मास्टर के सहयोग से नहीं होता है जिसमें से लाइन क्लियर लेने के पश्चात् टोकन निकलता है जो प्रस्थान प्राधिकार के रूप में लोको पायलट को दिया जाता है ।
2. यह उपकरण तीन स्थितियाँ दर्शाता है ट्रेन गाईंग टू । / ट्रेन कर्मिंग फ्राम / लाईन क्लोज्ड-
3. ब्लाक उपकरण खराब होने पर यदि लोको पायलट को टोकन देना संभव न हो सके तो प्रस्थान प्राधिकार के रूप में पेपर लाईन क्लियर टिकट (T/D 1425 DN, T/C 1425 UP) दिया जाएगा, यदि अन्तिम रोक सिगनल को

ब्लॉक उपकरण के साथ इंटरलॉक नहीं है तो उसके खराब होने पर उसे ऑन में पार करने के लिये T/369 (3b) अधिकार पत्र प्रस्थान प्राधिकार के साथ दिया जाएगा। (टोकन)

4. इस ब्लॉक उपकरण में किसी भी समय उपलब्ध टोकनों की संख्या टोकन खिडकी के माध्यम से जानी जा सकती है जब टोकनों की संख्या कम होकर पाँच रह गई है और भारी यातायात के कारण टोकनों की संख्या बढ़ने की संभावना नहीं है तो तत्काल S&T विभाग के संबंधित सिगनल निरीक्षक ए.एस.ई /मको टोकन का समायोजन करने के लिए सूचना दी जाएगी।

अंतिम रोक सिगनल को नील्स ब्लॉक उपकरण के साथ इंटरलाक करना (BWM 5.09)

1. कुछ ब्लॉक उपकरणों में ऐसी व्यवस्था की गई है कि जब संचालन दस्ता ट्रेन गोईंग टू स्थिति में घुम जाये तभी अग्रिम प्रस्थान सिगनल का नियंत्रण करने वाली चाभी निकाली जा सकेगी तथा उसके पश्चात् ही एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल को ऑफ़ किया जा सकेगा।

2. यदि ऐसा ब्लॉक उपकरण खराब हो जाये तो अंतिम रोक सिगनल भी ऑफ़ नहीं होगा इसके लिये पेपर लाईन क्लियर टिकट (T/D 1425 DN, T/C 1425 UP) दिया जाएगा तथा अन्तिम रोक सिगनल को ऑन में पार करने का उल्लेख इस पर किया जाएगा।

3. यदि केवल अन्तिम रोक सिगनल ही खराब हो तो उसके लिये टोकन के साथ T/369(3b) दिया जाएगा।

डायडो टोकनलेस तथा क्योसन टोकनलेस लॉक एण्ड ब्लॉक उपकरण - (BWM 5.12,-13,& 14)

1. दोनो ब्लॉक उपकरण लॉक एण्ड ब्लॉक पद्धति में प्रयुक्त होते हैं। दोनो ही हैंडिल वाले ब्लॉक उपकरण हैं और कोऑपरेटिव हैं अर्थात् इसे संचालित करने के लिये अगले स्टेशन मास्टर के सहयोग की आवश्यकता पड़ती है।

2. इसमें अंतिम रोक सिगनल को ब्लॉक उपकरण से इंटरलॉक कर दिया जाता है और इस सिगनल का ऑफ़ होना ही लोको पायलट के लिये प्रस्थान प्राधिकार होता है। यदि अंतिम रोक सिगनल या ब्लॉक उपकरण खराब हो जाये तो लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार के रूप में पेपर लाईन क्लियर टिकट दिया जाएगा।

पोदानूर टोकनलेस लॉक एण्ड ब्लॉक उपकरण -

1. यह ब्लॉक उपकरण पुश बटन टाईप है तथा इस पर लाइन क्लियर लेने तथा सेक्शन क्लियर करने के लिये अगले स्टेशन मास्टर के सहयोग की आवश्यकता नहीं होती इसलिये इसे टोकन लेस नॉन कोऑपरेटिव - ब्लॉक इन्स्ट्रूमेन्ट भी कहते हैं।
2. लाइन क्लियर कैंसल करते समय दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर के सहयोग की आवश्यकता होती है।
3. यह अन्तिम रोक सिगनल के साथ इंटरलॉक होता है और इसका संचालन भी डायडो व क्योसन ब्लॉक उपकरण की तरह ही होता है।
4. यह ब्लॉक उपकरण लॉक एण्ड ब्लॉक पद्धति के लिये प्रयुक्त होता है।

टोकनलेस ब्लॉक उपकरणों की सामान्य आवश्यकताएं -

डायडो, क्योसन, पोदानूर(BWM 5.12)

- i) अंतिम रोक सिगनल के आगे दो पट्टी लंबाई का एक ट्रेक सर्किट बनाया जाता है जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि जब कोई गाड़ी ट्रेक सर्किट वाले हिस्से में प्रवेश करे तो अंतिम रोक सिगनल तत्काल ऑन स्थिति में हो जाये।

इससे दोनो सिरो के ब्लॉक उपकरणो पर दिखायी देगा संकेत "गाड़ी लाईन पर है", जिससे किसी गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन मे प्रवेश करने का संकेत मिलेगा।

- ii) एक बार ऑन स्थिति मे लाया गया अंतिम रोक सिगनल तब तक ऑफ़ स्थिति मे नही आयेगा जब तक कि पहली गाड़ी द्वारा ब्लॉक सेक्शन क्लियर न किया जाये और लाईन क्लियर पुनप्राप्त न किया जाये। :
- iii) किसी लीवर फ्रेम से संचलित सेमाफ़ोर सिगनलो के सम्बन्ध मे अंतिम रोक सिगनल पर लगे विद्युत लीवर ताले से यह सुनिश्चित हो जाता है कि अंतिम रोक सिगनल ब्लॉक उपकरण के लाईन क्लियर संकेत से अंतर्पाशित हुआ है।
- iv) निकट सिगनल के आगे दो पटरी लम्बाई वाले दो ट्रैक सर्किट, जिनमे से एक के कारण किसी गाड़ी के ट्रैक सर्किट मे आने के तुरन्त बाद निकट सिगनल ऑन स्थिति में हो जाता है और दूसरे के कारण किसी गाड़ी इंजन के निकट सिगनल के भीतर प्रवेश करने के बाद स्टेशन मास्टर को सूचना मिलती है।

नोटसाधनो से प्राप यदि ब्लॉक उपकरण खराब हो जाये और लाईन क्लियर अन्य -त् किया जाये तो T/A 1425 तथा T/B 1425 भरा जाएगा।

ब्लॉक उपकरणो का इस्तेमाल -BWM 1.11

ब्लॉक उपकरणो का संचालन केवल आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर केबिन मास्टर / केबिन ए एस एम / (जिसके पास ब्लॉक सक्षमता प्रमाण पत्र हो) द्वारा ही किया जाएगा।

ब्लॉक उपकरण प्रचालन मे हस्तक्षेप करने से पहले सहमति की आवश्यकता GR 14.03 (SR 14.03-1)

1. जब ब्लॉक उपकरण या उसकी फ़िटिंग की जाँच मरम्मत या बदलाव करना हो तो सिगनल एवं दूर संचार विभाग का सक्षम कर्मचारी ब्लॉक उपकरण की मरम्मत या काम करने के दौरान प्रभावित होने वाले विभिन्न सिगनलो का स्पष्ट रूप से विवरण देते हुये स्टेशन मास्टर को (T/351) पर डिसकनेक्शन मेमो जारी करेगा।
2. स्टेशन मास्टर इस प्रयोजन के लिये तब तक अपनी सहमति नही देगा जब तक कि ब्लॉक सेक्शन गाड़ियो से क्लियर न हो जाये और ब्लॉक उपकरण लाईन बन्द स्थिति मे न कर दिये गये हो।
3. सिगनलो और ब्लॉक उपकरणो की जाँच पूरी हो जाने तथा S&T कर्मचारी से रिकनेक्शन मेमो प्राप्त हो जाने के-आरम्भ किया :बाद ही ब्लॉक उपकरण और सिगनलो को उपयोग मे लाया जाएगा और सामान्य संचालन पुन जाएगा।
4. यदि कोई गाड़ी स्टेशन से प्रस्थान करने के लिए तैयार हो तो ब्लॉक उपकरणों / सिगनलों की टेस्टिंग करने से पहले तथा बाद में संबंधित गाड़ी के लोको पायलट को लिखित में सूचित किया जाएगा।

सक्षमता प्रमाण पत्र -GR (14.04) - कोई भी व्यक्ति ब्लॉक उपकरणो के प्रचालन तब तक नही करेगा जब तक कि उसने ब्लॉक उपकरणो के प्रचालन की परीक्षा पास नही कर ली है और उसके पास रेल प्रशासन द्वारा इस काम के लिए नियुक्त अधिकारी द्वारा जारी किया गया सक्षमता प्रमाण पत्र)T115 B) नही है ।

लॉक एण्ड ब्लॉक उपकरण का खराब हो जाना दोहरी लाइन पर (BWM 4.20) इकहरी लाइन पर BWM 10.12,10.13,10.14 यदि निम्नलिखित मे से कोई परिस्थिति हो तो लॉक एवं ब्लॉक उपकरण खराब माना जाएगा और ऐसे समय इस ब्लॉक उपकरण का उपयोग नही किया जाएगा।

- i. अगले ब्लॉक सेक्शन से ब्लॉक उपकरण पर लाईन क्लियर प्राप्त किये बिना अंतिम रोक सिगनल का ऑफ़ होना।
- ii. गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन मे प्रवेश करने के बाद भी अंतिम रोक सिगनल अपने आप ऑन स्थिति मे न आना ।

- iii. SGE ब्लॉक उपकरण मे यदि ब्लॉक उपकरण का कम्प्यूटेटर गाड़ी के स्टेशन पर आये बिना "ToL" स्थिति से स्थिति मे चला जाये। "लाईन क्लोज्ड" या "लाईन क्लियर"
- iv. डायडो या कयोसन ब्लॉक उपकरण मे यदि हैन्डिल ट्रेन कर्मिंग फ्र" / "ट्रेन गोइंग टू" ामस्थिति से बिना " गाड़ी आये लाईन क्लोज्ड स्थिति मे घूम जाये।
- v. जब ब्लॉक उपकरण मे संकेतो की अनियमितता दिखायी दे या अपने आप घंटी बजे या किसी भी प्रकार की अन्य खराबी हो।

पैनल

इलेक्ट्रो - मैकेनिकल रिले के आने से लिवर फ्रेमो में रिले इंटरलॉकिंग आधारित इंस्टालेशन का मार्ग प्रशस्त हुआ है। इस विकास के परिणाम स्वरूप अपेक्षाकृत तेज ऑपरेशन 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।

पैनल तथा रूट रिले इंटरलॉकिंग मे अन्तर

क्र .	पैनल इंटरलॉकिंग	रूट रिले इंटरलॉकिंग
1.	इस व्यवस्था मे पहले संबंधित लाईन के लिये पाईट सेट किये जाते है (आइसोलेशन सहित) फिर सिगनल बटन और रूट बटन दबाकर सिगनल ऑफ़ किया जाता है।	इस व्यवस्था मे सम्बंधित सिगनल बटन तथा रूट बटन दबाया जाता है। रास्ते के सभी पाईट सहित सैट एवं लॉक हो जाते (आइसोलेशन) है तथा सिगनल ऑफ़ हो जाता है।
2.	यह छोटे स्टेशनो पर लगाया जाता है।	यह बड़े एवं व्यस्त स्टेशनो पर लगाये जाते है।
3.	इसमे केबिन वाली व्यवस्था हो सकती है।	एक ही स्थान पर केन्द्रित होता है।
4.	यह व्यवस्था सस्ती है।	यह व्यवस्था महंगी है।
5.	SM चाबी होती है।	SM चाबी नहीं होती है।

रिले रूम तथा आइसुलेटर की के सम्बन्ध में केबिन में केबिन मास्टर कि भूमिका-----

आइसोलेटर स्विच

१ यह एक हाथ से ऑपरेट किये जाने वाला ऑफ लोड स्विच होता है। इसी टीपीसी से अनुमति प्राप्त कर ही ऑपरेट करना चाहिए।

२ इसे ऑपरेट करते समय लोको का पैटो लोअर होना चाहिए।

३ में गाड़ी फसने पर इसे क्लोज कर न्यूट्रल सेक्शन को चार्ज किया जाता है लोअर लैप टाइप न्यूट्रल सेक्शन।

केबिन मास्टर के कर्तव्य-----

१ केबिन मास्टर के कार्य ालय में वितरण विभाग के उपकरण और उपकरण से सम्बंधित कर्तव्य

२ ध्यान रहे.OHE और डेड अर्थ किये बिना कोई भी व्यक्ति OHE के २ मीटर के दायरे के भीतर नहीं जाना चाहिए

३ जीवित.OHE से स्वयं तथा अपने अधीनस्थ कर्मचारियों को २ मीटर से अधिक दूर रखे

४ यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कार्यालय में लगाया गया सेक्शनिंग डा .यग्राम आज कि तारीख तक अधतन है।

५ एलिमेंट्री सेक्शनों को विभिन्न रंगीन रेखाओं से स्पष्ट दर्शाया गया है।

६ .आइसोलेटर का नाम ,नंबर सही हुआ है सही लिखा -।

७ के सेक्शन इंजीनियर को सूचित करना चाहिए . इ. अच् .बोर्ड की स्थिति में सुधार हेतु ओ।

८ आइसोलेटर की चाबी बॉक्स और चाबियों .ों का रजिस्टर यह सुनिश्चित करना चाहिए। उसका नाम नंबर सही - सही लिखा गया हो -९ बॉक्स को ताला लगाकर चाबी निर्धारित स्थान पर रखें ताकि जरूरत हो तो मिल सके .।

१० सुनिश्चित करें कि चाबी लेने वाला व्यक्ति अधिकृत है और वह चाबी लेने और जमा करने पर हस्ताक्षर के साथ . रजिस्टर में लिखता हो। और वह आइसोलेटर कि चाबियों का रजिस्टर है। ताला चाबी मिसिंग हो तो टी पी सी को सूचित करें।

आइसोलेटर की खोलते समय रबर हैण्ड ग्लव्स पहने। सभी को ओ पास पहुंचने से रोकें -तार के आस .इ. अच् .। आग की शॉक स्थिति हो तो सम्बंधित सेक्शन की ओसप .ई .अच् .्लाई टी द्वारा बंद करें .सी .पी .।

परिभाषाएं

1. **अधिनियम** - का अभिप्राय रेल अधिनियम 1989 का भाग 24 से है।
2. **पर्याप्त दूरी** - का अभिप्राय संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये पर्याप्त दूरी है।

यह दो प्रकार की होती है -

(क) ब्लॉक ओवरलैप

(ख) सिगनल ओवरलैप

(क) ब्लॉक ओवरलैप

किसी गाडी को लाइन क्लियर देने के लिए प्रथम रोक सिगनल के आगे जो पर्याप्त दूरी रखी जाती है उसे ब्लॉक ओवरलैप कहते हैं। यह पर्याप्त दूरी पिछले ब्लॉक सेक्शन का भाग होती है। जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेश न दिए जायें यह ब्लॉक ओवरलैप दो संकेती सिगनल व्यवस्था में 400 मीटर और बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था 180 मीटर से कम नहीं होगी।

ध्यान दें -

➤ ब्लॉक ओवरलैप पिछले ब्लॉक सेक्शन का भाग होता है।

(ख) सिगनल ओवरलैप गाडी को स्टेशन पर डायरेक्ट एडमिट करने के लिए जो पर्याप्त दूरी रखी जाती है उसे सिगनल ओवरलैप कहते हैं, यह दोहरी लाइन पर प्रस्थान सिगनल के आगे तथा इकहरी लाइन पर बाह्यतम अनुमुख काँटो के आगे होती है। जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेश न दिए जायें यह सिगनल ओवरलैप दो संकेती सिगनल व्यवस्था में 180 मीटर और बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था 120 मीटर से कम नहीं होगी।

3. **प्रवेश प्रकाशन**- इसका अभिप्राय गाडी पहुँचने पर स्वतःनियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था से है

सहायक नियम (SR) 1.02 (3)-1- मध्य रेल पर प्रवेश प्रकाशित सिगनलों की व्यवस्था नहीं हैं।

4. **अनुमोदित विशेष अनुदेश** का अभिप्राय रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश से है।

5. **प्राधिकृत अधिकारी** - (SR 1.02 -1)- 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।

(क) 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।

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

(ग) सभी सहायक नियम सामान्य नियमों के अनुरूप होंगे।

6. प्रस्थान प्राधिकार- प्रस्थान प्राधिकार का अभिप्राय संचालन पद्धति के अधीन किसी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिये दिये गये प्राधिकार से है।

अ) दोहरी लाइन पर प्रस्थान प्राधिकार अन्तिम रोक सिग्नल का ऑफ़ होना है। यदि अन्तिम 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, लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया जाएगा।

ब) इकहरी लाइन-

i) जहाँ टोकन वाले ब्लॉक उपकरण लगे हैं, वहाँ टोकन का मिलना प्रस्थान प्राधिकार।

ii) जहाँ टोकनलेस ब्लॉक उपकरण लगे हैं, वहाँ पर प्रस्थान प्राधिकार अन्तिम रोक सिग्नल का ऑफ़ होना है।

iii) जहाँ किसी भी प्रकार के ब्लॉक उपकरण नहीं लगे हैं या अन्तिम रोक सिग्नल ऑफ़ करना संभव न हो या टोकन वाले ब्लॉक उपकरण से टोकन देना संभव न हो तो लोको पायलट को पेपर लाइन क्लियर टिकट (T/C-1425-अप दिशा तथा T/D 1425 डाउन दिशा के लिये) प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया जाएगा जिस पर अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर में प्राप्त प्राईवेट नं. लिखा होगा।

ध्यान दें -

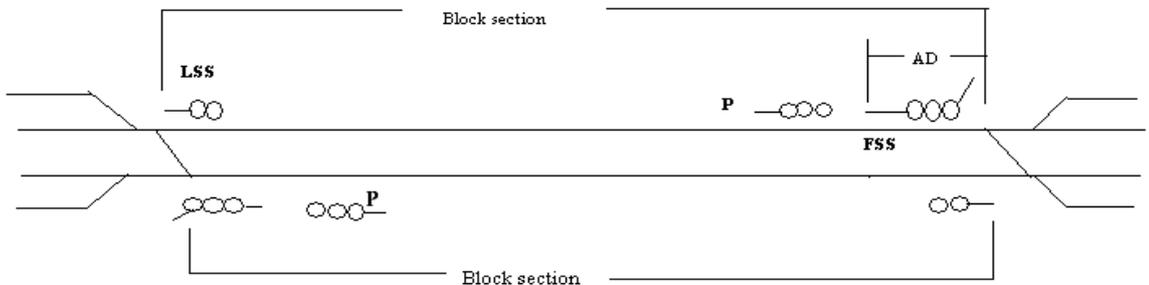
➤ दोहरी लाइन पर टोकन वाले ब्लॉक उपकरण नहीं होते हैं।

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

8. ब्लॉक बैक- ब्लॉक बैक का अभिप्राय दोहरी लाइन पर पिछले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों को और इकहरी लाइन पर अगले एवं पिछले दोनों निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को किसी ब्लॉक स्टेशन से यह संदेश भेजने से है कि ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है या अवरुद्ध होने वाला है।

9. ब्लॉक फ़ारवर्ड- 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।

10. ब्लॉक सेक्शन- 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 नहीं कर सकती है।



11. **केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण-** इसका अभिप्राय उस प्रणाली से है जिसमें उस मार्ग पर, जहाँ यह प्रणाली लागू है, गाड़ियों का संचालन किसी दूरवर्ती निर्दिष्ट स्थान से नियंत्रित स्थावर (फिक्स्ड) सिग्नलों द्वारा शासित होता है।

12. **केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक** - इसका अभिप्राय ज्यूटी पर तैनात उस व्यक्ति से है जो केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण में गाड़ियों के संचालन के लिये उस समय जिम्मेदार है।

13. **मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त- मु.रे.सं.आ.** का अभिप्राय ऐसे निरीक्षक से है जो अधिनियम के अधीन किन्हीं कार्यों के पालन के लिये नियुक्त किये गए हैं, और इसके अन्तर्गत रेल संरक्षा आयुक्त भी है।

14. **सक्षम रेल सेवक-** सक्षम रेल सेवक का अभिप्राय उस रेल सेवक से है जो उसे सौंपे गये कर्तव्यों का उत्तरदायित्व उठाने और उनके पालन के लिये निर्धारित योग्यता प्राप्त है।

15. **संयोजक (कनेक्शन)-** संयोजक का अभिप्राय जब उसका प्रयोग परिचालित लाइन के संदर्भ में किया जाय तो उन कॉटे एवं कैंची (क्रॉसिंग) या अन्य साधनों से है जो परिचालित लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिये या उसे पार करने के लिये प्रयोग किये जाते हैं।

16. **नियंत्रक (कंट्रोलर)-** का अभिप्राय ज्यूटी पर उस रेल सेवक से है जो उस समय रेल के संभाषण संचार प्रणाली (स्पीच कम्प्यूनिकेशन सिस्टम) से सुसज्जित भाग पर यातायात के संचालन के लिए जिम्मेदार है।

17. **दिन-** का अभिप्राय सूर्योदय से सूर्यास्त का समय है।

18. **यातायात की दिशा-** का अभिप्राय-

क) दोहरी लाइन पर उस दिशा से है जिस दिशा में लाइन पर सिग्नल लगे हैं।

ख) एकहरी लाइन पर उस समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में संचालन पद्धति के अधीन गाड़ियाँ चलाने की अनुमति है।

19. **ड्राइवर का अभिप्राय** इंजन ड्राइवर या किसी अन्य रेल सेवक से है जो उस समय गाड़ी चलाने का कार्यभारी है।

20. **विद्युत संचार यंत्र** का अभिप्राय टेलीफोन से है।

21. **सम्मुख और अनुमुख कॉटे (क्रॉसिंग एण्ड ट्रेलिंग प्वाइंट्स)-** कॉटो पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कॉटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि कॉटों के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है तो वे सम्मुख

कॉटे कहलाते हैं।

22. **स्थायर सिग्नल (फिक्स्ड सिग्नल)-** का अभिप्राय निर्धारित स्थान पर लगे हुये ऐसे सिग्नल से हैं जो गाड़ी के संचालन पर

↓ **Trailing point**



Facing point



प्रभाव पड़ने वाली सूचना दे और इसके अन्तर्गत दिन में प्रयोग की जाने वाली सेमाफोर भुजा या चकरी या स्थावर बत्ती और रात में प्रयोग की जाने वाली स्थावर बत्ती भी है।

SR 1.02-(22)-1 रंगीन बत्ती वाले सिग्नल- रंगीन बत्ती वाले सिग्नल भी स्थावर सिग्नल हैं। रंगीन बत्ती वाले सिग्नल वह सिग्नल हैं जो दिन-रात दोनों समय एक रंगीन रोशनी (रोशनियाँ) दिखाता/दिखाते हैं।

23. उल्लंघन चिन्ह (फ़ॉउलिंग मार्क)- का अभिप्राय उस चिन्ह से है जहाँ दो लाइनों के, एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, बीच के निर्धारित मानक आयाम (स्टैन्डर्ड डाइमेंशन) का उल्लंघन होता है।

24. गैंग मैन - का अभिप्राय रेल पथ या उससे सम्बन्धित काम पर नियुक्त रेल सेवक से है।

25. गैंग मेट - का अभिप्राय रेलपथ या उससे सम्बन्धित काम पर लगाये गये कर्मचारों के गैंग के कार्यभारी (इन्चार्ज) व्यक्ति से है।

26. फ़ाटक वाला- का अभिप्राय फ़ाटक के प्रचालन के लिये समपार पर नियुक्त रेल सेवक से है।

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

28. गार्ड- का अभिप्राय ऐसे रेल कर्मचारी से है जो गाड़ी का प्रभारी है और इनके अन्तर्गत सहायक गार्ड अथवा कोई ऐसा रेल सेवक जो उस समय गार्ड की ड्यूटी निभा रहा हों, भी आता है।

29. रेलपथ या निर्माण निरीक्षक- का अभिप्राय रेलपथ, कॉटे और सिग्नल, पुल या उनसे सम्बन्धित निर्माण कार्य के निर्माण या अनुरक्षण के लिये जिम्मेदार किसी निरीक्षक या सहायक निरीक्षक से है।

SR 1.02 (29) कार्य निरीक्षकों और अन्य तकनीकी पर्यवेक्षकों को कनिष्ठ अभियंता ग्रेड-1 और 2 के द्वारा भी पदनामित किया गया है।

30. अंतर्पाशन (इंटरलॉकिंग)- का अभिप्राय पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिग्नलों, कॉटों और अन्य उपकरणों की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिकपाशन(लॉकिंग), विद्युतपाशन (लॉकिंग) अथवा दोनों के द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध रहे कि उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके।



Electrical interlocking



Mechanical Interlocking

31. मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट -का अभिप्राय दोहरी (डबल) लाइन पर सी क्लास के ऐसे स्टेशन से है जिसका नियंत्रण दूरवर्ती रूप में पिछले ब्लॉक स्टेशन से होता है।

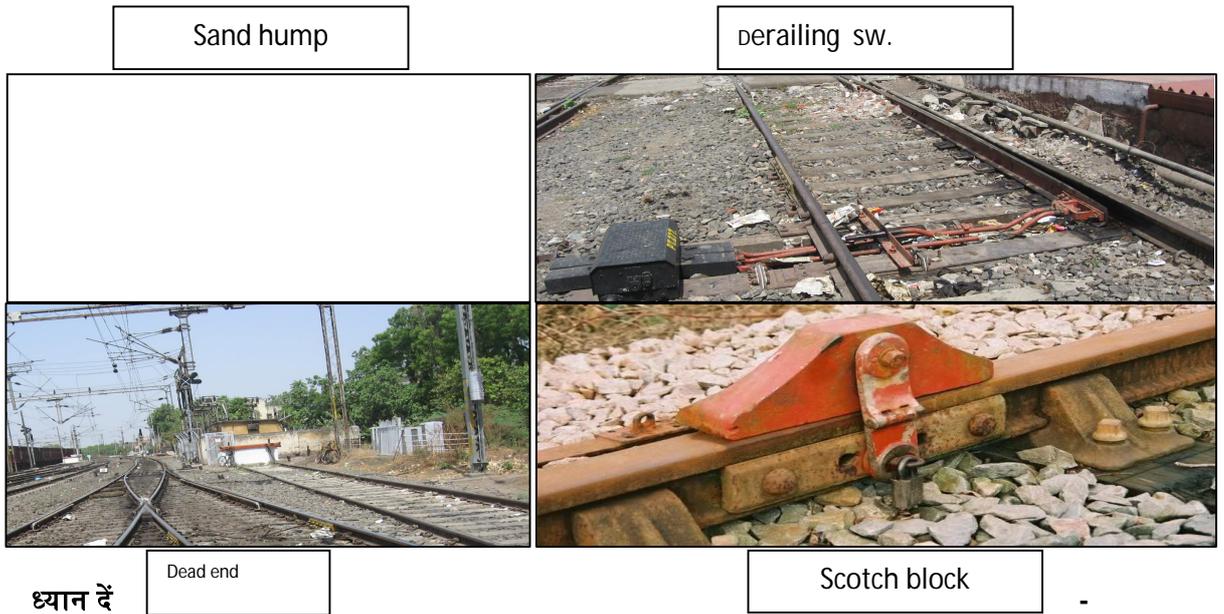
32. मध्यवर्ती ब्लॉक सिग्नल व्यवस्था- का अभिप्राय दोहरी लाइन पर एक मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट द्वारा किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बाँटकर उन्हें अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था से है।

33. पृथक्करण- का अभिप्राय किसी लाइन को काँटे या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा अन्य सम्बद्ध लाइन या लाइनों पर अवरोध के संकट से बचाने के लिये पृथक करने की व्यवस्था से है।

पृथक्करण के साधन

- (a) सैण्ड हम्प
- (b) डिरेलींग स्विच
- (c) लॉन्ग डेड एण्ड सायडिंग
- (d) शॉर्ट डेड एण्ड सायडिंग

(e) स्काँच ब्लॉक



➤ डिरेलींग स्विच सिगनल ऑव्हरलैप का साधन नहीं होते हैं, जबकि सैण्ड हम्प, लॉन्ग डेड एण्ड सायडींग, शार्ट डेड एण्ड सायडींग (सिगनल ऑव्हरलैप लंबाई के बराबर होने पर) सिगनल ऑव्हरलैप का साधन होते हैं।

34. अंतिम रोक सिग्नल- का अभिप्राय अगले ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्थावर रोक सिग्नल से है।

35. समपार- का अभिप्राय एक ही धरातल पर सड़क एवं रेलपथ का एक दूसरे को पार करने वाले स्थान से है।

36. समपार फ़ाटक- का अभिप्राय समपार पर सड़क को बन्द करने वाले किसी भी प्रकार के चल अवरोध से है, जिसके अन्तर्गत जंजीर भी है किन्तु इसके अन्तर्गत पैदल चलने वालों के उपयोग के लिये लगे छोटे दरवाजे (विकेट) या चक्रद्वार नहीं है।

SR 1.02(36)-1 (क) यातायात फ़ाटक- वे समपार फ़ाटक जो स्टेशन के बाह्यतम रोक सिगनलों के बीच स्थित हैं, उन्हें यातायात फ़ाटक कहते हैं। इन यातायात फ़ाटक पर कर्मचारी रखना और परिचालन करना, परिचालन विभाग के नियंत्रण में रहेगा।

(ख) इंजिनियरिंग फ़ाटक- वे समपार फ़ाटक जो यातायात फ़ाटक के अलावा हैं, उन्हें इंजिनियरिंग फ़ाटक कहा जाएगा।

37. लाइन साफ़ (लाइन क्लीयर)- का अभिप्राय किसी ब्लॉक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने एवं पूर्व कथित स्टेशन तक पहुंचने के लिये दी जाने वाली अनुमति से है, अथवा एक ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुंचने के लिये ली जाने वाली अनुमति से है।

38. मेन लाइन- का अभिप्राय गाड़ियों का स्टेशनों पर बिना रुके और स्टेशनों के बीच चलने के लिये साधारणतः प्रयुक्त लाइन से है।

39. सामग्री गाड़ी (मैटेरियल ट्रेन) - का अभिप्राय उस विभागीय गाड़ी से है जो केवल या मुख्यतः रेल के उस सामान के ढोने के काम आती है जो स्टेशनों के बीच या स्टेशन की सीमा के भीतर उठाया या डाला जाता है अथवा निर्माण कार्यो के निष्पादन में प्रयोग होता है।

40. मिली-जुली गाड़ी (मिक्स्ड ट्रेन) - का अभिप्राय यात्री और माल अथवा यात्री, पशु और माल ढोने के काम आने वाली गाड़ी से है।

41. बहु संकेती सिग्नल व्यवस्था- का अभिप्राय ऐसी सिग्नल व्यवस्था से है जिसमें सिग्नल एक समय में, तीन या अधिक संकेतों में से किसी एक संकेत को प्रदर्शित करे और जिसमें प्रत्येक सिग्नल संकेत को, पिछले सिग्नल या सिग्नलों के संकेत द्वारा पूर्व चेतावनी मिले।

42. रात- का अभिप्राय सूर्यास्त से सूर्योदय तक का समय है।

43. अवरोध- 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।

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

45. यात्री गाड़ी- का अभिप्राय केवल या मुख्यतः यात्रियों और अन्य कोचिंग यातायात के वहन के काम में लाई जाने वाली गाड़ी से है तथा इसके अन्तर्गत सैनिक गाड़ी भी है।

46. काँटा और ट्रेप संकेतक- ये सिग्नल नहीं है किन्तु ये काँटो पर फिट तथा उन के साथ संचालित होकर रात या दिन में काँटों की स्थिति बताने वाले उपकरण है।

काँटा संकेतक (SR1.02(46)-1)- इन्हे काँटो की स्थिति दर्शाने के लिए लगाया जाता है। जब काँटों को सीधी लाइन के लिए सेट किया गया हो तो सभी काँटा संकेतकों को दोनो दिशाओं में दिन में सफेद निशान अथवा रात में सफेद बत्ती और जब उन्हे टर्न आउट के लिए सेट किया गया हो तब दोनों दिशाओं में दिन में कोई निशान नहीं किन्तु रात के समय हरी बत्ती अवश्य दिखानी चाहिए।



ट्रैप संकेतक (SR1.02(46)-2) - डिरेलिंग स्विचों के बचाव और उनकी स्थिति दर्शाने के लिये ट्रैप संकेतक लगाये जाते हैं। ट्रैप संकेतक जब स्विच खुला तब दोनों दिशाओं में लाल निशान और रात में लाल बत्ती और जब स्विच बंद हो तब दोनों दिशाओं में कोई निशान नहीं किन्तु रात में हरी बत्ती अवश्य दिखानी चाहिये।



47. परिचालित लाइन (रनिंग लाइन)- 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 में प्रवेश करते समय या

स्टेशन से प्रस्थान करते समय या किसी स्टेशन को बिना रुके पार करते समय या स्टेशनों के बीच जाते समय किया जाता है।

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

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

50. विशेष अनुदेश - का अभिप्राय विशेष मामलों या परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किये जाने वाले अनुदेशों से है।

51. स्टेशन - का अभिप्राय रेल लाइन पर उस स्थान से है जहाँ यातायात का प्रबन्ध किया जाता है या जहाँ संचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है।

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

52. स्टेशन सीमा - का अभिप्राय रेल के ऐसे किसी भाग से है जो किसी स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में है और जो स्टेशन के बाह्यतम सिगनलों 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 में अलग-अलग रहेगी।

ध्यान दें -

➤ दोहरी लाइन पर स्टेशन सीमा, ब्लॉक ओवरलेप, सिगनल ओवरलेप, स्टेशन सेक्शन, ब्लॉक सेक्शन, ओवरलेपिंग ब्लॉक सेक्शन प्रत्येक दिशा में अलग अलग होता है।

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

54. स्टेशन सेक्शन- का अभिप्राय स्टेशन सीमाओं के ऐसे सेक्शन से है जो

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

अ) दोहरी लाइन व्यवस्था में

स्टेशन के दोनो दिशाओं में होम सिगनल और अन्तिम रोक सिगनल के बीच का भाग अथवा

ब) इकहरी लाइन व्यवस्था में-

- I. शंटिंग लिमिट बोर्डों या अग्रिम प्रस्थान सिगनलों, यदि कोई है, तो उनके बीच का भाग अथवा,
- II. यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है, तो होम सिगनलों के बीच का भाग अथवा,
- III. यदि होम सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है, तो बाह्यतम सम्मुख कॉटों के बीच का भाग।

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

अ) दोहरी लाइन व्यवस्था में -

- I. स्टेशन के दोनो ओर बाह्यतम सम्मुख कॉटों और अन्तिम रोक सिगनल के बीच का भाग अथवा,
- II. स्टेशन के दोनों ओर यदि ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगे हों, तो उनके ओर अन्तिम रोक सिगनल के बीच का भाग।

ब) इकहरी लाइन व्यवस्था में

- I. शंटिंग लिमिट बोर्डों या यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल हो तो उनके बीच का भाग अथवा,
- II. यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख कॉटों के बीच का भाग।

ध्यान दें -

➤ दो ब्लॉक सेक्शन के बीच का भाग जो केवल B क्लास स्टेशन में होता है स्टेशन सेक्शन कहलाता है।

55. सहायक नियम- का अभिप्राय उस विशेष अनुदेशों से है जो तत्सम्बन्धी साधारण नियम का सहायक है तथा किसी साधारण नियम से विसंवादी नहीं है।

56. संचालन पद्धति- का अभिप्राय रेल के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन के लिये उस समय अपनाई गई पद्धति से है।

57. ट्रैक सर्किट- 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 पटरियों परिपथ का अंश मानी जाती है।

58. गाड़ी- 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।

59. गाड़ी परीक्षक- का अभिप्राय ऐसे रेल सेवक से है जो गाड़ियों का परीक्षण करने और यह प्रमाणित करने के लिये योग्यत प्राप्त है कि वे सुरक्षित परिचालन के लिये उपयुक्त है और इसके अन्तर्गत ऐसा कोई अन्य रेल सेवक भी है जो उस समय गाड़ी परीक्षक की झूठी कर रहा है।

60. द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था- का अभिप्राय उस सिगनल व्यवस्था से है जिसमें प्रत्येक सिगनल किसी एक समय में दो संकेतों में से कोई एक संकेत प्रदर्शित करता है।



स्टेशनों का वर्गीकरण Classification of Stations

इन नियमों के प्रयोजन के लिये, स्टेशन दो वर्गों में विभाजित किये जायेंगे- ब्लॉक स्टेशन और ब्लॉक रहित स्टेशन (नॉन ब्लॉक स्टेशन)

ब्लॉक स्टेशन - वे स्टेशन हैं जहाँ ड्राइवर को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिये संचालन पद्धति के अनुसार प्रस्थान प्राधिकार लेना आवश्यक है और पूर्ण ब्लॉक पद्धति में इन स्टेशनों की तीन श्रेणियाँ हैं, अर्थात् ए क्लास स्टेशन बी- क्लास स्टेशन सी क्लास स्टेशन

ए- क्लास स्टेशन- ए- क्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन है जहाँ किसी भी गाड़ी को आने के लिये लाइन क्लीयर 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 चार सौ मीटर तक या स्टार्टर सिगनल तक साफ़ न हो।

नोट- ए-क्लास स्टेशन केवल दोहरी लाइन पर दो संकेती नीचे झुकने वाली सिगनल व्यवस्था में होते हैं।

मध्य रेलवे पर ए-क्लास स्टेशन इकहरी लाइन पर नहीं है

न्यूट्रल ज़ोन- यदि ए क्लास स्टेशन पर स्टार्टर सिगनल के अतिरिक्त एडवान्स स्टार्टर सिगनल भी लगा है तो स्टार्टर और एडवान्स स्टार्टर सिगनल के बीच के भाग को न्यूट्रल ज़ोन कहते हैं क्योंकि यह भाग अगले और पिछले किसी ब्लॉक सेक्शन में शामिल नहीं है। पिछला ब्लॉक सेक्शन स्टार्टर सिगनल पर समाप्त होता है और अगला ब्लॉक सेक्शन एडवांस स्टार्टर से प्रारम्भ होता है।

बी-क्लास स्टेशन- बी-क्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन होते हैं जहाँ स्टेशन सेक्शन अवरूद्ध होने के बावजूद भी किसी गाड़ी को आने के लिये लाइन क्लीयर दिया जा सकता है। स्टेशन सेक्शन केवल बी-क्लास स्टेशन पर ही होता है।

बी-क्लास स्टेशन- दो संकेती सिगनल व्यवस्था में, बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था में, इकहरी लाइन पर एवं दोहरी लाइन पर होते हैं।

सी- क्लास स्टेशन - सी-क्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन है जहाँ किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक कि ठीक पहले आने वाली गाड़ी होम सिगनल के आगे 400 मीटर आगे चली न गयी और चलती चली जा रही हो।

स्पेशल क्लास स्टेशन Special Class Station - 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 हैं। इन स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमों को रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अवश्य अनुमोदित किया जाता है।

नॉन ब्लॉक स्टेशन- या डी क्लास स्टेशन गाड़ियों के रुकने के ऐसे स्थान हैं जो दो क्रमागत ब्लॉक स्टेशनों के बीच स्थित हैं और जो किसी ब्लॉक सेक्शन की सीमा नहीं बनते।

विभिन्न श्रेणी के स्टेशनों पर न्यूनतम सिगनल उपस्कर

स्टेशन	TALQ		MAUQ/MACLS	
	इकहरी लाइन	दोहरी लाइन	इकहरी लाइन	दोहरी लाइन
A class	----	Warner Home Starter	---	---
B Class	Outer,Home या केवल Outer	Outer Home Starter	Distant,Home Starter	Distant, Home, Starter
C Class	----	Warner Home	----	Distant, Home
विशेष श्रेणी	आवश्यकतानुसार CRS के अनुमोदन से सिगनल लगाए जाते हैं ।			

सिगनल

सिगनलों की आवश्यकता-

1. अवरोध का बचाव करने के लिये
2. अवरोध की पूर्व सूचना देने के लिये
3. लोको पायलट को मार्ग की जानकारी देने के लिये
4. यातायात का नियंत्रण करने के लिये

सिगनलों के सिद्धांत-

1. जब तक विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत न किया जाये सिगनल जिस लाइन से सम्बन्धित होता है उसके सदैव बाँयी ओर या ऊपर लगाना चाहिये।
2. स्थावर सिगनल इस प्रकार उचित स्थान पर लगाना चाहिये कि आती हुयी गाडी के लोको पायलट को स्पष्ट दिखायी दे।
3. हथ्ये वाले सिगनलों में उस सिगनल का हथ्या सामने से उसी रंग का होता है जिस रंग की रोशनी वह रात में ऑन स्थिति में दिखाता है।
4. हथ्ये वाले सिगनलों में सिगनल के हथ्ये का पिछला भाग सफ़ेद होगा जिस पर काली पट्टी होती है।
5. हथ्ये वाले रोक सिगनल का हथ्या सामने से लाल होता है और उस पर एक सफ़ेद पट्टी होती है। यदि भुजा का रंग पीला है तो सम्मुख पड़ने वाले भाग में सफ़ेद धारी के स्थान पर काली धारी होगी।
6. सामान्य स्थिति में कोई भी स्थावर सिगनल ON स्थिति में रखा जाएगा और वे गाडी आने के पहले ऑफ़ किये जायेंगे और गाडी चली जाने के बाद पुनः ON कर दिये जायेंगे लेकिन स्वचलित रोक सिगनलों की सामान्य स्थिति विशेष अनुमोदित अनुदेशों के अनुसार ऑफ़ (हरी) होती है।
7. सिगनलों में इस प्रकार की व्यवस्था की जाएगी कि खराब स्थिति में वह ON स्थिति में रहें।
8. यदि कोई सिगनल को उपयोग में न लाया जा रहा हो तो रात के समय उन्हें प्रकाशित नहीं किया जाएगा और उस पर लकड़ी की दो पट्टियों को क्रॉस (X) करके लगाया जाएगा।
9. यदि कोई सिगनल संचालन के स्थान से दिखाई नहीं देता है तो उसके लिये सिगनल रिपीटर लगाया जायगा।
10. एक खम्भे पर केवल एक ही सिगनल होगा लेकिन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत एक खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाये जा सकते हैं। ऐसी स्थिति में मुख्य सिगनल का हथ्या सबसे ऊँचा रहेगा, बाँयी ओर का हथ्या गाडी को बाँयी ओर जाने का संकेत देगा और दाँयी ओर का हथ्या दाहिनी लाईन ओर जाने का संकेत देगा।
11. CRS की अनुमति के बिना कोई सिगनल लगाया नहीं जाएगा।
12. स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना कोई सिगनल ऑफ़ नहीं किया जाएगा।
13. सुरंग में और धुंध और कोहरे के मौसम में दिन के समय भी रात के सिगनलों का उपयोग किया जाता है।
14. यदि कोई नया सिगनल लगाया जाये या पुराने सिग्नल के स्थान में परिवर्तन किया जाय तो लोको पायलट व गार्ड को इसकी जानकारी देने के लिये उन्हें 10 दिनों तक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।
15. यदि कोई सिगनल, लोको पायलट को उसकी न्यूनतम दृश्यता दूरी से दिखायी न दे तो आवश्यकतानुसार रिपीटिंग सिगनल या को-एक्टिंग सिगनल लगाना चाहिये।
16. नॉन इन्टरलॉक स्टेशनों पर एक दिशा में सभी लाईनों के लिये एक ही सिगनल लगाया जा सकता है।
17. इन्टरलॉक स्टेशनों पर विभिन्न लाईनों की जानकारी देने के लिये ब्रेकेट वाला सिगनल या रूट इंडीकेटर युक्त सिगनल लगाना चाहिये।
18. लोको पायलट को एक बार सिगनल दिखायी देने के बाद लगातार तब तक दिखाई देते रहना चाहिये जब तक वह उस सिगनल पर पहुंच न जायें।
19. TALQ व्यवस्था में सिगनल ऑफ़ स्थिति में क्षैतिज से 45° से 60° के बीच

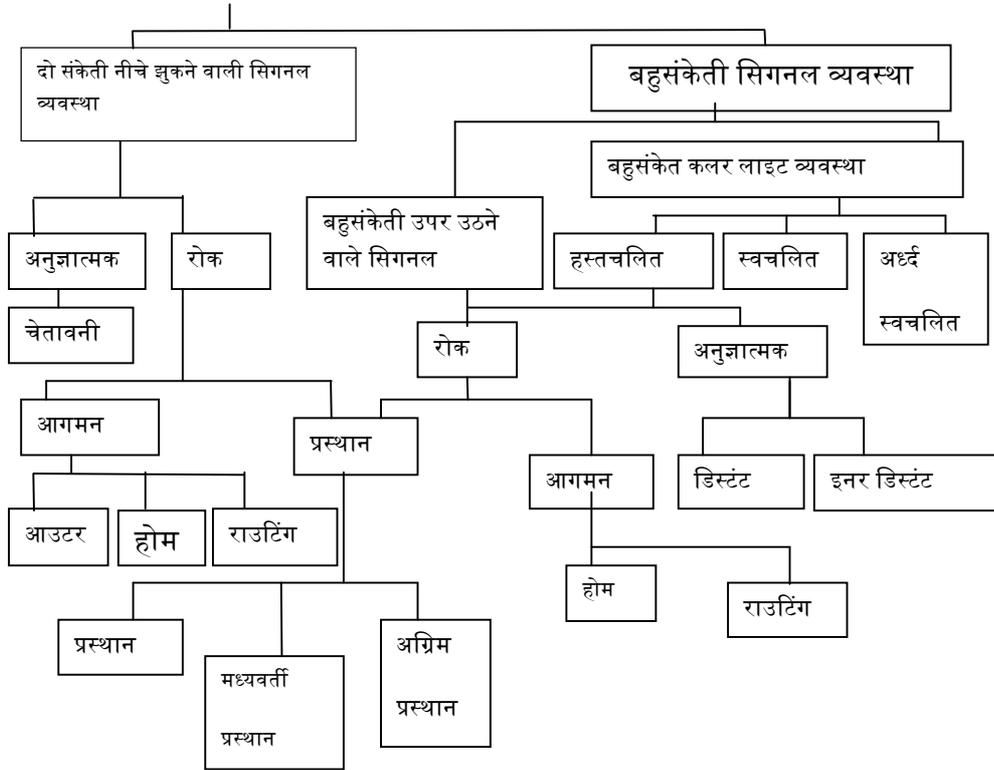
झुकेगा जबकि MAUQ व्यवस्था में ऑफ़ स्थिति में हथ्था क्षैतिज से 45° या 90° ऊपर उठता है। ऑन स्थिति में हथ्था क्षैतिज स्थिति में रहता है। यदि सिगनल OFF स्थिति में उपरोक्त कोण नहीं दिखाता है या ऑन स्थिति में हथ्था क्षैतिज स्थिति में नहीं रहता है तो सिगनल को खराब मना जायगा।



सिगनल के प्रकार

1. स्थावर सिगनल
2. हाथ सिगनल
3. पटाखा सिगनल
4. वार्निंग सिगनल (एलईडी बेस्ड फ्लेशिंग हेंड सिगनल)

स्थायर सिगनल



ध्यान दें -

- आउटर तथा वार्नर सिगनल केवल दो संकेती सिगनल व्यवस्था में होते हैं।
- डिस्टंट सिगनल बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था में होते हैं।

विभिन्न सिगनलों की न्यूनतम दृश्यता दूरी

न्यूनतम दृश्यता दूरी का अभिप्राय उस कम से कम दूरी से है जहाँ से कोई सिगनल लोको पायलट को दिख जाना चाहिए, जो प्रत्येक सिगनल के लिये निर्धारित की गयी है।

सिग्नलों की न्यूनतम दृश्यता दूरी निम्न प्रकार होगी SR 3.26-3 –

क) दो संकेती नीचे झुकने वाले सिग्नलों में

1. आउटर सिग्नल-

- i. जिस खण्ड में गाड़ी की गति 100 kmph से कम हो - 800 मी.
 - ii. जिस खण्ड में गाड़ी की गति 100 kmph
या 100 kmph से अधिक हो वहाँ - 1200 मी.
 - iii. जहाँ आउटर से पहले वार्नर सिग्नल अकेले खम्भे पर लगा हो - 400 मी.
2. वार्नर सिग्नल अकेले खम्भे पर - 400 मी.
 3. होम सिग्नल - 400 मी.
 4. मेन लाईन स्टार्टर सिग्नल - 400 मी.
 5. अन्य सभी सिग्नल - 200 मी

ख) बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था में-

1. डिस्टेंट - 400 मी.
2. इनर डिस्टेंट - 200 मी.
3. अन्य सभी रोक सिग्नल - 200 मी.

नोट- यदि कोई सिग्नल लोको पायलट को उपरोक्त न्यूनतम दृश्यता दूरी से दिखायी न दे तो वहाँ पर रिपीटिंग सिग्नल लगाना चाहिये। यदि ऐसा करना सम्भव न हो तो उचित स्थाई गति प्रतिबन्ध लगाना चाहिए।

सिग्नलों के पोल के कलर – मुंबई मंडल के मल्टीपल लाइन सेक्शन में सिग्नलों को इस प्रकार पहचाना जाएगा

- धीमी लोकल लाइन – काली एवं सफेद धारियाँ
- श्रू लाइन – वर्तमान सिल्वर कलर
- 5th एवं 6th लाइन ऑरेंज एवं सफेद धारियाँ



अनुज्ञात्मक सिगनल

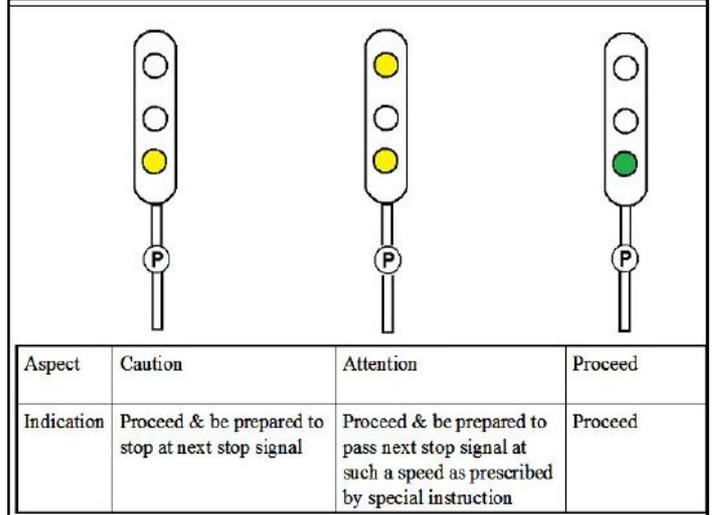
ये वे सिगनल हैं जिन पर लोको पायलट को रूकने की आवश्यकता नहीं होती अर्थात् जिन्हें लोको पायलट ON स्थिति में बिना किसी अधिकार पत्र के पार कर सकता है। TALQ व्यवस्था में चेतावनी (वार्नर) तथा MAUQ/MACLS व्यवस्था में डिस्टेंट सिगनल, इनर डिस्टेंट सिगनल अनुज्ञात्मक सिगनल होते हैं।

चेतावनी (वार्नर) सिगनल (GR 3.06)

1. यह एक अनुज्ञात्मक सिगनल है जो मध्य रेलवे पर केवल दो संकेती नीचे झुकने वाले सिगनल व्यवस्था में होता है।
2. इसका हल्का लाल रंग का होता है जिसका सिरा मछली की पूंछ के समान होता है तथा इस पर सिर से समानान्तर सफेद पट्टी होती है।
3. चेतावनी सिगनल लोको पायलट को यह चेतावनी देता है कि अगले ब्लॉक सेक्शन की क्या स्थिति है या वह किसी रोक सिगनल के नजदीक पहुंच 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 सिगनल अकेले खम्भे पर लगाया जाता है तो इस सिगनल पर 1.5 से 2 मीटर ऊपर रात में एक स्थावर हरी बत्ती प्रकाशित की जाती है।
6. यदि चेतावनी सिगनल अकेले खम्भे पर लगा हो तो इसे प्रथम रोक सिगनल से या गेट सिगनल से पर्याप्त दूरी पहले लगाना चाहिये।
7. जब चेतावनी सिगनल किसी रोक सिगनल के नीचे लगा हो तो लोको पायलट पहले रोक सिगनल के संकेत का पालन करेगा।
8. ऑन स्थिति में चेतावनी सिगनल का हल्का झैतिज रहता है एवं रात में लाल बत्ती तथा 1.5 से 2 मीटर ऊपर हरी बत्ती दिखाता है जो लोको पायलट को यह सूचना देता है कि सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।
9. ऑफ़ स्थिति में दिन में हल्का 45° से 60° नीचे झुका हुआ तथा रात में हरी बत्ती दिखाता है।
10. वार्नर सिगनल ऑफ़ स्थिति में लोको पायलट को निम्नलिखित सूचनाएँ देता है-
 - a) अगला ब्लॉक सेक्शन खाली है।
 - b) गाड़ी के लिये लाइन क्लियर मिल चुका है।
 - c) गाड़ी को मेन लाइन से श्रुत जाना है।
 - d) गाड़ी के लिये मेन लाइन से सम्बन्धित सभी आगमन व प्रस्थान सिगनल ऑफ़ कर दिये गये हैं।

डिस्टेन्ट सिगनल (GR 3.07)

1. यह एक अनुज्ञात्मक सिगनल है जो MAUQ/MACLS व्यवस्था में होता है।
2. हथ्थे वाले सिगनलों में इस सिगनल का हथ्था पीले रंग का होता है जिसका 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 में 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 लोको पायलट को आगे आने वाले रोक सिगनल व उसकी स्थिति की जानकारी देता है तथा इसे अकेले खम्भे पर स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से या गेट सिगनल से 1000 मी. की दूरी पर लगाया जाता है।
5. यह सिगनल अकेले खम्भे या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत रंगीन रोशनी वाली सिगनल व्यवस्था में पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल या गेट रोक सिगनल के साथ लगाया जा सकता है। ऐसी स्थिति में इसके खम्भे पर P बोर्ड नहीं लगाया जायगा। इस परिस्थिति में इसकी सामान्य स्थिति लाल होगी।
6. MACLS में डबल डिस्टेन्ट सिगनल भी लगाये जा सकते हैं। इस परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल या गेट सिगनल से पहला डिस्टेन्ट सिगनल 1000 मी. की दूरी पर लगाया जाता है इसे इनर डिस्टेन्ट सिगनल कहते हैं इससे 1000 मीटर की दूरी पर दूसरा डिस्टेन्ट सिगनल लगाया जाता है, इसे डिस्टेन्ट सिगनल कहते हैं। इस सिगनल के खम्भे पर पीली और काली धारियाँ बनी होती हैं। डिस्टेन्ट एवं इनर डिस्टेन्ट सिगनलों पर P बोर्ड लगा होता है।



7. जहाँ पर केवल एक डिस्टेन्ट सिगनल लगा होता है उसके संकेत निम्नानुसार होंगे-
 - ON स्थिति या सतर्क** - हथ्थे वाले सिगनलों में हथ्था क्षैतिज स्थिति में एवं रात के समय एक पीली रोशनी तथा या MACLS में दिन तथा रात एक पीली रोशनी लोको पायलट को संकेत देता है कि सतर्कता-पूर्वक आगे बढ़ो और अगले रोक सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।
 - OFF स्थिति**- इसमें दो संकेत होते हैं, सावधान एवं आगे बढ़ो
 - अ) सावधान- MAUQ व्यवस्था में हथ्था 45° ऊपर उठा हुआ या रात में दो पीली रोशनी या MACLS में दिन तथा रात में दो पीली रोशनी लोको पायलट को संकेत देता है कि आगे बढ़ो और अगले सिगनल को प्रतिबंधित गति से पार करने तैयार रहो।
 - ब) आगे बढ़ो- MAUQ में हथ्था 90° ऊपर उठा हुआ रात में हरी रोशनी या MACLS में दिन तथा रात दोनों समय हरी रोशनी लोको पायलटको आगे बढ़ने का संकेत देती है।

एक डिस्टेंट लगे होने पर उसके संकेत निम्नानुसार रहेंगे

डिस्टेंट	अभिप्राय
एक पीला (सतर्क)	अगले रोक सिगनल पर गाड़ी खड़ी करने के लिये तैयार
दो पीला (सावधान)	आगे बढ़ो और अगले सिगनल के ऐसी प्रतिबंधित गति से पार करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गई है, गाड़ी या तो मेन लाइन पर ली जा रही है और उसे स्टार्टर सिगनल पर रोकना आवश्यक है अथवा गाड़ी को लूप लाइन के स्टार्टर सिगनल पर रोकना आवश्यक है अथवा लूप लाइन से बिना रुके जा रही है
हरा (आगे बढ़ो)	अगला ब्लॉक सेक्शन साफ है गाड़ी मेन लाइन से बिना रुके जा रही है

टिप्पणी उपरोक्त संकेत सिगनल विभाग द्वारा नियंत्रण परिपथ में परिवर्तन के पश्चात लागू होगी तथा इसकी सूचना सर्व संबंधितों को दी जाएगी।(शु.प.क्र.11-14)

दो डिस्टेंट लगे होने पर सिगनलों के संकेत निम्नानुसार रहेंगे

सिगनल एवं उसके संकेत			अभिप्राय
डिस्टेंट	इनर डिस्टेंट	होम	
दो पीला	एक पीला	लाल	होम सिगनल पर गाड़ी खड़ी करने के लिये
दो पीला	दो पीला	पीला, रूट इन्डिकेटर के साथ	लूप लाइन पर गाड़ी लेने के लिये
हरा	दो पीला	एक पीला	मेन लाइन पर गाड़ी लेने के लिये
हरा	हरा	हरा	मेन लाइन से श्रू जाने वाली गाड़ी के लिये

रोक सिगनल

ये वे सिगनल है जिनको लोको पायलट बिना किसी प्राधिकार के ON स्थिति में पार नहीं कर सकता है . रोक सिगनल इस प्रकार हैं -

बाहरी सिगनल (Outer signal) (GR 3.09)

1. आऊटर सिगनल सिर्फ दो संकेती नीचे झुकने वाला सिगनल व्यवस्था के B क्लास के स्टेशन पर होता है।
2. यह स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के रूप में ही होता है।
3. शंटिंग कार्य के लिये इस सिगनल को OFF नहीं किया जा सकता ।
4. दोहरी लाइन खण्ड पर होम सिगनल से न्यूनतम 400 मीटर की दूरी पर तथा इकहरी लाइन खण्ड पर होम सिगनल से न्यूनतम 580 मीटर की दूरी पर तब लगाया जाता है जब विरुद्ध दिशा का अग्रिम प्रस्थान सिगनल या SLB बोर्ड लगा हो अन्यथा न्यूनतम 400 मीटर की दूरी पर लगाया जाएगा।
5. मध्य रेलवे पर आऊटर सिगनल होम सिगनल के साथ इण्टरलॉक होता अर्थात् पहले होम ऑफ होगा तत्पश्चात आउटर।
6. अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत इकहरी लाइन सेक्शन में दोनों दिशाओं में एक-एक आऊटर सिग्नल सम्मुख कांटो से पर्याप्त दूरी पर लगाया जा सकता है।



होम सिगनल

1. यह एक आगमन रोक सिगनल है ।
2. जिस स्टेशन पर आऊटर सिगनल होता है वहाँ होम सिगनल स्टेशन का दूसरा रोक सिगनल होता है। 'C



NO	ASPECT	INDICATION
1	STOP	STOP DEAD
2	CAUTION	PROCEED & BE PREPARED TO STOP AT NEXT STOP SIGNAL
3	ATTENTION	PROCEED & BE PREPARED TO PASS NEXT STOP SIGNAL AT RESTRICTED SPEED
4	PROCEED	PROCEED



ASPECT AND INDICATION FOR 4 ASPECT COLOUR LIGHT STOP SIGNAL

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।

4. होम सिगनल जिन लाइनों से सम्बन्धित होता है उन लाइनों के सम्मुख कांटो का बचाव करता है और ऑफ़ स्थिति मे सम्बन्धित लाईन के लिये सम्मुख कांटो के सेट एवं लॉक होने का आश्वासन देता है।
5. जहाँ स्टेशन पर अधिक लाइनें होती है वहाँ हल्थे वाले सिगनल व्यवस्था मे एक ही खम्भे पर ब्रैकेटेड होम सिगनल लगाये जाते है। इसमे मेन लाइन के सिगनल कि ऊँचाई लूप लाइन के हल्थे से अपेक्षाकृत अधिक होगी।
6. रंगीन रोशनी वाले सिगनल व्यवस्था मे रूट इंडीकेटर लगाये जाते है जिनमें 5 बल्ब जलते है। जिन्हें "लूनर लाईट" कहते है। सिगनल OFF स्थिति मे होने पर इंडिकेटर मे कम से कम तीन बल्ब जलना आवश्यक है अन्यथा सिगनल खराब माना जाएगा।
7. जिस स्टेशन पर होम सिगनल स्टेशन का प्रथम और अंतिम रोक सिगनल होता है वहाँ यह सिगनल तब तक ऑफ़ नहीं किया जाता जब तक कि अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर प्राप्त न हो जाये।

ध्यान दें -

➤ होम सिगनल निम्न रूप से लगाए जाते हैं
प्रथम रोक सिगनल के रूप में -

TALQ के A तथा C क्लास स्टेशन तथा

MAUQ /MACLS के सभी स्टेशनों पर

दूसरे रोक सिगनल के रूप में -

TALQ के B क्लास स्टेशन पर

प्रथम और अंतिम रोक सिगनल के रूप में -

TALQ/ MAUQ/ MACLS के C क्लास स्टेशन पर

राऊटिंग सिगनल - पथ सिगनल

1. यह एक आगमन रोक सिगनल है जो स्टेशन की तरफ़ आने वाली गाड़ियों का नियंत्रण करता है।
2. यह सिगनल उस समय लगाया जाता है जब होम सिगनल अपनी स्थिति के कारण लोको पायलट को यह बताने में असमर्थ होता है कि आगे फ़ैली हुई दो या अधिक लाइनों में से किस लाइन पर उसकी गाड़ी को लिया जा रहा है।
3. हल्थे वाले सिगनलों में राऊटिंग सिगनल ब्रेकेटेड टाइप का होता है। रंगीन रोशनी वाले सिगनलों में यह जंक्शन टाइप रूट इंडीकेटर के साथ होता है।



प्रस्थान रोक सिगनल

स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ियों को नियंत्रित करने के लिये जो रोक सिगनल लगे होते हैं उन्हें प्रस्थान रोक सिगनल कहते हैं। ये निम्नलिखित हैं-

1. स्टार्टर(प्रस्थान) सिगनल
2. एडवांस्ड स्टार्टर (अग्रिम प्रस्थान) सिगनल
3. इंटरमिडियेट स्टार्टर (मध्यवर्ती प्रस्थान) सिगनल

स्टार्टर सिगनल

1. यह स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ियों को नियंत्रित करता है।
2. स्टार्टर सिगनल इस प्रकार से लगाया जाता है कि वह दूसरे लाइन को कनेक्ट करने वाले सम्मुख कांटो या उल्लंघन चिन्ह की रक्षा करें।
3. स्टार्टर सिगनल अंतिम रोक सिगनल हो तो इसे तभी OFF किया जायगा जब अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो।
4. यदि स्टार्टर सिगनल, एडवान्सड स्टार्टर सिगनल से इंटरलॉकड नहीं है तथा अंतिम रोक सिगनल के रूप में ना हो तो उसे शंटिंग कार्य के लिये OFF किया जा सकता है।

एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल- (अग्रिम प्रस्थान सिगनल)

1. स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ी के मार्गदर्शन के लिये एक से अधिक स्टार्टर सिगनल लग हो तो सबसे अंतिम स्टार्टर सिगनल को एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल कहते हैं।
2. यह स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल होता है और इसे सभी कांटों तथा कनेक्शनों के बाहर लगाया जाता है।
3. यह स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल होने के कारण गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश को नियंत्रित करता है।
4. दोहरी लाइन पर इसकी OFF स्थिति लोको पायलट के लिये प्रस्थान प्राधिकार होती है।
5. शंटिंग कार्य के लिये इसे OFF नहीं किया जायगा।

ध्यान दें -

- सभी अग्रिम प्रस्थान सिगनल, अंतिम रोक सिगनल के रूप में ही होते हैं, परंतु सभी अंतिम रोक सिगनल, अग्रिम प्रस्थान सिगनल हो यह आवश्यक नहीं।

इंटरमीडियेट स्टार्टर सिगनल- (मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल)

जंक्शन स्टेशनों पर स्टार्टर सिगनल एवं एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के बिच आवश्यकतानुसार जो सिगनल लगाया जाता है उसे मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल कहते हैं।

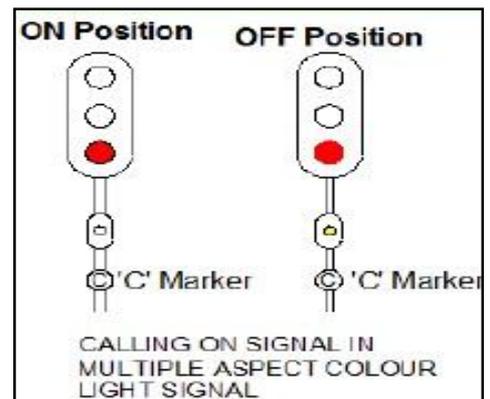


सहायक सिगनल

ये वे सिगनल हैं जो मुख्य सिगनलों के अतिरिक्त स्टेशन पर गाड़ियों के संचालन की सुविधा के लिये लगाये जाते हैं। जो निम्नानुसार हैं-

(A) बुलावा सिगनल- (कॉलिंग ऑन सिगनल) GR 3.13 GR3.79

1. यह एक सहायक सिगनल है।
2. यह सिगनल अंतिम रोक सिगनल को छोड़कर अन्य किसी भी रोक सिगनल के नीचे लगाया जाता है।
3. ऑन स्थिति में कोई संकेत नहीं देता है।



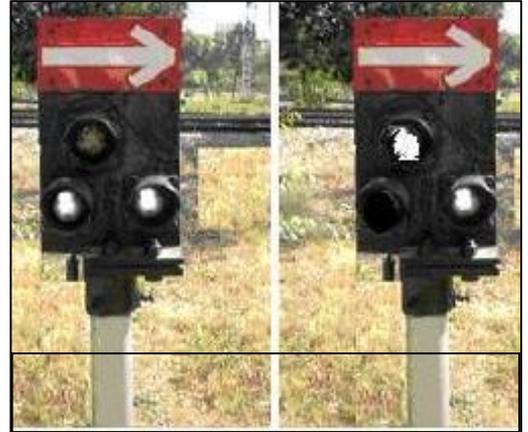
4. हल्के वाले सिगनलों में इसका हल्का सफ़ेद रंग का होता है जिस पर लाल खड़ी पट्टी होती है और इसका आकार मुख्य सिगनल से छोटा होता है।
5. रंगीन रोशनी वाले सिगनलों में इसकी पहचान के लिये इसके खंभे पर सफ़ेद गोल चक्री में काले रंग से C लिखा बोर्ड लगा रहता है।
6. इस सिगनल का पालन करने से पहले यह सुनिश्चित किया जाना जरूरी है कि गाड़ी रोक सिगनल पर आकर रूक चुकी है।
7. OFF स्थिति में यह सिगनल एक छोटी पीली रोशनी दिखाता है तथा लोको पायलट को सूचना देता है कि गाड़ी खड़ी करो उसके बाद सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ो और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिये तैयार रहो। यह सिगनल निम्नलिखित परिस्थितियों में OFF किया जाता है-
 - i) मुख्य सिगनल खराब होने पर
 - ii) मुख्य सिगनल को OFF करने की शर्तें पूरी न होने पर
 - iii) अवरोधित लाइन पर गाड़ी को लेने के लिये
 - iv) ट्रैकसर्किट / एक्सल कॉउंटर खराब होने पर

ध्यान दें -

➤ बुलावा सिगनल एकमात्र ऐसा सिगनल है जो ऑफ होने पर भी वहाँ रूक कर आगे बढ़ना होता है।

(B) शंट सिगनल (Shunt signal) GR 3.14

1. यह एक सहायक सिगनल है।
2. इसे 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 ऑन स्थिति में कोई संकेत नहीं देता लेकिन OFF स्थिति में यह लोको पायलट को शंटिंग कार्य के लिये सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने की आज्ञा देता है चाहे उसके ऊपर का रोक सिगनल ON स्थिति में क्यों न हो।
5. एक खंभे पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाये जा सकते हैं ऐसे समय सबसे ऊपर लगा शंट सिगनल सबसे बाँयी लाइन और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल सबसे बाँयी लाइन से दूसरी लाइन के लिये संबन्धित रहता है और अन्य सिगनल भी इसी क्रम में संबन्धित रहते हैं।
6. यदि शंट सिगनल नहीं लगे हैं तो शंटिंग कार्य के लिये हाथ सिगनलों का प्रयोग किया जा सकता है। यदि हाथ सिगनल केबिन से दिखाए जा रहे हों तो शंटिंग इंचार्ज द्वारा जमीन से ऐसे सिगनल दोहराए जाएंगे तथापि शंटिंग कार्य यदि शंट सिगनल या अन्य किसी स्थावर सिगनल द्वारा किया जा रहा हो तो हाथ सिगनल प्रदर्शित करना आवश्यक नहीं है।
7. शंटिंग के दौरान किसी शंट सिगनल के खराब होने पर उसे ON स्थिति में पार करने के लिये कोई अलग से अधिकार पत्र नहीं दिया जाता है बल्कि T- 806 पर ही उसका विवरण लिख दिया जाता है। शंट सिगनल के निम्नलिखित तीन प्रकार हैं-
 - i) पोजीशन लाइट शंट सिगनल (स्थिति बत्ती वाले शंट सिगनल)
 - ii) गोल चक्री वाला शंट सिगनल
 - iii) छोटे हल्के वाले शंट सिगनल



शंटिंग अनुमति संकेतक (SPI) SR 3.14-1

1. शंटिंग अनुमति संकेतक सदैव रोक सिगनल या शंट सिगनल के साथ कार्य करता है।
2. जिस दिशा की ओर शंटिंग की जाती है, उस दिशा में दिन में काली चकरी पर पीला क्रॉस पेंट होता है तथा रात में प्रकाशित पीला क्रॉस अथवा दिन और रात दोनों में दोनों समय प्रकाशित पीला क्रॉस दिखाते हैं।
3. शंटिंग अनुमति संकेतक दिये जाने पर (ऑफ स्थिति में) लोको पायलट संबंधित रोक/ शंट सिगनल को ऑन स्थिति में पार कर सकते हैं।
4. शंटिंग अनुमति संकेतक द्वारा जब संचालन नियंत्रित होता है तब संबंधित सिगनल से आगे बढ़ो हाथ सिगनल अवश्य दिखाना चाहिए।

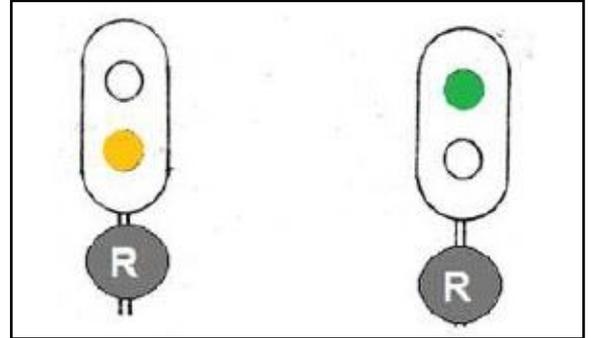


(C) सहकारी सिगनल (Co-acting Signal) GR 3.15

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

(D) पुनरावर्ती सिगनल- (Repeating signal) GR 3.16

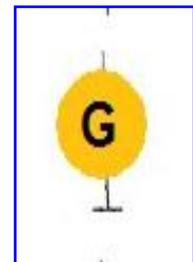
1. लोको पायलट को जब कोई सिगनल किसी गोलाई के कारण या अन्य किसी कारण से अपनी न्यूनतम दृश्यता दूरी से दिखाई नहीं देता है तो उस सिगनल के संकेत को दोहराने के लिये उससे पहले एक सिगनल लगाया जाता है जिसे पुनरावर्ती (रिपीटिंग) सिगनल कहते हैं।
2. इस सिगनल की पहचान के लिये हथ्थे वाले सिगनलों में इसके खंभे पर सफ़ेद गोल चकरी पर काला R मार्कर लगा रहता है तथा रंगीन रोशनी वाले सिगनलों में इसके खंभे पर प्रकाशित होने वाला R मार्कर लगा होता है।



3. उपरोक्त अनुसार रिपीटिंग सिगनल तीन प्रकार के होते हैं-
 - i) हथ्थे वाला- इस सिगनल की भुजा का रंग पीला होता है तथा सिरे के समांतर एक काली पट्टी होती है।
 - ii) रंगीन रोशनी वाला रिपीटिंग सिगनल- इस सिगनल में दो बत्ती होती है ON स्थिति में पीली तथा OFF स्थिति में हरी।
 - iii) बेनर टाइप- यह गोल डिस्क टाइप होता है जिस पर दो काली पट्टियों के बीच एक पीली पट्टी होती है।
4. रिपीटिंग सिगनल ON स्थिति में पीली रोशनी दिखाता है जिसका अर्थ है कि अगला मुख्य सिगनल ON स्थिति में है तथा OFF स्थिति में एक हरी रोशनी दिखाता है जिसका अर्थ है कि अगला सिगनल OFF स्थिति में है।

(E) गेट सिगनल

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



है।

3. गेट सिगनल ऑफ़ स्थिति में लोको पायलट को गेट सड़क यातायात के लिए बन्द तथा तालित होने की गारंटी देता है। गेट सिगनल ऑन स्थिति में लोको पायलट को गेट के सड़क यातायात के लिये खुले होने या खराब होने की जानकारी देता है।

गेट सिगनल निम्नलिखित प्रकार के होते हैं-

(क) पूर्ण ब्लाक पद्धति में -

- i) G बोर्ड के साथ गेट सिगनल
- ii) बिना G बोर्ड के गेट सिगनल

(ख) स्वचल ब्लाक पद्धति में (सेमी ऑटोमेटिक गेट रोक सिगनल)

- i) A मार्कर तथा G बोर्ड वाला सिगनल
- ii) A मार्कर तथा AG मार्कर वाला सिगनल

i) **G बोर्ड के साथ 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 लोको पायलट दिन में एक मिनट व रात में दो मिनट रुकने के बाद ऑन स्थिति में नियमानुसार पार कर सकता है।

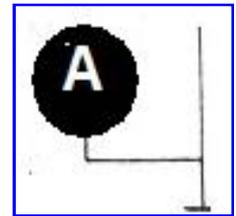
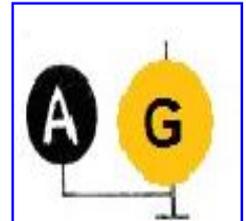
ii) **बिना G बोर्ड वाला गेट सिगनल-**

जहाँ पर गेट सिगनल और गेट के बीच कोई पुल स्थित हो या रोड कम रेल ब्रिज हो वहाँ पर ऐसा सिगनल लगाया जाता है। ऐसे सिगनलों को लोको पायलट ON स्थिति में तब तक पार नहीं कर सकता है जब तक कि गेट मैन द्वारा गाड़ी को पायलट न कराया जाय।

सेमी ऑटोमेटिक गेट रोक सिगनल SR 3.17-1 -

i) **A मार्कर तथा G बोर्ड वाला सिगनल**

जब गेट रोक सिगनल सेमी ऑटोमेटिक रोक सिगनल हो और समपार की भी रक्षा करता हो तब यह सिगनल लगाया जाता है। इस सिगनल के खंभे पर एक G बोर्ड तथा प्रज्वलित A मार्कर लगा होता है। जब इस सिगनल का A मार्कर प्रकाशित होता है तब यह गेट के बन्द तथा उसके तालित होने की जानकारी देते हैं और ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को ऑटोमेटिक सिगनल की तरह नियमानुसार ON स्थिति में पार करेगा।



यदि A मार्कर बुझा है तो इसका तात्पर्य है कि गेट या तो सड़क यातायात के लिये खुला है या वह खराब है और ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को G बोर्ड सिगनल की तरह नियमानुसार ON स्थिति में पार करेगा।

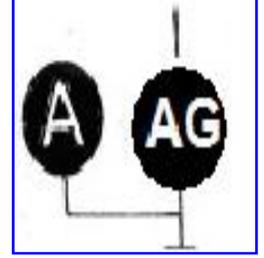
ii) **A मार्कर तथा AG मार्कर वाला सिगनल**

जब गेट रोक सिगनल सेमी ऑटोमेटिक रोक सिगनल हो और समपार

फ़ाटक के साथ-साथ कॉटों की भी रक्षा करता हो तब यह सिगनल लगाया जाता है। इसके खंभे पर काली पृष्ठभूमि में एक सफ़ेद प्रज्वलित A और AG मार्कर होता है।

इस सिगनल का संकेत निम्नानुसार होगा-

अ) यदि A मार्कर प्रज्वलित तथा AG मार्कर बुझा हो तो इसका तात्पर्य है कि समपार फ़ाटक सड़क यातायात के लिये बंद और तालित है तथा मार्ग के कॉटे सेट एवं तलित है। ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को ऑटोमेटिक सिगनल की तरह नियमानुसार ऑन स्थिति में पार करेगा **ब)** यदि AG मार्कर प्रज्वलित तथा A मार्कर बुझा हो तो इसका तात्पर्य है कि समपार फ़ाटक सड़क यातायात के लिये बंद अथवा तालित नहीं है अथवा खराब है परंतु मार्ग के कॉटे सेट एवं तलित है। ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को G मार्कर गेट सिगनल की तरह नियमानुसार ON स्थिति में पार करेगा।



स) यदि AG मार्कर तथा A मार्कर दोनों बुझे हो तो इसका तात्पर्य है कि ना तो कॉटे सही तौर पर लगे है और ना ही तालित है तथा ना ही लोको पायलट इस सिगनल को ऑन में पार करेगा।

लोको पायलट द्वारा G बोर्ड गेट सिगनल ON स्थिति में पार करना- SR3.73-2, SR 16.06-1

जब लोको पायलट को G बोर्ड गेट सिगनल ON स्थिति में मिले तो लोको पायलट एक लम्बी सीटी बजाएगा और गाड़ी को सिगनल से पहले रोक देगा। वह दिन में 1 मिनट तथा रात में 2 मिनट तक सिगनल के ऑफ होने का इंतजार करेगा। यदि इस दौरान सिगनल ऑफ नहीं होता है तो वह अपनी गाड़ी को सतर्कता पूर्वक समपार तक आगे बढ़ायेगा यदि गेटमैन सब ठिक हाथ सिगनल दिखा रहा हो तो लोको पायलट बिना रुके सावधानीपूर्वक समपार फाटक को पार करेगा।

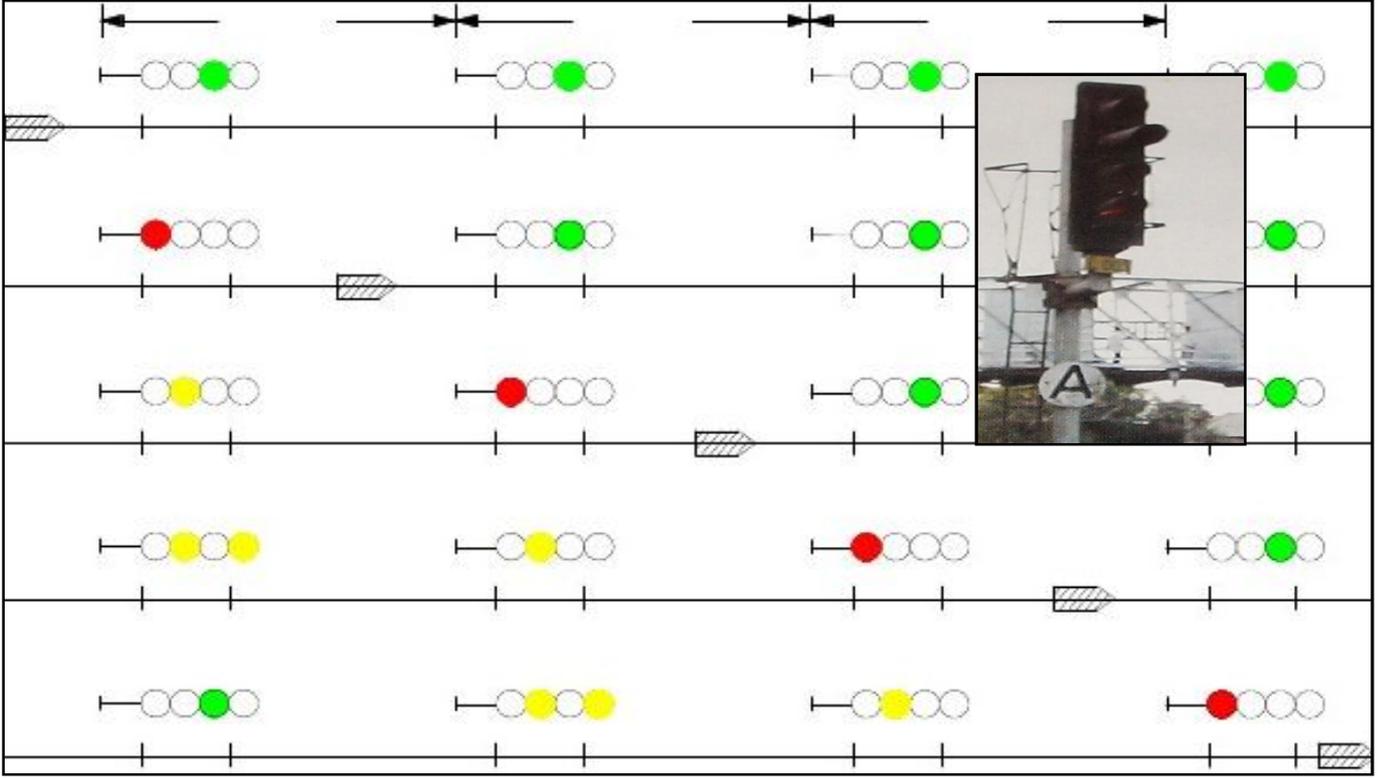
यदि गेट पर गेट मैन उपस्थित ना हो तो गेट को बन्द एवं तालित करने का कार्य इंजन कर्मी दल के द्वारा किया जाएगा एवं गाड़ी को समपार से पार कराया जाएगा तथा गाड़ी के गुजरने के पश्चात दोबारा गेट को सड़क यातायात के लिए खोलेगा। अगले स्टेशन पर लोको पायलट गाड़ी खड़ी करके स्टेशन मास्टर को गेट सिगनल खराब होने या गेट मैन के अनुपस्थिति की सूचना देगा। स्टेशन मास्टर यह सूचना प्राप्त होने के बाद सभी सम्बन्धितों को इसकी जानकारी देगा तथा दोनों स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन में जाने वाली गाड़ियों को रोककर सतर्कता आदेश देकर गाड़ी रवाना करेंगे।

कॉलिंग ऑन तथा को-एक्टिंग सिगनल में अंतर

क्र	कॉलिंग ऑन सिगनल	को-एक्टिंग सिगनल
1.	यह सिगनल अंतिम रोक सिगनल को छोड़कर अन्य किसी भी रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।	यह सिगनल परिस्थिति के अनुसार किसी भी सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।
2.	यह सिगनल हल्के वाले एवं रंगीन रोशनी वाले सिगनलों में पाया जाता है।	यह सिगनल केवल हल्के वाले सिगनलों में ही पाया जाता है।
3.	यह सिगनल ऑन स्थिति में कोई संकेत नहीं दिखाता है।	यह सिगनल ऑन स्थिति में वही संकेत दिखाता है जो ऊपर लगा सिगनल दिखाता है।
4.	बुलावा सिगनल का हल्का मुख्य सिगनल के हल्के से छोटा तथा सफ़ेद रंग का होता है।	को-एक्टिंग सिगनल का हल्का ऊपर लगे हुये हल्के जैसा उसी आकार का तथा उसी रंग का होता है।
5.	मुख्य सिगनल तथा कॉलिंग ऑन सिगनल अलग-अलग लीवर द्वारा संचालित होते हैं।	मुख्य सिगनल तथा कोएक्टिंग सिगनल एक ही लीवर द्वारा संचालित होते हैं।
6.	कॉलिंग ऑन सिग्नल मुख्य सिगनल की सहायता के लिये लगाया जाता है।	जब कोई सिगनल लोको पायलटको किसी पुल (ब्रिज) या अन्य कारण से लगातार दिखाई न दें तो को-एक्टिंग सिगनल लगाया जाता है।
7.	यदि दोनों में से कोई एक सिगनल खराब हो जायें तो दूसरे को खराब नहीं माना जाता है।	यदि एक सिगनल खराब हो तो दूसरे को भी खराब माना जाता है।

कॉटा संकेतक तथा ट्रेप संकेतक में अंतर

क्र	कॉटा संकेतक	ट्रेप संकेतक
1.	यह कॉटा की स्थिति बताने के लिये लगाया जाता है।	यह ट्रेप या डिरेलिंग स्विच की स्थिति बताने के लिये लगाया जाता है।
2.	जब कॉटा सीधी लाइन के लिये लगा होता है तो वह दिन में सफ़ेद निशान तथा रात में सफ़ेद बत्ती दिखाता है।	जब डिरेलिंग स्विच खुला होता है तब दिन में लाल निशान तथा रात में लाल बत्ती दिखाता है।
3.	जब कॉटा घुमाव के लिये लगा होता है तो यह दिन में कोई निशान नहीं तथा रात में हरी बत्ती दिखाता है।	जब डिरेलिंग स्विच बन्द होता है तो यह दिन में कोई निशान नहीं तथा रात में हरी बत्ती दिखाता है।



स्वचल (ऑटोमेटिक) सिगनल

1. यह एक रोक सिगनल है जो स्वचलित ब्लॉक पद्धति में होता है।
2. इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खम्भे पर एक सफ़ेद गोल चक्री लगी होती है जिस पर काला A अक्षर लिखा होता है।
3. इस सिगनल की सामान्य स्थिति ऑफ़ (हरी) होती है।
4. ये सिगनल गाड़ियों के चलने से (स्थितीनुसार) अपने आप ऑफ़-ऑन होते हैं।
5. ये सिगनल उन स्थानों पर लगाये जाते हैं जहाँ कोई कॉटा (प्वाइंट) या गेट नहीं होता है।
6. लोको पायलट इस सिगनल को दिन में एक मिनट तथा रात में दो मिनट रूक कर ऑन स्थिति में पार कर सकता है। (गति 15/8 अगले सिगनल तक)
7. लोको पायलट इस सिगनल को ऑफ़ स्थिति में जब पार करता है तो यह सिगनल अपने आप ऑन स्थिति में आ जाता है और पुनः ऑफ़ स्थिति (एक पीला) में तब तक नहीं होता है जब तक कि लाईन न केवल अगले रोक सिगनल तक बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी (120 मीटर) तक साफ़ न हों।

अर्द्ध-स्वचल (सेमी ऑटोमेटिक) सिगनल

1. यह सिगनल हस्तचलित तथा स्वचलित दोनों पद्धतियों से कार्य करता है।
2. इसकी पहचान के लिये इसके खम्भे पर सफ़ेद प्रज्वलित A मार्कर लगा होता है।
3. इस सिगनल को या तो किंग लीवर अथवा पैनल पर बटन द्वारा संचालित किया जा सकता है।
4. जब इस सिगनल के खम्भे पर लगा A मार्कर प्रज्वलित होता है यह सिगनल स्वचलित रोक सिगनल की तरह कार्य करता है और ऐसे समय लोको पायलट 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।
5. जब इस पर लगा A मार्कर बुझा हुआ हो तो यह सिगनल हस्तचलित रोक सिगनल की तरह कार्य करता है। ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को बिना



प्राधिकार पत्र के ऑन स्थिति में पार नहीं कर सकता है।

6. ये सिगनल सामान्यतः ऐसे स्थानों पर लगाये जाते हैं जहाँ प्वाइंट, गेट लगे होते हैं।

स्वचल (ऑटोमेटिक) रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के नियम (GR 9.02)

जब कोई ऑटोमेटिक सिगनल लोको पायलटको ऑन स्थिति में मिले या जब सेमी ऑटोमेटिक सिगनल का A मार्कर प्रज्वलित है तो लोको पायलट एक लगातार लम्बी सीटी बजाएगा और सिगनल के पहले गाड़ी को खड़ी करेगा। दिन में एक मिनट व रात में दो मिनट तक रुककर सिगनल ऑफ होने का इंतजार करेगा। यदि इस दौरान सिगनल ऑफ नहीं होता है तो गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लम्बी सीटी बजाएगा तथा गार्ड के साथ हाथ सिगनलों का आदान प्रदान करेगा तथा सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा। ऐसे समय दृश्यता साफ होने पर गाड़ी की गति 15 kmph एवं दृश्यता साफ न होने पर 8 kmph से अधिक नहीं होगी। लोको पायलट सतर्क रहेगा एवं किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी रोकने के लिये तैयार रहेगा।

SR 9.02-5-स्वचल रोक सिगनल ऑन स्थिति में पार करने के बाद किसी भी इंजन से चलाये जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को यह सुनिश्चित कर लेना चाहिये कि अपनी गाड़ी और आगे जाने वाली गाड़ी या अवरोध के बीच का अंतर 150 मीटर या दो ओ.एच.ई.स्पैन से कम नहीं होना चाहिये तथापि ई.एम.यू. गाड़ी के सम्बन्ध में ई.एम.यू. गाड़ी और आगे जाने वाली गाड़ी या अवरोध के बीच अंतर 75 मीटर या एक ओ.एच.ई.स्पैन से कम नहीं होना चाहिये।

स्वचलित रोक सिगनल एवं अर्द्ध-स्वचलित रोक सिगनल में अंतर -

क्र.	स्वचलित रोक सिगनल	अर्द्ध-स्वचलित रोक सिगनल
1.	इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खम्भे पर सफेद गोल चक्री में काले रंग से A लिखा बोर्ड लगाया जाता है।	इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खम्भे पर काली पृष्ठभूमि में सफेद प्रज्वलित A मार्कर लगाया जाता है।
2.	यह सिगनल केवल स्वचलित रोक सिगनल की तरह से ही कार्य करता है।	यह सिगनल स्वचलित रोक सिगनल एवं हस्तचलित रोक सिगनल की तरह से कार्य करता है।
3.	इस सिगनल के पश्चात कोई कॉटे (प्वाइंट), गेट नहीं होंगे।	यह सिगनल सामान्यतः क्रॉस ओवर, कॉटे (प्वाइंट), गेट से पहले लगाया जाता है।
4.	लोको पायलट इस सिगनल को दिन में एक मिनट तथा रात में दो मिनट रुकने के बाद ऑन स्थिति में पार कर सकता है।	जब सिगनल का A मार्कर प्रज्वलित हो तब लोको पायलट इस सिगनल को स्वचलित सिगनल के समान दिन में एक मिनट तथा रात में दो मिनट रुकने के बाद इसे ऑन स्थिति में पार कर सकता है। यदि A मार्कर बुझा है तो लोको पायलट ऐसे सिगनल को बिना उचित प्राधिकार पत्र के ऑन स्थिति में पार नहीं करेगा।
5.	ये सिगनल गाड़ी के चलने से अपने आप ऑन-ऑफ होते हैं।	ये सिगनल किंग लीवर द्वारा या पैनल से बटन द्वारा संचालित होते हैं।

मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल

1. विशेष अनुदेशों के अधीन प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है ।
2. इस प्रकार मुहैया कराए गए मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को ट्रेक सर्किट अथवा एक्सल काउंटरों अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया जाएगा और उसे आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा । संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हों या मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक माध्यम में हो ।
3. पिछले स्टेशन के एडवांसड स्टार्टर सिगनल को मध्य खंड आशोधित अर्ध स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जाएगा कि जब ए चिन्ह बुझा हो तो एडवांसड स्टार्टर स्वयं ऑफ होगा या ऑफ किया जाएगा जब लाइन मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो । इसी प्रकार मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल स्वतः ऑफ होगा अथवा ऑफ किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो ।
4. धुंध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं दे तो असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्यखंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को विशेष अनुदेशों में तहत निर्धारित विधि में ए चिन्ह को बुझाया जा सकता है और इस कार्रवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांसड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन के होम सिगनल का **A** चिन्ह भी बुझ जाएगा ।
5. सामान्य स्थितियों के दौरान मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा ।
 - A. जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल ऑन में है तथा **A** चिन्ह बुझा है तो गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देगा और इसके बारे में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा ।
 - B. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्य पद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए **A** चिन्ह के साथ ऑन अवस्था में मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है ।
 - C. यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ हो तो वह सिगनल पर पाँच मिनट तक प्रतिक्षा करने के बाद सिगनल को ऑन में पास करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक 10 kmph की गति से ही चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा, और
 - D. लोको पायलट, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा ।



मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग व्यवस्था

SR 3.70-2 (ख) GR- 3.42,GR- 3.75, SR-3.75-1

1. यह सिर्फ दोहरी लाईन पर बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाली सिगनल व्यवस्था में लगाया जाता है।
2. यह एक मानव रहित C क्लास का स्टेशन होता है जिसका नियंत्रण दूरवर्ती रूप से पिछले स्टेशन से होता है।
3. इस व्यवस्था का उद्देश्य एक लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो ब्लॉक सेक्शन में बाँटना होता है।
4. इस व्यवस्था में ब्लॉक सेक्शन में एक रोक सिगनल लगाया जाता है जिसे मध्यवर्ती ब्लॉक होम (IBH) सिगनल कहते हैं इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खम्भे पर एक सफ़ेद गोल चक्री लगाई जाती है जिस पर काले रंग से **IB** लिखा होता है।
5. इस सिगनल की पूर्व सूचना देने के लिये इससे 1000 मीटर पहले डिस्टेन्ट सिगनल लगाया जाता है।
6. इस व्यवस्था में पिछले स्टेशन के अन्तिम रोक सिगनल से लेकर IBS के आगे 400 मीटर तक की लाईन को ट्रैक सर्किट किया जाता है अथवा एक्सल काउन्टर लगाये जाते हैं।
7. पिछले स्टेशन के अन्तिम रोक सिगनल से लेकर IBS के आगे 400 मीटर तक की लाईन अवरूद्ध है या साफ़ है इसकी जानकारी देने के लिये पिछले स्टेशन पर एक ट्रैक बर्थिंग इन्डिकेटर लगाया जाता है। यदि अन्तिम रोक सिगनल से लेकर IBS के आगे 400 मीटर तक की लाईन अवरूद्ध है तो ट्रैक बर्थिंग इन्डिकेटर लाल रोशनी दिखाता है और यदि लाईन साफ़ होती है तो कोई रोशनी नहीं या हरी रोशनी दिखाता है।
8. IBS पर एक टॉक बैक टेलीफोन लगा होता है जिससे लोको पायलट पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से बात कर सकता है।
9. इस व्यवस्था में IBS को ब्लॉक उपकरण के साथ इन्टरलॉक किया जाता है।
10. इस व्यवस्था में पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर ट्रैक बर्थिंग इन्डिकेटर की स्थिति देखकर अर्थात् ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर इंडिकेटर से लाइन क्लियर लेकर गाड़ी को IBS तक रवाना करेगा और अगले स्टेशन से ब्लॉक उपकरण पर लाइन क्लियर लेकर IBS ऑफ़ करेगा।
11. जैसे ही गाड़ी IBS के आगे 400 मीटर की दूरी पार कर लेती है, स्टे.मा. फ़िर से ट्रैक सर्किट/ एक्सल काउन्टर से लाइन क्लियर लेकर गाड़ी को IBS तक रवाना कर सकता है। इस तरह से एक लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बाँटकर दो गाड़ियों को चलाया जा सकता है और खण्ड क्षमता को बढ़ाया जा सकता है।

IBS व्यवस्था को निम्नलिखित परिस्थितियों में बन्द किया जाता है-

1. टी.एस.एल. वर्किंग के दौरान
2. सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर
3. IBS सिगनल के खराब होने पर
4. IBS का डिस्टेन्ट सिगनल यदि ऑफ़ स्थिति में खराब हो जाय
5. ब्लॉक उपकरण खराब होने पर
6. ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर खराब होने पर
7. IBS का सिगनल रिपीटर खराब होने पर

IBS को खराब या ऑन स्थिति में पार करना GR 3.75 SR 3.75-1

1. जब लोको पायलट को मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल ऑन स्थिति में मिलता है तो वह उससे पहले अपनी गाड़ी को रोकेंगा तथा गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार लम्बी सीटी बजाएगा और मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट पर लगे टेलीफोन से तुरन्त पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित करेगा।
2. यदि स्टेशन मास्टर लोको पायलट को बताता है कि उसकी गाड़ी के लिये अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है किन्तु खराब होने के कारण उसे ऑफ़ नहीं किया जा सकता है तो स्टेशन मास्टर लाइन क्लियर के लिये प्राप्त प्राईवेट नं. एवं अपनी प्रथमाक्षरी लोको पायलट को बतायेगा जिसे लोको पायलट अपनी मेमो बुक (T-245B) में नोट करेगा। इसके बाद लोको पायलट गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये छोटी-लम्बी-छोटी (0-0) सीटी बजाएगा तथा गार्ड के साथ हाथ सिगनलों का आदान प्रदान करके अपनी गाड़ी को सामान्य गति से रवाना करेगा।

3. यदि टेलीफोन खराब हो या उपलब्ध न हो तो लोको पायलट 5 मिनट तक सिगनल के ऑफ होने का इन्तजार करेगा। यदि इस दौरान भी सिगनल ऑफ नहीं होता है तो लोको पायलट एक लम्बी सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ हाथ सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा। लोको पायलटगाड़ी दृश्यता साफ होने पर 15 kmph तथा दृश्यता साफ न होने पर 8 kmph की अधिकतम गति से गाड़ी खाना करेगा। ऐसे समय लोको पायलट सतर्क रहेगा और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिये तैयार रहेगा। यदि अगले स्टेशन कोई सिगनल ऑफ भी दिखाई पडता है तो वह उस सिगनल का पालन तब तक नहीं करेगा जब तक सिगनल तक पहुंच ना जाए।
4. अगले स्टेशन पर लोको पायलट गाड़ी रोक कर सिगनल / टेलीफोन के खराब होने की सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। स्टेशन मास्टर तुरन्त इसकी सूचना पिछले स्टेशन मास्टर को देगा।
5. पिछले स्टेशन के मास्टर को जैसे ही इसकी जानकारी मिलेगी कि मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल खराब हो गया है, वह IBS व्यवस्था को बन्द कर देगा। गाड़ी को स्टेशन पर रोकेगा तथा अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करेगा तथा लोको पायलट को IBS सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये T/369 (3b) देगा जिस पर अगले स्टेशन से लाइन क्लियर में प्राप्त प्राईवेट नं. लिखा जाएगा और इस बारे में पृष्ठांकन भी किया जाएगा कि अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।

(दोनों ब्लॉक सेक्शन को एक ब्लॉक सेक्शन मानकर गाड़ियों का संचालन किया जाएगा।)



पटाखा सिगनल GR 3.59, GR 3.60

1. पटाखा सिगनल, इन्हें कुहासा सिगनल भी कहते हैं, ये वे उपकरण हैं जो रेल की पटरियों पर लगाये जाते हैं और जब इंजन या कोई अन्य वाहन उन पर से गुजरता है तो ये जोर के धमाके के साथ फटकर लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करते हैं।
2. पटाखे का प्रयोग करने के लिये उसे पटरी पर इस प्रकार रखा जाता है कि उसका लेबिल या छाप ऊपर की ओर रहे और उसकी पत्तियाँ रेल की पटरी के शीर्ष भाग में लपेटकर उसे जमा दिया जाए।
3. मिश्रित गेज पर पटाखे उस पटरी पर जो दोनों गेजों में प्रयोग होती है या प्रत्येक गेज की एक-एक पटरी पर लगाये जायेंगे।
4. पटाखा सिगनल छोटी डिब्बी जैसा होता है एवं इसका रंग लाल होता है।
5. पटाखों पर निर्माण का महीना तथा वर्ष लिखा रहता है।
6. पटाखों की आयु 5 वर्ष होगी।
7. पटाखों की अवधि समाप्त होने के बाद दो पटाखों का निरीक्षण करना चाहिए। यदि वह इम्फेक्टिव है, तो उसे आगे एक वर्ष के उपयोग के लिए बढ़ाया जा सकता है। ऐसी पटाखों का निरीक्षण अवधि समाप्त होने के बाद प्रत्येक वर्ष अधिकतम तीन वर्ष तक ही करना चाहिए। अर्थात् पटाखों की अधिकतम आयु ८ वर्ष तक हो सकती है।
8. पटाखा सिगनल उन सभी कर्मचारियों को दिये जाते हैं जो गाड़ी संचालन के साथ सीधे जुड़े होते हैं जैसे-स्टेशन-मास्टर, लोको पायलट, गार्ड, मोटर-मैन, पेट्रोल-मैन, गेट-मैन आदि। इन सभी कर्मचारियों को 10 पटाखों का एक डिब्बा निजी भंडार के रूप में दिया जाता है।



पटाखों का संग्रह - SR 3.64-3

- पटाखों को सावधानीपूर्वक सम्भालकर रखना चाहिये क्योंकि यदि उसे असावधानी पूर्वक/गलत तरीके से रखे जाते हैं तो विस्फोट कर सकते हैं।
- पटाखों को सूखे स्थान में रखना चाहिये और उनको नमी भाप और वाष्प से बचाकर रखना चाहिये।
- पटाखों को डिब्बों में इस प्रकार से रखना चाहिये कि नया पटाखा सबसे नीचे तथा पुराना पटाखा सबसे ऊपर रखा जाए।

पटाखों की आपूर्ति SR 3.64-2

- स्टेशन मास्टर अपने अधीन काम करने वाले गार्ड तथा गेट मैनों को पटाखों की आपूर्ति करेंगे।
- रेल पथ निरीक्षक गैंग-मेट, गेट-मैन, चाबी वाला, पेट्रोल मैन् को पटाखों की आपूर्ति करेंगे।
- लोको फ़ोरमैन लोको पायलटको पटाखों की आपूर्ति करेंगे।
- पटाखों की आपूर्ति करने वाले पर्यवेक्षक की यह जिम्मेदारी होगी कि उनके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों के पास निर्धारित संख्या में पटाखे हैं और उनको पटाखों के प्रयोग की जानकारी है। इस बारे में वे उनका परीक्षण तीन महीने में एक बार अवश्य करेंगे।

पटाखों का परीक्षण SR 3.64-5-

जिन स्टेशन/डिपो में रोड साईड स्टेशन/रनिंग स्टाफ़ / पी.वे.या अन्य स्टाफ़ को देने के लिये पटाखा सिगनलों का स्टॉक रखा जाता है वहाँ के प्रभारी की जिम्मेदारी होगी कि वे प्रत्येक बैच के स्टॉक में से एक पटाखे का परीक्षण अवश्य करें। यह परीक्षण 12 माह में एक बार अवश्य होना चाहिये तथा परीक्षण का उचित रिकॉर्ड रखा जाना चाहिए।

जहाँ स्टाक मंडल के स्टोर क्लर्क द्वारा रखा जाता है, वहाँ संबंधित शाखा के मंडल अधिकारी परीक्षण के लिये किसी वरिष्ठ पर्यवेक्षक को नामित कर सकते हैं। पटाखों का परीक्षण 8 से 11 kmph की रफ़्तार से चलने वाले खाली माल डिब्बों के नीचे किया जाता है।

पटाखों का निपटान - SR 3.64-6

परीक्षण तथा वास्तविक कार्य के दौरान जिन डेटोनेटरों में उनके प्रयोग की तारीख के बाद विस्फोट नहीं होता है उन्हें नीचे दी गई पद्धतियों में से किसी एक के द्वारा नष्ट कर दिया जाएगा-

- उन्हे 48 घंटे तक हल्के मिनरल ऑयल में डूबोकर सावधानी पूर्वक एक एक कर आग में डालकर, अथवा
- इन्सीनरेटर में जलाकर, अथवा
- शंटींग परिचालन के दौरान वैगन के नीचे उनका विस्फोट कर, अथवा
- उन्हे गहरे समुद्र में फेंक कर नष्ट किया जाएगा।



दृश्यता परीक्षण लक्ष्य (V.T.O.) GR 3.61, SR 3.61-1 क ख ग

1. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य स्टेशन मास्टर कार्यालय से 180 मी. की दूरी पर स्टेशन के दोनो ओर लगाया जाता है।
2. यह खम्बा लकड़ी / लोहे का स्लीपर होता है, जिस पर काली और पीली तिरछी पट्टियाँ होती है।
3. इसे रात के समय प्रकाशित किया जाता है।
4. जब कुहासा, आँधी, तूफानी मौसम के कारण स्टेशन मास्टर को दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न दे तो स्टेशन मास्टर यह समझेगा कि उसके स्टेशन पर दृश्यता खराब हो गई है
5. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य के रूप में सिगनल की लाईट, बैक लाईट या हत्था निर्धारित किया जा सकता है, जिसका उल्लेख उस स्टेशन के SWR में किया जाएगा।



कुहासा संकेतक (Fog signal post) SR 3.61-3

1. यह संकेतक स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से गाड़ी आने की दिशा में 270 मी. पहले लगाया जाता है। (स्वचल ब्लॉक सेक्शन को छोड़कर)
2. यह एक लकड़ी / लोहे का स्लीपर होता है। इस पर काली और सफ़ेद तिरछी पट्टियाँ होती है।
3. धुंध और कोहरे के मौसम में यह संकेतक कुहासियों की सहायता करता है। कुहासियों (Fog Signal Man) एक पटाखा इस संकेतक के पास तथा दूसरा पटाखा 10 मी. के अन्तर पर लगाता है।
4. धुंध और कोहरे के मौसम में जब इस संकेतक के पास 10 मी. के अन्तर पर दो पटाखे इंजन द्वारा फुटते हैं तो इससे लोको पायलट का ध्यान आकर्षित होता है और वह सिगनलों के प्रति सतर्क हो जाता है।
5. निम्नलिखित परिस्थिति में लोको पायलट को रोक सिगनल का स्थान बताने के लिए पटाखे रखने की आवश्यकता नहीं है अर्थात् वहाँ कुहासा संकेतक खंभा नहीं लगाया जाएगा।
 - i. ऐसे सेक्शन जिसमें इंजन में विश्वसनीय कोहरा सुरक्षा उपकरण लगाये गए हैं।
 - ii. जहाँ पूर्व चेतावनी की पर्याप्त सुविधा है अथवा ऐसे स्टेशनों पर जहाँ डबल डिस्टेंट के सिगनल लगाये गए हैं।
 - iii. ऐसे स्टेशन पर जहाँ अधिकतम 15 kmph की गति है चाहे स्टेशन पर पूर्व चेतावनी सिगनल न भी लगाए गए हो किन्तु चेतावनी बोर्ड लगा हो।
 - iv. जहाँ खंड की गति 50 kmph से कम हो (किन्तु 15 kmph से अधिक हो) तथा स्टेशन का पहला सिगल रोक सिगनल नहीं है।
 - v. स्वचलित सिगनल क्षेत्र में।
 - vi. फाटक सिगनल पर।
 - vii. प्रस्थान सिगनल पर।
 - viii. रेलपथ/ ऊपरी उपस्कर/ सिगनल के अनुरक्षण के कारण जिस स्थान पर अस्थायी गति प्रतिबंध लागू किया गया हो।



अन्तर

क्र.	दृश्यता परिक्षण लक्ष्य	कुहासा संकेतक खंभा
1.	यह किसी सिगनल के रूप में, सिगनल लाईट के रूप में तथा खम्बे के रूप में निर्धारित किया जा सकता है।	यह हमेशा खम्बे के रूप में ही होता है।
2.	यदि VTO खंबे के रूप में निर्धारित किया गया है तो उस पर काली और पीली तिरछी पट्टियाँ होती हैं।	इस सिगनल के खंबे पर काली सफ़ेद तिरछी पट्टियाँ होती हैं।
3.	यदि VTO खंबे के रूप में निर्धारित किया गया है तो SM कार्यालय से 180 मी. की दूरी पर लगाया जाता है।	यह स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मी. की दूरी पर गाड़ी आने की दिशा में लगाया जाता है।
4.	इसे रात में प्रकाशित किया जाता है।	इसे रात में प्रकाशित नहीं किया जाता है।
5.	यह स्टेशन मास्टर के सहायतार्थ होता है।	यह कुहासिये के सहायतार्थ होता है।

विभिन्न परिस्थितियों में पटाखों का प्रयोग

एक पटाखा -

1. पटाखा सिगनल का परीक्षण करते समय- एक पटाखा पट्टी पर रखकर उसके ऊपर एक खाली माल डिब्बा 8-11 kmph की गति से चलाया जाता है।
2. आपातकाल में 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 पटाखे -

1. धुंध और कोहरे के मौसम में लोको पायलटको यह सूचित करने के लिये कि वह स्टेशन के सिगनलों के समीप पहुँच रहा है प्रथम रोक सिगनल से 270 मी. की दूरी पर लगे कुहासा खम्बे (Fog Signal Post) के पास 10 मी. से अन्तर पर दो पटाखे लगाये जाते हैं।
2. सामग्री गाड़ी का बचाव करते समय अवरोध से 600 मी. की दूरी पर एक बैनर फ्लैग लगाया जाता है और उससे 10-10 मी. की दूरी पर दो पटाखे लगाये जाते हैं। (दोहरी लाइन पर पीछे की ओर से तथा इकहरी लाइन पर दोनों ओर से किया जाएगा)
3. स्वचल (ऑटोमेटिक) सेक्शन में किसी स्टेशन से बिना रुके जाने वाली गाड़ी को रोकने के लिये गाड़ी आने की दिशा में स्टेशन प्लेटफॉर्म के सिरे से 180 मी. की दूरी पर 10-10 मी. के अन्तर पर दो पटाखे रखे जाते हैं तथा प्लेटफॉर्म से खतरा हाथ सिगनल दिखाया जाता है। (SR 3.37-2)

तीन पटाखे-

1. सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियों का संचालन करते समय यदि गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में रूक जाती है तो 250-250-10 मी. की दूरी पर तीन पटाखे लगाकर बचाव किया जाता है।
2. ऑटोमेटिक ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का पीछे की ओर से बचाव करते समय अवरोध से 90-90-10 मी. की दूरी पर तीन पटाखे लगाये जाते हैं।
3. गाड़ी विखण्डन के समय जब स्टेशन मास्टर या गेट मैन यह देखते हैं कि पिछला हिस्सा आने में समय है तो पटरी पर 10-10 मी. के अन्तर पर तीन पटाखे लगाये जाते हैं।
4. इंजिनियरींग कार्य का तथा लॉरी का बचाव।

चार पटाखे-

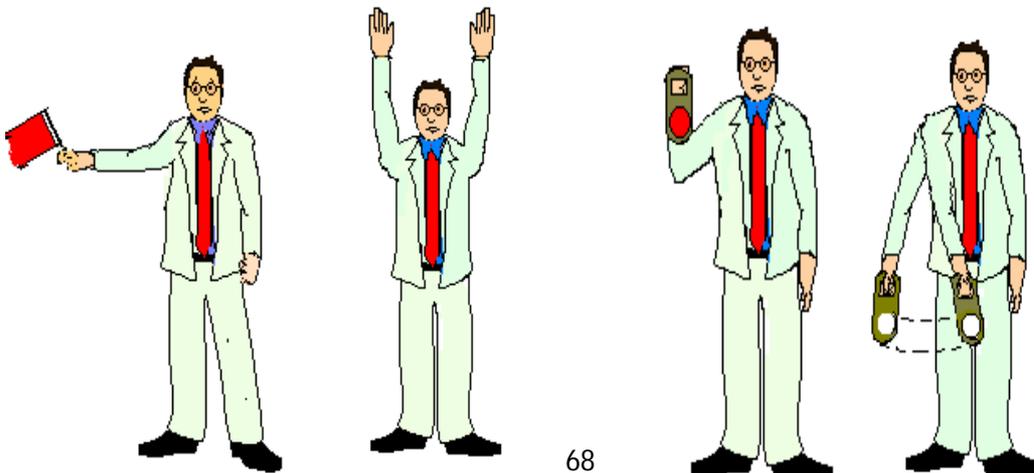
गाड़ी का सामान्य बचाव करने के लिये बड़ी लाइन पर अवरोध से 600-600-10-10 मी. की दूरी तथा नैरो गेज पर 400-400-10-10 मी. की दूरी पर चार पटाखे लगाकर गाड़ी का बचाव किया जाता है।

हाथ सिगनल (Hand Signal)(GR3.52,3.53,3.54,3.55,3.56,3.57,3.58)

1. गाड़ी संचालन के दौरान स्थाई सिगनलो के अलावा हाथ सिगनलो की भी आवश्यकता पड़ती है। इसके अन्तर्गत दिन में हाथ सिगनल के रूप में लाल एवं हरी झंडियों का उपयोग किया जाता है और यदि ये उपलब्ध न हों तो हाथ के द्वारा भी संकेत दिये जा सकते हैं।
2. हरी झंडी को बाँये हाथ में तथा लाल झंडी को दाँये हाथ में पकड़ना चाहिए। लाल झंडी को इस प्रकार से समेटकर रखना चाहिए कि आवश्यकता पड़ने पर लाल झंडी तुरन्त दिखाई जा सके।
3. रात के समय हाथ सिगनल का उपयोग करने के लिये हैंड सिगनल लैम्प दिया जाता है जिसमें लाल और हरे काँच की स्लाईड होती है।

गाड़ी संचालन से सम्बन्धित हाथ सिगनल (GR-3.52)

1. **रुक जाओ (STOP) हाथ सिगनल- (GR-3.53)** - जब गाड़ी को रोकने के लिये संकेत देना हो, तो दाहिने हाथ में लाल झंडी को शरीर के सामने सीधा पकड़ा जाएगा और रात के समय लाल बत्ती को सामने की ओर रखा जाएगा। दिन के समय यदि लाल झण्डी नहीं है तो दोनों हाथों को सीधा सिर के ऊपर उठाकर हथेलियों को सामने की ओर रखकर तथा रात के समय लाल बत्ती न होने पर सफ़ेद बत्ती को घुटने के पास दाहिने-बाँये तेजी से हिलाकर यह संकेत दिया जाता है।



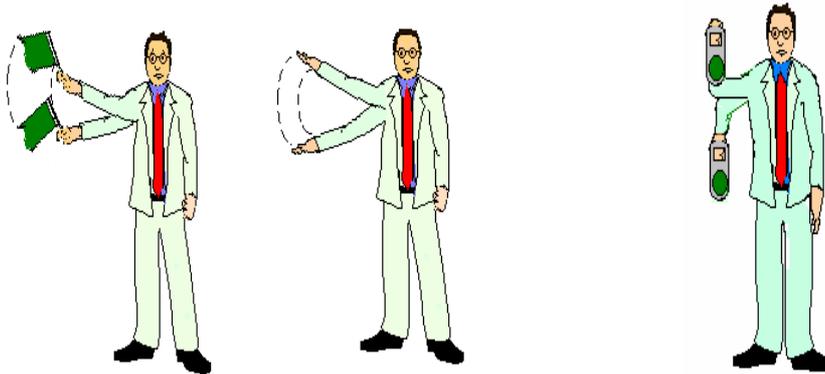
2 आगे बढ़ो (Proceed) GR 3.54

इसके लिये दिन में हरी झंडी को बाँये हाथ में शरीर के सामने सीधी रखकर तथा रात के समय हरी बत्ती दिखाकर यदि दिन में हरी झंडी उपलब्ध न हो तो सीधे हाथ को कंधे की ऊँचाई तक लाकर हथेली समने की ओर रखकर यह संकेत दिया जाता है।



3. सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ो (Proceed Cautiously)- GR-3.55

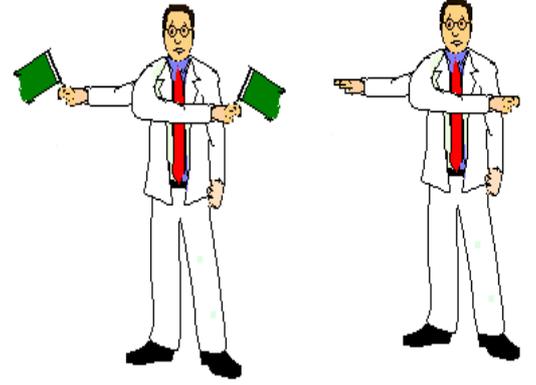
यह संकेत देने के लिये दिन में हरी झंडी को तथा रात में हरी बत्ती को शरीर के सामने धीरे-धीरे ऊपर व नीचे हिलाया जाता है। यदि दिन के समय हरी झंडी उपलब्ध न हो तो हाथ को ऊपर नीचे हिलाकर दिखाया जाता है।



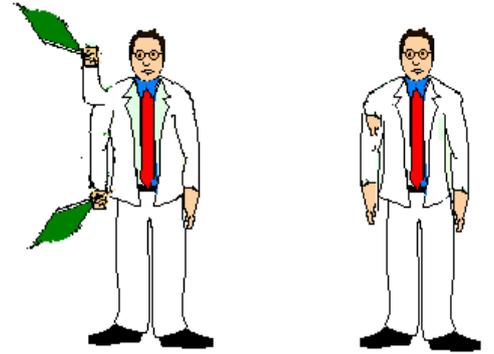
नोट- यदि गति को और भी कम करना है तो यह सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिखाया जाएगा और यदि गाड़ी रोकनी है तो रोक (Stop) हाथ सिगनल दिखाया जाएगा।

शंटिंग कार्य से सम्बन्धित संकेत (GR 3.56)

पास बुलाने के लिये- जब शंटिंग करवाने वाला व्यक्ति लोको पायलट को शंटिंग के दौरान अपने पास बुलाने का संकेत देना चाहता हो तो वह दिन में हरी झंडी या हाथ तथा रात में हरी बत्ती को अपने शरीर के सामने बांये से दांये हिलायेगा।

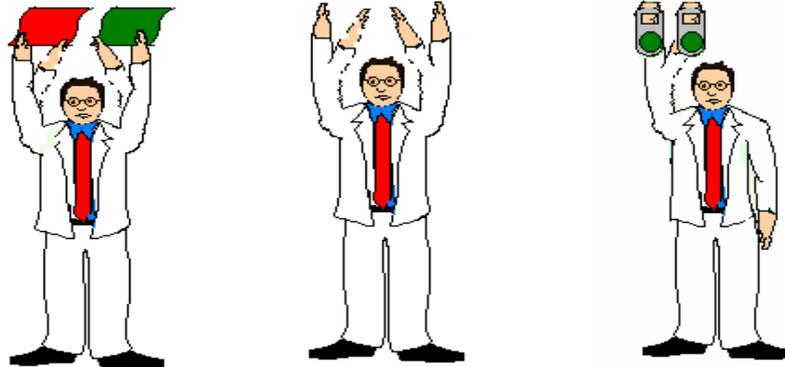


दूर भेजने के लिये- जब शंटिंग के दौरान लोको पायलट को दूर जाने का संकेत देना हो तो दिन में हरी झंडी या हाथ तथा रात में हरी बत्ती द्वारा सीधे हाथ से ऊपर तथा नीचे करके संकेत दिया जाएगा।



कपलिंग जोड़ते समय-

जब शंटिंग के दौरान दो डिब्बो या इंजन व डिब्बो के कपलिंग जोड़े जाते हैं उस समय कपलिंग का इशारा दिया जाता है जो कि दिन में लाल व हरी झंडी या दोनो हाथो को सिर के ऊपर उठाकर और उन्हे वही पर हिलाकर यह संकेत दिया जाता है। रात के समय हरी बत्ती को ऊपर उठाकर कलाई की मदद से बांये से दांये धीरे-धीरे हिलाया जाता है।



हाथ सिगनलो की जानकारी और उन्हें पास रखना - (GR-3.58)

1. गाड़ी संचालन से सम्बन्धित प्रत्येक रेल सेवक को हाथ सिगनलो की सही जानकारी होनी चाहिए।
2. उसके पास ड्यूटी के समय आवश्यक हाथ सिगनल होने चाहिए और ये हाथ सिगनल अच्छी हालत में होने चाहिए।
3. प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि उसके अधीन सब कर्मचारियों के पास पर्याप्त मात्रा में हाथ सिगनल उपलब्ध है और उन्हें इनके प्रयोग की जानकारी है।

हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान GR-4.42, SR-4.42-1

हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान लोको पायलट और गार्ड के बीच में तथा गार्ड लोको पायलट और स्टेशन मास्टर के बीच में किया जाता है।

गार्ड और लोको पायलट के बीच हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान निम्न परिस्थितियों में किया जाता है-

- I. जब गाड़ी किसी स्टेशन पर रुकने के पश्चात् रवाना हो।
- II. जब गाड़ी स्टेशन के बीच रुकने के पश्चात् रवाना हो।
- III. जब गाड़ी किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरे।

हाथ सिगनल आदान-प्रदान के नियम-

1. सिगनलों का आदान प्रदान करने के लिए लोको पायलट अपनी जगह सहायक लोको पायलट को तैनात कर सकता है। जब गाड़ी स्टेशन पर रुकने के पश्चात् रवाना हो या स्टेशन से बिना रुके गुजरे तो सामान्यतः हाथ सिगनलों का आदान प्रदान प्लेटफार्म की ओर से किया जाएगा, सिवाय उस स्थिति में जब रेलपथ के घुमाव के कारण सिगनल उस ओर से दिखाई न पड़ते हों।
2. जब गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर रुक कर रवाना हो तो सिगनलों का आदान प्रदान बांयी ओर से करना चाहिए जब लाइन का दाहिनी ओर घुमाव हो तो ऐसे मामलों में सिगनलों का आदान प्रदान दाहिनी ओर से किया जाएगा
3. लोको पायलट और गार्ड को हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान तब तक करना चाहिए जब तक कि इंजन अग्रिम प्रस्थान सिगनल पार न कर जायें यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है तो अंतिम कॉटो तक हाथ सिगनलो आदान-प्रदान किया जाएगा। यदि लोको पायलटको गार्ड का हाथ सिगनल दिखाई न दे तो वह दो छोटी सीटी बजाएगा और यदि फिर भी गार्ड हाथ सिगनल नहीं दिखाता है तो गाड़ी खड़ी करके कारण ज्ञात करेगा।
4. लोको पायलट के साथ सिगनलों का आदान प्रदान करते समय, गाड़ी रवाना होने से पूर्व गार्ड हाथ सिगनल अपने सिरे के ऊपर क्षैतिज रूप से हिलायेगा और गाड़ी रवाना हो जाने के पश्चात् उसे बाहर निकाल कर पकड़े रहेगा।
5. लोको पायलट अपने स्थान पर सहायक लोको पायलट को हाथ सिगनलो के आदान प्रदान के लिये तैनात कर सकता है।
6. जब गाड़ी स्टेशन पर रुकने के पश्चात् रवाना हो रही हो या स्टेशन से बिना रुके जाये तो सामान्यतः हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान प्लेटफॉर्म (स्टेशन कार्यालय) की ओर से किया जाएगा। लेकिन यदि घुमाव के कारण ऐसा सम्भव नहीं है तो हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान दूसरी ओर किया जाएगा।
7. जब गाड़ी स्टेशन सेक्शन के बाहर रुककर रवाना होती है तो सिगनलो का आदान-प्रदान गाड़ी के बांयी ओर से किया जाएगा यदि घुमाव दाहिनी ओर हो तो सिगनलो का आदान-प्रदान दाहिनी ओर से किया जाएगा।
8. स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ी के मामले में जब गार्ड का हाथ सिगनल लोको पायलट को लंबी गाड़ी या घुमाव के कारण दिखाई न दे तो गार्ड बाँकी टॉकी के द्वारा गाड़ी को रवाना करने के लिए सूचित करेगा (प्रस्थान सिगनल ऑफ होने की सुनिश्चिती होने के बाद) तथा तब तक सिगनल दिखायेगा जब तक लोको पायलट / सहायक लोको पायलट द्वारा स्वीकृति न दे दी जाये।
9. स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ी के मामले में जब गार्ड का हाथ सिगनल लोको पायलट को दिखाई न दे तथा ना ही उपलब्ध साधन द्वारा संदेश दिया जा सके तो स्टेशन मास्टर गार्ड के सिगनल को लोको पायलट के लिये दोहराने की व्यवस्था करेगा।
10. स्टेशन से रुककर रवाना होने वाली तथा श्रू जाने वाली गाड़ी के गार्ड द्वारा स्टेशन से जाते समय पीछे मुड़कर यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कोई स्टेशन कर्मचारी उन्हें खतरा हाथ सिगनल तो नहीं दिखा रहा है।
11. जब गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में ACP या अन्य किसी कारणवश रुक जाये तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को तब तक रवाना नहीं करेगा जब तक कि गार्ड उसे रवाना करने के लिये हाथ सिगनल न दिखाये। यदि लोको पायलट को गार्ड का हाथ सिगनल घुमाव अथवा अन्य किसी कारण से दिखायी नहीं देता है तो लोको पायलट सहायक गार्ड या सहायक लोको पायलटको गार्ड का हाथ सिगनल देखने के लिये पीछे भेज सकता है। सहायक गार्ड/सहायक लोको पायलट उस स्थान तक पैदल जाएगा जहाँ से उसे गार्ड का सिगनल दिखाई दे। इसके बाद वह

अपने स्थान पर आकर लोको पायलटको गार्ड के हाथ सिगनल की जानकारी देगा जिसके आधार पर लोको पायलट 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।

खराब सिगनल(Defective Signals)

निम्नलिखित परिस्थितियों में 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 काँच टूट जाना या चटक जाना।
4. जब सिगनल टिमटिमा रहा हो।
5. सिगनल का हत्था या खम्बा टूट जाना।
6. सिगनल का एक समय में एक से ज्यादा संकेत देना।
7. इन्टरलॉकिंग के कारण संबंधित पाईट खराब होने पर उससे संबंधित सिगनल भी खराब माना जाएगा।
8. होम सिगनल खराब होने के कारण आऊटर सिगनल को भी खराब माना जाता है।
 - a) परस्पर विरोधी संकेत देने वाले सिगनल -
 - b) वार्नर सिगनल ऑफ़ स्थिति में हो जबकि उसके ऊपर लगा रोक सिगनल ऑन स्थिति में हो।
 - c) आऊटर सिगनल ऑफ़ स्थिति में हो जबकि होम सिगनल ऑन स्थिति में हो।
9. इकहरी लाईन पर एक दिशा से आने वाली गाड़ी के लिये आगमन सिगनल ऑफ़ स्थिति में हो तथा उसी समय विरुद्ध दिशा में जाने के लिये प्रस्थान सिगनल भी ऑफ़ स्थिति में आ जाये।
10. सिगनल का तार टूट जाना।
11. सिगनल का हत्था अपर्याप्त मात्रा में झुकना या उठना।
12. सिगनल का सिगनल रिपीटर खराब होने पर।

सिगनल खराब होने पर स्टेशन मास्टर की ज़ूटी -

1. ऐसे समय स्टेशन मास्टर खराब सिगनल को ऑन स्थिति में रखने का प्रयास करेगा।
2. सिगनल की खराबी का कारण जानने की कोशिश करेगा।
3. यदि वह उसे ठीक कर सकता है तो वह उसे ठीक करने की कोशिश करेगा।
4. यदि सिगनल किसी कॉटे के साथ इन्टरलॉक है तो उससे संबंधित कॉटे का निरीक्षण करेगा और उसे नॉन-मानकर कार्यवाही करेगा अर्थात् उन पर गाड़ी का संचालन तभी करेगा जब उसे सैट इन्टरलॉक, क्लैम्प एवं पैड लॉक न कर दिया गया हो। यदि इन कॉटो से सवारी गाड़ी जाने वाली है तो स्टेशन मास्टर स्वयं जाकर यह सुनिश्चित करेगा कि कॉटे सैट एवं क्लैम्प व पैड लॉक है उसी के बाद प्राधिकार पत्रजारी करेगा। यदि पाईट को सही तरह से सैट एवं क्लैम्प व पैड लॉक होने की सुनिश्चित करने वाला व्यक्ति तथा प्राधिकार पत्रजारी करने वाला व्यक्ति अलग-प्रदान होने -का आदान .अलग है तो दोनों के बीच इस बारे में प्राईवेट नं-के बाद ही प्राधिकार पत्र जारी किया जाएगा।
5. खराबी की सूचना तुरन्त सिगनल निरीक्षक को तथा सेक्शन कन्ट्रोलर को देगा।
6. सिगनल खराबी का पूरा विवरण सिगनल खराबी रजिस्टर में नोट करेगा।
7. यदि रोक सिगनल का लाल काँच टूट गया है तो उसमें बत्ती नहीं जलायी जायेगी लेकिन यदि लाल काँच के अलावा दूसरा काँच टूटता है तो उसमें बत्ती जलायी जायेगी और उसे खराब सिगनल मानकर गाड़ियों का संचालन किया जाएगा।
8. खराब सिगनल को हाथ से तार खींचकर ऑफ़ नहीं करेंगे।
9. सिगनल ठीक होने पर स्टेशन मास्टर स्वयं जाँच करेगा कि सिगनल ठीक तरह से कार्य कर रहा है उसी के बाद रिक्नेक्शन मेमो पर हस्ताक्षर करेगा और उस सिगनल का उपयोग करना आरम्भ करेगा

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

1. यदि कोई चेतावनी या डिस्टेंट सिगनल ऑन स्थिति में खराब हो जाये तो उसके लिये स्टेशन मास्टर संबंधित सिगनल निरीक्षक को तथा सेक्शन कंट्रोलर को सूचना देगा।
2. यदि वार्नर या डिस्टेंट सिगनल ऑफ़ स्थिति में खराब हो जाये और उसे ऑन स्थिति में लाना सम्भव न हो सके तो इसे ऑन स्थिति में करने का प्रयास करेगा उस सिगनल की बत्ती बुझायेगा तथा पिछले स्टेशन मास्टर को प्राईवेट नंप्रदान के साथ सूचित करेगा।-के आदान . स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर आने के लिये किसी भी गाड़ी को तब तक लाईन क्लियर नहीं देगा जब तक कि-
 - i) स्टेशन मास्टर ने उस सिगनल के नीचे एक पाईट्समेन 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।
3. पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर लोको पायलट को लिखित में इस संदर्भ में सूचित करेगा।
4. गाड़ी का लोको पायलट जिसे ऐसी सूचना मिली है वह उस सिगनल के पास अपनी गाड़ी रोकेंगा और पाईट्समेन द्वारा हाथ सिगनल मिलने पर अपनी गाड़ी आगे बढ़ाएगा।
5. यदि गेट का वार्नर या डिस्टेंट सिगनल ऑफ़ स्थिति में 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 . सूचित किया प्रदान के साथ निकट के स्टेशन को इसकी सूचना देगा तथा सेक्शन कंट्रोलर को भी-के आदान जाएगा।
6. ऐसी सूचना प्राप्त होने पर प्रभावित सेक्शन में किसी गाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले संबंधित लोको पायलट को वार्नर या डिस्टेंट सिगनल के पहले गाड़ी खड़ी करके आगे के गेट रोक सिगनल के संकेत का पालन करने हेतु सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।
7. यदि गेट और स्टेशनों के बीच संपर्क की व्यवस्था न हो गेट मैन ऐसी स्थिति में गेट सिगनल को ऑन रखकर समपार को बंद करके खराब चेतावनी दूर सिगनल पर जाकर खतरा सिगनल दिखाकर गाड़ी रोकेंगा / लोको पायलट को परिस्थिति के जानकारी देगा और समपार तक गाड़ी पायलट कराएगा। लोको पायलट 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 में पार करने के तरिके -

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

पूर्व सूचना देने का स्थान -

- कॉशन नोटिस स्टेशन से
- पिछले स्टेशन से

आऊटर सिगनल खराब होने पर SR 3.69-2

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

(A) जब लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर पूर्व सूचना दी गई हो -

1. स्टेशन मास्टर आऊटर सिगनल को ऑफ़ करने की सभी शर्तें पूरी करने के बाद एक वर्दीधारी पाईट्समेन को हाथ सिगनलो के साथ आउटर सिगनल के नीचे भेजेगा।
2. लोको पायलट को पिछले स्टेशन से T) 369i) जारी की जाएगी।
3. पाईट्समेन आती हुई गाड़ी को देखकर लोको पायलट को ऑल राईट हाथ सिगनल दिखायेगा पाईट्समेन के ऑल राईट हाथ सिगनलो को देखकर आऊटर सिगनल को अधिकतम 15 किमी गति से आउटर .घं.प्र.मी. सिगनल को ऑन स्थिति में पार करके आगे बढ़ेगा।
4. होम सिगनल ऑफ़ करके गाड़ी को स्टेशन पर लिया जाएगा।

(B) जब लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर पूर्व सूचना न मिली हो -

1. गाड़ी को आऊटर सिगनल पर रोक दिया जाएगा। आऊटर सिगनल ऑफ़ करने की सभी शर्तें पूरी करने के बाद पाईट्समेन 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 रुकने के बाद होम उसे ऑफ़ करके गाड़ी को स्टेशन पर लिया जाएगा।

नोटजब केवल एक ही आउटर सिगनल हो तो गाड़ी को स्टेशन पर रुकने के स्थान तक पायलट किया - जाएगा।

होम सिगनल का खराब होना SR 3.69-3

(A) होम सिगनल स्टेशन का प्रथम रोक सिगनल होने पर -

(i) जब लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर पूर्व सूचना दी गई हो -

- I. पिछले स्टेशन से लोको पायलट को T/369(i) प्राधिकार पत्रदिया जाएगा।
- II. स्टेशन मास्टर होम सिगनल ऑफ़ करने की सभी शर्तें पूरी होने के बाद एक पाईट्समेन को हाथ सिगनलो के साथ होम सिगनल पर भेजेगा।
- III. पाईट्समेन आती हुई गाड़ी को देखकर ऑल राईट हाथ सिगनल दिखायेगा।
- IV. लोको पायलट पिछले स्टेशन से प्राप्त T/) 369i) तथा ऑल राईट सिगनल को देखकर होम सिगनल पर बिना रुके की अधिकतम गति से स्टेशन की ओर बढ़ेगा। .घं.प्र.मी.कि 15

(ii) जब लोको पायलट को पूर्व सूचना न दी गई हो -

- I. गाड़ी होम सिगनल पर रुकेगी।
- II. स्टेशन मास्टर होम सिगनल ऑफ़ करने की सभी शर्तें पूरी करने के बाद एक पाईट्समेन को T/369(3b) के साथ होम सिगनल पर भेजेगा।

- III. पाईट्समेन लोको पायलट को T/369(3b) प्राधिकार पत्रदेगा तथा होम सिगनल के नीचे से ऑल राईट हाथ सिगनल दिखायेगा। (हरा)
 - IV. लोको पायलट T/3)369b) प्राप्त करने के बाद तथा पाईट्समेन का ऑल राईट हाथ सिगनल देखकर (हरा) होम सिगनल को ऑन स्थिति में पार करते हुए स्टेशन की ओर बढ़ेगा।
- (B) जब होम सिगनल स्टेशन का दूसरा रोक सिगनल हो-
1. आऊटर सिगनल होम सिगनल से इन्टरलॉक होने के कारण उसे भी खराब माना जाएगा तथा ऑन स्थिति में रखा जाएगा।
 2. गाड़ी आऊटर सिगनल पर रुकेगी।
 3. स्टेशन मास्टर होम तथा आऊटर सिगनल को ऑफ़ करने की शर्तें पूरी करने के बाद एक पाईट्समेन को होम तथा आऊटर सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये T/369(3b) देकर आऊटर सिगनल पर भेजेगा।
 4. पाईट्समेन लोको पायलट को आऊटर सिगनल के नीचे से T/369(3b) देगा तथा वहाँ से ऑल राईट (हरा) हाथ सिगनल दिखायेगा।
 5. लोको पायलट प्राधिकार पत्रप्राप्त करने तथा पाईट्समेन का ऑल राईट हाथ सिगनल देखने के बाद गाड़ी को सतर्कता से अधिकतम 15 kmph की गति से आगे स्टेशन की ओर आएगा।
- (C) ऐसा होम सिगनल खराब जो उस स्टेशन का प्रथम व अन्तिम रोक सिगनल हो-
- I. पूर्व सूचना नहीं दी जायेगी।
 - II. गाड़ी को होम सिगनल पर रोका जाएगा।
 - III. स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर लेगा तथा लाईन क्लियर में प्राप्त प्राईवेट नं को T/369(3b) पर लिखेगा।
 - IV. लोको पायलट को T/3)369b) दिया जाएगा। लोको पायलट इस पर लिखा प्राईवेट नं देखकर अपनी गाड़ी को सामान्य गति से आगे लेकर जाएगा।

राऊटिंग सिगनल का खराब होना- SR 3.69-4

राऊटिंग सिगनल होम सिगनल के साथ इन्टरलॉक होने पर -

1. कोई पूर्व सूचना नहीं दी जायेगी।
 2. राऊटिंग, होम तथा आऊटर तीनों सिगनलों को खराब माना जाएगा।
 3. स्टेशन मास्टर राऊटिंग सिगनल को ऑफ़ करने की शर्तें पूरी करने के बाद तीनों सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिये एक ही T/369(3b) भेजकर लोको पायलट को उक्त तीनों सिगनल ऑन में पार करने हेतु अधिकृत करेगा।
 4. गाड़ी को स्टेशन तक पायलट किया जाएगा।
- राऊटिंग सिगनल होम सिगनल के साथ इन्टरलॉक न हो-
1. होम तथा आऊटर सिगनल को खराब नहीं माना जाएगा लेकिन उन्हें ऑन स्थिति में रखा जाएगा।
 2. गाड़ी आऊटर सिगनल पर रुकेगी।
 3. गाड़ी रुकने के बाद होम तथा आऊटर सिगनल ऑफ़ किये जायेंगे इसके बाद गाड़ी राऊटिंग सिगनल पर आकर रुकेगी।

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

प्रस्थान सिगनल खराब- GR-3.70

स्टार्टर सिगनल खराब SR- 3.70-1

1. प्रस्थान सिगनल के खराब होने की पूर्व सूचना नहीं दी जायेगी।
2. गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जाएगा।
3. यदि स्टार्टर सिगनल के नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल लगा है तो उसे ऑफ़ करके स्टार्टर सिगनल पार कराया जाएगा अन्यथा उसे ऑफ़ करने की शर्तें पूरी होने पर T/369(3b) देकर उसे ऑन में पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाएगा।
4. लोको पायलट T/369(3b) और प्रस्थान सिगनल के नीचे से पाइंट्समेन द्वारा हरा हाथ सिगनल मिलने पर अपनी गाड़ी रवाना करेगा।
5. यदि स्टार्टर सिगनल उस स्टेशन का अन्तिम रोक सिगनल हो तो स्टेशन मास्टर T/369(3b) पर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर में प्राप्त प्राइवेट नंबर करते हुये यह स्पष्ट लिखेगा कि अगले स्टेशन से का उल्लेख . लाईन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।
स्टेशन मास्टर लोको पायलट को प्राधिकार पत्र जारी करने से पहले यह अवश्य सुनिश्चित करेगा कि SR 3.68-1(घ) (i) के अनुसार पाईट सैट एवं तालित कर दिये गये हैं। यदि पाईट को सैट एवं लॉक करने के लिये CASM / केबिन मैन का .केबिन मास्टर उत्तरदायी है तो स्टेशन मास्टर उनके साथ इस बारे में प्राइवेट नं / प्रदान भी करेगा।-आदान

एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल खराब -GR 3.70 SR 3.70-2

1. गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जाएगा।
2. स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर लेगा।
3. यदि रास्ते में कॉट पड़ते हैं तो स्टेशन मास्टर /ASM / स्विच मैन पहले यह सुनिश्चित करेगा कि पाईट सही तरह से सैट एवं लॉक है उसके बाद ही प्राधिकार पत्र दिया जाएगा तथा प्राधिकार पत्र पर यह भी उल्लेख किया जाएगा कि पाईट से गुजरते समय गाड़ी की गति 15 किघं.प्र.मी. से अधिक नहीं होगी।
4. दोहरी लाईन खण्ड पर T/369(3b) तथा इकहरी लाईन खण्ड पर जहाँ टोकन लैस ब्लॉक उपकरण लगे हैं वहाँ पेपर लाईन क्लियर टिकट (T/C 1425 Up के लिये, T/D 1425 Dn के लिये) दिया जाएगा।
5. दिये जाने वाले प्राधिकार पत्र में प्राइवेट नंभी उल्लेख किया जाएगा तथा सू का .टार्टर सिगनल ऑफ़ किया जाएगा।

नोट स्टार्टर सिगनल खराब ड स्टार्टर सिगनल के साथ इन्टरलॉक हो और एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल एडवान्स् - गाड़ी हो जाये तो स्टार्टर सिगनल को इन्टरलॉकिंग के कारण ऑफ़ नहीं किया जा सकेगा। स्टेशन मास्टर स्टेशन पर रोकेगा तथा अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त करेगा। SR 3.68-1 (घ) i एवं ii के अनुसार रास्ते के कॉटो को सैट एवं लॉक करने के बाद एक T/369(3b) देगा जिस पर स्टार्टर सिगनल, एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल तथा अगले स्टेशन

से लाईन क्लियर मे प्राप्त प्राईवेट नं का उल्लेख रहेगा। पाईट्समेन लोको पायलट को प्राधिकार पत्र देगा तथा स्टार्टर सिगनल के नीचे से हरा हाथ सिगनल दिखाएगा।

ऐसा एडवान्सड स्टार्टर का खराब होना जिसके आगे IBS सिगनल लगा है और IBS कार्यरत है (SR 3.70-2(ख)-
स्टेशन मास्टर स्टेशन पर गाड़ी को रोकेगा।

1. ट्रेक सर्किट एक्सल काउन्ट /र द्वारा गाड़ी को IBS सिगनल तक जाने के लिये लाईन क्लियर लेगा।
2. लोको पायलट को एडवान्सड स्टार्टर सिगनल ऑन स्थिति मे पार करने के लिये T/3)369b) प्राधिकार पत्र देगा।

इस T/369(3b) पर स्टेशन मास्टर स्वयं का प्राईवेट नं एक रिमार्क भी लिखेगा कि आपको लिखेगा तथा .IBS सिगनल तक जाने की अनुमति दी जाती है आगे आप IBS सिगनल के संकेतो का पालन करें।

यदि एडवान्सड स्टार्टर एवं IBS सिगनल दोनो खराब हो तो

1. दोनो ब्लॉक सेक्शनो को एक ही ब्लॉक सेक्शन समझा जाएगा। IBS व्यवस्था बन्द कर दी जायेगी।
2. गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जाएगा।
3. स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर लेगा।
4. एडवान्सड 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 जाएगा। साथ ही यह भी रिमार्क लिखा जाएगा कि .”अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।

गेट सिगनल खराब GR 3.73 & SR 16.06-1

1. गेट सिगनल को ऑन स्थिति मे रखा जाएगा।
2. यदि लोको पायलट देखता है कि गेट सिगनल ऑन स्थिति मे है तो वह लगातार लम्बी सीटी बजाकर गेट सिगनल के पहले अपनी गाड़ी रोक देगा।
3. यदि गेट सिगनल पर G मार्कर लगा है तो लोको पायलट दिन मे 1 मिनट तथा रात मे 2 मिनट रुककर सिगनल ऑफ होने का इन्तजार करेगा यदि इस अवधि मे सिगनल ऑफ नहीं होता है वह सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ेगा और यदि गेट मैन लोको पायलट को गेट पार करने के लिये हाथ सिगनल दिखाता है तो समपार को पार करते हुए आगे बढ़ेगा यदि गेटमेन द्वारा आल राईट नहीं मिल रहा है तो समपार के पहले अपनी गाड़ी को रोकेगा और समपार फाटक बंद होने की सुनिश्चिती करने के पश्चात् आगे बढ़ेगा ।
4. गेट मैन की अनुपस्थिति मे यह कार्य इंजन कर्मी दल के किसी एक व्यक्ति द्वारा या गार्ड अथवा सहायक गार्ड द्वारा किया जाएगा।
5. यदि बिना G मार्कर गेट सिगनल खराब हो जाये तो ऐसे सिगनल को ऑन स्थिति मे रखा जाएगा। लोको पायलट जब बिना G मार्कर गेट सिगनल को ऑन स्थिति मे पाता है तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल से पहले खड़ी करेगा तथा लगातार लम्बी सीटी बजाएगा जिससे गेट मैन का ध्यान आकर्षित हो सके।
6. गेट मैन गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द तथा तालित करने के बाद गेट सिगनल पर जाकर लोको पायलट को गेट सिगनल की खराबी की रिपोर्ट करेगा तथा गाड़ी को पायलट करके समपार फाटक पार करायेगा।
7. अगले स्टेशन पर लोको पायलट गाड़ी रोकेगा तथा स्टेशन मास्टर को गेट सिगनल खराबी की रिपोर्ट करेगा। यदि गेट सिगनल ऑफ स्थिति में खराब होता है तो दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को वह तुरंत सूचित करेगा तथा सभी गाड़ियों को रोक कर सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा ।

स्वचल (ऑटोमेटिक) रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के नियम - GR 9.02

जब कोई ऑटोमेटिक सिगनल लोको पायलट को ऑन स्थिति में मिले या जब सेमी ऑटोमेटिक सिगनल का A मार्कर प्रज्वलित है तो सिगनल के पहले गाड़ी को खड़ी करेगा। दिन में एक मिनट व रात में दो मिनट तक रुककर सिगनल ऑफ होने का इंतजार करेगा। यदि इस दौरान सिगनल ऑफ नहीं होता है तो गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये एक लम्बी सीटी बजाएगा तथा गार्ड के साथ हाथ सिगनलों का आदान प्रदान करेगा एवं सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा। ऐसे समय दृश्यता साफ होने पर गाड़ी की गति 15 कि.मी.प्र.घं. एवं दृश्यता साफ न होने पर 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी। लोको पायलट सतर्क रहेगा एवं किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी रोकने के लिये तैयार रहेगा। SR 9.02-5- स्वचल रोक सिगनल ऑन स्थिति में पार करने के बाद किसी भी इंजन से चलाये जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को यह सुनिश्चित कर लेना चाहिये कि अपनी गाड़ी और आगे जाने वाली गाड़ी या अवरोध के बीच का अंतर 150 मीटर या 2 ओगाड़ी .यू.एम.गाड़ी के सम्बन्ध में ई .यू.एम.स्पैन से कम नहीं होना चाहिये तथापि ई.ई.एच. और आगे जाने वाली गाड़ी या अवरोध के बीच अन्तर 75 मीटर या एक ओस्पैन से कम नहीं होना चाहिये ।ई.एच.

अर्द्ध खराब स्वचल रोक सिगनल-Semi-Automatic Stop Signal) SR-9.02-1,2,3

1. यदि सिगनल का A मार्कर प्रज्वलित है तो लोको पायलट इस सिगनल को ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल की तरह ऑन स्थिति में पार करेगा।
2. यदि A मार्कर बुझा है तो उस सिगनल को हस्तचलित मानते हुये तब तक पार नहीं किया जाएगा जब तक उसे पार करने के लिये कोई प्राधिकार पत्र नहीं मिल जाये।

स्वचल सेक्शन में गेट सिगनल खराब

A तथा G मार्कर गेट सिगनल खराब होने पर इस खम्बे पर पीली गोल चकरी पर काला -G लिखा मार्कर तथा साथ ही प्रज्वलित होने वाला A मार्कर होता है।

i) यदि A मार्कर प्रकाशित होता है तो इसका अर्थ है कि गेट सड़क यातायात के लिये बन्द तथा तालित है। और ऐसे समय में लोको पायलट इसे स्वचलित रोक सिगनल की तरह ऑन स्थिति में पार करेगा।

ii) जब A अक्षर बुझा हो तब लोको पायलट दिन में 1 मिनट तथा रात में 2 मिनट रुककर सिगनल ऑफ होने की प्रतिक्षा करेगा यदि फिर भी सिगनल ऑफ नहीं होता है तो लोको पायलट गेट सिगनल को ऑन स्थिति में पार करके सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ेगा और यदि गेटमेन द्वारा आल राईट सिगनल दिखाया जा रहा है तो समपार को पार करेगा अन्यथा उसके पहले रुकेगा तथा समपार फाटक बंद होने की सुनिश्चिती के पश्चात समपार को पार करेगा ।

A तथा A G मार्कर गेट सिगनल खराब होने पर- SR 9.15-2

ऑटोमेटिक सेक्शन में जब कोई गेट सिगनल किसी गेट की रक्षा करने के साथसाथ उससे संबंधित कॉटो की भी रक्षा करता हो तब उस खम्बे पर काली पृष्ठभूमि पर एक सफ़ेद प्रज्वलित A / AG अक्षर होंगे । ऐसा सिगनल यदि लोको पायलट को ऑन स्थिति में मिलता है तो

1. यदि उस पर ए मार्कर जल रहा है तो ऑटोमेटिक सिगनल को ऑन में पार करने के नियमों का पालन किया जाएगा।

2. यदि ए जी मार्कर जल रहा है तो लोको पायलट दिन में 1 मिनट तथा रात में 2 मिनट सिगनल ऑफ होने का इंतजार करेगा तब भी सिगनल ऑफ नहीं होता है तो सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ेगा और गेटमेन द्वारा आल राइट संकेत मिल रहा है तो समपार को पार करेगा अन्यथा गेट बंद होने की सुनिश्चिती के पश्चात ही आगे बढ़ेगा

3. यदि ए और ए जी मार्कर दोनों भी प्रज्वलित नहीं है तो उस सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के उचित प्राधिकार मिलने पर ही उसे पार करेगा।

कॉलिंग ऑन सिगनल खराब होने पर कॉलिंग ऑन सिगनल खराब हो -ने पर उसके संचालन को बन्द मान लिया जाता है और यह सिगनल ऑन स्थिति में कोई संकेत नहीं देता है अतइसके खराब होने पर कोई प्राधिकार पत्र नहीं : दिया जाता है।

शंट सिगनल खराब होने पर जब शंट सिगनल खराब हो तो उसे ऑन स्थिति में पार करने के लिये कोई प्राधिकार - पत्र नहीं दिया जाता बल्कि T/806 पर उसका विवरण लिख दिया जाता है और उस सिगनल के नीचे से पाईट्समेन द्वारा लोको पायलट को हरा हाथ सिगनल दिखाया जाएगा।

कोएक्टिंग सिगनल खराब होने पर कोएक्टिंग सिगनल में यदि एक सिगनल खराब हो जाये तो दूसरा भी खराब - जाएगा। माना जाता है तथा दोनों ही सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिये एक ही प्राधिकार पत्र दिया

रिपीटिंग सिगनल खराब होने पर रिपीटिंग सिगनल को खराब होने पर मुख्य सिगनल -को खराब नहीं माना जाएगा। सिगनल को ऑन स्थिति में रखा जाएगा तथा उसे पार करने के लिये कोई प्राधिकार पत्र नहीं दिया जाता क्योंकि रिपीटिंग सिगनल को लोको पायलट ऑन स्थिति में पार कर सकता है।

IBS सिगनल खराब होने पर - GR 3.75 SR 3.75-1 to 4

यदि चालक को IBS सिगनल ऑन स्थिति में मिलता है तो वह सिगनल के से पहले अपनी गाड़ी रोक देगा तथा गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिए एक लंबी सीटी बजाएगा। और सिगनल पोस्ट पर लगे टेलीफोन से पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क स्थापित करने की कोशिश करेगा।

यदि टेलीफोन कार्यरत है -

टेलीफोन के जरिए लोको पायलट से सूचना प्राप्त होने पर यदि स्टेशन मास्टर सिगनल को खराब पाता है तो वह IBS सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिए अगले स्टेशन से लाइन क्लियर के लिए प्राप्त प्राइवेट नंबर देकर देगा। लोको पायलट उक्त प्राइवेट नंबर को अपने मेमो बुक में नोट करेगा तथा गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिए छोटी लंबी छोटी सीटी)0 - 0) बजाएगा तथा गार्ड के साथ हाथ सिगनल का आदानप्रदान करेगा तथा अगले - आगे बढ़ेगा। स्टेशन की ओर सामान्य गति से

यदि टेलीफोन पर संपर्क नहीं हो रहा है या खराब है -

ऐसी स्थिति में चालक 5 मिनट तक सिगनल ऑफ होने का इंतजार करेगा और यदि इस दौरान सिगनल ऑफ नहीं होता है तो एक लंबी सीटी बजाएगा तथा गार्ड के साथ आल राइट सिगनल का आदानप्रदान करेगा एवं गाड़ी को - करेगा। ऐसे समय दृश्यता साफ होने पर खाना गाड़ी की गति अगले स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल तक 15 कि तथा दृश्यता साफ न होने पर .घं.प्र.मी.8 कि से अधिक नहीं होगी। .घं.प्र.मी.लोको पायलट सतर्क रहेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा। अगले स्टेशन पर लोको पायलट गाड़ी खड़ी करके स्टेशन मास्टर को इस बारे में लिखित सूचना देगा।

IBS सिगनल खराब होने की जानकारी होने पर -

चालक, अगले स्टेशन मास्टर, या अन्य माध्यमों से IBS सिगनल खराब होने की सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर तुरन्त IBS व्यवस्था को बन्द कर देगा। दोनों ब्लॉक सेक्शन को एक ही ब्लॉक सेक्शन मानकर पिछले स्टेशन मास्टर द्वारा, IBS सिगनल को खराब स्थिति में उस पर बिना रूके पार करने के लिये T/369(3b) दी जायेगी जिस पर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर में प्राप्त प्राइवेट नंगना कि का उल्लेख किया जाएगा और यह रिमार्क भी लिखा जा . अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।

स्थावर सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल GR 3.74, SR 3.74-1

- यदि किसी स्थान पर जहाँ साधारणतया स्थावर सिगनल रहता है, वहाँ कोई स्थावर सिगनल नहीं है, अथवा
- यदि किसी सिगनल की बत्ती नहीं जल रही है, जब कि उसे जलना चाहिये था, अथवा
- यदि रंगीन रोशनी की जगह सफ़ेद बत्ती दिखाई देती है, अथवा
- यदि सिगनल का संकेत भ्रामक है या अपूर्ण रूप से दिखाया गया है अथवा
- यदि एक से अधिक संकेत दिखाई देते हैं, तो लोको पायलट यह मानकर चलेगा कि वह सिगनल अपना सबसे प्रतिबंधित संकेत प्रदर्शित कर रहा है।
- परन्तु यदि रात्रि के समय केवल आने वाली गाड़ी के किसी लोको पायलट को सेमाफ़ोर रोक सिगनल की बत्ती बुझी मिलती है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल पर रोक देगा। यदि उसे सिगनल की दिन की स्थिति साफ़ स्थिति में साफ़ दिखाई देती है और उसे इस बाबत समाधान हो जाता है कि सिगनल ऑफ़ है तो वह सतर्कता पूर्वक प्रतिबन्धित गति से उस सिगनल को पार करेगा और अपने से संबंधित सभी मध्यवर्ती रोक सिगनलों का, यदि कोई है, पालन करता हुआ, स्टेशन तक पहुँचेगा और स्टेशन मास्टर को आवश्यक कार्यवाही के लिये रिपोर्ट करेगा।
- जिन स्टेशनों पर P मार्कर रंगीन रोशनी वाले डिस्टेन्ट लगे हैं वहाँ यदि ऐसे सिगनल में कोई प्रकाश नहीं है या अपूर्ण संकेत मिलता है तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को खड़ी कर यह सुनिश्चित करेगा कि P मार्कर लगा है तो लोको पायलट अगले रोक सिगनल पर रुकने की तैयारी से आगे बढ़ेगा। रिपीटिंग सिगनल यदि बुझा हो या उसकी भुजा या बत्ती ठीक से न दिखे तो उसके खम्भे पर लगे R मार्कर को देखकर आगे बढ़ेगा तथा अगले सिगनल के संकेत के अनुसार कार्यवाही करेगा)SR 3.74-1)

रंगीन रोशनी वाले सिगनलों में सिगनलों का बुझ जाना- SR 3.68-4

1. वे स्टेशन जहाँ पर रंगीन रोशनी वाले सिगनलों को विद्युत धारा फ़ेल हो जाने के कारण या अन्य उपायों द्वारा प्रकाशित अवस्था में न रखा जा सके तो स्टेशन मास्टर शीघ्र ही दोनों ओर के स्टेशन मास्टर्स को एवं खंड नियंत्रक को जानकारी देंगे जो संबंधित Sr.DEE/DEE और Sr.DSTE/DSTE को सूचित करेंगे। पिछले स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा जिसमें सिगनलों की लाइटें बुझी होने की तथा सतर्क रहते हुए आगे बढ़ने एवं प्रथम रोक सिगनल जिसकी लाइट बुझी हुई है उसके नीचे खड़ा रहे आदि निर्देश रहेंगे।
2. उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर जहाँ इस प्रकार की खराबी सिगनलों में आ गई है वहाँ लोको पायलट को प्रथम रोक सिगनलों के लिये तथा स्टार्टर पर सभी डिपार्चर सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये अलग अलग-T/369 (3b) प्राधिकार पत्र दिये जायेंगे।
3. ऐसी परिस्थिति में पिछले स्टेशन मास्टर को पूर्व सूचना नहीं दी जाएगी तथा न ही लोको पायलट को T/369 (1)जारी की जायेगी।
4. जैसे ही विद्युत धारा फिर शुरू हो जाती है और सिगनल फिर से प्रकाशित हो जाते हैं तब उपरोक्त जारी किये गये संदेशों को रद्द किया जाएगा और लोको पायलट सिगनल के संकेतों का पालन करेगा।

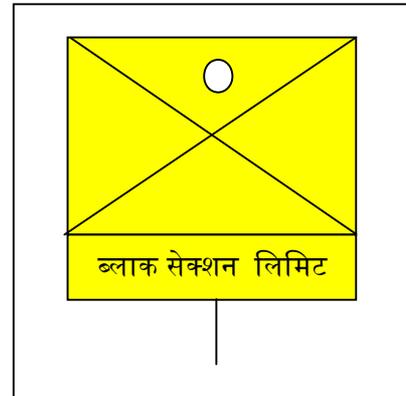
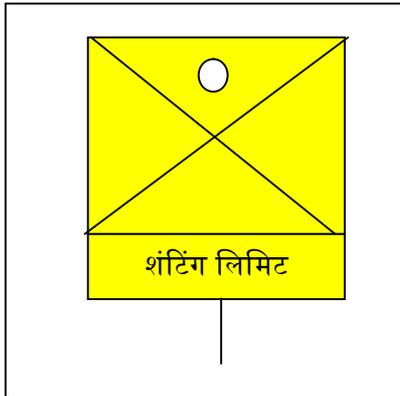
**यातायात एवं इंजिनियरिंग बोर्ड
(Traffic & Engineering Board)**

GR-3.32 शंटिंग लिमिट बोर्ड (Shunting Limit Board)

1. यह एक पीले रंग का आयताकार बोर्ड होता है जिस पर काले रंग का क्रॉस का निशान होता है।
2. इस क्रॉस के निशान के नीचे काले रंग से शंटिंग लिमिट लिखा होता है।
3. यह बोर्ड इकहरी लाइन व्यवस्था में उस B क्लास स्टेशन पर होता है जहाँ पर प्रथम रोक सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी पर विरुद्ध दिशा का एडवान्सुड स्टार्टर सिगनल नहीं होता है।
4. TALQ व्यवस्था में यह प्रथम रोक सिगनल से 400 मी तथा .MACLS/MAUQ व्यवस्था में प्रथम रोक सिगनल से 180 मीकी दूरी पर स्टेशन की ओर लगाये जाते हैं।
5. इस बोर्ड में रात के समय स्टेशन की ओर एक सफ़ेद बत्ती लगायी जाती है।
6. यह बोर्ड स्टेशन सेक्शन व ब्लॉक सेक्शन की सीमा का निर्धारण करता है।

GR3.32 ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड Block Section Limit Board

1. यह बोर्ड डबल लाइन पर सिर्फ़ बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था के उस B क्लास स्टेशन पर लगाया जाता है जहाँ गाड़ी आने की दिशा में प्रथम रोक सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी पर पहला कॉटा अनुमुख हो या कोई कॉटा ही न हो
2. यह एक पीले रंग का आयताकार बोर्ड होता है जिस पर काले रंग का क्रॉस का निशान बना होता है और इस पर काले रंग से लिखा होता है। "ब्लॉक सेक्शन लिमिट"
3. रात के समय इस बोर्ड पर स्टेशन की ओर एक सफ़ेद बत्ती जलायी जाती है।
4. यह बोर्ड स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से कम से कम 180 मीकी दूरी पर लगाया जाता है।
5. यह बोर्ड ब्लॉक सेक्शन व स्टेशन सेक्शन की सीमा का निर्धारण करता है।

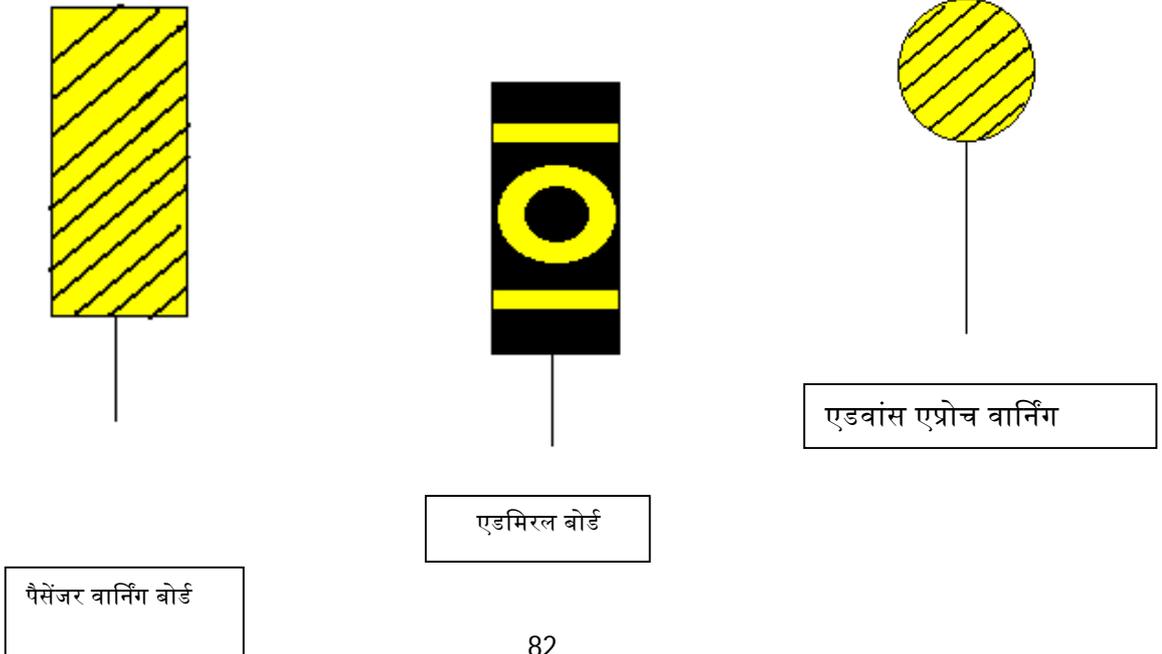


क्रसं.	शंटिंग लिमिट बोर्ड	ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड
01	यह बोर्ड इकहरी लाइन खंड मे ऐसे (सेक्शन)B क्लास स्टेशन पर लगाया जाता है जहाँ प्रथम रोक सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी पर विरुद्ध दिशा मे एडवांस स्टार्टर सिगनल नहीं लगा होता है।	यह बोर्ड दोहरी लाइन सेक्शन मे बहु संकेती सिगनल व्यवस्था के उन B क्लास स्टेशन पर लगाया जाता है जहाँ पर गाड़ी आने की दिशा मे प्रथम रोक सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी पर सम्मुख कॉटे नहीं है। या कोई कॉटे नहीं है।
02	यह बोर्ड TALQ व्यवस्था मे प्रथम रोक सिगनल से कम से कम 400 मीटर एवं MACLS/MAUQ व्यवस्था मे 180 मीटर की दूरी पर लगाया जाता है।	यह बोर्ड MACLS / MAUQ व्यवस्था मे प्रथम रोक सिगनल से कम से कम 180 मीटर की दूरी पर लगाया जाता है।
03	SLB लगाते समय कॉटो का विचार नहीं किया जाता है।	यह बोर्ड स्टेशन के बाह्यतम कॉटे की स्थिति के अनुसार लगाया जाता है।
04	इस बोर्ड पर शंटिंग लिमिट शब्द लिखा होता है।	इस बोर्ड पर ब्लॉक सेक्शन लिमिट लिखा होता है।

SR. 3.26-5 चेतावनी बोर्ड

लोको पायलट को यह चेतावनी देने के लिये कि वह किसी सिगनल के नजदीक पहुंच रहा है, चेतावनी बोर्ड लगाये जाते है। ये तीन प्रकार के होते है -

1. पैसेंजर वार्निंग बोर्ड
2. एडमिरल बोर्ड
3. एडवांस एप्रोच वार्निंग सिस्टम बोर्ड



पैसेंजर वार्निंग बोर्ड

1. यह एक आयताकार बोर्ड होता है जिस पर पीली एवं काली तिरछी पट्टियाँ बनी होती है।
2. यह बोर्ड यात्री गाड़ी के लोको पायलट को इस की जानकारी देने के लिये कि वह स्टेशन के सिगनलों के समीप पहुँच रहा है लगाये जाते है।
3. यह बोर्ड स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 1000 मीपर प्रथम पहले लगाया जाता है। लेकिन जिन स्टेशनों . रोक सिगनल से 1000 मीकी दूरी पहल .े डिस्टेन्ट सिगनल या अकेले खम्बे पर वार्नर सिगनल लगा है तो उस स्टेशन पर यह बोर्ड लगाने की जरूरत नहीं होती है।
4. रात के समय लोको पायलट को दूर से हेड लाईट की रोशनी मे यह बोर्ड दिखाई दे इसके लिये इस बोर्ड पर जो पीली तिरछी पट्टियाँ होती है उन पर रिफ्लेक्टर लगाये जाते है जो हेड लाईट की रोशनी मे चमकते है।

एडमिरल बोर्ड

1. यह एक आयताकार बोर्ड होता है इसका रंग काला होता है व इस पर दो पीली क्षैतिज पट्टियाँ होती है जिनके बीच मे एक पीला गोल होता है।
2. इस बोर्ड को प्रत्येक स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 1400 मीकी दूरी पर लगाया जाता है। .
3. यह बोर्ड मालगाड़ी के लोको पायलट को इस बात की जानकारी देने के लिये लगाया जाता है कि वह स्टेशन के सिगनलो के नजदीक पहुँच रहा है।
4. रात के समय लोको पायलट को दूर से यह हेड लाईट की रोशनी मे दिखाई दे इसके लिये इस बोर्ड पर जो पीली पट्टियाँ व गोल है उन पर रिफ्लेक्टर लगाये जाते है जो हेड लाईट की रोशनी मे चमकते है।

SR 3.26-6 एडवांस एप्रोच वार्निंग सिस्टम बोर्ड

1. यह बोर्ड स्वचल सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्र को छोड़कर उन स्टेशनों पर जहाँ गाड़ियाँ 120 किसे .घं.प्र.मी. गति से चलती है अधिक, लगाये जाते है।
2. यह बोर्ड द्रुत गति से चलने वाली गाड़ी के लोको पायलट को प्रथम रोक सिगनल या गेट रोक सिगनल के समीप पहुँचने की जानकारी देने हेतू लगाया जाता है।
3. यह बोर्ड स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल गेट सिगनल से /1800 मीहै। की दूरी पर लगाया जाता .
4. इस बोर्ड के पास रेल पथ पर चुम्बकीय उपकरण लगाया जाता है ऐसा ही एक चुम्बकीय उपकरण तेज गति से चलने वाली गाड़ियों के इंजन मे भी लगा होता है।
5. जब गाड़ी इस बोर्ड को पार करती है तो लोको पायलट को इंजन मे लगे हुये उपकरण पर Audio/Visual चेतावनी सिगनल का संकेत देखने के लिए मिलती है यदि लोको पायलट इस चेतावनी की स्वीकृति 5 सेकेन्ड में नहीं करता है तो गाड़ी के ब्रेक अपने आप लगने शुरू हो जाते है और गाड़ी की गति घटकर 100 कि तक कम हो जाती है। .घं.प्र.मी.

यह पीले रंग का गोल बोर्ड होता है जिस पर काले रंग की तिरछी पट्टियाँ होती है।

दृश्यता परीक्षण लक्ष्य (V.T.O.) (GR 3.61, SR 3.61-1 क ख ग)

1. उन स्टेशनों को छोड़कर जहाँ स्टेशन संचालन नियम के अन्तर्गत दृश्यता परीक्षण लक्ष्य के लिये किसी सिगनल की लाईट या बैक लाईट या हत्था निर्धारित किया गया है को छोड़कर अन्य स्टेशनों पर दृश्यता परीक्षण लक्ष्य स्टेशन मास्टर कार्यालय से 180 मीनो ओर लगाया जाता है।की दूरी पर स्टेशन के दो .
2. यह खम्बा लकड़ी लोहे का स्लीपर होता है/, जिस पर काली और पीली तिरछी पट्टियाँ होती है।
3. इसे रात के समय प्रकाशित किया जाता है।
4. जब कुहासा, ऑंधी, तूफानी मौसम के कारण स्टेशन मास्टर को दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न दे तो स्टेशन मास्टर यह समझेगा कि उसके स्टेशन पर दृश्यता खराब हो गई है।

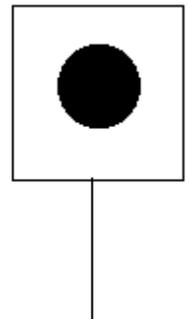
कुहासा संकेतक (Fog signal post)

- ✓ यह संकेतक प्रत्येक स्टेशन पर लगाया जाता है। (ब्लॉक पद्धति वाले सेक्शन को छोड़कर)
- ✓ यह एक लकड़ी / लोहे का स्लीपर होता है। इस संकेतक पर काली और सफ़ेद तिरछी पट्टियाँ होती हैं।
- ✓ कोहरा संकेतक खंभा केवल उन्हीं स्टेशनों पर लगाया जाएगा जहाँ पटाखे लगाने की आवश्यकता है।
- ✓ ये खंभे स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर लगाए जाते हैं।
- ✓ धुंध और कोहरे के मौसम में यह संकेतक कुहासिये की सहायता करता है। कुहासियाँ (Fog Signal Man) एक पटाखा इस संकेतक के पास तथा दूसरा पटाखा 10 मीअन्तर पर लगाता है। . के
- ✓ धुंध और कोहरे के मौसम में जब इस संकेतक के पास 10 मीके अन्तर पर दो पटाखे लगाये जाते हैं तो . इससे लोको पायलट का ध्यान आकर्षित होता है और वह सिगनलों के प्रति सतर्क हो जाता है।

क्र सं.	दृश्यता परीक्षण लक्ष्य (VTO)	कुहासा खम्बा (FSP)
01	यह किसी सिगनल के रूप में बैक लाइट तथा खम्बे के रूप में निर्धारित किया जा सकता है।	यह खम्बे के रूप में ही होता है।
02	यदि VTO को खम्बे के रूप में निर्धारित किया गया है तो उस पर काली और पीली तिरछी पट्टियाँ होती हैं।	इस खम्बे पर काली और सफ़ेद तिरछी पट्टियाँ होती हैं।
03	यदि यह खम्बे के रूप में है तो SM कार्यालय से दोनो ओर 180 मी . की दूरी पर लगाया जाता है।	ये खंभे स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर लगाए जाते हैं।
04	VTO रात में प्रकाशित होता है।	यह रात में प्रकाशित नहीं होता है।
05	यह स्टेशन मास्टर से सम्बन्धित होता है।	यह फ़ॉग सिगनल मैन से सम्बन्धित होता है।

SR 3.61-2 नॉन ब्लॉक स्टेशन /D क्लास स्टेशन बोर्ड

1. यह एक सफ़ेद रंग का वर्गाकार बोर्ड होता है जिस पर बीच में काला गोला बना होता है।
2. यह बोर्ड D क्लास के उस स्टेशन पर लगाया जाता है जो घुमाव या कटाव में स्थित होता है।
3. यह बोर्ड D क्लास स्टेशन से 500 मीपहले लगाया जाता है। .
4. इस बोर्ड को देखने के बाद लोको पायलट एक लगातार लम्बी सीटी बजाएगा जिससे यात्रियों के आने की सूचना मिल सके।



आऊट लेईंग साईडिंग इंडीकेटर)SR-3.35-1)

यह संकेतक लोको पायलट को आउटलेईंग साईडिंग के सम्मुख काँटों की स्थिति बताने के लिए लगाया जाता है यह पीले रंग का गोल इंडीकेटर होता है जिस पर काला S अक्षर लिखा होता है।

GR.4.16 टेल बोर्ड)Tail Board)-

1. यह एक छोटा लाल रंग का बोर्ड होता है जिस पर सफ़ेद रंग से अंग्रेजी 'LV ' अक्षर लिखे रहते हैं।



2. यह बोर्ड गार्ड को उसके निजी भंडार में दिया जाता है जिसका प्रयोग वह दिन (पर्सनल स्टोर) के समय अन्तिम वाहन पर लगाकर करता है।

3. इस बोर्ड को देखने के बाद ही स्टेशन कर्मचारियों को गाड़ी के पूरे आने का पता चलता है और उसके बाद ही स्टेशन क्लीयर करते हैं।

SR 3.26-4 इंजन स्टॉप बोर्ड-

1. यह एक पीले रंग का आयताकार बोर्ड होता है जिस पर काले रंग से "इंजन स्टॉप लिखा होता है।)

2. यह बोर्ड D क्लास स्टेशनों पर इकहरी लाईन पर प्लेटफॉर्म के सिरे के दोनों तरफ़ 15 मीकी दूरी पर एवं दोहरी लाईन पर प्लेटफॉर्म के सिरे से 15 मीदूरी पर या जहाँ गाड़ी के इंजन को रोकने की आवश्यकता हो की ,पर लगाये जाते हैं।

3. D क्लास स्टेशन पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को रोकते समय इंजन को इस बोर्ड के पास रोकेंगा।

इंजिनियरिंग स्थावर सिग्नल इंजिनियरिंग बोर्ड /

जहाँ गाड़ी रुकने अथवा उसकी रफ़्तार कम करने की अस्थायी या स्थायी तौर पर आवश्यकता होती है तो उस स्थान पर इंजिनियरिंग बोर्ड लगाये जाते हैं। इंजिनियरिंग बोर्ड निम्नलिखित प्रकार के होते हैं-

1. सतर्कता संकेतक
2. गति संकेतक
3. रोक संकेतक
4. अन्तिम संकेतक
5. लगातार उतार संकेतक
6. सीटी संकेतक
7. सीटी फाटक संकेतक

सतर्कता संकेतक – Caution Indicator

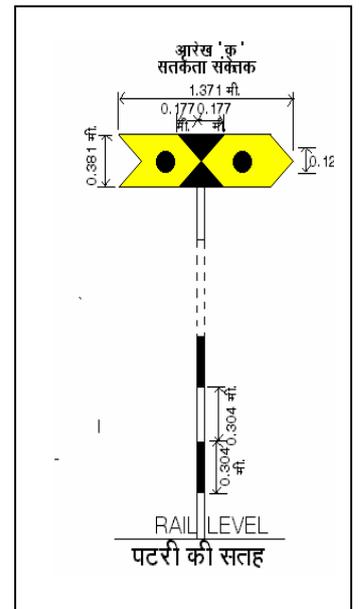
1. यह एक पीले रंग का बोर्ड होता है जिसका एक सिरा नुकीला तथा दूसरा सिरा मछली की पूँछ के समान होता है जिसके बीच में काले रंग से क्रॉस बना होता है।

2. यदि कार्यस्थल से 30 मीपहले गति संकेतक . लगा हो तो यह सतर्कता संकेतक कार्यस्थल से 800 मी पहले और घाट सेक्शन में .930 मीटर पहले लगाया जाता . है।

3. यदि कार्यस्थल अवरोध से /30 मी पहले रोक संकेतक लगा हो तो इसे अवरोध से . 1200 मी और .घाट सेक्शन में 1330 मीपहले लगाया जाता है .

4. यदि यह बोर्ड अस्थायी गति प्रतिबन्ध के लिये लगाया जाता है तो रात के समय इसमें दो पीली बत्तियाँ जलाई जाती हैं।

5. इस बोर्ड को देखने के बाद लोको पायलट अपनी गाड़ी नियंत्रण में रखेगा और अगले बोर्ड को देखने की कोशिश करेगा।



गति संकेतक- Speed Indicator

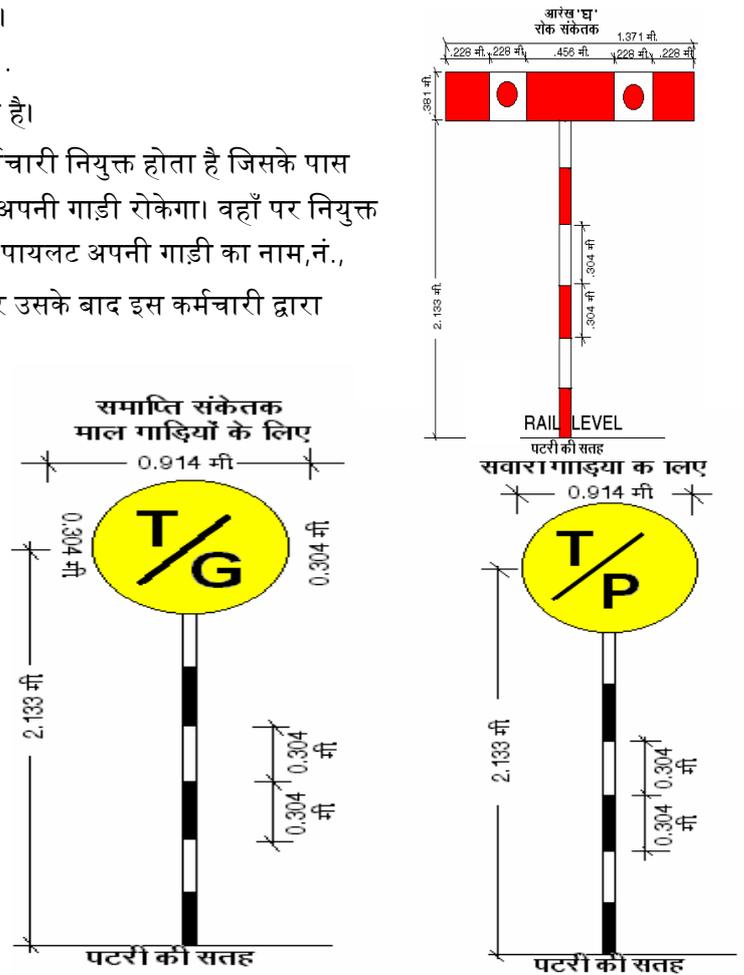
1. यह पीले रंग का त्रिभुजाकार बोर्ड होता है जिस पर काले रंग से गति अंको में लिखी होती है।
2. यह संकेतक कार्यस्थल से 30 मीपहले लगाया जाता है।
3. यदि यह प्रतिबन्ध अस्थायी है तो रात के समय इसे प्रकाशित किया जाएगा।

रोक संकेतक -Stop Indicator

1. यह एक लाल रंग का आयताकार बोर्ड होता है जिसके दोनों सिरों के पास खड़ी सफ़ेद पट्टियाँ होती हैं और इन सफ़ेद पट्टियों में छेद होते हैं।
2. यह बोर्ड अवरोध से 30 मीपहले लगाया जाता है।
3. रात के समय इसमें दो लाल बत्तियाँ जलाई जाती हैं।
4. इस बोर्ड के पास इंजिनियरिंग विभाग का एक कर्मचारी नियुक्त होता है जिसके पास एक पुस्तक होती है। लोको पायलट इस बोर्ड से पहले अपनी गाड़ी रोकेगा। वहाँ पर नियुक्त कर्मचारी लोको पायलट को पुस्तक देगा जिसमें लोको पायलट अपनी गाड़ी का नाम, नं., दिनांक, समय इत्यादि लिखकर हस्ताक्षर करता है और उसके बाद इस कर्मचारी द्वारा ऑल राईट हाथ सिगनल मिलने पर अपनी गाड़ी आगे बढ़ाता है।

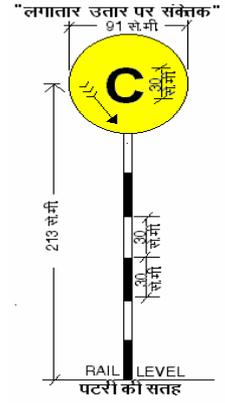
अन्तिम संकेतक-

1. यह पीले रंग का गोल बोर्ड होता है।
2. यात्री गाड़ी के लिये इस बोर्ड पर काले रंग से T/P और मालगाड़ी के लिये इस बोर्ड पर T/G शब्द लिखा होता है।
3. T/P बोर्ड कार्यस्थल के आगे उस सेक्शन में चलने वाली सबसे लम्बी सवारी गाड़ी की लम्बाई के बराबर दूरी पर लगाया जाता है।
4. T/G बोर्ड कार्यस्थल के आगे उस सेक्शन में चलने वाली सबसे लम्बी मालगाड़ी की लम्बाई के बराबर दूरी पर लगाया जाता है।
5. लोको पायलट T/P अथवा T/G बोर्ड के बाद अपनी गाड़ी की गति को बढ़ा सकता है।
6. यदि सवारी गाड़ी या मालगाड़ी छोटी है तो गार्ड का संकेत मिलने पर लोको पायलट T/P या T/G से पहले भी अपनी गाड़ी की गति को बढ़ा सकता है।



लगातार उतार संकेतक-

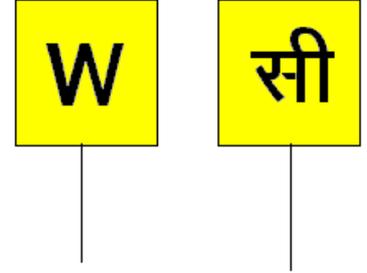
1. यह एक पीले रंग का बोर्ड होता है जिस पर काला अंग्रेजी अक्षर C लिखा होता है तथा इस C के बराबर में नीचे की ओर इशारा करता हुआ काला तीर का निशान बना होता है।
2. यह बोर्ड लगातार उतार शुरू होने के पहले लगाया जाता है।
3. यह बोर्ड लोको पायलट को चेतावनी देता है कि आगे लगातार उतार आने वाला है और वह अपनी गाड़ी को नियंत्रण में रखे। तथा गाड़ी की गति अनुमेय गति सीमा के अन्दर रखे।



नोटसतर्कता संकेतक एवं गति संकेतक यदि अस्थायी गति प्रतिबन्ध के लिये लगाये जाते हैं तो रात के समय इन्हें प्रकाशित किया जाना चाहिये लेकिन इस कार्य के लिये रिफ्लेक्टर टाईप बोर्ड लगाये जा सकते हैं जो कि हेड लाईट की रोशनी में प्रकाशित होते हैं

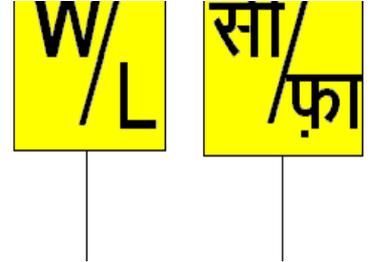
सीटी (W) बोर्ड - GR 4.50-1

1. यह पीले रंग का वर्गाकार बोर्ड होता है जिस काले रंग से अंग्रेजी अक्षर W & हिन्दी अक्षर सी लिखा होता है।
2. यह बोर्ड उस स्थान पर लगाया जाता है ज पर गोलाई या सुरंग के कारण लोको पायलट को आगे का रास्ता साफ़ दिखाई नहीं देता।
3. लोको पायलट जैसे ही इस बोर्ड को देखेगा वह लगातार लम्बी सीटी बजाते हुए उस स्थान से गुजरेगा।



W/L सीटी फाटक बोर्ड -(समपार फ़ाटक के लिये)

1. यह एक पीले रंग का वर्गाकार बोर्ड होता है जिस पर काला अंग्रेजी अक्षर W या सी फ़ा लिखा होता है।
2. यह बोर्ड समपार फाटक से 600 मीटर की दूरी पर गाड़ी आने की दिशा में लगाया जाता है इस बोर्ड को देखने के बाद लोको पायलट रूक रूक कर लम्बी सीटी बजाते हुये जाएगा तथा समपार पर तेज निगाह रखेगा।



गाड़ी संचालन पद्धतियाँ GR.7.01 System of Working

भारतीय रेल पर निम्न लिखित संचालन पद्धतियाँ लागू है -

1. पूर्ण ब्लॉक पद्धति
2. स्वचालित ब्लॉक पद्धति
3. अनुगामी गाड़ी पद्धति
4. पायलट गार्ड पद्धति
5. ट्रेन स्टाफ़ तथा टिकट पद्धति
6. केवल एक गाड़ी पद्धति

SR 7.01-1 मध्य रेल पर निम्नलिखित 3 संचालन पद्धतियाँ लागू हैं -

1. पूर्ण ब्लॉक पद्धति
2. स्वचालित ब्लॉक पद्धति
3. केवल एक गाड़ी पद्धति

पूर्ण ब्लॉक पद्धति GR 8.01

पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें-

1. जहाँ गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक पद्धति पर होता है वहाँ-

क.) किसी भी गाड़ी को किसी ब्लॉक स्टेशन से चलने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक की आगे के ब्लॉक सेक्शन से लाईन क्लियर नहीं मिल जाता ।

ख) दोहरी लाईन पर ऐसा लाईन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि जिस ब्लॉक स्टेशन पर लाईन क्लियर दिया जाता है उसके प्रथम रोक सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाईन साफ नहीं है ।

ग) इकहरी लाईन पर ऐसा लाईन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि लाईन क्लियर देने वाले स्टेशन पर लाईन उस दिशा में जाने वाली गाड़ियों से केवल प्रथम रोक सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ़ न हो और लाईन क्लियर पाने वाले स्टेशन की ओर जाने वाली गाड़ियों से भी क्लियर नहीं है।

2. जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिये गए हैं उपनियम 1 के ख और ग में उल्लेखित पर्याप्त दूरी दो संकेती सिगनल व्यवस्था मे 400 मी. एवं बहु संकेती सिगनल व्यवस्था मे 180 मी. से कम नहीं होगी ।

SR 8.01-1 लॉक एवं ब्लॉक पद्धति

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

लॉक एवं ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें-

1. जब तक अगले ब्लॉक स्टेशन से लाईन क्लियर न (एक्सल काउन्टर पर /ट्रैक सर्किट / ब्लॉक उपकरण) मिल जाये तब तक किसी भी ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी को रवाना करने के लिये अन्तिम रोक सिगनल ऑफ़ करना संभव नहीं होगा।

2. ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश करने पर अन्तिम रोक सिगनल अपने आप ON स्थिति में आ जाएगा। 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 में न कर दिये जाये तो सेक्शन क्लियर करना संभव नहीं हो सकेगा और न ही किसी गाड़ी को लाईन क्लियर दिया जा सकेगा।

लाईन क्लियर देने की शर्तें-

GR 8.02 A क्लास स्टेशन पर लाईन क्लियर देने की शर्तें

A क्लास स्टेशन पर किसी भी गाड़ी को तब तक लाईन क्लियर नहीं दिया जाएगा जब तक कि-

1. ठीक पहले आने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है।
2. उक्त गाड़ी के पीछे के सभी सिगनल फ़िरे से ऑन स्थिति में न कर दिये गये हों।
3. जिस लाईन पर गाड़ी को लेना वह लाईन स्टार्टर सिगनल तक साफ़ न हो।
उक्त लाईन से सम्बन्धित सभी कॉटो को सही तरह से सेट न कर दिया गया हो और सभी सम्मुख कॉटो को तालित न कर दिया गया हो।

नोट मध्य रेल में इकहरी लाइन पर -A क्लास स्टेशन नहीं है।

B क्लास स्टेशन पर लाईन क्लियर देने की शर्तें

1. B क्लास स्टेशन पर किसी भी आने वाली गाड़ी को तब तक लाईन क्लियर नहीं दिया जाएगा जब तक कि-
2. ठीक पहले वाली गाड़ी पूरी न आ गई हो।
3. गाड़ी को दिये गये सभी पिछले सिगनल वापस ऑन स्थिति में न कर दिये गये हों।
लाईन निम्नानुसार साफ़ न हो -

डबल लाइन पर

अ) TALQ व्यवस्था में होम सिगनल तक

ब) MAUQ / MACLS व्यवस्था में बाह्यतम सम्मुख कॉटो या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड तक

सिंगल लाइन पर -

- TALQ व्यवस्था में गाड़ी आने की दिशा में पड़ने वाले पहले शंटिंग लिमिट बोर्ड या विरुद्ध दिशा के एडवान्सुड स्टार्टर सिगनल तक (दोनों में जो भी लगा है), या
- यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या एडवान्सुड स्टार्टर सिगनल नहीं है तो होम सिगनल तक। या
- यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या एडवान्सुड स्टार्टर या होम सिगनल न हो तो बाह्यतम सम्मुख कॉटो तक।
- MACLS / MAUQ व्यवस्था में गाड़ी आने की दिशा में लगे हुये शंटिंग लिमिट बोर्ड या एडवान्सुड स्टार्टर सिगनल तक। (दोनों में जो भी लगा है)
- यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या एडवान्सुड स्टार्टर सिगनल नहीं लगा है तो बाह्यतम सम्मुख कॉटो तक।

2. स्वचालित ब्लॉक पद्धति -SR 9.01

मध्य रेलवे पर निम्न लिखित खण्डों पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति लागू है-

1. CSTM - TITWALA
2. KYN - BADLAPUR
3. CSTM - PANVEL
4. CSTM - ANDHERI
5. BSL - JALGAON

उपरोक्त सभी सेक्शन दोहरी लाईन के सेक्शन हैं।

GR 9.01 दोहरी लाईन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें -

2. जहाँ गाड़ियों का संचालन दोहरी लाईन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति से होता है वहाँ-
 - a. लाईन पर लगातार ट्रेक सर्किट या एक्सल काउन्टर लगाये जाते हैं।
 - b. आवश्यकता होने पर दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनो के बीच की लाईन कई स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में बाँटी जा सकती है। प्रत्येक ऐसे सेक्शन दो क्रमिक रोक सिगनल के बीच परिचालित लाईन के भाग होंगे और इनमें प्रवेश रोक सिगनल द्वारा शासित होगा तथा
 - c. ट्रेक सर्किट या एक्सल काउन्टर, स्वचालित ब्लॉक सिगनल में गाड़ी के प्रवेश को शासित करने वाले रोक सिगनल को इस प्रकार नियंत्रित करें कि-
 - i. सिगनल तब तक ऑफ़ स्थिति में नहीं जाएगा जब तक लाईन न केवल अगले रोक सिगनल तक ही नहीं, बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ न हो तथा
 - ii. जैसे ही गाड़ी सिगनल को पार करेगी वैसे ही सिगनल अपने आप ON स्थिति में आ जाएगा।
3. जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्देश नहीं दिया जाता है तब तक उपरोक्त पर्याप्त दूरी 120 मीसे कम नहीं होगी।
4. A. विशेष अनुदेशों के अधीन प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है।
B. इस प्रकार मुहैया कराए गए मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को ट्रेक सर्किट अथवा एक्सल काउंटरो अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया जाएगा और उसे आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा। संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हों या मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक माध्यम में हो।
C. पिछले स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य खंड आशोधित अर्ध स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जाएगा कि जब ए चिन्ह बुझा हो तो एडवांस्ड स्टार्टर स्वयं ऑफ़ होगा या ऑफ़ किया जाएगा जब लाइन मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो। इसी प्रकार मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल स्वतः ऑफ़ होगा अथवा ऑफ़ किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।
D. धुंध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं दे तो असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्यखंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को विशेष अनुदेशों में तहत निर्धारित विधि में ए चिन्ह को

बुझाया जा सकता है और इस कार्रवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का ए चिन्ह भी बुझ जाएगा ।

E. उपरोक्त खंड C के अधीन उल्लेखित पर्याप्त दूरी उप नियम 2 के अधीन निर्धारित दूरी से कम नहीं होगी ।

F. सामान्य स्थितियों के दौरान मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा ।

4. A. जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल ऑन में है तथा ए चिन्ह बुझा है तो गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देगा और इसके बारे में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा ।

B. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्य पद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए ए चिन्ह के साथ ऑन अवस्था में मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है ।

C. यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ हो तो वह सिगनल पर पाँच मिनट तक प्रतिक्षा करने के बाद सिगनल को ऑन में पास करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक 10 kmph की गति से ही चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा, और

D. लोको पायलट, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा ।

स्वचलित रोक सिगनल Automatic Stop Signal GR 3.17

1. यह स्वचलित ब्लॉक सेक्शन का लगाया जाने वाला रोक सिगनल है।
2. इसकी पहचान के लिये इसके खम्बे पर एक सफ़ेद गोल चकरी लगाई जाती है जिसके ऊपर काला A अक्षर लिखा होता है।
3. इस सिगनल की सामान्य स्थिति हरी होती है। (आगे बढ़ो)
4. ये सिगनल गाड़ी के चलने से अपने आप ऑन ऑफ़ होते रहते हैं।-
5. ये सिगनल उन स्थानों पर लगाये जाते हैं जहाँ लाईन सीधी होती है अर्थात कोई कॉटा, गेट या क्रासिंग नहीं होते हैं। लोको पायलट इस सिगनल को दिन में 01 मिनट तथा रात में 02 मिनट रुकने के बाद 15 Kmph (दृश्यता साफ होने पर) 8 kmph (दृश्यता साफ न होने पर) की गति से SR 9.02-1 के अनुसार ऑन स्थिति में पार कर सकता है।

अर्द्धस्वचलित रोक सिगनल Semi Automatic Stop Signal GR 3.17

1. यह सिगनल स्वचलित ब्लॉक सेक्शन में लगाया जाता है।
2. यह सिगनल स्वचलित रोक सिग्नल तथा हस्त चलित रोक सिगनल दोनों की तरह कार्य कर सकता है।
3. इसकी पहचान के लिये इसके खम्बे पर प्रकाशित होने वाला A मार्कर लगा होता है।

4. जब A मार्कर प्रकाशित होता है तब यह सिगनल स्वचलित रोक सिगनल की तरह कार्य करता है तब लोको पायलट इस सिगनल को दिन में 1मिनट तथा रात में 2मिनट रुकने के बाद SR 9.02-1 के अनुसार ऑन स्थिति में पार कर सकता है।
5. जब A मार्कर बुझा होता है तब यह सिगनल हस्तचलित रोक सिगनल की तरह कार्य करता है ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को बिना प्राधिकार के ऑन स्थिति में पार नहीं कर सकता है।
6. यह सिगनल किंग लीवर या पैनल बटन (AGGN / AGGYN) द्वारा ऑपरेट किया जाता है। यह सिगनल कॉटो तथा क्रॉसिंग के पहले लगाया जाता है।

केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें एवं असामान्य परिस्थितियों में स्टेमास्टर की झूटी. GR 13.01

1. GR 13.02 केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातेंजहाँ पर गाड़ियों का संचालन केवल एक गाड़ी - क ही गाड़ी रहेगी।पद्धति से होता है वहाँ पर जिस सेक्शन में यह पद्धति लागू है वहाँ एक समय में केवल एक
2. यह पद्धति इकहरी लाईन की छोटी टर्मिनल ब्रांच लाईनो पर लागू की जाती है। जिस सेक्शन में यह पद्धति लागू की जाती है उस सेक्शन में एक सेक्शन में एक ही गाड़ी रहेगी। मध्य रेलवे की जिन शाखा लाइनों में गाड़ियाँ के केवल एक गाड़ी पद्धति से चलायी जाती है इसकी जानकारी मंडलों की कार्य संचालन समय सारणी में दी जाती है मध्य रेल के निम्नलिखित खंडों पर यह पद्धति लागू हैं -

पाचौरा -जामनेर (भुसावल मंडल)

DRGI दूनागिरी(ई मंडलमुम्ब) ऊरन सिटी -

पुलगाँव -मिलिट्री साईडिंग (नागपूर मंडल)

पुलगाँव -आर्वी (नागपूर मंडल)

वणी पिंपल कुटी -

WUN PMKT

WUN वणी -RAJR राजूर

GDYAघोड़ा डोगरी -SARNI

HRG - HNWG (NGP)

Hitdagar- Nandan

हिरदागर -Washery siding

3. इस पद्धति में जिस स्टेशन से ब्रांच लाईन निकल रही है वह बेस स्टेशन कहलाता है तथा अन्तिम स्टेशन टर्मिनल स्टेशन कहलाता है।
4. इनके बीच सामान्यतया फ़्लैग स्टेशन होते हैं जहाँ गाड़ी समय सारणी के अनुसार रुकती है व गार्ड के हाथ सिगनल पर चलती है।
5. मुख्य लाईन पर स्थित जंक्शन स्टेशन का टोकन (मेटल) से प्रस्थान प्राधिकार के रूप में धातु (बेस स्टेशन) दिया जाता है जिस पर एक ओर सेक्शन का नाम तथा दूसरी ओर केवल एक गाड़ी पद्धति खुदा होता है।
6. जब तक स्टेशन मास्टर लोको पायलट को यह टोकन नहीं देता है तब तक वह गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में लेकर नहीं जाएगा।
7. सेक्शन में किसी गाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति देने से पूर्व स्टेशन मास्टर स्वयं गाड़ी के लोको पायलट को उक्त टोकन देगा।
8. यह टोकन सेक्शन पर इस काम के लिये खास तौर से रखे गये बॉक्स के अन्दर ताला बन्द करके रखा जाता है और बॉक्स की चाबी स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।
9. गाड़ी स्टेशन पर पहुँचने के बाद लोको पायलट यह टोकन स्टेशन मास्टर को सौंप देगा और स्टेशन मास्टर तुरंत ही उसे बॉक्स में बन्द करके रख देगा।

टोकन खो जाने पर उसके स्थान पर दूसरा टोकन मंगवाने के लिये स्टेशन मास्टर इस मामले की सूचना तुरंत DRM को देगा और जब तक दूसरा टोकन न मिल जाये तब तक वह लोको पायलट को हस्त लिखित पर प्राधिकार जारी करेगा।

GR 13.04 केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्यवाही-

1(क) यदि केवल एक गाड़ी पद्धति में गाड़ी असमर्थ हो जाती है और उसे सहायता की आवश्यकता होती है अथवा कोई दुर्घटना हो जाने पर गाड़ी का आगे बढ़ना असम्भव हो जाता है तो नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार गाड़ी की उस दिशा में रक्षा की जायेगी जिधर से सहायता प्राप्त की जा रही है।

(ख) गाड़ी का गार्ड बेस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को परिस्थिति की सूचना देगा जिनमें गाड़ी असमर्थ हुई है और यदि गार्ड के लिये उस स्टेशन को जाना आवश्यक है तो वह लोको पायलट को लिखित अनुदेश देगा कि वह उसकी वापसी तक गाड़ी को खड़ी रखे और इसकी अभिस्वीकृति प्राप्त करेगा।

2.(क) यदि गार्ड ने टर्मिनल स्टेशन के स्टेशन मास्टर को यह सूचना दी है तो वह आधार स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा और बेस स्टेशन का स्टेशन मास्टर दूसरे इंजन को लाईन में प्रवेश करने की अनुमति दे सकता है।

(ख) इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के साथ या तो असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड रहेगा जो ड्राइवर को यह बतायेगा कि असमर्थ गाड़ी कहाँ है और उसकी परिस्थिति क्या है या इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के लोको पायलट को एक लिखित प्राधिकार दिया जाएगा जिसमें ऐसे अनुदेश होंगे जिससे असमर्थ हुई गाड़ी के स्थान तथा परिस्थितियों का ज्ञान हो सके और साथ में ऐसे अन्य विवरण भी रहेंगे जो असमर्थ हुई गाड़ी के गार्ड के साथ न होने की दशा में लाईन पर प्रवेश करने के लिये आवश्यक हैं।

3. असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड उस लाईन के समुचित संचालन के लिये तब तक जिम्मेदार रहेगा जब तक कि असमर्थ हुई गाड़ी वहाँ से चल नहीं देती और उसकी सहायतार्थ गया हुआ कोई अन्य इंजन आधार स्टेशन पर वापस नहीं पहुँच जाता।

4. यदि असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड नहीं है तो सहायक लोको पायलट या आवश्यकतानुसार लोको पायलट इस नियम द्वारा गार्ड को सौंपे गये कर्तव्यों का पालन करेगा परन्तु यह तब तक जब नियम 4.20 के अनुसार इंजन को लोको पायलट दल रहित न छोड़ा जाये।

SR 13.04-1 यदि गार्ड को अपनी गाड़ी के साथ रहना आवश्यक हो तो वह सहायक लोको पायलट के जरिये निकटतम स्टेशन को गाड़ी के बिगड़ जाने का कारण और खराबी का प्रकार लिखकर सूचना भेजेगा और जिस ओर से सहायता आने की आशा हो उस ओर से सामान्य नियम 6.03 के अनुसार तुरन्त गाड़ी का बचाव करेगा। यदि सहायता मांगी गई हो तो जब तक सहायता आ न जाये वह इंजन अथवा अपनी गाड़ी के किसी भाग को अपने स्थान से हटने नहीं देगा।

अधिकार पत्र Authorities

कोई भी अधिकार पत्र रेल प्रशासन द्वारा अनुमोदित होना चाहिये और जब आवश्यकता हो तब अधिकृत कर्मचारी द्वारा इससे सम्बन्धित कर्मचारी को देना चाहिये। अधिकार पत्र प्राप्त करने वाले कर्मचारी को उसका सही तरह से पालन करना चाहिये। उचित अधिकार पत्र समाप्त हो जाने पर स्टेशन मास्टर किसी भी कोरे कागज पर स्टेशन की मुहर लगाकर तथा उस पर "उचित अधिकार पत्र उपलब्ध न होने के कारण" रिमार्क लिखकर हस्तलिखित अधिकार पत्र जारी कर सकता है।

S & T (T/351) वियोजन संयोजन सूचना / Disconnection / Reconnection Notice प्रतिभाग) एक - (तीन

1. इस अधिकार पत्र के तीन भाग होते हैं। पहला भाग रिकॉर्ड कॉपी, दूसरा भाग संयोजन कॉपी तथा तीसरा भाग वियोजन कॉपी के लिये होता है।
2. यह अधिकार पत्र सिगनल व दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा भरकर स्टेशन मास्टर को तब दिया जाता है जब S&T कर्मचारियों को सिगनल गियरो या अन्य उपकरणों के मरम्मत करने की आवश्यकता होती है।
3. स्टेशन मास्टर यह प्राप्त करने के बाद परिस्थितियों का अवलोकन करके तथा खंड नियंत्रक से अनुमति लेकर Disconnection की अनुमति देगा। S&T कर्मचारी अनुमति मिल जाने के बाद Disconnection का प्रति फ़ाड़कर स्टेशन मास्टर को दे देंगे जिसे स्टेशन मास्टर वियोजन एवं संयोजन रजिस्टर में चिपकाकर रखेगा।
4. S&T कर्मचारियों द्वारा कार्य पूरा होने की जानकारी Reconnection मेमो देकर दी जायेगी। स्टेशन मास्टर Reconnection मेमो पर हस्ताक्षर करने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि सभी गियर तथा उपकरण सही तरीके से कार्य कर रहे हैं। उसके बाद Reconnection मेमो स्वीकार करेगा।
5. रिकॉर्ड कॉपी पर Disconnection तथा Reconnection का समय लिखा जाएगा तथा स्टेशन मास्टर द्वारा हस्ताक्षर किये जायेंगे।
6. इसका पूरा विवरण Reconnection / Disconnection रजिस्टर में रखा जाएगा।

T/369 (1)- किसी रोक सिगनल को आन स्थिति में पार करने के लिए जब पूर्व सूचना दी गई हो तो पिछले स्टेशन मास्टर द्वारा दिया जाने वाला प्राधिकार पत्र) दो-प्रति -लोको पायलट व रिकॉर्ड(

i) यह अधिकार पत्र किसी स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के खराब होने पर)C क्लास स्टेशन को छोड़कर उसे पार (करने के लिये पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को दिया जाता है।

ii) इसे कॉशन नोटिस स्टेशन से, ठीक पिछले स्टेशन से तथा गाड़ी रुकने वाले स्टेशन से जारी किया जाता है।

iii) इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी संख्या, खराब सिगनल का विवरण, जिस स्टेशन का सिगनल खराब है उसका विवरण, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन मुहर इत्यादि होता है।

iv) इसे प्राप्त करने के बाद ही लोको पायलट उस सिगनल को तभी ऑन स्थिति में पार करेगा जब उस सिगनल के नीचे एक वर्दी धारी सक्षम रेल सेवक द्वारा ऑल राईट हैन्ड सिगनल दिखाया जाये।

T/369 (3b) रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे या खराब स्थिति मे पार करने का अधिकार पत्र-

प्रति- दो (लोको पायलट व रिकॉर्ड)

- i) यह अधिकार पत्र स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को किसी भी रोक सिगनल को ON स्थिति मे पार करने के लिये दिया जाता है।
- ii) इसमे गाड़ी का नाम, समय, दिनांक, खराब सिगनल का विवरण, स्टेशन का नाम, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन मुहर आदि होता है।
- iii) यदि यह अधिकार पत्र अन्तिम रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये जारी किया जाता है तो दोहरी लाईन खण्ड पर इस पर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर के लिए मिला प्राईवेट नंलिखा जाएगा। .
- iv) यह अधिकार पत्र आगमन तथा प्रस्थान रोक सिग्नलो को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये अलगअलग देना - चाहिये।
- v) किसी भी रोक सिगनल को ON स्थिति मे या खराब स्थिति मे पार करते समय गाड़ी की गति 15 किसे .घं.प्र.मी. करते समय उपरोक्त ग अधिक नहीं होगी। यदि एडवांसड स्टार्टर के आगे कोई काँटे नहीं है तो उसे पारति प्रतिबंध का पालन नहीं किया जाएगा।
- vi) इसे जारी करने से पहले स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि उस सिगनल से संबंधित रास्ते के सभी काँटे सैट एवं क्लैम्प तथा पैड लॉक है।

T/ 409 सतर्कता आदेश प्रति- चार (लोको पायलट , सहा.लोको पायलट गार्ड व रिकॉर्ड)

1. सतर्कता आदेश सेक्शन मे लागू अस्थायी गति प्रतिबन्धो की जानकारी तथा उसके पालन हेतू लोको पायलट व गार्ड को जारी किया जाता है।
2. सतर्कता आदेश काँशन नोटिस स्टेशन से सभी रुकने वाली गाड़ियो को तथा आवश्यकतानुसार किसी भी स्टेशन से जारी किया जाता है।
3. इसमे जारी करने वाले स्टेशन का नाम, सेक्शन का नाम, गति प्रतिबन्धो की कुल संख्या, स्थान का कि .मी. .नं., जिन दो स्टेशनो के बीच वह स्थान है उसका नाम, प्रतिबन्धित गति, गति प्रतिबन्ध लगाने का कारण आदि बाते लिखी होती है।
4. इस पर स्टेशन मास्टर हस्ताक्षर करता है तथा स्टेशन की मुहर लगाता है।
5. इसे भौगोलिक क्रम मे बनाया जाता है।
6. इसमे स्टेशनो के नाम कोड मे नहीं बल्कि पूरे शब्दो मे लिखने चाहिये।
7. यदि सेक्शन मे इतने अधिक गति प्रतिबन्ध है कि वे एक पृष्ठ मे नहीं आ सकते है तो अगले पृष्ठ पर शेष गति प्रतिबंध लिखे जायेंगे और उनके पृष्ठो पर पृष्ठ क्रमांक 1,2, इत्यादि लिखना चाहिये।
8. सतर्कता आदेश के रिकॉर्ड पन्ने जारी होने की तिथि से 12 महीने तक सुरक्षित रखना चाहिये।
9. सतर्कता आदेश बनाते समय उसमे काट पीट नहीं करनी चाहिये बल्कि उसे रद्द करके नया सतर्कता आदेश जारी किया जाना चाहिए।

T/A- 409 "कुछ नहीं सतर्कता आदेश प्रति- चार (लोको पायलट , सहा लोको पायलट गार्ड व रिकॉर्ड)

1. यदि दो कॉशन नोटिस स्टेशन के बीच कोई भी अस्थायी गति प्रतिबन्ध नहीं है तो यह लोको पायलट एवं गार्ड को जारी किया जाता है।
2. इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नं., स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर तथा स्टेशन की मुहर आदि होते हैं।

T/B 409 रिमाइन्डर सतर्कता आदेश प्रति तीन(लोको पायलट , सहा. लोको पायलट, व रिकॉर्ड)

1. यह केवल पुशिंग बैक के दौरान गाड़ी के लोको पायलट व गार्ड को जारी किया जाता है।
2. इसका प्रारूप T/409 के समान होता है।

T/ 509 अवरोधित लाईन पर गाड़ी लेने के लिए प्रति- दो (लोको पायलट व रिकार्ड)

1. गाड़ी को अवरोधित लाईन पर लेने के लिए इस अधिकार पत्र का उपयोग किया जाता है।
2. इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नं., जिस अवरोधित लाईन पर गाड़ी को लेना है उसका विवरण, जिस सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना है उसका विवरण स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर आदि बातें लिखी होती हैं।
3. यह अधिकार पत्र जारी करने से पहले स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि संबंधित लाईन के सभी कॉटे सैट तथा सम्मुख कॉटे सैट, क्लैम्प एवं पैड लॉक कर दिये गये हैं।
4. इसे देने के बाद गाड़ी को संबंधित लाइन के प्रथम सम्मुख कॉटे तक पायलट भी किया जाता है।

T/ 511- बिना सिगनल वाली लाईन से गाड़ी खाना करने के लिए - प्रति- दो (लोको पायलट व रिकार्ड)

1. जब गाड़ी को किसी ऐसी लाईन से खाना करना हो जिसके लिये स्टार्टर सिगनल नहीं लगा हो वहाँ से गाड़ी खाना करने के लिये यह अधिकार पत्र स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट को दिया जाता है।
2. इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम ,समय, दिनांक, गाड़ी सं., लाईन नं.स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर . है। आदि बातें लिखी होती हैं।
3. यदि लोको पायलट को कोई टोकन या पेपर लाईन क्लियर टिकट प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया गया हो तो उसका विवरण भी T/511 पर किया जाएगा।

T/512 सामुहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाईन से गाड़ी खाना करना -प्रति- दो (लोको पायलट व रिकार्ड)

1. जब गाड़ी को किसी ऐसी लाईन से खाना करना हो जिसके लिये कॉमन स्टार्टर सिगनल लगा है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट को T/512 अधिकार पत्र देता है और कॉमन स्टार्टर सिगनल को ऑफ़ करता है।
2. इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नं., लाईन का विवरण जहाँ से गाड़ी खाना हो रही है, यदि कोई मूर्त प्रस्थान प्राधिकार दिया जा रहा है तो उसका विवरण, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर आदि बातें लिखी होती हैं।

T/ A 602 अवरोधित ब्लॉक सेक्शन मे सहायता इंजन / सहायता गाड़ी भेजने के लिये अधिकार पत्र (प्रति- तीन लोको पायलट, गार्ड व रिकार्ड) इस अधिकार पत्र के तीन भाग होते है-

- a) बिना लाईन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
- b) सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने का अधिकार
- c) सतर्कता आदेश

इस अधिकार पत्र मे जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नं., अवरोधित ब्लॉक सेक्शन का नाम, अवरोध का कि.नं. मी., जिन सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करना है उनका विवरण तथा गति प्रतिबन्धो का विवरण लिखा रहता है।

T/ B 602 - इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर लाईन क्लियर लेने जाने वाले वाहन को दिया जाने वाला अधिकार पत्र प्रति- दो (लोको पायलट व रिकार्ड)

1. इसे इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर संचार व्यवस्था प्रारम्भ करने के लिये जाने वाले वाहन के लोको पायलट को दिया जाता है। इस अधिकार पत्र के निम्न पाँच भाग होते है-
 - a) बिना लाईन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
 - b) सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने का अधिकार
 - c) सतर्कता आदेश
 - d) लाईन क्लियर पूछताछ संदेश
 - e) सशर्त लाईन क्लियर संदेश
2. इसमे जारी किये जाने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, लाईन क्लियर लेने जाने वाले वाहन का विवरण, अगले स्टेशन का नाम, जिन सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करना है उनका विवरण, सतर्कता आदेश, जिन गाड़ी के लिये लाईन क्लियर पूछने वाहन जा रहा है उसका नाम, गति प्रतिबन्ध, सशर्त लाईन क्लियर संदेश मे प्राईवेट नंआदि बाते लिखी जाती है। .

T/ C 602 दोहरी लाईन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर चलने वाली गाड़ियो को दिया जाने वाला अधिकार पत्र प्रति- दो (लोको पायलट व रिकार्ड) इस अधिकार पत्र के तीन भाग होते है-

- a) बिना लाईन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
- b) सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने का अधिकार
- c) सतर्कता आदेश

इसमे जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नं, अगले स्टेशन का नाम, गति प्रतिबन्ध, उन सिगनलो का विवरण जिन्हे ऑन स्थिति मे पार करना है, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर आदि बाते लिखी रहती है।

T/ D 602 दोहरी लाईन खण्ड पर अस्थायी इकहरी लाईन संचालन के दौरान दिया जाने वाला अधिकार पत्र प्रति- तीन (लोको पायलट, गार्ड व रिकार्ड)

यह अधिकार पत्र लोको पायलट एवं गार्ड को TSL वर्किंग के दौरान स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किया जाता है।

इसके तीन भाग होते है-

- a) लाईन क्लियर टिकट
- b) सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने का अधिकार

c) सतर्कता आदेश जिसमें -TSL वर्किंग के दौरान प्रयुक्त लाईन, अवरोध के कि.मी., गति प्रतिबन्ध तथा यदि कोई ट्रेप प्वाइंट है तो उसे मेन लाईन के लिये सैट करने का आश्वासन, न्यूट्रल सेक्शन यदि कोई हो तो उसकी जानकारी ।

- इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, गाड़ी नं., समय, दिनांक, अगले स्टेशन का नाम, लाईन क्लियर मे प्राप्त प्राईवेट नं, उन सिगनलो का विवरण जिन्हे ऑन स्थिति मे पार करना है, गति प्रतिबन्ध, बीच के बन्द किये गए IBS या C क्लास स्टेशनों के सिगनल को ऑन में पार करने का विवरण इत्यादि बातें लिखी होती है।
- इसमें लोको पायलट को पालन करने हेतु कुछ महत्वपूर्ण अनुदेश भी दिये जाते हैं जैसे TSLमें जाने वाली प्रथम गाड़ी है तो 25 kmph का पालन, रास्ते के गेटमेन, गेंगमेन, की मेन आदि को सूचित करते हुए जाना इत्यादि ।

T/ E 602 इकहरी लाईन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर लाइन क्लियर पूछताछ संदेश प्रति- दो (लोको पायलट व रिकार्ड) इसे T/B 602 के साथ जब एक से अधिक गाड़ियों के लिये लाईन क्लियर की आवश्यकता हो तब या बाद मे गाड़ियों के लाईन क्लियर पूछने के लिये जारी किया जाता है। इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, अगले स्टेशन का नाम, जिन गाड़ियों के लिए लाईन क्लियर चाहिये उनका विवरण, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन मुहर आदि बाते होती है।

T/ F 602 सशर्त लाईन क्लियर संदेश (Conditional line clear message)

प्रति- दो (लोको पायलट व रिकार्ड)- इसे इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान स्टेशन मास्टर द्वारा दूसरे स्टेशन मास्टर को पूछे गए लाईन के जवाब के रूप में जारी किया जाता है।

इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम दूसरे स्टेशन का नाम, समय , दिनांक, गाड़ियों के नाम व नम्बर तथा लाइन क्लियर के लिए दिया गया प्राईवेट नंबर अंको तथा शब्दो मे, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर आदि बाते लिखी होती है ।

T/ G 602 (अप) , T/ H 602 (डाऊन) सशर्त लाईन क्लियर टिकट Conditional line clear ticket प्रति- दो (लोको पायलट व रिकार्ड)

- इस अधिकार पत्र का उपयोग इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर दूसरे स्टेशन मास्टर से सशर्त लाइन क्लियर उत्तर संदेश मे लाईन क्लियर प्राप्त होने के बाद जाने वाली गाड़ी को प्रस्थान प्राधिकार के रूप मे देने के लिये किया जाता है।
- इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, अगले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, प्राईवेट नंअंको तथा शब्दो . मे, गाड़ीस्टेशन मास्टर के ह.नं .स्ताक्षर आदि बातो का उल्लेख किया जाता है।
- यदि एक से अधिक गाड़ियों के लिये लाईन क्लियर प्राप्त हुआ है तो बाद वाली गाड़ी जिसे 30 मिनट के बाद रवाना करना है तो उसके लिये भी इसी अधिकार पत्र उपयोग किया जाएगा। ऐसे समय गाड़ि की गति 25/10 किसे अधिक नही होगी .घं.प्र.मी. और 30 मिनट पहले आने वाली गाड़ी और 30 मिनट के बाद जाने वाली गाड़ी का विवरण भी इस पर लिखा जाएगा।

T/ I 602 संचार के साधनों में से कोई एक साधन पुनः उपलब्ध होने पर स्टेशन मास्टरों द्वारा भरा जाने वाला अधिकार पत्र प्रति- एक (रिकॉर्ड)

यह अधिकार पत्र संचार के साधन भंग होने के बाद जब संचार साधन पुनशुरू हो जाते है तब दोनो स्टेशन के स्टेशन : मास्टरो द्वारा भरा जाता है। इस अधिकार को भरते समय दोनो स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान चलने वाली गाड़ियों के विवरण का आदानप्रदान करते है तथा अन्तिम ग-ाड़ी का विवरण लिखते है और आपस मे प्राईवेट नम्बरों का आदानप्रदान भी करते है।-

T/609- बीच सेक्शन से अगले स्टेशन तक इंजन या गाड़ी के किसी हिस्से को ले जाने की अनुमति दिए जाने पर गार्ड द्वारा लोको पायलट को दिया जाने वाला अधिकार पत्र (प्रति- दो लोको पायलट व गार्ड)

- जब ब्लॉक सेक्शन में इंजन गाड़ी के लोड को नहीं खींच पाता है या अन्य किसी कारणवश गाड़ी से इंजन को अलग करना पड़े तो गार्ड के द्वारा लोको पायलट को यह लिखित अनुमति दी जाती है। इसमें गाड़ी क्रमांक, समय, दिनांक, अगले हिस्से के साथ जाने वाले वाहन की संख्या, अन्तिम वाहन का नं., अवरोध का कि.मी. नं., लोको पायलट को यदि टोकन या पेपर लाईन क्लियर टिकट दिया गया था तो गार्ड उसका विवरण इस पर लिखेगा (पेपर लाईन क्लियर टिकट अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा /टोकन), गार्ड के हस्ताक्षर, आदि बाते लिखी जायेगी।
- यदि वही लोको पायलट अपने बचे हुए लोड को लेने जा रहा है तो इस प्राधिकार पत्र के दूसरे भाग को स्टेशन मास्टर भरकर लोको पायलट को जाने के लिए प्राधिकृत करता है।

T/806 शंटिंग आदेश- प्रति- तीन (लोको पायलट, गार्ड व रिकार्ड)

इस अधिकार पत्र का उपयोग शंटिंग कार्य के लिये किया जाता है। इस पर स्टेशन मास्टर शंटिंग के अनुदेश देता है, जिसको पढ़कर गार्ड एवं लोको पायलट हस्ताक्षर करते हैं। इसमें समय, दिनांक, गाड़ी नं., इंजन नं., शंटिंग का विवरण, शंटिंग के लिये जिन सिगनल को ON स्थिति में पार करना है उनका विवरण यदि ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग के लिए जाना हो तो ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड का विवरण आदि बाते लिखी जाती हैं।

T/A 912 स्वचलित ब्लॉक सेक्शन में प्रयुक्त अधिकार पत्र

1. स्वचलित, अर्द्धस्वचलित, हस्तचलित, गेट रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने का प्राधिकार पत्र- प्रति- दो (लोको पायलट, रिकार्ड)
2. यह प्राधिकार पत्र स्वचलित ब्लॉक सेक्शन में चलने वाली गाड़ी के लोको पायलट को उस समय जारी किया जाता है जब कोई स्वचलित गेट रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना / स्वचलित-अर्द्ध /हस्तचलित / होता है।
इस अधिकार पत्र में निम्नलिखित जानकारी लिखी होती है-
 - a) स्टेशनों के नाम, दिनांक, समय
 - b) गाड़ी का नाम व नंबर.
 - c) स्टेशनों के नाम जिनके बीच लगे सिगनल खराब हो गये हैं और सिगनलों का विवरण स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर

3. इस अधिकार पत्र को TSL के दौरान गलत लाइन से जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को भी जारी किया जाता है।

4. अर्द्ध स्वचल सिगनल गेट रोक सिगनल को इस प्राधि / हस्तचलित सिगनल /कार पत्र के आधार पर तब तक पार नहीं किया जाएगा जब तक कि उस सिगनल के नीचे से कोई वर्दीधारी रेल कर्मचारी हाथ सिगनल नहीं दिखाता है।

T/B 912 स्वचलित ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में बिना लाईन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार - प्रति- दो (लोको पायलट, रिकार्ड)

1. इस अधिकार पत्र का उपयोग स्वचलित ब्लॉक सेक्शन में जब दो स्टेशनों के बीच सभी सिगनल खराब हो जाये और साथ में संचार के साधन भी काम करना बन्द कर दे तब इसे जारी किया जाता है।
इस अधिकार पत्र में निम्नलिखित बाते होती हैं-
 - a) जारी करने वाले स्टेशन का नाम, अगले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक
 - b) गाड़ी संख्या, गाड़ी का नाम
 - c) बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
 - d) परिस्थितियाँ जिनके अंतर्गत यह अधिकार पत्र जारी किया गया है।

- e) सिगनलो का विवरण जिन्हे खराब स्थिति मे या ऑन स्थिति मे पार करना है।
- f) सतर्कता आदेश
- g) स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर

T/C 912 स्वचलित ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजन/ गाड़ी को भेजने के लिये दिया जाने वाला प्रस्थान प्राधिकार- प्रति- दो (लोको पायलट,रिकॉर्ड) - यह अधिकार पत्र ऑटोमेटिक सेक्शन मे सहायता इंजन के लोको पायलट को अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन मे जाने के लिये दिया जाता है। इस अधिकार पत्र मे निम्नलिखित बातों का उल्लेख रहता है-

- a) बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार सतर्कता आदेश
- b) सतर्कता आदेश
- c) समय,दिनांक
- d) अवरोध का किजिस पर अवरोध है तथा वह लाईन .मी.
- e) अन्तिम गाड़ी का विवरण
- f) जारी करने वाले स्टेशन का नाम

T/ D 912 सिगनलो की लम्बी अवधि के लिये खराबी के दौरान स्वचलित ब्लॉक पद्धति मे प्रस्थान प्राधिकार प्रति- दो (लोको पायलट,रिकॉर्ड) - यह अधिकार पत्र उस समय लोको पायलट को जारी किया जाता है जब स्वचलित ब्लॉक सेक्शन मे सभी सिगनल लम्बी अवधि के लिये खराब हो जाये। इस अधिकार पत्र मे निम्नलिखित बाते का उल्लेख रहता है-

- a) जारी किये जाने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक
- b) जिन दो स्टेशनो के बीच सभी सिगनल खराब हो गये है उन स्टेशनो का नाम एवं सिगनलों के नंबर
- c) लाईन क्लियर मे प्राप्त प्राईवेट नं.
- d) गाड़ी नं., गाड़ी का नाम
- e) स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर।
- f) सतर्कता आदेश

T/1410 पूर्ण गाड़ी आगमन रजिस्टर - जब स्टेशन कर्मचारी गाड़ी के पूर्ण रूप से उल्लंघन चिन्ह के अंदर आने की सुनिश्चिती नहीं कर पाते तब या बिना ब्रेक यान की गाड़ी स्टेशन पर अग्रता या क्रासिंग के लिए कोई गाड़ी किसी लाइन पर ली जाती है तो गार्ड के पास इस रजिस्टर को हस्ताक्षर लेने हेतू भेजा जाता है ।

गार्ड स्वयं यह सुनिश्चित करने के बाद कि गाड़ीटेल बोर्ड सहित आ गई है और उल्लंघन चिन्ह के / पूरी टेल लैम्प . अन्दर खड़ी है तब इस पर हस्ताक्षर करता है। गार्ड के हस्ताक्षर होने के बाद पाइंट्समेन स्टेशन मास्टर को आल राइट देगा तत्पश्चात स्टेशन मास्टर पिछला ब्लॉक सेक्शन क्लियर करेगा । इस रजिस्टर मे निम्न लिखित कॉलम होते है-

स्टेशन का नाम, गाड़ी नं., दिनांक, गाड़ी आने का समय ,लाइन , गार्ड के हस्ताक्षर

T/A 1425 - ब्लाक उपकरण खराब होने पर या बंद किए जाने पर या न होने पर लाईन क्लियर पूछताछ तथा जवाबी संदेश पुस्तिका (आउटवर्ड गाड़ियों के लिए)

T/B 1425 - ब्लाक उपकरण खराब होने पर या बंद किए जाने पर या न होने पर लाईन क्लियर पूछताछ तथा जवाबी संदेश पुस्तिका (इनवर्ड गाड़ियों के लिए)

प्रति (रिकॉर्ड) एक - इस अधिकार पत्र को ब्लाक उपकरण खराब होने पर या बन्द किये जाने (Suspend) गाड़ी भेजने वाले तथा गाड़ी लेने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा भरा जाता है । इसमें निम्नलिखित विवरण होता है -

लाइन क्लियर पूछताछ जवाब संबंधी विवरण /, खण्ड में गाड़ी के प्रवेश का विवरण, गाड़ी खण्ड के बाहर होने का विवरण. लाइन क्लियर रद्द करने संबंधी विवरण इसमें दिनांक, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर आदि होते हैं ।

T/C 1425 पेपर लाईन क्लियर टिकट (अप दिशा) प्रति- दो (लोको पायलट,रिक्वॉर्ड)

T/D 1425 पेपर लाईन क्लियर टिकट (डाऊन दिशा) प्रति- दो (लोको पायलट,रिक्वॉर्ड)

यह अधिकार पत्र इकहरी लाईन खण्ड पर लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार के रूप में निम्न लिखित परिस्थितियों में जारी किया जाता है।

- जहाँ टोकन रहित ब्लॉक उपकरण लगे हैं वहाँ अन्तिम रोक सिगनल खराब होने पर
- ब्लॉक उपकरण खराब होने पर
- जहाँ किसी भी प्रकार के ब्लॉक उपकरण न लगे होने पर।
- इस अधिकार पत्र में अन्तिम रोक सिगनल को ON स्थिति में पार करने का विवरण भी होता है। इसलिए इसके साथ T/369 (3b) अधिकार पत्र देने की आवश्यकता नहीं होती
- इसमें गाड़ी नम्बर, दिनांक, समय, प्राइवेट नम्बर आदि विवरण होता है।

T/1518 - लॉरी , ट्रॉली , OHE लेडर ट्रॉली प्रति(भाग तीन) एक - इसके तीन भाग होते हैं। इसका प्रयोग लॉरी / ट्रॉली /OHE लेडर ट्रॉली को मरम्मत या अन्य कारणों से सेक्शन में जाने के लिये किया जाता है। इसका भाग भरा जाता है। क भाग स्टेशन मास्टर द्वारा (ग) भाग एव(ख) ट्रॉली के इंचार्ज द्वारा भरा जाता है तथा इसका (क) भाग में ट्रॉली के इंचार्ज द्वारा लाईन ब्लॉक करने की अनुमति माँगी जाती है। ख भाग में यह अनुमति स्टेशन मास्टर के द्वारा दी जाती है तथा ग भाग में ट्रॉली / लॉरी /OHE लेडर ट्रॉली को लाईन से हटाने की सूचना दी जाती है। इसमें निम्नलिखित मुख्य बातें लिखी होती हैं।

- जारी करने वाले स्टेशन का नाम
- समय, दिनांक
- लॉरी रखने का समय, लॉरी हटाने का समय इत्यादि।

T/ 1525 - मोटर ट्रॉली अनुज्ञा पत्र प्रति- दो (मोटर ट्रॉली इंचार्ज, रिक्वॉर्ड) - यह अधिकार पत्र स्टेशन मास्टर के द्वारा मोटर ट्रॉली के इंचार्ज को ब्लॉक सेक्शन में जाने के लिये दिया जाता है। इस अधिकार पत्र में निम्न लिखित बातें लिखी होती हैं-

स्टेशन का नाम, दिनांक, समय, मोटर ट्रॉली नं., अगले स्टेशन का नाम, अगले स्टेशन मास्टर से लाईन क्लियर में प्राप्त प्राइवेट नं., उन सिगनलों का विवरण जिन्हें ऑन स्थिति में पार करना है, स्टेशन मास्टर, मोटर ट्रॉली इंचार्ज के हस्ताक्षर, स्टेशन मुहर।

T- 66B दोहरी लाईन गाड़ी सिगनल रजिस्टर

T- 137B - इकहरी लाईन गाड़ी सिगनल रजिस्टर (BWM 12.03)

1. यह अधिकार पत्र नहीं बल्कि एक रजिस्टर है जो कि ब्लॉक केबिन या स्टेशन मास्टर कार्यालय में गाड़ियों के विवरण लिखने हेतु उपयोग में लाया जाता है।

2. यह एक महत्वपूर्ण रजिस्टर है जो कि दुर्घटना के समय सील कर दिया जाता है जिससे इसकी प्रविष्टियों में कोई भी परिवर्तन न किया जा सके।

3. इस रजिस्टर में निम्नलिखित विवरण होते हैं -

- स्टेशन का नाम, दिनांक, दिन
- कन्ट्रोलर के साथ समय मिलाये गए समय से संबंधित विवरण
- निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के नाम गाड़ी नं व नाम ., लाईन क्लियर पूछने का समय, प्राप्त होने का समय, दिया गया प्राइवेट नं यदि लिया गया लाईन क्लियर कैन्सल किया गया है तो उसका विवरण गाड़ी के सेक्शन में प्रवेश करने का समय तथा ब्लॉक सेक्शन क्लियर करने का समय तथा उस गाड़ी को अगले स्टेशन के लिए प्रस्थान संबंधी सभी विवरण एवं विशेष कथन यदि कोई हो।

4) TSR मे सभी प्रविष्टियाँ स्याही से की जायेगी और इसमे किसी भी प्रकार की काट पीट नही करनी चाहिये यदि कोई गलती हो जाये तो उस पर एक लाईन खींची जायेगी जिससे कि मूल प्रविष्टि साफ रूप से दिखाई दे।

5) इस रजिस्टर में अधिकृत व्यक्ति ही प्रविष्टि करेगा।

6) ड्यूटी बदलते समय सभी प्रविष्टियों के नीचे एक लाईन खींच दी जायेगी और ड्यूटी ऑफ़ करने वाला एवं कार्यभार ग्रहण करने वाला स्टेशन मास्टर अपना नाम, समय, दिनांक, और अपने हस्ताक्षर करेगा।

7). किसी गाड़ी के लिए प्रविष्टि करने वाला स्टेशन मास्टर उक्त गाडी से संबंधित सभी प्रविष्टियाँ पूरी होने तक ड्यूटी पर रहेगा ब्लाक सेक्शन में सामग्री गाड़ियों), लारियों, ट्रालियों या जब दुर्घटना हो या इंजिन या ओ एच ई में खराबी हो जिसके कारण खंड में अधिक समय तक वाहन रहने की संभावना हो तो इसका अनुपालन करने की आवश्यकता नहीं है।

8). यदि ड्यूटी रोस्टर घंटे के बाद ड्यूटी ऑफ़ करना हो तो निम्नलिखित में से एक उचित पृष्ठांकन किया जाएगा :-

1.-----बजे ड्यूटी ऑफ़ की गई ताकि बजे पहुँची या----- गाडी को लिया जा सके जो कि-----2. -----बजे ड्यूटी ऑफ़ की ताकि गाडी के लिए गाडी सेक्शन से बाहर हो गई रिपोर्ट प-----्राप्त की जा सके उक्त गाडी बजे ----- बजे वहाँ पहुँची।----- स्टेशन की ओर रवाना हुई और

9) यदि ब्लॉक सेक्शन अधिक समय तक घिरा हुआ है तो लाल स्याही से TSR तथा स्टेशन डायरी मे उसकी प्रविष्टि की जायेगी।

नोट - इकहरी लाईन के -TSR मे बॉल टोकन, पेपर लाईन क्लियर टिकट यदि है तो उसका नंलिखने के लिये . अलग से कॉलम बना होता है।

T-199 F - प्राईवेट नं. शीट (BWM 12.02)

1. प्राईवेट नंमंडल संरक्षा अधिकारी कार्यालय द्वारा प्रत्येक स्टेशन को की (.ओ.एस.डी) शीट की आपूर्ति . जाती है।
2. प्रत्येक स्टेशन के लिये अलगअलग सीरीज की प्र-ाईवेट नं. शीट दी जाती .
3. प्राईवेट नंशीट जब उपयोग मे न लाई जा रही हो तो ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर उसे अपनी निजी . अभिरक्षा मे रखेगा।
4. परिवहन निरीक्षक या अन्य अधिकारी निरीक्षण के लिये स्टेशन मास्टर से इसकी मांग कर सकते है तथा उसे TSR के साथ तथा दूसरे स्टेशन के साथ क्रॉस चेक कर सकते है।
5. यदि किसी स्टेशन पर प्राईवेट नंशीट समाप्त हो जाती है तो ऑन ड्यूटी सहायक स्टेशन मास्टर . शीट प्राप्त हो .शीट बनाकर उसे उपयोग मे लायेगा और जैसे ही छपी हुई प्राईवेट नं.हस्तलिखित प्राईवेट नं शीट क .जाती है वह हस्तलिखित प्राईवेट नंउपयोग बन्द कर देगा।
6. उपयोग मे लायी गई सभी प्राईवेट नंशीटो को स्टेशन मास्टर ., मंडल संरक्षा अधिकारी कार्यालय को कवरिंग लेटर के साथ भेजेगा।
7. प्राईवेट नं शीट मे .10 से लेकर 99 तक संख्याएं लिखी होती है। (बिना किसी क्रम से)
8. जब प्राईवेट नंजारी किया जाये तो . उस प्राईवेट नंतिरछी लाईन से काट देना चाहिये और उसके को . या अन्य जिसके लिये जारी किया गया है उसका विवरण लिखना चाहिए। .आगे गाडी नं
9. यदि प्राईवेट नंशीट मे एक ही तुरंत दुबारा आए तो उसे रद्द कर देना चाहिये और अगला प्राईवेट नं ग मे . उपयोलाना चाहिये। प्राईवेट नं का उपयोग साधारणतया निम्नलिखित परिस्थितियों मे किया जाता है -
 - a) लाईन क्लियर देने के लिये
 - b) होम सिगनल ऑफ़ करते समय केबिन कर्मचारी के साथ मे
 - c) अन्तिम रोक सिगनल को ऑफ़ करने के लिये केबिन कर्मचारियों के साथ
 - d) सैन्ड हम्प लगाकर सिगनल ओवर लैप देते समय केबिन कर्मचारियों के साथ
 - e) ब्लॉक टेलीफोन या कन्ट्रोल टेलीफोन पर सेक्शन क्लियर करते समय
 - f) क्रॉस ओवर का प्रयोग करते समय स्टेशन मास्टर और सेक्शन कन्ट्रोलर के बीच।

g) सहायता इंजिन की माँग रह करते समय ।
अन्य महत्वपूर्ण अधिकार पत्र

T/ 431 गाड़ी परीक्षण सूचना

1. यह एक पुस्तक होती है जो स्टेशन मास्टरयार्ड मास्टर कार्यालय में रखी जाती है। /
2. इस अधिकार पत्र के तीन भाग क, ख तथा ग होते हैं।
3. इसका उपयोग स्टेशन मास्टर यार्ड मास्टर द्वारा /TXR को गाड़ी परीक्षण हेतु देते समय किया जाता है।
4. स्टेशन मास्टर इसका क, ख, ग भाग पर जिस गाड़ी का परीक्षण होना है उसका नं., वह किस लाईन पर खड़ी है उसका विवरण तथा उस गाड़ी के ब्लूटने का समय, सूचना भेजने की तारीख व समय लिखकर हस्ताक्षर करके इसे गाड़ी परीक्षक के पास भिजवाता है।
5. TXR यह प्राप्त होने के बाद इसका ख तथा ग भाग को अपने पास रखते हुये भाग क पर पावती स्वरूप अपना हस्ताक्षर करेगा।
6. TXR गाड़ी परीक्षण कार्य पूरा होने के बाद भाग ख एवं ग को स्टेशन मास्टर को भेजेगा।
7. स्टेशन मास्टर भाग ग को अपने पास रखेगा तथा उसका उल्लेख भाग ख पर करके TXR को वापस कर देगा जिसे TXR अपने पास रिकॉर्ड के लिये रखेगा।

T- 115 B ब्लॉक क्षमता प्रमाण पत्र -SR 5.01-3

1. सक्षमता प्रमाण पत्र ZRTI में प्रारंभिक,पदोन्नति, तथा पुनश्चर्या पाठ्यक्रम में प्रशिक्षण प्राप्त करने वाले SM/ASM/Switchman/Cabin Master को प्राचार्य द्वारा नामित जरूरी परीक्षा आयोजित करने के बाद प्राचार्य ZRTI द्वारा जारी किया जाएगा, जिसमें ब्लॉक, पैनल, आरआरआई सक्षमता सम्मिलित की जाएगी ।
2. इस प्रमाण पत्र की वैधता जारी करने की तिथि से 3 वर्ष तक होगी तथापि अपवादात्मक परिस्थितियों में, यदि कोई पुनश्चर्या पाठ्यक्रम आयोजित न किया गया हो तो सक्षमता प्रमाण पत्र की वैधता को DOM/AOM द्वारा अगले पुनश्चर्या पाठ्यक्रम तक बढ़ाया जा सकता है ।
3. किसी भी कर्मचारी को ब्लॉक उपकरण / पैनल / आरआरआई के प्रचालन की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक उसके पास निर्धारित सक्षमता प्रमाणपत्र न हो । ब्लूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और सहायक स्टेशन मास्टर, केबिन तथा स्टेशनों में स्वतंत्र रूप से कार्य करने वाले केबिन सहायक स्टेशन मास्टर तथा स्वीच मैन जिनके पास सक्षमताप्रमाण पत्र है, को ही स्वतंत्र रूप से ब्लॉक उपकरण / पैनल / आरआरआई का प्रचालन करने का प्राधिकार प्राप्त है जो स्टेशन संचालन नियमों में दिया गया है ।
4. यदि कर्मचारी एक या एक से अधिक वर्षों से ऐसे स्टेशनों पर कार्यरत है जहाँ ब्लॉक उपकरण / पैनल / आरआरआई उपलब्ध नहीं है तथा उन्हें ऐसे स्टेशनों पर तैनात किया जाता है जहाँ ब्लॉक उपकरण / पैनल / आरआरआई उपलब्ध है तथा उन्हें इन नए प्रकार के उपकरणों का प्रचालन करना आवश्यक हो तो वहाँ उनके स्थानांतरण के बाद तथा कार्य भार संभालने के लिए अनुमति देने से पूर्व ब्लॉक उपकरण / पैनल / आरआरआई के संचालन की परीक्षा स्थानीय रूप से मंडल परिचालन प्रबंधक / सहा. मंडल परिचालन प्रबंधक तथा DSTE / ASTE द्वारा ली जाएगी और सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा ।
5. नॉन ब्लॉक केबिन जहाँ पैनल इंटरलॉकिंग की व्यवस्था है वहाँ केबिनमैन / लिवरमैन / ए ग्रेड पाइंट्समैन को उसे ऑपरेट करने संबंधी प्रमाणपत्र DOM/AOM और DSTE/ASTE द्वारा जारी किया जाएगा एवं वे स्वतंत्र रूप से उसे ऑपरेट करेंगे ।

कुछ अधिकार पत्रों के नमूने

फॉर्म सं. टी/ 369(1) Form No.T/369 (1)

क्रम सं. Sr. No. _____

रेलवे RAILWAY
स्टेशन पर त्रुटिपूर्ण सिगनलों को पार करने के लिए अग्रिम प्राधिकार ADVANCE AUTHORITY TO PASS DEFECTIVE SIGNALS
AT STATION _____ स्टेशन पर
(रिकॉर्ड/ड्राइवर Record / Driver)

Station _____ स्टेशन

दिनांक Date _____ 20 _____

To

The Driver of Train No. गाड़ी नं. _____ Up / Down अप/डाउन के ड्राइवर को

As per advice of Station Master, _____ Station स्टेशन के स्टेशन मास्टर की सूचना के अनुसार _____
स्टेशन पर, *Up / Down अप/डाउन _____ Signal/s* सिगनल खराब है/हैं *Is / are out of order at Station अतः आप प्रथम तहराव
सिगनल पर रुकेंगे और हैंड सिगनल दिए जाने पर पहुंच सिगनल के बाद अधिकतम 15 कि.मी. प्रति घंटे की प्रतिबन्धित गति से आगे बढ़ेंगे. You shall, therefore,
stop at the first Stop Signal and after being Hand Signaled past the approach Signal proceed at a restricted speed not exceeding
15 KMPH.

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station Master Stamp

दिनांक Date _____

* जो लागू न हो उसे काट दें। Strike out whichever is not applicable.

रेलवे RAILWAY

“ऑन” या खराब स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार
AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' OR DEFECTIVE POSITION
 (रिकार्ड/ड्राइवर Record/Driver)

Station _____ स्टेशन

दिनांक Date _____

समय Time _____

To

The Driver of Train No. गाड़ी नं. _____ Up/Down अप/डाउन के ड्राइवर को

सिगनल का नं. और विवरण [_____]

Description and No. of Signals [_____] AT STATION _____ स्टेशन पर सिगनल खराब हो गया है/गए हैं।

[_____] Is / are OUT OF ORDER.

[_____]

आपको “ऑन” स्थिति में खराब बाहरी/होम/इनर होम/मार्ग सूचक/स्टार्टर/मध्यवर्ती स्टार्टर/अग्रिम स्टार्टर/आई बी एस सिगनल/सिगनलों को ऐसी रफ्तार से पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है जो 15 कि.मी. प्र.घ. से अधिक न हो। You are hereby authorized to pass the defective Outer / Home / Routing / Starter / Intermediate Starter / Advanced Starter / IBS signal/s at 'ON' position at a speed not EXCEEDING 15 KMPH.

* गाड़ी लाइन नं. (अंकों में) _____ एवं (शब्दों में) _____ पर प्रवेश करेगी।

* The train will be admitted on line No. (In words) _____ and (figures) _____

** अग्रिम स्टार्टर सिगनल/अंतिम रोक सिगनल में खराबी होने पर लाइन क्लियर _____ स्टेशन से बिजली संप्रेषण यंत्र पर प्राप्त की जा चुकी है। प्राप्त किया गया प्राइवेट नं. (शब्दों में) _____ (अंकों में) _____।

** In case of failure of Advanced Starter Signal/Last Stop Signal-Line clear has been obtained on Electrical Communication Instrument from _____ station. Private No. received (in figures) _____ (in words) _____

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station Master Stamp

दिनांक Date _____

दिनांक Date _____

* यदि मार्ग सूचक/इनर होम/होम सिगनल खराब हो जाता है। In case of Routing/Inner Home/Home Signal is defective.

** यदि दोहरी लाइन वाले क्षेत्र में अग्रिम स्टार्टर/अंतिम रोक सिगनल में खराबी आ जाती है। In case of failure of Advance Starter / Last Stop Signal on Double Line Territory.

अनुदेश INSTRUCTIONS

जो लागू न हो उसे काट दें। Strike out whichever is not applicable.

इस प्राधिकार पर चलने वाले ड्राइवर इस फार्म के पीछे उल्लिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करें। Driver proceeding on this authority must observe instructions mentioned at the back of this form.

_____ रेलवे RAILWAY
सिगनल रहित लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार
AUTHORITY TO START FROM A NON-SIGNALLED LINE
(रिकार्ड/ड्राइवर Record/Driver)

Station _____ स्टेशन

दिनांक Date _____ 20_____

समय Time _____

To

The Driver of Train No. गाड़ी सं. _____ Up / Down अप/डाउन के ड्राइवर को ।

आपको "आन" स्थिति में स्टार्टर/एडवांस्ड स्टार्टर को पार करने और जब तक की आपकी गाड़ी सिगनल रहित (नॉन सिगनलड) लाइन सं.(शब्दों में In Words) _____ (अंकों में in figures) _____ से चालू नहीं हो जाती, गति 15 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक रखते हुए सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा सिगनल रहित लाइन के प्वाइंटों की तरफ सावधानी पूर्वक विधिवत रूप से यार्ड को छोड़ने के लिए प्राधिकृत किया जाता है । You are authorised to pass *Starter/Advanced Starter in the 'ON' position and leave the Yard cautiously duly piloted out up to last set of points on non signaled line by the competent Railway servant at a speed not exceeding 15 kmph over the points as your train is started from non-signalled line No. _____

टोकन/लाइन क्लियर टिकट नं. Token or line clear ticket No. _____

प्राइवेट नं. Private No. received (शब्दों में in words) _____ (अंकों में in figures) _____ प्राप्त किया ।

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station Master Stamp

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver _____ दिनांक Date _____

* जो लागू न हो उसे काट दें । Strike out whichever is not applicable.

रेलवे RAILWAY
अवरोधीलाइन पर गाड़ी को लेने के लिए प्राधिकार
AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN ON AN OBSTRUCTED LINE
(रिकार्ड/ड्राइवर Record / Driver)

Station _____ स्टेशन

दिनांक Date _____ समय Time _____

To

The Driver of Train No. गाड़ी नं. _____ विवरण (Description) _____ Up/Down अप/डाउन के ड्राइवर को।

आपको "आन" स्थिति में प्राधिकारधारी द्वारा मार्गदर्शित होते हुए सावधानीपूर्वक गाड़ी की गति 15 कि.मी. से अधिक न रखते हुए 'अप/डाउन' आउटर/होम/रूटिंग सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आपकी गाड़ी एक अवरोधी लाइन पर ली जा रही है इसलिए आप अपनी गाड़ी को लाइन नं. _____ (शब्दों में in words) _____ (अंकों में in figures) _____ की तरफ के फेंसिंग प्वाइंटों पर तब तक खड़ी रखेंगे जब तक आगे बढ़ने के लिए हथ सिगनल नहीं दिया जाता। You are authorized to pass *Up/Down *Outer/Home/Routing Signals in 'ON' position cautiously not exceeding 15 kmph speed being piloted by the bearer of this Authority and you should bring your train to a stand at the facing points leading to Line No. (in words) _____ (in figures) _____ until Hand Signaled forward as you are being received on an obstructed line.

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station Master Stamp

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver _____ दिनांक Date _____

* जो लागू न हो उसे काट दें। Strike out whichever is not applicable.

रेलवे Railway

सतर्कता आदेश Caution Order

(रिकॉर्ड/ड्राइवर/गार्ड Record / Driver / Guard)

Station _____ स्टेशन

दिनांक Date _____ 20 _____

To

The Driver of Train No. गाड़ी नं. _____ (विवरण Description) _____ के ड्राइवर को ।

एतद्वारा आपको अनुदेश दिया जाता है कि निम्नलिखित गति अवरोध You are hereby instructed to exercise the following speed restrictions observing engineering indicators, hand signals of flagman and banner flag exhibited as necessary :- _____ (अंकों में In figures) _____ (शब्दों में In words) प्रदर्शित इंजीनियरी संकेतकों, फ्लैग मैन के हथ सिगनलों और बैनर फ्लैग का यथावश्यक अनुपालन करें ।

क्रम सं. Sr. No.	स्टेशन Station Between		किलोमीटर Kilometrage		गति कि.मी.प्र.घ. Speed KMPH	कारण/टिप्पणियां Cause / Remarks
	से From	तक To	से From	तक To		
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

समय Time _____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station Master Stamp

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver _____ दिनांक Date _____ 20 _____

गार्ड के हस्ताक्षर Signature of Guard _____ दिनांक Date _____ 20 _____

रेलवे RAILWAY
शंटिंग आदेश SHUNTING ORDER
(ड्राइवर Driver /गार्ड Guard/रिकार्ड Record)

Station _____ स्टेशन _____ दिनांक Date _____ 20____
समय Time _____ बजकर hours _____ मिनट minutes

To

The Driver of Train No. गाड़ी नं. _____ *अप/डाउन* UP/DOWN के ड्राइवर को.

कृपया निम्नलिखित आदेशों का बिना किसी विलम्ब के तत्परता से अनुपालन करें Please comply with the following order promptly without any type of delay :-

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____

* आपको ऑन स्थिति में You are authorized to pass _____ signal in the 'ON' position and सिगनल पार करने के लिए और proceed* up to/beyond* * _____ signal. सिगनल तक/ से आगे पहुंचने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

*** इस उद्देश्य के लिए Section between _____ स्टेशन और station and _____ station is * blocked back / blocked forward. स्टेशन के बीच सेक्शन ब्लॉक बैक / ब्लॉक फॉरवर्ड कर दिया है।

* आपको टोकन/टैबलेट/लाइन क्लियर टिकट For this purpose and Token / Tablet / Line Clear Ticket No. _____ * एस एच/ओ सी ई चाबी SH / OCE Key is hereby issued to you from _____ hours बजकर _____ minutes मिनट से to _____ hours बजकर _____ minutes मिनट तक एतद्वारा जारी की जाती है।

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station Master Stamp

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver _____ दिनांक Date _____ समय Time _____ बजकर hours _____ मिनट minutes.

गार्ड के हस्ताक्षर Signature of Guard _____ दिनांक Date _____ समय Time _____ बजकर hours _____ मिनट minutes.

* जो लागू न हो उसे काट दें Strike out whichever is not applicable.

** कि.मी. या सिगनल नं. दर्ज करें Enter Km or Signal No.

*** लाइन ब्लॉक बैक/ब्लॉक फॉरवर्ड होने पर लागू होता है Applies when Line is Blocked back / Blocked forward.

अप/डाउन UP/DOWN

फार्म नं. टी/ए 602 Form No. T/A 602

रेलवे RAILWAY

क्रम सं. Sr. No. _____

किस्ती ऑक्यूपाइड ब्लॉक सेक्शन में राहत इंजन/गाड़ी ले जाने के लिए प्राधिकार

AUTHORITY TO PROCEED FOR RELIEF ENGINE/TRAIN INTO AN OCCUPIED BLOCK SECTION

(रिकार्ड/गार्ड/ड्राइवर Record/Guard/Driver)

Station _____ स्टेशन

दिनांक Date _____ 20_____

To : Driver of Relief Engine/Train No. राहत इंजन/गाड़ी नं. के ड्राइवर को।

लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने के लिए ब्लॉक टिकट BLOCK TICKET TO PROCEED WITHOUT LINE CLEAR

1. आप को _____ कि.मी. तक अप/डाउन लाइन पर _____ स्टेशन से अपने राहत इंजन/ गाड़ी के साथ लाइन क्लियर के बिना सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने के लिए एतद्वारा प्राधिकृत किया जाता है। You are hereby authorized to proceed cautiously without Line clear from station _____ up to km _____ on UP/DOWN Line with your Relief/Engine/Train.
2. आपको अपने इंजन/गाड़ी को _____ किमी. पर विराम देना होगा और इसके बाद साइट पर सक्षम प्राधिकारी के अनुदेशों द्वारा निर्देशित किया जाएगा You shall bring your Engine/Train to a stop at km _____ and there after be guided by the instructions from the Competant Authority at the site .
3. यह आदेश _____ स्टेशन और _____ स्टेशन के बीच _____ कि.मी. पर लाइन पर अवरोध की वजह से दिया जाता है। This order is given due to obstruction _____ line between _____ Station and _____ station at KM No. _____.
4. आप _____ स्टेशन पर सेक्शन क्लियर करेंगे। You shall clear the section at station _____.

ऑन स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN ON POSITION

1. आपको ऑन स्थिति में सिगनल/सिगनलों का नं. एवं विवरण _____ को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। जिसमें सिगनल पोस्ट/पोस्टों पर यदि यह कांटों का बचाव करता है, हथ सिगनलों का पालन करते हुए गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न रखे। You are authorised to pass the Signal/Signals No. & description in _____ 'ON' position, speed not exceeding 15 KMPH observing hand signals at the foot of the signal post/s if it protects points.

सर्तकता आदेश CAUTION ORDER

1. आपको _____ स्टेशन एवं _____ स्टेशन के बीच _____ कि.मी. तक आपके राहत इंजन /गाड़ी की गति 15 कि.मी.प्र.घं. दिन में जब दृश्यता आगे साफ हो तथा 10कि.मी.प्र.घं. रात्रि में अथवा जब दृश्यता आगे साफ न हो, रखते हुए चलाने की अनुमति दी जाती है। You are permitted to run your Relief Engine/Train upto km _____ between Station _____ and _____ station with the speed of 15 KMPH in days and when view ahead is clear. 10 KMPH in night or when view ahead is not clear.
2. आपको विशेष रूप से सचेत किया जाता है कि ब्लॉक सेक्शन के बीच स्थित समपार फाटक/फाटकों के पास पहुंचती समय पूर्ण सावधानी बरतें तथा बार-बार सीटी बजाएं। ब्लॉक सेक्शन में लागू सर्तकता आदेश निम्नलिखित है : You are expressly warned to observe every caution while approaching level crossing gates/s situated between block section and whistle frequently. Caution Orders in force in the Block Section areas under :-

क्र. सं. Sr. No.	स्टेशन Station Between		किलोमीटर दूरी Kilometrage		गति कि.मी.प्र.घं. Speed kmph	कारण/टिप्पणियां Cause/Remarks
	से From	तक To	से From	तक To		
1						
2						
3						
4						

मैंने इसकी विषय-वस्तु को समझा लिया है। I have understood the contents of this

ड्राइवर के हस्ताक्षर
Signature of Driver

गार्ड के हस्ताक्षर
Signature of Guard

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station of Station master

समय Time बजकर Hours मिनट Minutes

अप/डाउन UP/DOWN

क्रम सं. Sr. No. _____

रेलवे RAILWAY

दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार
 AUTHORITY FOR TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE
 (ड्राइवर/गार्ड/रिकार्ड Driver/Guard/Record)

Station _____ स्टेशन दिनांक _____ Date _____ 20 _____

To The Driver of Train No. गाड़ी नं. _____ (विवरण Description) के ड्राइवर को

लाइन क्लियर टिकट LINE CLEAR TICKET

लाइन क्लियर है और आपको _____ स्टेशन तक अप/डाउन लाइन पर आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

The line is clear and you are authorized to proceed on Up/Down Line up to station _____

प्राइवेट नं. Private No. (शब्दों में in words) _____ (अंकों में in figures) _____

ऑन स्थित में सिगनल को पार करने के लिए प्राधिकार AUTHORITY TO PASS SIGNAL IN 'ON' POSITION

*सिगनल का नं. एवं विवरण Description & No of Signal _____ स्टार्टर, मध्यवर्ती स्टार्टर, अग्रिम स्टार्टर अथवा अंतिम रोक सिगनलों के लिए लागू। सिगनल पर यदि कार्टों का बचाव करता है, हथ सिगनल/सिगनलों का पालन करें। Applicable to Strater, intermediate Starter, Advanced starter, or Last stop signals, observe hand signal/s at the foot of the signal if it protects points.

**आपको उन स्टेशनों के सिगनलों को पार करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है जिन्हें इकहरी लाइन संचालन के लिए अस्थाई रूप से बंद कर दिया गया है, _____ स्टेशन You are authorized to pass the signals of those stations which have been closed temporarily for single line working. Station/s _____

आपको मार्ग में गेटमेन तथा गैंगमेन इकहरी लाइन संचालन को चालू होने के लिए भी सूचित करना होगा। You have to also inform the Gate men and Gang men enroute for introduction or single line working.

सतर्कता आदेश CAUTION ORDER

1. आपकी गाड़ी राइट लाइन पर जा रही है। अवरोध _____ कि.मी. पर है।

* i) Your train is going on Right line/Wrong line. The obstruction exists km. _____

ii) आपकी गाड़ी अस्थाई इकहरी लाइन को पार करने के लिए पहली गाड़ी है। लागू अन्य गति 25 कि.मी.प्र.घं. तक सीमित रखी जाएगी। Your Train is First Train to pass over the Temporary single line. Speed shall be restricted to 25 KMPH subject to observance of other speed restriction in force.

iii) यदि आपकी गाड़ी रांग लाइन पर जा रही है तो आपको आदेश रहित सेक्शन 'न्यूट्रल सेक्शन' (केवल विद्युतकृत सेक्शन में) पालन करने के लिए विशेष रूप से सचेत किया जाता है। संबंधित लाइन पर कोई ट्रैप प्वाइंट नहीं है। ट्रैप प्वाइंट को क्लैम्प/स्पाइक कर दिया गया है। You are expressly warned to observe 'Neutral section' (Only in Electrified section) if your train is going on wrong line. There are no Trap Points on the line in question/Trap points have been clamped/spiked

iv) ब्लॉक सेक्शन में लागू सतर्कता आदेश नीचे दिए अनुसार Following are the caution Orders in force in Block Section :-

क्र. सं. Sr. No.	स्टेशन Station Between		किलोमीटर दूरी Kilometrage		गति कि.मी.प्र.घं. Speed kmph	कारण/टिप्पणियां Cause/Remarks
	से From	तक To	से From	तक To		
1						
2						
3						
4						

मैंने इसकी विषय-वस्तु को समझा लिया है। I have understood the contents of this

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station of Station master

समय Time _____ बजकर Hours _____ मिनट Minutes

*जो लागू न हो उसे काट दें Strike out whichever is not applicable.

*मध्यवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के लिए For intermediate block stations.

रेलवे RAILWAY

इंजन अथवा गाड़ी के हिस्से को मध्य सेक्शन से अगले स्टेशन तक ले जाने की अनुमति दिए जाने पर गार्ड द्वारा ड्राइवर को दी गई लिखित अनुमति Written permission given by the Guard to Driver when the engine or portion of a Train is allowed to proceed to the next station from mid section

(ड्राइवर/रिकार्ड Driver/Record)

To, The Driver of Train गाड़ी (नं. एवं विवरण No. and description) _____ के ड्राइवर का.

आपको आपकी गाड़ी के इंजन के साथ आपकी गाड़ी के अगले हिस्से जिसमें अंतिम वाहन सं. _____ सहित _____ वाहन शामिल है _____ स्टेशन के लिए _____ बजकर _____ मिनट _____ पर अलग करने और प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

You are authorized to uncouple and proceed at _____ hours _____ minutes to _____ station with * the Engine of your Train/the front portion of your train consisting of _____ vehicle with last vehicle No.

आप ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को घटना की रिपोर्ट देंगे और यदि स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसा करना अपेक्षित हो तो आप अपनी खराब गाड़ी पर/ अपनी गाड़ी के पिछले हिस्से को लेने के लिए जो _____ कि.मी. पर है, स्टेशन मास्टर द्वारा अनुमति दिए जाने के बाद इस प्राधिकार पर वापसे आएंगे। You shall deliver the report of occurrence to the Station Master on duty and, if required to do so by the Station Master, you shall return to * your disabled train/take the rear portion of your train which is at KM _____ on this Authority after being permitted by the station Master.

मैं प्रमाणित करता हूँ कि मैंने मूर्त प्रस्थान अधिकार ** _____ प्राप्त कर लिया है और मेरी गाड़ी का सेक्शन क्लियर हो जाने तक इसे सुरक्षित रखूंगा। यह भी प्रमाणित किया जाता है कि सेक्शन के मध्य में रह गया गाड़ी का हिस्सा नियमों के अनुसार कसकर बांधा हुआ है और सुरक्षित रखा गया है। I certify that I have received the tangible authority to proceed ** _____ and will retain it, until the section is cleared of my train. Also certified that portion of train left in Mid Section is secured and protected as per rules.

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver

दिनांक Date _____

समय Time _____

गार्ड के हस्ताक्षर Signature of Guard

दिनांक Date _____

समय Time _____

Driver of _____ के ड्राइवर को, you are hereby permitted and authorised to enter into the Block Section to clear the disabled /rear portion of your train. आपको अपनी गाड़ी के खराब/पिछले हिस्से को क्लियर करने के लिए ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने हेतु एतद्वारा अनुमति दी जाती है और प्राधिकृत किया जाता है।

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

Date _____ 20 _____

स्टेशन मास्टर की मोहर Station of Station master

जो लागू न हो उसे काट दें। Score out whichever is not applicable

प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार का ब्यौरा दर्ज करें। Enter particulars of the Authority to Proceed.

दोहरे लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार-भंग के दौरान गाड़ियों के संचालन करने के लिए प्राधिकार
AUTHORITY FOR WORKING OF TRAINS DURING TOTAL INTERRUPTION OF
COMMUNICATION ON DOUBLE LINE SECTION

(ड्राइवर/रिकार्ड Driver/Record)

Station _____ स्टेशन _____ दिनांक Date _____ 20 _____

To : The Driver of Train No. गाड़ी नं. _____ के ड्राइवर को

लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने के लिए प्राधिकार AUTHORITY TO PROCEED WITHOUT LINE CLEAR

- आपको _____ स्टेशन से _____ स्टेशन तक अपनी गाड़ी /स्वचालित वाहन संख्या _____ के पास लाइन क्लियर के बिना सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने के लिए एतद्वारा प्राधिकृत किया जाता है। You are hereby authorized to proceed cautiously without Line clear. From station _____ to Station _____ with your Train/self propelled Vehicle No. _____.
- आप अपनी गाड़ी को अगले ब्लॉक स्टेशन के राइट लाइन से सम्बंधित पहले रोक सिगनल/रॉग लाइन से संबंधित अंतिम रोक सिगनल, जो भी पहले आए, के बाहर खड़ा कर देना होगा और इसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों द्वारा निर्देशित किया जाएगा। You shall bring your Train to a stand out side the first stop signal pertaining to right line/last stop signal pertaining to wrong line whichever comes first of the next Block Station there after be guided by the instructions from the Station Master of that Station.

- गाड़ी नं. _____ इस सेक्शन पर अंतिम गाड़ी थी। वह यहां से _____ बजकर _____ मिनट पर गई /आई *। Train No. _____ was Last Train over the section. It left/arrived* here at _____ hours _____ minutes.

- परिस्थितियों जिनमें यह आदेश दिया जाता है।

- Circumstances under which this order is given :-

(क) दिनांक _____ को _____ बजकर _____ मिनट से _____ स्टेशन के साथ पूर्ण संचार भंग.

(a) Total interruption of communication with station from _____ hours _____ minutes of date _____.

(ख b)

ऑन स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' POSITION

आपको ऑन स्थिति में सिगनल का/ सिगनलों के नं. एवं विवरण _____ को पार करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है। जिसमें सिगनल पोस्ट/पोस्टों पर, यदि यह काटों का बचाव करता है। हाथ-सिगनलों का पालन करते हुए गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न रखें। You are authorised to pass the Signal/Signals No. & Description _____, in 'ON' position, speed not exceeding 15 KMPH observing hand signals at the foot of the signal post/s, if it protects points.

सतर्कता आदेश CAUTION ORDER

- आपको _____ स्टेशन एवं _____ स्टेशन क बीच अपनी गाड़ी की गति 25 कि.मी.प्र.घं. दिन में जब दृश्यता आगे साफ हो तथा 10 कि.मी.प्र.घं. रात्रि में अथवा जब दृश्यता आगे साफ न हो, रखने की अनुमति दी जाती है। You are permitted to run your Train between Station _____ & _____ station with the speed of :- 25KMPH in day and when view ahead is clear
10 KMPH in night or when view ahead is not clear
- आपको विशेष रूप से सचेत किया जाता है कि ब्लॉक सेक्शन के बीच स्थिति समपार फाटक/फाटकों के पास पहुंचते समय पूर्ण सावधानी बरते तथा बार-बार सीटी बजाएं। You are expressly warned to observe every caution while approaching level crossing gate/s situated between block section and whistle frequently.

क्र. सं. Sr. No.	स्टेशन Station Between		किलोमीटर दूरी Kilometrage		गति कि.मी.प्र.घं. Speed kmph	कारण/टिप्पणियां Cause/Remarks
	से From	तक To	से From	तक To		
1						
2						
3						
4						

मैंने इसकी विषय-वस्तु को समझा लिया है। I have understood the contents of this _____

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver _____
गार्ड के हस्ताक्षर Signature of Guard _____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master _____

स्टेशन मास्टर की मोहर Station of Station master _____

समय Time _____ बजकर Hours _____ मिनट Minutes

सतर्कता आदेश जब कभी लाइन का मरम्मत कार्य चल रहा हो या अन्य किसी कारणवश जैसे की रेलपथ, ओएचई, सिगनलिंग एवं इंटरलॉकिंग आदि का कोई कार्य चल रहा हो या अन्य किसी कारणवश गाड़ियों के सामान्य संचालन में खतरा हो तब लोको पायलट को सतर्क करने के लिए जो अनुदेश दिए जाते हैं उसे सतर्कता आदेश कहा जाता है।

निम्नलिखित परिस्थितियों में सतर्कता आदेश जारी किया जाता है -

1. जब स्टेशन सीमा के अन्दर या बाहर कोई इंजिनियरिंग अथवा अन्य मरम्मत कार्य चल रहा हो।
2. लोको पायलट द्वारा लर्च लगने की रिपोर्ट किए जाने पर।
3. पेट्रोलमैन अपने निर्धारित समय से 15 मिनट तक लौटकर न आए तो।
4. जब तालाब, नदी या नाले में बारिश या पानी के कारण असुरक्षित स्थिति हो।
5. जब पुलों पर पानी खतरे के निशान से उपर जाए।
6. जब सेक्शन में किसी प्रकार के अवरोध की आशंका हो।
7. जब ओएचई में किसी प्रकार की खराबी हो।
8. जब कोई नया सिगनल लगाया गया हो या उसका स्थान परिवर्तित किया जा रहा हो।
9. ओवरहॉलिंग कार्य के दौरान।
10. टी एस एल के दौरान
11. ए सी एफ के दौरान।
12. अवरोधित ब्लाक सेक्शन में सहायता इंजिन भेजने के लिए।
13. सेक्शन में गाड़ी विलम्बित होने पर।
14. अन्य कोई असामान्य परिस्थितियाँ जो गाड़ियों के संरक्षित संचालन में बाधा उत्पन्न करती हो

सतर्कता आदेश की सूचना देना - इंजिनियरिंग या दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा सतर्कता आदेश जारी करने संबंधी संदेश प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर इसे संबंधित कॉशन नोटिस स्टेशन एवं संबंधित निकटवर्ती स्टेशन को प्राईवेट नंबरों के आदान प्रदान के साथ सूचित करेगा और सतर्कता आदेश रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि करेगा। कॉशन नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर ऐसी सूचना प्राप्त होने पर उसकी प्रविष्टि सतर्कता आदेश रजिस्टर में करेगा और संदेश में प्राप्त विवरण के अनुसार सभी संबंधित गाड़ियों को सतर्कता आदेश जारी करेगा। कार्यभार ग्रहण करते समय तथा सौंपते समय सभी स्टेशन मास्टर तत्समय लागू सतर्कता आदेशों की जानकारी प्राप्त करेंगे।

सतर्कता आदेश बनाना -

- ❖ विशेष अनुदेशों को छोड़कर सतर्कता आदेश उचित प्राधिकार पत्रों पर ही बनाए जाएंगे।
- ❖ सतर्कता आदेश पर लिखी गई प्रविष्टियाँ स्पष्ट एवं पढ़ने योग्य होनी चाहिए।
- ❖ सतर्कता आदेश बनाते समय स्टेशनों के नाम एवं कि.मी. नंबर भौगोलिक क्रम में होने चाहिए जिसमें स्टेशनों के कूट (Code) का उपयोग नहीं किया जाएगा।

सतर्कता आदेश को सौंपना -

- स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट सहा .लोको पायलट व गार्ड को सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।
- यदि गाड़ी में एक से अधिक इंजिन लगे हों तो वहाँ सबसे आगे के इंजिन के लोको पायलट को सतर्कता आदेश दिया जाएगा। ऐसा सतर्कता आदेश देने से पहले दूसरे इंजिन के लोको पायलट को भी इससे अवगत कराया जाएगा और उन्हें समझ लेने के प्रमाणस्वरूप उनके हस्ताक्षर भी लिये जाएंगे
- यदि पिछे बैंकिंग इंजिन लगा है या लगे हैं तो गार्ड के लिये बनाया गया सतर्कता आदेश गार्ड को सौंपने से पहले बैंकिंग इंजिन के लोको पायलट को इससे अवगत कराना चाहिए और समझ लेने के प्रमाणस्वरूप उनके हस्ताक्षर भी लेने चाहिए।
- यदि किसी गाड़ी में बैंकिंग इंजिन सहायता /लगाया जाता है तो बैंकिंग सहायता इंजिन के /लोको पायलट को स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश की प्रति देगा।

सतर्कता आदेश का रिकार्ड रखना -

- ❖ सभी स्टेशनों पर सतर्कता आदेशों का अद्यतन रिकार्ड संबंधित रजिस्टर में रखा जाएगा तथा हर
- ❖ सोमवारको प्रातः 9 बजे इसे अग्रेषित (Brought Forward) किया जाएगा।
- ❖ सतर्कता आदेश का रिकार्ड 12 माह तक सुरक्षित रखना चाहिए।

पृथक्करण ISOLATION - परिभाषापृथक्करण का अभिप्राय किसी लाईन को काँटो या अन्य अनुमोदित साधनों - द्वारा अन्य सम्बद्ध लाईन या लाईनों पर अवरोध के संकटसे बचाने के लिये पृथक करने की व्यवस्था से है।

- ❖ पृथक्करण कब जरूरी है - वह लाईन जिस पर गाड़ी की गति 50 कि.मी.प्र.घं. से अधिक हो (Main Line) उसे अन्य लाईनों से पृथक करने की आवश्यकता होती है।
- ❖ पृथक्करण के साधन
- ❖ 1. डिरेलिंग स्विच 2. सैंड हम्प 3. शॉर्ट डेड एण्ड साईडिंग 4. लॉग डेड एण्ड साईडिंग 5. स्काँच ब्लॉक
- ❖ नोट लॉग डेड एंड / सैंड हम्प -, गड़ियों के simultaneous reception तथा डबल लाइन पर मेन लाइन से गाड़ी को रवाना करने के साथ साथ लूप लाइन में गाड़ी लेने के लिए लाभप्रद है।

इन्टरलॉकिंग (अन्तर्पाशन)

INTERLOCKING

परिभाषा- इसका अभिप्राय पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिगनलो काँटो और अन्य उपकरणों की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिकपाशन, विद्युतपाशन अथवा दोनों के द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध रहे कि उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके।

INTERLOCKING के सिद्धांत या आवश्यक बातें-

लीवर फ्रेम और अन्य उपकरण जो कि Point signal इत्यादि के संचालन एवं नियंत्रण के लिये बनाए गये हैं वे इस प्रकार सम्बन्धित और इन्टरलॉक होना चाहिए कि वे निम्नलिखित बातों का पालन करें।

1. किसी भी लाईन का स्थावर सिगनल OFF स्थिति में नहीं आना चाहिए जब तक कि सभी Point, Isolation सहित ठीक तरह से सेट न हो, facing point Locked न हों और यदि कोई इन्टरलॉक गेट हो तो वह भी सड़क यातायात के लिये बन्द एवं तालित न हो
2. एक बार सिगनल ऑफ होने के बाद यह सम्भव नहीं होना चाहिए कि उस रास्ते के प्वाइंट, लॉक इत्यादि में परिवर्तन किया जा सके और न ही इन्टरलॉक गेट खोला जा सके जब तक कि ऑफ किया सिगनल ऑन स्थिति में वापस नहीं कर दिया जाता है।
3. एक साथ एक ही समय में ऐसे दो सिगनल ऑफ स्थिति में नहीं आने चाहिए जो कि गाड़ी संचालन को विरोधी संकेत दे।
4. जब सिगनल ऑन स्थिति में रहे तो उससे शासित सभी काँटो को शंटिंग एवं टेस्टिंग के लिए प्रचालित होना चाहिए।

इंटरलॉकिंग के प्रकार

1. यांत्रिक इंटरलॉकिंग
2. पैनल इंटरलॉकिंग

3. सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग

4. रूट रिले इंटरलॉकिंग

इनडायरेक्ट तथा डायरेक्ट इंटरलॉकिंग

1. **इनडायरेक्ट इंटरलॉकिंग** - इस व्यवस्था में एक स्थान से कांटो को सेट तथा तालित किया जाता है तथा दूसरे स्थान से सिगनल प्रचालित किये जाते हैं। कांटो को लॉक करने की पद्धति की प्लंजर, लॉकिंग (KPL) पर आधारीत रहती है।
2. **डायरेक्ट इंटरलॉकिंग** - इस व्यवस्था में सभी कांटे, लॉक बार तथा सिगनलो को एक ही स्थान से लीवर या पैनल बटन के द्वारा प्रचालित किया जाता है।

अंतर्पार्शन के मानक (STANDARD OF INTERLOCKING)

वर्तमान में इंटरलॉकिंग को चार मानकों में विभाजीत किया गया है।

ITEM	As per New Revised Para 7.131			
	Std I(R)	Std II(R)	Std III(R)	Std IV(R)
Allowable Speed (Kmph)	Up to 50	Up to 110	Upto 140	Upto 160
Isolation	Y*	Y	Y	Y
Signal	2A/MA	2A/MA	MA	MA
Double Distant	N	Y**	Y	Y
Point Operation	Mech	Mech/Elec	Mech/Elec	Elec
Point Locking	Key/FPL/ HPL	FPL/Pt M/c	FPL/Pt M/c	Clamp type direct – (Desirable)
Point Detection	Mech/Elec	Mech/Elec	Mech/Elec	Elec
Lock Detection	N	Y	Y	Y
Interlocking	Key/Mech	Mech/Elec/ Electronic	Mech/Elec/Electr onic	Elec/Electronic
Track Circuiting	N	Run thro lines / All RLs	All Running Lines	All Running Lines
Block Working	Token	Token / SGE	# SGE / TC	# SGE / TC
Preventing SPAD	N	N	N	Y (Desirable)

* यदि GR 4.11 का अनुपालन किया जाता है तो आयसोलेशन आवश्यक नहीं।

** मालगाड़ियों की ब्रेकिंग दूरी 110 kmph से अधिक होने पर डबल डिस्टेंट आवश्यक।

हाई डेंसिटी रूट व सेंट्रल पेनल स्टेशनों पर SGE / Track circuit द्वारा पूर्ण आगमन सुनिश्चित होना चाहिए।

NON-INTERLOCKING

मानक	गात KM/H	सम्मुख काँटो पर ताला	डिटेक्शन	आइसो-लेशन	इंटर- लॉकिंग	सिगनल प्रत्येक दिशा मे	
						TALQ	MAUQ/ MACLS
NI	15	Cotter bolt Or Clamp & Pad lock	जरूरी नहीं	जरूरी नहीं	जरूरी - नहीं	दोनों दिशाओं मे सम्मुखकाँटो से 400मी.दूर आऊटर	---
MNI	15	Key plunger Lock	अविकसित Rudimentary	अविकसित	अविकसि त	Outer, Common Home	---

रूट रिले इंटरलॉकिंग (R.R.I) - इस व्यवस्था में पूरे स्टेशन का भौगोलिक नक्शा एक बड़े पैनल बोर्ड पर बताया जाता है। इसमें कई रंग के बटनों का प्रयोग किया जाता है जैसे नीला बटन काँटो के लिये, लाल बटन सिगनल के लिये, स्लेटी रंग का बटन रूट के लिये होता है। RRI बड़े तथा व्यस्त स्टेशनों पर लगाया जाता है। इसमें जिस लाईन के लिये सिगनल ऑफ़ करना होता है उस सिगनल बटन को तथा सम्बन्धित रूट बटन को दबाया जाता है फलस्वरूप आइसोलेशन सहित रास्ते के सभी काँटे सैट एवं लॉक हो जाते हैं जिसकी जानकारी सफ़ेद रोशनी से रूट सेट होने पर मिलती है और उसके बाद सिगनल ऑफ़ हो जाता है। इस पूरी प्रक्रिया में बहुत ही कम समय लगता है। इस पैनल पर कुछ अतिरिक्त सुविधाएं भी दी गयी हैं जैसे सिगनल को ऑन करना, सैट किये गये रूट को कैंसिल करना, घिरी हुयी लाईन पर गाड़ी लेने के लिये कॉलिंग ऑन सिगनल ऑफ़ करना, यदि ट्रैक डाऊन हो तो भी प्वाइंट को ऑपरेट करना, सिगनल ओवरलैप को कैंसिल करने की सुविधा होती है। इसके लिये काउन्टर भी लगाये जाते हैं इन काउन्टर के लिये अलग-अलग रजिस्टर भी रखे जाते हैं।

इसमें लाईनों को ट्रैक सर्किट किया जाता है तथा आर.आर.आई. पैनल पर पूरे हिस्से को विभिन्न ट्रैक सर्किट भागों में विभाजित कर दिया जाता है जिससे ट्रैक सर्किट में खराबी का आसानी से पता चल जाता है। इसमें यदि सिगनल खराब या प्वाइंट खराब या रूट बटन खराब हो जाता है या वह बटन दबा रह जाता है तो इसमें बजर बजने लगता है और पैनल में रोशनी आ जाती है जिससे पता चल जाता है कि तीनों में से किसमें खराबी आयी है या बटन दबा रह गया है।

इसमें जैसे-जैसे गाड़ी आगे बढ़ती है पीछे का रूट क्लीयर होता जाता है जिससे उस हिस्से पर गाड़ियों का संचालन किया जा सकता है।

पैनल तथा रूट रिले इन्टरलॉकिंग में अन्तर-

क्र.	पैनल इन्टरलॉकिंग	रूट रिले इन्टरलॉकिंग
1.	इस व्यवस्था में पहले सम्बन्धित लाईन के लिये प्वाइंट सेट किये जाते हैं (आइसोलेशन सहित) फिर सिगनल बटन और रूट बटन दबाकर सिगनल ऑफ़ किया जाता है।	इस व्यवस्था में सम्बन्धित सिगनल बटन तथा रूट बटन दबाया जाता है। रास्ते के सभी प्वाइंट (आइसोलेशन) सहित सैट एवं लॉक हो जाते हैं तथा सिगनल ऑफ़ हो जाता है।
2.	यह छोटे स्टेशनों पर लगाया जाता है।	यह बड़े एवं व्यस्त स्टेशनों पर लगाये जाते हैं।
3.	इसमें केबिन वाली व्यवस्था हो सकती है।	एक ही स्थान पर केन्द्रित होता है।
4.	अपेक्षाकृत सस्ता है।	अपेक्षाकृत महंगा है।
5.	SM चाबी होती है।	SM चाबी नहीं होती है।

डाटा लॉगर (DATA LOGGER)

यह एक कम्प्यूटर पर आधारीत व्यवस्था है, जिसे स्टेशनों पर रिले रूम में स्थापित किया जाता है जिसके माध्यम से RRI और पैनल द्वारा संचालित सभी क्रियाविधि एवं वास्तविक संचालन को समय के साथ दर्ज किया जाता है। इस व्यवस्था को लागू करने से संचालन में पारदर्शिता आती है एवं कोई विवाद होने पर निपटारा करने में सहायक होता है।



काँटे (Points)

काँटे वे साधन है जो गाड़ी को स्टेशन पर लेने के लिये या स्टेशन से रवाना करने के लिये या एक लाईन से दूसरी लाईन पर भेजने के लिये उपयोग में लाये जाते हैं।

1. काँटो के प्रकार-
2. हैंड प्वाइंट
3. स्प्रिंग प्वाइंट
4. लीवर से संचालित होने वाले प्वाइंट

मोटर प्वाइंट

1. काँटो को लगाने का स्थान -
2. जहाँ पर एक सीधी लाईन से कई लाईने निकलती हो। (डाइवर्जिंग)
3. जहाँ कई लाईनो को एक सीधी लाईन पर जोड़ा जाता हो। (कन्वर्जिंग)
4. लाइन को सैड हम्प की ओर लगाने के लिये।
5. लाइन को डेड एन्ड की ओर लगाने के लिये।
6. डिरेलिंग स्विच के लिये या ट्रैप पार्सिट के लिये

काँटो के कार्य के आधार पर प्रकार - सम्मुख काँटे (फ्रिसिंग प्वाइंट) और अनुमुख काँटे (ट्रिलिंग प्वाइंट)

काँटो पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार काँटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि काँटो के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाईन पर भेजी जा सकती है तो वे सम्मुख काँटे कहलाते हैं।

काँटे लॉक करने की आवश्यकता -

1. संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये।
2. काँटो के अनाधिकृत संचालन को रोकने के लिये।
3. काँटो को स्थान से हटने से बचाने के लिये।

काँटे लॉक करने के उपकरण-

1. क्लैम्प एवं पैड लॉक।
2. कॉटर बोल्ट एवं पैड लॉक।
3. की-प्लंजर लॉक (KPL)
4. लॉक बार
5. ट्रैक सर्किट लॉक

गाड़ियों के संचालन पर प्रभाव डालने वाले काँटे - (GR 3.38)

स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के लिये तब तक सिगनल ऑफ़ करने की अनुमति नहीं देगा जब तक कि-

1. सभी सम्मुख काँटे जिन पर से गाड़ी को गुजरना है सैट व लॉक न कर दिये हो।
2. सभी अनुमुख काँटे जिन पर से गाड़ी को गुजरना है सही रूप से सैट न कर दिये हो।
3. लाईन जिस पर गाड़ी को लेना है उस पर कोई अवरोध नहीं है।

सम्मुख काँटो को तालित करना- (GR 3.39)

उन सभी सम्मुख काँटो को जो नॉन इन्टरलॉक है उन पर गाड़ियों के संचालन की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक की उन्हें क्लैम्प एवं पैड लॉक न कर दिया हो।

नॉन इन्टरलॉक स्टेशनो पर कांटे लगाने और उन्हे लॉक करने की जिम्मेदारी- (SR 3.39-1)

1. सवारी गाड़ी के लिये सभी कांटो को सैट तथा सम्मुख कांटो को तालित करने की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर की होगी । लेकिन मुर्तिजापुर, लातूर, पाचोरा स्टेशनो पर कांटो को सैट तथा सम्मुख कांटो को लॉक करने की जिम्मेदारी 'A' ग्रेड पाईट्समेन मेन की होगी ।
2. मालगाड़ी के लिये केबिन मास्टर के आदेश पर कांटो को सैट व लॉक करने की जिम्मेदारी पाईट लॉकर की या उनकी अनुपस्थिति मे वरिष्ठ कांटे वाले की होगी।
3. ड्यूटी परिवर्तन के दौरान कांटो को सैट व लॉक करने की जिम्मेदारी उसी केबिन मास्टर की होगी जिसने गाड़ी के लिये लाईन क्लियर लिया या दिया है।
4. जहाँ दो गाड़ियाँ एक दूसरे को क्रॉस करती है या किसी गाड़ी को अग्रता दी जाती है वहाँ पहली गाड़ी सवारी गाड़ी होने पर कांटो को सैट व लॉक करने की जिम्मेदारी केबिन मास्टर की होगी परन्तु दूसरी गाड़ी भले ही सवारी गाड़ी क्यों न हो उसके लिये सम्मुख कांटो को सैट व लॉक सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी पहले आयी गाड़ी के गार्ड की होगी (मुर्तिजापुर), लातूर स्टेशनो को छोड़कर अन्य सभी स्टेशनो पर।

कांटो पर उपस्थिति (SR 3.39-2)

उन कांटो को छोड़कर जो चाभी द्वारा या लॉक बार द्वारा या पैनल द्वारा लॉक है उनके अलावा सभी बाह्यतम सम्मुख कांटो पर कर्मचारी की उपस्थिति अनिवार्य है और यह जिम्मेदारी उस व्यक्ति की होगी जो कांटो को सैट एवं लॉक करने के लिये जिम्मेदार है।

शंटिंग के दौरान शंटिंग जमादार या शंटिंग मास्टर कांटो को सैट एवं लॉक होने की सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होगा यदि कांटा लॉक बार द्वारा या विद्युत लॉक द्वारा तालित नहीं हुआ है तो वहाँ पर कर्मचारी तैनात किया जाएगा और शंटिंग मास्टर या शंटिंग जमादार यह सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होगा।

कांटो एवं सिगनलो को वियोजित (डिस्कनेक्ट) 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 कर्मचारियों द्वारा डिस्कनेक्शन मेमो लेगा और उसके बाद ही कार्य करने की अनुमति देगा।
2. स्टेशन मास्टर डिस्कनेक्शन मेमो लेकर S & T विभाग के कर्मचारियों को कार्य करने की अनुमति देता है तो सिरे के केबिनो को इन्टरलॉकिंग गियर पर कार्य करने की / सिगनल / जिस कांटे (यदि है तो) प्रदान के साथ सूचित करेगा ।-के आदान .अनुमति दे रहा है उसके बारे मे सूचित करेगा और प्राईवेट नं
3. किसी सिगनल को डिस्कनेक्ट करने पर उससे संबंधित कांटो को नॉन इन्टरलॉक माना जाएगा और उन कांटो पर कोई भी संचालन करने से पहले संबंधितकांटो को सैट व सम्मुख कांटो को क्लैम्प करने की जिम्मेदारी केबिन मास्टर की होगी ।
4. यदि क्रॉस ओवर के एक सिरे को डिस्कनेक्ट किया गया हो तो उसके दोनों सिरों को नान इंटरलाक मान कर किसी भी संचालन से पहले दोनों सिरों को सैट व क्लैम्प किया जाएगा ।
5. यदि क्रॉस ओवर का एक सिरा डिस्कनेक्ट किया गया है और S & T विभाग ने डिस्कनेक्शन मेमो पर लिखित मे दिया है कि क्रॉस ओवर के दूसरे सिरे पर कोई कार्य नहीं किया जा रहा है तब उस सिरे की गाड़ियों को सिगनल ऑफ़ करके लिया जा सकता है परन्तु ऐसे समय गाड़ियों की गति 15 kmph से अधिक नहीं होगी और दूसरी ओर के कांटो को पृथक करके क्लैम्प कर दिया जाएगा ।
6. कार्य समाप्त हो जाने पर जैसे ही S & T विभाग द्वारा रिक्नेक्शन मेमो दिया जाता है स्टेशन मास्टर पुनःउसकी सूचना सिरे के : केबिनो को प्राईवेट नंप्रदान के साथ देगा।-के आदान .

ओवर हॉलिंग के दौरान यातायात संचालन (SR 3.51-2)

1. स्टेशन वर हॉलिंग प्रारम्भ करने की केबिन पर स्लाईड बॉक्स की या अन्य इन्टरलॉकिंग गियर की ओ / तारीख, समय, उसकी सम्भावित अवधि एवं गति प्रतिबन्ध के सम्बन्ध में जानकारी देने की अधिसूचना संयुक्त रूप से DOM तथा DSTE द्वारा जारी की जाती है।
2. अनुदेशों में अन्य बातों के साथ साथ-GR 3.38 और GR 3.39 के अनुसार कांटों को क्लैम्प करने और उसमें ताला लगाने की शर्त के बारे में उल्लेख रहेगा।
3. स्टेशन मास्टर सिगनल ऑफ़ करने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि जिन कांटों से गाड़ी गुजरेगी वे सभी सही तरह से सैट तथा सम्मुख कांटे सही तरह से सैट, क्लैम्प एवं पैड लॉक कर दिये गये हैं। स्टेशन मास्टर किस तरह से इसे सुनिश्चित करेगा उसे स्पष्ट रूप से अवश्य निर्धारित करना चाहिये और इस बारे में अस्थायी संचालन अनुदेश तैयार करके स्टेशन को भेजे जायेंगे।
4. ओवर हॉलिंग कार्य प्रारम्भ करने की तारीख, समय तथा इस दौरान स्टेशन से जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को 15 kmph का सतर्कता आदेश जारी करने के बारे में एक अधिसूचना DOM एवं DSTE के द्वारा संयुक्त रूप से अवश्य जारी करनी चाहिये। यदि ओवर हॉलिंग का कार्य, काम प्रारम्भ करने के दिन सूर्यास्त तक समाप्त नहीं किया जा सकता तथा उसके कुछ दिन और चलने की सम्भावना हो तो GR 15.09 के अनुसार अस्थायी सतर्कता और गति संकेतक लगाये जायेंगे।
5. ओवर हॉलिंग का कार्य शुरू करने से पहले सिगनल निरीक्षक को ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को डिस्कनेक्शन में S & T (T-3.51) अवश्य देना चाहिये।
डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन के बीच की अवधि के दौरान यदि गाड़ी पार करानी हो या कोई शंटिंग करनी है तो स्टेशन मास्टर लिखित रूप से सिगनल निरीक्षक को अवश्य सूचित करेगा कि कांटे किस स्थिति में लगाने हैं। सिगनल निरीक्षक कांटों को आवश्यक स्थिति में लगाने की व्यवस्था करेगा। स्टेशन मास्टर उन पर कोई भी संचालन करने से पहले उन्हें सैट, क्लैम्प एवं पैड लॉक करेगा। संचालन पूरा होने पर स्टेशन मास्टर क्लैम्प और पैड लॉक को हटा देगा तब सिगनल निरीक्षक गियर पर पुनर्कार्य : प्रारम्भ कर सकता है।

बिजली द्वारा संचालित क्रॉस ओवर कांटों के खराब -होने पर गाड़ियों की संचालन विधि (फ़ैल)SR 3.51-1 (b)

1. परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कांटों के खराब होने की सूचना मिलने के पश्चात् S & T विभाग के कर्मचारी खराबी को दूर करने का प्रयास करेंगे।
2. यदि S & T विभाग का कर्मचारी यह समझता है कि खराबी को ठीक करने में अधिक समय लग सकता है तो वह परिचालन विभाग के कर्मचारी को डिस्कनेक्शन में देगा।
3. स्टेशन मास्टर डिस्कनेक्शन में प्राप्त करने के बाद क्रॉस ओवर को सामान्य अवस्था में सही प्रकार सेट करेंगे तथा दोनों सिरो को सामान्य अवस्था में क्लैम्प एवं पैड लॉक करेंगे और ऐसा स्टेशन मास्टर तब तक करेगा जब तक कि S & T कर्मचारी से कांटों के ठीक होने का मेमो प्राप्त न हो जाये।
4. ऐसा करने के बाद स्टेशन मास्टर S & T विभाग के कर्मचारी को इस बात की लिखित सूचना देगा।
5. इसके उपरान्त S & T विभाग का कर्मचारी जो कि सेक्शन इंजिनियर के पद से कम का न हो इस प्रकार की लिखित सूचना प्राप्त करने के बाद उपकरण में इस प्रकार अस्थायी परिवर्तन करेंगे कि कांटे पैनल पर सामान्य और स्थिर संकेत दें। इसके लिये इन कांटों से संबंधित सिगनल को इस प्रकार प्रतिबन्धित करेंगे जो सिर्फ़ पीला संकेत देगा और साथ ही सिगनल ओवरलैप तक रास्ते के कांटे सैट एवं लॉक होने की जानकारी मिल सके ऐसा भी प्रबन्ध करेंगे।

6. S & T विभाग के कर्मचारी अस्थायी परिवर्तन करने के पश्चात स्टेशन मास्टर को लिखित रूप से सूचित करेंगे कि कांटा नंके संकेत को ----- को ठीक कर दिया गया है और सिगनल नं ----- अस्थायी रूप से पीले संकेत पर प्रतिबन्धित कर दिया गया है।
7. इसके बाद स्टेशन मास्टर बाजू वाले स्टेशन मास्टर को 15 Km/h का सतर्कता आदेश जारी करने की सूचना देगा जिससे ऐसे कांटो पर से जाने वाली गाड़ी की गति 15 Km/h से अधिक न हो।
8. स्टेशन मास्टर एक उपयुक्त परिचालन कर्मचारी को प्रभावित कांटे के पास नियुक्त करेगा जो कि गार्ड के पद से नीचे का न हो, वह कांटो और क्लैम्प की स्थिति का प्रत्येक गाड़ी के जाने के बाद निरीक्षण करेगा। ऐसे कर्मचारी और स्टेशन मास्टर के बीच में संचार की व्यवस्था होनी चाहिये जिससे स्टेशन मास्टर सिगनल ऑफ़ करने से पहले उस रास्ते के सभी कांटो के सैट एवं क्लैम्प और पैड लॉक होने की सुनिश्चितता कर सके।
9. यदि सिगनल ऑफ़ नहीं होता है तो बुलावा सिगनल ऑफ़ किया जाएगा या T/369 (3b) अधिकार पत्र का उपयोग किया जाएगा।
 - (a) खराबी दूर करने के बाद सेक्शन इंजिनियर पैरा नं .5 के अनुसार लगाये गये अस्थायी परिवर्तनो को हटायेंगा और स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में यह संदेश देगा कि कांटा नं/ ----- क्रॉस ओवर नं . का कार्य पूरा हो गया है और अस्थाई परिवर्तन हटा लिये गये है तथा कांटे परीक्षण के लिये तैयार ---- है।
 - (b) स्टेशन मास्टर ऐसी लिखित सूचना पर पावती देने से पहले परीक्षण करेंगे और परीक्षण के दौरान इस बात को ध्यान में रखेंगे कि प्रभावित कांटों पर से कोई गाड़ी न गुजरे ।
- i. कांटो को पूरी तरह से जाँच करने के बाद सेक्शन इंजिनियर लिखित घोषणा करते हुये रिकनेक्शन मेमो देगा कि सभी अस्थाई परिवर्तन निकाल दिये गये है और कांटा नं है। सामान्य : पूर्णतः --- .
- ii. स्टेशन मास्टर रिकनेक्शन मेमो प्राप्त करने के बाद खंड नियंत्रक को सूचित करके प्रभावित कांटो पर सामान्य संचालन शुरु करेगा।

खराब काँटे GR 3.77 Defective Points

खराब काँटे Defective Points SR 3.77-1 यदि कांटे खराबी या अन्य किसी कारण से परिचालित नहीं हो रहे हैं तो केबिन मास्टर संबंधित सिगनलों और कांटों को सामान्य स्थिति में लाने का अवश्य प्रयास करेंगे उन्हें फिर संचालित करने का प्रयास किया जाएगा । यदि नहीं होता है तो S & T विभाग के कर्मचारी उपलब्ध होने पर उन्हें तुरंत सूचित किया जाएगा यदि S & T विभाग के कर्मचारी उपलब्ध नहीं है तो वह व्यक्तिगत रूप से इन कांटों का निरीक्षण करेगा और खराबी का पता लगाकर उसे दूर करने का प्रयास करेगा । यदि खराबी को फिर भी दूर नहीं किया जा सके तो शीघ्रतापूर्वक सभी संबंधितों को सूचना देगा ।

क्षतिग्रस्त कांटे -SR 3.77-2 Damage Points यदि स्टेशन मास्टर को यह मालूम होता है कि कोई कांटा क्षतिग्रस्त हो गया है तो SM को उस कांटे की जाँच करनी चाहिये और उस कांटे से किसी भी प्रकार का गाड़ी संचालन तब तक नहीं करना चाहिये जब कि वह कांटा ठीक नहीं हो जाता।

Bursting of points - SR 3.77-3 यदि कोई लोको पायलट किसी ट्रेलिंग पाईट को तोड़ता हुआ आगे निकल जाता है तो उसे अपनी गाड़ी को किसी भी परिस्थिति में पिछे नहीं लेना चाहिये और उस गाड़ी को आगे बढ़ाने के लिये इस कांटे को सही तरह से सैट, क्लैम्प तथा पैडलॉक करना चाहिये।

क्रैन्क हैंडल का उपयोग (SR 3.51-4) (Correction slip No.1 के अनुसार)

यदि पैनल से संबंधित कोई मोटर पाईट खराब हो जाता है या वह पैनल पर फ्लैशिंग संकेत देता है तो उसे क्रैन्क हैंडल द्वारा चलाकर ठीक प्रकार से लगाया जा सकता है क्रैन्क हैंडल दो प्रकार के होते हैं -1) इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल
2. नॉन इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल

1) इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल जहाँ पर इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल की व्यवस्था है वहाँ किसी काँटे को क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट -
- लाक कर दिया है वहाँ पर :करके चाबी को पुन

i) यदि सिगनल ऑफ किया जा सकता है तो उसे ऑफ किया जाएगा या सिगनल ऑफ नहीं हो रहा है लेकिन रूट सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती मिल रही है तो ऐसे समय क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट किये गए काँटों को क्लैम्प द्वारा तालित करने की आवश्यकता नहीं है।

ii) यदि सिगनल ऑफ नहीं हो रहा है और रूट के सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती भी नहीं मिल रही है तो ऐसे समय क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट किये गए काँटों को क्लैम्प और पेड लाक कॉटर बोल्ट से तालित किया जाएगा चाहे उस / केबिन पर / पाईट का स्टेशनN/R संकेत उपलब्ध हो ऐसे समय सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिए उचित प्राधिकार पत्र जारी किया जाएगा ।

2. नॉन इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल- इसके द्वारा पाईट सेट करने के पश्चात् क्रैन्क हैंडल तथा उसकी चाबी जिम्मेदार व्यक्ति के निजी अभिरक्षा में आने के बाद -

i) यदि सिगनल ऑफ किया जा सकता है तो उसे ऑफ किया जाएगा या सिगनल ऑफ नहीं हो रहा है लेकिन रूट सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती मिल रही है तो ऐसे समय क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट किये गए काँटों को क्लैम्प द्वारा तालित करने की आवश्यकता नहीं है।

ii) यदि सिगनल ऑफ नहीं हो रहा है और रूट के सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती भी नहीं मिल रही है तो ऐसे समय क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट किये गए काँटों को क्लैम्प और पेड लाक कॉटर बोल्ट से तालित किया जाएगा चाहे उस / केबिन पर / पाईट का स्टेशनN/R संकेत उपलब्ध हो ऐसे समय सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिए उचित प्राधिकार पत्र जारी किया जाएगा ।

स्टेशन पर गाड़ियों को लेना, स्टेशन से गाड़ी को रवाना करना, गाड़ियों की क्रॉसिंग करना

Non-Interlock स्टेशन पर गाड़ियों को लेना एवं रवाना करना तथा गाड़ियों का क्रॉसिंग करना BWM 8.03 SR 3.39-1,2

स्टेशन मास्टर को गाड़ी सेक्शन में प्रवेश कर रही है सूचना मिलने पर सेक्शन कंट्रोलर की अनुमति से

- i. गाड़ी के आगमन तथा प्रस्थान संबंधी Point Locker (काँटेवाला ए या वरिष्ठ पाईट्समेन) को गाड़ी का विवरण तथा उसे किस लाइन पर लेना है या श्रु भेजना है इसकी पूरी जानकारी देगा।
- ii. स्टेशन मास्टर स्टेशन संचालन नियम में निर्धारित निर्देशों के अनुसार काँटे सेट एवं लॉक करने की व्यवस्था करेगा। {मोडीफाईड नान इंटरलाक एवं मुर्तिजापुर, पाचोरा, लातूर (छोटी लाइन)} स्टेशनों को छोड़कर जहाँ यह जिम्मेदारी पाईट्समेन ए पर होगी, अन्य सभी स्टेशनों पर सवारी गाड़ियों के मामले में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी होगी माल गाड़ी के मामले में स्टेशन मास्टर के आदेशानुसार यह कार्य पाईटलॉकर करेगा।
- iii. सबसे बाह्यतम काँटों पर से दिन में हाथ और रात में सफेद बत्ती हिलाकर काँटे सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती मिलने के पश्चात् संबंधित लाइन के सिगनल देने हेतु स्टेशन मास्टर सिगनल चाबी द्वारा काँटेवाले को यह अधिकार देगा।
- iv. स्टेशन मास्टर स्वयं यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी सिगनल से गुजर जाते ही सिगनल को आन कर दिया गया है।
- v. जब कोई गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार हो या किसी गाड़ी को बिना रूके श्रु जाना हो तो स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करेगा संबंधित काँटों को SWR में दिये गये निर्देशों के अनुसार सेट एवं लाक करेगा और प्रस्थान सिगनल ऑफ करने का उचित प्राधिकार देगा।
- vi. स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि SWR के अनुसार नान इंटरलाक काँटों की स्थिति सामान्य है एवं सभी काँटों की चाबियाँ, शंटिंग बन्द बिल्ले, सिगनल संचालन बिल्ले सभी अपने निजी अभिरक्षा में है।

गाड़ियों का क्रॉसिंगजाने वाली स्टेशन मास्टर पाईट लाकर को गाड़ी के लाइन निर्धारण संबंधी तथा प्रथम लिये - गाड़ी की संपूर्ण जानकारी देकर काँटों को सही रूप से सेट एवं लॉक करने के निर्देश देगा। यदि पहली गाड़ी सवारी गाड़ी हो तो उपरोक्त मद क्र।ii में उल्लेखित स्टेशनों को छोड़कर अन्य स्टेशनों पर यह जिम्मेदारी स्वयं स्टेशन मास्टर की होगी तथा दूसरी गाड़ी के मामले में पहली गाड़ी के गार्ड की जिम्मेदारी होगी।

विशेष कथन -

- (a) यदि किसी कारण सम्मुख काँटे पर लोको पायलट को हरा हाथ सिगनल दिखाने के लिये कोई पाईट्समेन नहीं है और आगमन सिगनल ऑफ है तो-
- (b) मालगाड़ी के मामले में लोको पायलट काँटों को देखते हुये 10 कितम गति से की अधिक .घं.प्र.मी. मालगाड़ी को स्टेशन पर लेकर जा सकता है।
- (c) सवारी गाड़ी या मिलीजुली गाड़ी के मामले में लोको पायलट सम्मुख काँटों से पहले गाड़ी को खड़ी करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि काँटे सही तरह से Set एवं Lock है। इसके बाद गाड़ी को स्टेशन पर लेकर जाएगा।

दोनों ही परिस्थितियों में लोको पायलट स्टेशन मास्टर पर Facing Point पर पाईट्समेन न होने की रिपोर्ट करेगा।

सम्मुख काँटे पर काँटे वाले द्वारा लोको पायलट को हरा हाथ सिगनल दिखाया जाये तो Non-Interlock स्टेशन पर काँटों से गुजरते समय गाड़ी की गति अधिकतम 15 कि होगी .घं.प्र.मी.

संशोधित नॉन इंटरलाक स्टेशन पर तथा-STD I इंटरलाकिंग वाले स्टेशन पर गाड़ियों को लेना-

1. ऐसे स्टेशन पर सम्मुख काँटों को तालित करने के लिये कीप्लंजर लॉकिंग सिस्टम होता है।

2. गाड़ी का डिपार्चर मिलने पर स्टेशन मास्टर दूर सिरे के काँटे सेट करने के लिये काँटे वाले को भेजेगा। पाईट्समेन दूर सिरे के काँटे सेट करने के बाद लाईन देखते हुये स्टेशन पर आयेगा स्टेशन मास्टर काँटे वाले को नामित लाईन की चाबी देगा जिससे उस लाईन के पास सिरे के काँटे सेट तथा तालित किये जा सके।
 - a) काँटे वाला लाईन देखते हुये पास सिरे के सम्मुख काँटो पर जाएगा और उसे सेट करने के बाद कीप्लंजर - प्लंजर बॉक्स से दूसरी चाबी निकालेगा। की-बॉक्स में स्टेशन मास्टर से प्राप्त चाबी लगायेगा और की प्लंजर बॉक्स से दूसरीचाबी को निकालना यह सिद्ध करता है कि काँटे सही तरह से सेट एवं लॉक हो गये हैं, सम्मुख काँटो से निकली चाबी को -
 - b) यदि सुविधा है तो होम सिगनल की पोस्ट में लगे लॉक में लगायेगा, या
3. प्लेटफॉर्म पर लगे लीवर फ्रेम में संबंधित होम सिगनल के लीवर में लॉक में लगायेगा।
4. यदि SWR में बताये गये स्थान तक लाईन साफ़ है तो गाड़ी को डायरेक्ट लिया जाएगा।

STD I इंटरलॉकिंग स्टेशन पर किसी एक समय एक ही गाड़ी को लेने के लिए सिगनल को ऑफ किया जाएगा। स्टेशन मास्टर लीवरमेन को लाइन निर्धारण बतायेगा और सबसे बाह्यतम सम्मुख काँटों को सेट एवं लॉक करने तथा निकट सिगनल को ऑफ करने संबंधी निर्देश देगा व स्वयं इस बात की तसल्ली करेगा कि विरुद्ध दिशा से आने वाली गाड़ी के सिगनलों को ऑन में रखा गया है। यदि आवश्यक शर्तें पूरी हो रही हों तो पहली गाड़ी को सीधा लिया जा सकता है और उसे रूकने के पश्चात् दूसरी गाड़ को भी सीधे लिया जा सकता है। दो गाड़ियों को साथ साथ सीधे लेने की अनुमति नहीं है।

नोट -

1. संशोधित नॉन इंटरलॉक स्टेशन के सम्मुख काँटो पर पाईट्समेन द्वारा लोको पायलट को हरा हाथ सिगनल दिखाने की आवश्यकता नहीं है।
2. MNI इंटरलॉक स्टेशन पर गाड़ी की गति 15 kmph
STD-I इंटरलॉक स्टेशन से मेन लाईन से श्रू जाने वाली गाड़ी की गति 50 kmph से अधिक नहीं होगी।

नोट जिस इंटरलॉक स्टेशन पर प्रत्येक दिशा में केवल एक ही आऊटर सिगनल लगा हो तो ऐसे -B क्लास स्टेशन पर क्रॉसिंग के समय पहली गाड़ी को पहले आऊटर पर रोका जाएगा उसके बाद उसे स्टेशन पर इन्डायरेक्ट लिया जाएगा। और पहली गाड़ी के आने के बाद विरुद्ध दिशा की गाड़ी को डायरेक्ट अथवा इनडायरेक्ट तरीके से लिया जा सकता है लेकिन किसी भी परिस्थिति में ट्रेलिंग पाईटको सही लाईन के लिये सेट करना जरूरी होगा। इसके लिये जिम्मेदारी पहली आने वाली गाड़ी के गार्ड की होगी।

इंटरलॉक स्टेशन पर गाड़ी को लेना - SR 3.36-4

1. स्टेशन मास्टर दूरवर्ती तथा निकटवर्ती केबिन कर्मचारी को ग्रुप टेलीफोन पर बुलाकर उन्हें गाड़ी का विवरण तथा उसे किस लाईन पर लेना है बतायेगा केबिन कर्मचारी इन सभी बातों को दोहराएंगे जिससे स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित होगा कि केबिन कर्मचारियों ने निर्देशों को स्पष्ट रूप से समझ लिया है।
2. दूरवर्ती सिरे के केबिन कर्मियों द्वारा मार्ग के काँटे सही रूप से सेट एवं लाक करने के पश्चात् इसकी सूचना निकटवर्ती सिरे के केबिन को दी जाएगी और इंटर केबिन कंट्रोल ICC रिलीज करेगा तथा स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। यदि गाड़ी सैंड हम्प लगाकर लेनी हो तो स्टेशन मास्टर यह सूचना दूर सिरे के केबिन को प्राइवेट नंबर के आदान प्रदान के साथ देगा।
3. गाड़ी लेने के लिए संबंधित काँटों को सही रूप से सेट एवं लॉक करने की सूचना निकट केबिन के केबिन कर्मियों द्वारा स्टेशन मास्टर को दी जाएगी।

स्टेशन मास्टर निकटवर्ती तथा दूरवर्ती केबिनों से गाड़ी आने के लिए मार्ग के सभी काँटे सही रूप से सेट एवं लाक करने की सुनिश्चिती करने के पश्चात् निकटवर्ती केबिन को प्राइवेट नंबर के आदान प्रदान के साथ संबंधित होम सिगनल का स्लॉट देगा स्लाट मिलने के पश्चात् निकटवर्ती केबिन कर्मियों द्वारा होम सिगनल को ऑफ किया जाएगा।

गाड़ियों को रवाना करना

- a) इन्टरलॉकिंग स्टेशन पर जब गाड़ी जाने के लिये तैयार हो जाये जब ब्लॉक उपकरण स्टेशन मास्टर के पास हो -
- (i) स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक से गाड़ी चलाने की अनुमति लेगा।
 - (ii) अनुमति मिल जाने पर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त करेगा।
 - (iii) लाईन क्लियर प्राप्त होने के पश्चात स्टेशन मास्टर दूर सिरे के केबिन मैन को गाड़ी नं., लाईन नंबरायेगा . तथा संबंधित लाईन केस्टार्टर सिगनल को ऑफ़ करने का आदेश देगा।
 - (iv) केबिन मैन स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये आदेश को दोहरायेगा तथा संबंधित स्टार्टर सिगनल को ऑफ़ करके स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
 - (v) स्टेशन मास्टर स्वयं यह सुनिश्चित करने के बाद कि सही लाईन का स्टार्टर सिगनल ऑफ़ कर दिया गया है अन्तिम रोक सिगनल के आदान प्रदान के साथ .को ऑफ़ करने का आदेश प्राईवेट नं (ड स्टार्टरएडवान्स) देगा तथा एडवान्सड स्टार्टर का स्लॉट रिलीज करेगा ।
- (vi) केबिन मैन अन्तिम रोक सिगनल ड स्टार्टर का स्लॉट मिल जाने पर एडवान्स (ड स्टार्टर सिगनलएडवान्स) सिगनल ऑफ़ करेगा तथा स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा । गाड़ी रवाना होगी स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक को गाड़ी रवाना होने का समय बतायेगा।
जब ब्लॉक उपकरण केबिन पर है तो-
- (i) स्टेशन मास्टर गाड़ी चलाने के लिये खण्ड नियंत्रक से अनुमति लेगा।
 - (ii) स्टेशन मास्टर को खण्ड नियंत्रक से अनुमति मिल जाने के बाद स्टेशन मास्टर दूरवर्ती केबिन कर्मचारी को रवाना होने वाली गाड़ी का नं., अन्य विवरण लाईन नंकी जानकारी देगा तथा उस गाड़ी के लिये अगले . स्टेशन से लाईन क्लियर लेने एवं संबंधित स्टार्टर सिगनल ऑफ़ करके स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
 - (iii) स्टेशन मास्टर स्वयं यह सुनिश्चित करने के बाद कि सही लाईन का स्टार्टर सिगनल ऑफ़ किया गया है तथा केबिन कर्मचारी को प्राईवेट नंड स्टार्टर को ऑफ़ करका आदान प्रदान करते हुए एडवान्स .ने के लिये स्लॉट रिलीज करेगा।
 - (iv) गाड़ी रवाना होने के बाद एसकन्ट्रोलर को गाड़ी प्रस्थान का समय बतायेगा । .एम.

बिना रूके थ्रू जाने वाली गाड़ियों के लिए कार्यपद्धति -

- ✓ स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करेगा या केबिनो पर ब्लाक उपकरण लगे होने पर संबंधित केबिनकर्मो को उक्त गाड़ी के लिए लाइन क्लियर प्राप्त करने की सूचना देगा ।
- ✓ निकट तथा दूर सिरे के केबिन कर्मोको को गाड़ी नंबर तथा जिस लाइन से गाड़ी थ्रू जा रही है इसका विवरण देते हुए संबंधित लाइन के काँटो को सेट एवं लॉक करने के निर्देश देगा ।
- ✓ दूरवर्ती केबिन कर्मो द्वारा उपयुक्त लाइन के काँटो को सेट एवं लॉक करने के पश्चात ICC रिलीज करते हुए स्टेशन मास्टर को इसकी जानकारी देगा । स्टेशन मास्टर अंतिम रोक सिगनल के लिए स्लॉट रिलीज करेगा तथा दूरवर्ती केबिनो को प्राइवेट नंबरों के आदान प्रदान के साथ अंतिम रोक सिगनल तथा स्टार्टर सिगनल को आफ़ करने की सूचना देगा ।
- ✓ सही प्रस्थान सिगनल को ऑफ़ करने की सुनिश्चिती करने के पश्चात स्टेशन मास्टर निकटवर्ती केबिनकर्मो से संबंधित लाइन के काँटो को सही रूप से सेट एवं लॉक करने की सुनिश्चिती करने के पश्चात प्राइवेट नंबरों के आदान प्रदान के साथ होम सिगनल आफ़ क रने के लिए स्लाट रिलीज करेगा स्टेशन मास्टर के आदेशानुसार संबंधित होम सिगनल को ऑफ़ किया जाएगा ।
- ✓ गाड़ी रवाना होने के बाद एसकन्ट्रोलर को गाड़ी प्रस्थान का समय बतायेगा । .एम.

श्रू गाड़ियों को अचानक रोकना GR 3.48 यदि कि - सी स्टेशन पर गाड़ी रुकने के लिये निर्धारित नहीं है और यदि उसे स्टेशन पर खड़ी करनी पड़े तो उसे स्टेशन पर तब तक नहीं आने दिया जाएगा जब तक कि ऐसे स्टेशनों पर जहाँ

- प्रस्थान सिगनल नहीं है वहाँ वार्नर को ऑन नहीं कर दिया जाता ।
- स्टार्टर सिगनल लगा है लेकिन वार्नर सिगनल नहीं है वहाँ स्टार्टर को आन नहीं कर दिया जाता
- यदि वार्नर एवं स्टार्टर दोनों है तो दोनों आन नहीं कर दिये जाते ।
- यदि दोनों नहीं है तो प्रथम रोक सिगनल पर गाड़ी को खड़ा नहीं कर दिया जाता ।
- नान इंटर लाक स्टेशन पर यदि गाड़ी रोकनी पड़े तो बाहरीनिकट सिगनल को ऑन स्थिति में रखना / चाहिए

गाड़ी खड़ी होने के पश्चात सिगनल को आफ किया जाएगा और प्लेटफार्म से खतरा हाथ सिगनल दिखया जाएगा । यदि प्रस्थान सिगनल लगा हो तो उसे आन स्थिति में रखा जाएगा । इकहरी लाइन पर लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक की गाड़ी खड़ी न हो जाए ।

स्वचल ब्लॉक सेक्शन मे SR3.37-2-यदि स्टेशन से श्रू जाने वाली गाड़ी को स्टेशन पर रोकना आवश्यक हो तो एस द्वारा गाड़ी के आने की दिशा मे प्लेटफॉर्म से.एम.180 मीटर की दूरी पर 10 मीटर के अन्तर पर दो पटाखे लगवाये जायेंगे एवं प्लेटफॉर्म से खतरा हाथ सिगनल दिखाया जाएगा।

प्रस्थान सिगनल ऑफ कर देने के बाद क्रासिंग या अग्रता के लिए गाड़ी रोकना -

- संबंधित स्टार्टर एवं एड. स्टार्टर सिगनल को ऑन किया जाएगा और ऑन झूटी स्टेशन मास्टर द्वारा संबंधित गाड़ी के लोको पायलट को सुरक्षित संचार के साधन द्वारा सूचित किया जाएगा (MTRC इत्यादि)कि आपकी गाड़ी को रवाना नहीं करना है । यदि सुरक्षित संचार साधन उपलब्ध न हो तो सिगनल ऑन कर देने व स्टार्ट न होने के बारे में लिखित मेमो द्वारा सूचित किया जाएगा ।
- सिंगल लाइन सेक्शन में यदि कोई प्रस्थान प्राधिकार लोको पायलट को सौंपा गया है तो वापस ले लिया जाएगा ।
- जब तक लोको पायलट को सुरक्षित संचार साधन द्वारा सूचित न कर दिया जाए या लिखित मेमो जारी कर उसकी अभिस्वीकृती न ले ली जाए तब तक सेट किये गए रूट को बदला नहीं जाएगा (दुर्घटना बचाने के मामले को छोड़कर) ।

गाड़ियों को साथ साथ लेना Simultaneous Reception

1. मेन लाईन के दोनो ओर एकएक लूप लाईन होनी चाहिये ।-
2. होम सिगनल ऐसा होना चाहिये कि वह लोको पायलट को लाईनो की स्थिति बता सके अर्थात हृथे वाले सिगनलो मे ब्रेकेट वाला तथा रंगीन रोशनी वाले सिगनलो मे रूट इन्डीकेटर युक्त होना चाहिये।
3. लूप लाईनो के सिरे सैड हम्प या लांग डैड एण्ड साईडिंग मे समाप्त होने चाहिये। लांग डैड एण्ड मे पर्याप्त दूरी पर डिरेलिंग स्विच लगा होना चाहिये ।
4. प्रत्येक सम्मुख कॉटे पर लॉकिंग की व्यवस्था (Lock Bar या ट्रैक लॉक के द्वारा या पैनल के रूट लॉकिंग द्वारा) होनी चाहिये।
5. यदि स्टेशन मास्टर पर दोनो ओर केबिन की व्यवस्था है तो उनके बीच Inter cabin control सिस्टम होना चाहिये ।
6. ऐसे स्टेशन पर STD III की इन्टरलॉकिंग होनी चाहिये।

गाड़ियों की क्रॉसिंग के सम्बन्ध में नियंत्रक की जिम्मेदारी SR 3.39-3

1. खंड नियंत्रक द्वारा गाड़ी चलने के बारे में सावधानी पूर्वक अध्ययन करने के पश्चात क्रॉसिंग या अग्रता देने संबंधी निर्देश दिये जाएंगे।
2. आपात स्थिति को छोड़कर एक बार दिये गये अनुदेशों में अचानक परिवर्तन नहीं करने चाहिये। बरसात की अंधेरी रातों में, अत्यधिक अपरिहार्य परिस्थितियों को छोड़कर एक बार जारी किये गये अनुदेशों में कोई परिवर्तन नहीं किया जाना चाहिये और ऐसे मामलों को अनुदेशों में परिवर्तन करने के कारणों सहित खासकर डायरी में लिखना चाहिये।

एक प्लेटफॉर्म वाले स्टेशन पर गाड़ियों की क्रॉसिंग - SR 3.39-4

जब दो गाड़ियाँ जिनमें केवल एक गाड़ी सवारी हो, एक दूसरे को ऐसे स्टेशन पर, क्रॉस करे, जहाँ केवल एक ही प्लेटफॉर्म हो तो सवारी गाड़ी को प्लेटफॉर्म वाली लाइन पर लिया जाना चाहिये। चाहे प्लेटफॉर्म मुख्य लाइन अथवा लूप लाइन पर हो और मालगाड़ी को दूसरी लाइन पर लिया जाना चाहिये। जब दोनों यात्री गाड़ियाँ हो तो जब तक कि विशेष आदेश न हो पहली गाड़ी को प्लेटफॉर्म वाली लाइन पर ही लेना चाहिये।

जब यात्री गाड़ी बिना प्लेटफॉर्म वाली लाइन पर खड़ी हो तब कोई भी गाड़ी प्लेटफॉर्म वाली लाइन से स्टेशन पर रुकने के पश्चात ही रवाना होगी।

अवरोधित लाइन पर गाड़ी को लेना - (GR 5.09)

1. यदि संभव हो सके तो पिछले स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट को सूचना दी जायेगी कि उसकी गाड़ी को अवरोधित लाइन पर लिया जाएगा।
2. गाड़ी के लिये सभी आगमन सिगनल ऑन स्थिति में रखे जायेंगे।
3. जिस लाइन पर गाड़ी को लेना है उस लाइन के सभी कॉटे सैट, एवं लॉक किये जायेंगे।
4. अवरोध से 45 मीटर दूर आने वाली गाड़ी की दिशा में एक सक्षम रेल सेवक हाथ सिगनलों के साथ तैनात किया जाएगा।
5. गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर रोकी जायेगी और उसके बाद गाड़ी को निम्नलिखित विधि से अवरोधित लाइन पर लिया जाएगा-
 - a) जहाँ कॉलिंग ऑन सिगनल लगा है तो उसे ऑफ करके या
 - b) जहाँ सिगनल पोस्ट टेलीफोन लगा है वहाँ विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत लोको पायलट को रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये टेलीफोन पर प्राईवेट नंदाकर अधिकृत किया जाएगा। या
 - c) जहाँ कॉलिंग ऑन सिगनल एवं सिगनल पोस्ट टेलीफोन न हो तो लोको पायलट को प्राधिकार पत्र (T/509) संबंधित रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये सक्षम रेल सेवक को भेजकर गाड़ी को पायलट करके लाया जाएगा।
- 6) गाड़ी को अवरोध से पहले संबंधित लाइन के प्रथम सम्मुख कॉटो पर खड़ा किया जाएगा तथा अवरोध से 45 मीटर पहले खड़े कर्मचारी से हाथ सिगनल मिलने पर लोको पायलट आगे बढ़ेगा एवं वह कर्मचारी लोको पायलट को यह बतायेगा कि गाड़ी को कहाँ खड़ा करना है।

ऐसे समय में लोको पायलट अपनी गाड़ी को पूर्ण नियंत्रण में रखेगा तथा अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा।

बिना सिगनल वाली लाईन पर गाड़ी को लेना (GR 5.10)

1. यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाईन पर लिया जाना आवश्यक हो जिससे संबंधित कोई भी आगमन सिगनल न हो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-
2. आगमन सिगनल ऑन स्थिति में रखा जाएगा।
3. जिस लाईन पर गाड़ी ली जानी है वह अनुमुख कॉटो तक (trailing point) अथवा उस स्थान तक जहाँ गाड़ी को खड़ा करना है साफ़ होनी चाहिये।
4. वे सभी कॉटो जिन पर से गाड़ी को गुजरना है सही तरह से सैट तथा सम्मुख कॉटो सैट, क्लैम्प एवं पैडलॉक होने चाहिये।
5. स्टेशन मास्टर प्रथम रोक सिगनल पर गाड़ी खड़ी होने के बाद आगमन रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा प्राधिकार पत्र T/369 (3b) लोको पायलट को देगा।
6. पाईट्समेन लोको पायलट को प्राधिकार पत्र देगा और गाड़ी को पायलट करते हुये वहाँ तक लायेगा जहाँ गाड़ी आकर रुकती है।

बिना सिगनल वाली लाईन से गाड़ी को रवाना करना (GR 5.11)

1. यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाईन से रवाना किया जा रहा हो जिस पर गाड़ी रवाना करने के लिये कोई स्टार्टर सिगनल न लगा हो तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-
2. ऐसी लाईन से गाड़ी रवाना करने के पहले उस लाईन से संबंधित कॉटो को सैट, क्लैम्प तथा पैड लॉक किया जाएगा।
3. गाड़ी के लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार के साथ T/511 प्राधिकार पत्र दिया जाएगा और गाड़ी को अंतिम कॉटो तक पायलट किया जाएगा।

सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाईन से गाड़ी रवाना करना - (GR 5.12)

1. यदि गाड़ी को ऐसी लाईन से रवाना करना है जिसके लिये कॉमन स्टार्टर सिग्नल लगा हो तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा।
2. रास्ते के लिये सभी कॉटो को सैट तथा सम्मुख कॉटो को सैट, क्लैम्प तथा पैडलॉक किया जाएगा तथा गाड़ी को रवाना करने के लिये प्रस्थान प्राधिकार दिया जाएगा और सामूहिक प्रस्थान सिगनल ऑफ़ किया जाएगा।

इन्टरलॉक स्टेशन पर लीवर कॉलर स्लाइड पिन का उपयोग / बटन कॉलर / (SR- 3.38-1)

लीवर कॉलर, स्लाइड पिन, बटन कैप का उपयोग निम्नलिखित परिस्थितियों में करने की जिम्मेदारी उन कर्मचारियों की होगी जो लीवर के, स्लाइड के या पैनल के संचालन के लिये जिम्मेदार हैं।

1. अवरोधित लाईन से संबन्धित सिगनल के ICC स्लॉट पर, कॉटो पर लीवर कॉलर एवं स्लाइड पर स्लाइड पिन तथा बटन पर बटन कैप रखना चाहिये।
2. सामान्य अवस्था में भी किसी गाड़ी को दूसरी गाड़ी या गाड़ियों को क्रॉस करने के लिये या अग्रता देने के लिये जिस लाइन पर खड़ा किया जाता है उस लाईन के बचाव हेतु लीवर कॉलर बटन कैप / स्लाइड पिन / अवश्य लगाना चाहिये।
3. इसी प्रकार प्रस्थान सिगनल के संचालन को रोकने के लिये भी कॉलर का उपयोग अवश्य करना चाहिये। किसी भी गाड़ी से अवरुद्ध लाईन के स्टार्टर पर और जब अगला ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध हो तब अग्रिम

प्रस्थान सिगनल के लीवर पर लीवर कॉलर, स्लाइड पर स्लाइड पिन तथा बटन पर बटन कैप अवश्य रखना चाहिये।

- a) निम्नलिखित तरीको से लीवर कॉलर लगाना चाहिये-
 - b) रनिंग लाइन भरी होने पर पाईट और होम सिगनल के लीवर पर लीवर कॉलर तथा बटन पर बटन कॉलर एव स्लाइड पर स्लाइड पिन।
 - c) नॉन रनिंग लाईन भरी होने पर संबन्धित कांटो पर ।
 - d) अगला ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध होने पर अग्रिम प्रस्थान सिगनल पर ।
4. पॉवर ब्लॉक ओवर कांटो के लीवर पर लीवर ट्रैफिक ब्लॉक के समय संबन्धित सिगनलो के कांटो एवं क्रॉस / कॉलर या बटन कैप लगाना चाहिये ।
 5. जैसे ही लीवर कॉलर या स्लाइड पिन लगाने का कारण समाप्त हो जाये उसे हटा लेना चाहिये और वे कॉलर जो कि उपयोग मे नहीं है, उन्हे अतिरिक्त लीवरबटन पर रखना चाहिये। /
 6. SM / निरीक्षकशुनो का निरीक्षण करते है उन्हे यह देखना चाहिये कि अधिकारी जो केबिन अथवा स्टे / कर्मचारियों को लीवर बटन से संबन्धित नियमो की ठीक जानकारी है या नहीं। / स्लाइड पिन /
 7. यदि इन्टरलॉक स्टेशन पर रात के समय सामग्री गाड़ी स्टेबल की गई हो तो उस लाईन से संबन्धित कांटो को संचालित करने वाले लीवर पर लीवर कॉलर रखना चाहिये जिस पर सामग्री गाड़ी स्टेबल की गई है ।

शंटिंग Shunting GR 5.13 to 5.21

परिभाषा इसका अभिप्राय उस संचालन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का अथवा -) किसी इंजन को या किसी अन्य स्वनोदित (self propelled) वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने, अलग करने या स्थान बदलने या और किसी प्रयोजन के लिये किया जाए ।

शंटिंग के प्रकार -

1. हाथ शंटिंग
2. लूज शंटिंग
3. हम्प शंटिंग फ्लाई शंटिंग /
4. पुश एण्ड पुल शंटिंग

हाथ शंटिंग करना। हाथ शंटिंग का अर्थ है कि मानवीय शक्ति का उपयोग करके वाहनों को धकेल कर शंटिंग -

हाथ शंटिंग के नियम -

1. हाथ शंटिंग जिम्मेदार यातायात कर्मचारी के निरीक्षण मे ही की जानी चाहिये।
2. ऐसे वाहनो को हमाल दोनो बफर के बीच से या साईड से वाहनो को धकेलेंगे। (कुली)
3. उन वाहनो के हैंड ब्रेक कारगर होने चाहिये।
4. यदि स्टेशन टो के आगेयार्ड मे वाह्यतम कां /400 मे 1 से अधिक उतार बाहर की तरफ हो तो हाथ शंटिंग नहीं करना चाहिये।

हाथ शंटिंग के लाभ यह शंटिंग कम खर्च वाली है क्योंकि इसमे इंजन की तथा ईंधन की आवश्यकता नहीं पडती - है।

हाथ शंटिंग की हानि इस पद्धति से शंटिंग करने मे काफी अधिक समय लगता है। इसलिये यह पद्धति वही के - लिये उपयुक्त हो सकती है जहाँ कम शंटिंग करनी होती है इस शंटिंग मे अधिक आदमी की आवश्यकता होती है।

लूज शंटिंग या लुढका कर छोड़ लूज शंटिंग का अर्थ है गाड़ी से वाहनो को अलग करके उन्हे इंजन से धक्का देक - देना, जिससे वाहन लुढक कर जिस लाइन के लिये कांटे सैट किये हैं उस लाइन पर पहुँच जाते है।

निम्नलिखित वाहनो की लूज शंटिंग नही की जायेगी -

1. खाली अथवा भरे हुये कोचिंग वाहन
2. पशुओ से भरे हुये डिब्बे
3. सभी प्रकार के टैक वैगन
4. खतरनाक ,ज्वलनशील, विस्फोटक पदार्थ से भरे वैगन
5. कर्मकारों से भरे वाहन
6. ट्रक और हैवि मैटेरियल से लदे वैगन
7. क्रेन
8. ODC वाहन
9. क्षतिग्रस्त वाहन
10. ऐसे सभी वाहन जिनपर लूज शंटिंग करना मना है लिखा हो।

लूज शंटिंग के लाभ-

1. गाड़ियों कम समय मे तैयार होती है।
2. इससे यार्ड मे होने वाले वैगनो का विलम्ब कम किया जा सकता है।
3. शंटिंग इंजन घंटो मे बचत होती है।

लूज शंटिंग की हानियाँ-

1. वैगनो को क्षति पहुँचती है।
2. वैगनो मे लदे माल को क्षति पहुँचती है, जिससे अधिक दावा देना पड़ता है।
3. स्किड,पोटर तथा ब्रेक चेंजर्स ज्यादा लगते है अतः कम सुरक्षित है।

फ्लाई शंटिंगमध्य रेलवे पर हम्प यार्डो को छोड़कर अन्य यार्डो मे इस प्रकार की शंटिंग करने की मनाह -ी है। हम्प यार्डो मे भी उसी स्थान पर ऐसी शंटिंग की जा सकती है जो यार्ड मैकेनाइज्ड)Mechanized) हो।इसमे दो या अधिक वैगनो को अनकपल करके हम्प से लुढका दिया जाता है। कांटे अगले वाहन के लिये सैट रहते है और जैसे ही अगले वाहन कांटो से गुजर जाते है कांटो को दूसरी लाईन के लिये सैट कर दिया जाता है।

लाभइससे शंटिंग मे बहुत कम समय लगता है। -

हानियाँवे सभी जो लूज शंटिंग की है। -

पुश एण्ड पुल शंटिंगयह पद्धति सबसे सुरक्षित पद्धति है। वर्तमान मे ज्यादातर शंटिंग इसी पद्धति से ही की जाती - है। इसमे इंजन के साथ वाहनो कोआगे पीछे करना पड़ता है। इसलिये इसे पुश एण्ड पुल शंटिंग कहा जाता है। इस पद्धति मे शंटिंग का नियंत्रण शंट सिगनल के साथसिगनल द्वारा होता है। साथ कर्मचारियो के हाथ-

लाभ यह पद्धति बहुत सुरक्षित है। इसमे न तो वैगनो को क्षति -पहुँचती है और न ही उसमे रखे सामान को क्षति पहुचती है, और न ही वैगनो के डिरेलमेंट का खतरा रहता है।

हानि इस पद्धति से शंटिंग करने मे ज्यादा समय लगता है। -

शंटिंग के सामान्य नियम (SR 5.13-1 & 5.14-1)

1. लोको पायलट को शंटिंग के लिये शंटिंग आदेश T/806 प्राधिकार पत्र देना चाहिये बड़े स्टेशन जहाँ अलग से शंटिंग स्टाफ नियुक्त किया गया है तथा जहाँ निर्धारित स्थान तक नियमित शंटिंग कार्य किया जाता है वहाँ शंटिंग आदेश T/ 806 जारी करने की आवश्यकता नहीं होगी।
2. शंटिंग कार्य निर्धारित किये गए परिचालन विभाग के निम्नलिखित कर्मचारियों के पर्यवेक्षण में होना चाहिए – जैसे स्टेशन मास्टर, यार्ड मास्टर, गार्ड, शंटिंग मास्टर, शंटिंग जमादार बड़े स्टेशनों पर) SWR के अनुसार (रोड साईड स्टेशनों पर गाड़ी के गार्ड।)
3. जब कोई गाड़ी एक लाइन से दूसरी लाइन पर मेन लाइन होकर शंटिंग कार्य हेतु ले जाई जा रही हो तो गार्ड ब्रेक यान में उपलब्ध रहेगा ऐसे समय ए ग्रेड पाईट्समेन द्वारा शंटिंग किया जाएगा।
4. लोको पायलट स्वयं शंटिंग करेगा।
5. शंटिंग की अधिकतम गति 15 कि होगी। .घं.प्र.मी.
6. खतरनाक ज्वलनशील पदार्थों तथा विस्फोटक पदार्थों से भरे वाहन की शंटिंग की अधिकतम गति 8 कि होगी। .घं.प्र.मी.
7. पाँच बॉक्स वैगन की शंटिंग करते समय इम्पैक्ट गति अधिकतम 2 कि होगी। .घं.प्र.मी.
8. एक बॉक्स वैगन की शंटिंग करते समय अधिकतम इम्पैक्ट गति 5 कि होगी। .घं.प्र.मी.
9. शंटिंग कार्य के लिये आऊटर, होम, और अंतिम रोक सिगनल को ऑफ नही किया जाएगा।
10. यदि शंटिंग के दौरान किसी सम्मुख कांटे को लॉक बार या ट्रेक लाक की व्यवस्था नहीं है तो उसे क्लैम्प करना चाहिये।
11. जब दो इंजन हो तो शंटिंग कार्य के लिये एक ही इंजन का उपयोग करना चाहिये लेकिन यदि (डबल हेड) दो इंजन मल्टिपल रूप में आपस में जुड़े हुये है तो उसे एक इंजन मानकर ही शंटिंग करनी चाहिये।
12. सामान्यतः एयर प्रेशर होना चाहिये / शंटिंग करते समय पूरी गाड़ी में निर्वात :
13. जब शंटिंग करते समय वाहनो को वाह्यतम रोक सिगनलो के बाहर ले जाना हो तो अन्तिम वाहन पर TL/TB या लाल झण्डी लगाना चाहिए। जिससे पता लग सके कि ब्लॉक सेक्शन से सभी वाहन आ गये है।
14. इकहरी लाइन के बी क्लास स्टेशन जहाँ स्टेशन सेक्शन में यदि स्टेशन हरी कांटे के आगेयार्ड में सबसे बा/ 400 में 1 से अधिक उतार है तो स्टेशन सेक्शन के अंदर आती हुई गाड़ी की दिशा में शंटिंग करनी हो तो इंजन उतार की दिशा में होना चाहिए।
15. शंटिंग शुरू करने के पहले शंटिंग से संबंधित सभी कर्मचारियों को शंटिंग का पूरा विवरण समझ लेना चाहिये तथा गार्ड को उस स्टेशन पर लागू शंटिंग प्रतिबन्धों की जानकारी लेनी चाहिये।
16. जो भी व्यक्ति शंटिंग के बारे में पहले अनुदेश दे वह तब तक न तो अपने दिये गये अनुदेशों को बदलेगा और न तो कांटों आदि को बदलने का प्राधिकार देगा जब तक वह स्वयं इस बात की तसल्ली न कर ले कि शंटिंग कार्य पूरी तरह से रोक दिया गया है और शंटिंग कराने वाले कर्मचारियों को अनुदेशों में किये जाने वाले परिवर्तनों की जानकारी मिल गयी है।
17. शंटिंग के दौरान कपलिंग को घिसटते हुये नही छोड़ना चाहिये बल्कि उसे उचित स्थान पर लगाना चाहिये साथ ही होस पाइपों को डमी प्लग पर लगा देना चाहिए।
18. सवारी गाड़ी की शंटिंग करते समय जब इंजन को जोड़ना हो तो पहले इंजन को सवारी डिब्बे से 20 मी . की दूरी पर अवश्य खड़ा करना चाहिये और सावधानी पूर्वक इंजन को लोड पर लेना चाहिये जिससे को सूचित करने की जिम्मे यात्रियों का धक्का न लगे। ऐसे समय संबंधित गाड़ी के यात्रियोंदारी स्टेशन मास्टर तथा गार्ड की होगी।
19. शंटिंग के दौरान हाथ सिगनल का कड़ाई से पालन करना चाहिए एवं इसे इस प्रकार दिखाने चाहिये कि वे लोको पायलट को स्पष्ट दिखायी दे। यदि हाथ सिगनल केबिन से दिखाए जा रहे हों तो शंटिंग इंचार्ज द्वारा उन हाथ सिगनलों को नीचे से रीपीट किया जाएगा एवं लोको पायलट उन संकेतों के अनुसार कार्य करेगा।

यद्यपि शंटिंग कार्य यदि स्थावर सिगनल/शंट सिगनल के आधार पर किया जा रहा हो तो ऐसे संचालन में हाथ संकेत प्रदर्शित करने की आवश्यकता नहीं होगी।

20. शंटिंग के पश्चात वाहनों को पाईट्समेन पोर्ट/टर, द्वारा सुरक्षित किया जाएगा जिसे स्टेशन मास्टर गाड़ी / का गार्ड या शंटिंग सुपरवाइजर स्वयं सुनिश्चित करेगा।

शंटिंग के समय वर्जित बातें -

1. चलते वाहनों की कपलिंग अलग करना।
2. शंटिंग के दौरान वाहनों के नीचे से निकलना।
3. चलते वाहनों के बफरों या पेचदार कपलिंगों पर बैठकर चलना।
4. इंजन जोड़ने के लिये इंजन और वाहन के बीच में पहले से खड़ा रहना।
5. वैगनों के नीचे आराम करना।
6. यार्ड में सोना।
7. बचाव किये बिना वैगनों की मरम्मत करना।

ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करना शंटिंग करना हो तो स्टेशन मास्टर आवश्यकतानुसार लाईन जब भी ब्लॉक सेक्शन - को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड करेगा। यदि लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग कार्य के लिये भेजना हो तो लोको पायलट को इसके लिये निम्न प्राधिकार दिये जा सकते हैं -

- i) शंटिंग चाबी देकर, या
- ii) ब्लॉक ऑक्यूपेशन चाबी देकर, या
- iii) अन्तिम रोक सिगनल के नीचे लगा शंट सिगनल ऑफ करके, या
- iv) T/806 पर ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड का प्राईवेट नंलिखकर। .

स्टेशनों पर शंटिंग के दौरान गाड़ी पटरी से न उतरे उसके लिये सावधानियाँ

- 1) अपेक्षित कांटे सही लगाने के बाद शंटिंग के लिये हाथ सिगनल दिये जायेंगे।
- 2) कांटे बदलने से पहले लीवर मैनस्विच मैन खतरा सिगनल दिखायेगा। /
- 3) हाथ सिगनलों का उचित प्रयोग।
- 4) शंटिंग कर्मचारी द्वारा दिखाए गए कांटे बदलने का हाथ सिगनल देखने के बाद केबिन कर्मचारी पहले यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी रुक गई है, उसके बाद कांटे बदलकर केबिन से खतरा हाथ सिगनल हटा लेगा।

दोहरी लाईन खण्ड पर जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग करना -GR 8.06

- 1) अगला ब्लॉक सेक्शन स्टेशन से दूर जाती हुई गाड़ी से घिरा हुआ है तो उस गाड़ी के पीछे शंटिंग या अवरोध की अनुमति गाड़ी की गति, भार, ब्रेकपावर, चढ़ाव उतार को ध्यान में रखते हुए विशेष अनुदेशों के अधीन दी जा सकती है, और जैसे ही गाड़ी के अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने की सूचना मिलती है वैसे ही लाइन को यदि वह तब तक अवरुद्ध है ब्लॉक फारवर्ड कर दिया जाएगा।
- 2) स्टेशन मास्टर इस तरह की शंटिंग करने की खण्ड नियंत्रक से अनुमति लेगा।
- 3) गाड़ी जाने के बाद T/806 जारी करेगा जिस पर स्पष्ट रूप से बताया जाएगा कि शंटिंग जाती हुई गाड़ी के पीछे की जा रही है। उस गाड़ी का नं., प्रस्थान का समय तथा ब्लॉक फॉरवर्ड में प्रयुक्त प्राईवेट नंआदि का उल्लेख किया जाएगा। (यदि आवश्यकता पड़ी तो) .

इकहरी लाईन खण्ड पर स्टेशन सेक्शन के बाहर शंटिंग करना ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने के लिये ब्लॉक बैक लेना - जरूरी है लेकिन जहाँ परटोकन वाले ब्लॉक उपकरण लगे हैं वहाँ TALQ व्यवस्था में आऊटर सिगनल तक तथा बहुसंकेती व्यवस्था में होम सिगनल तक बिना ब्लॉक बैक किये शंटिंग की जा सकती है। बशर्ते किसी गाड़ी को लाइन क्लियर नहीं दिया गया हो। लेकिन जैसे ही दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा लाईन क्लियर माँगी जाती है तो तुरन्त ब्लॉक बैक किया जाएगा।

नोट इकहरी लाईन खण्ड पर जहाँ टोकन लैस ब्लॉक उपकरण लगे हैं वहाँ ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने के लिये ब्लॉक बैक किया जाएगा।

आती हुई गाड़ी की दिशा में शंटिंग करना - इकहरी लाईन खण्ड पर - SR 5.14-2

1. यदि स्टेशन संचालन नियम अनुमति दें तो इस प्रकार से शंटिंग केवल स्टेशन सेक्शन में की जा सकती है।
2. यदि स्टेशन यार्ड में आती हुई गाड़ी की दिशा में 400 मीटर या अधिक का उतार है तो ऐसी शंटिंग करते समय इंजन आगे होना जरूरी है।
3. छोटी लाईन वाले सेक्शन में आने वाली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर देने के पश्चात और जब तक गाड़ी आकर बाहरी सिगनल पर खड़ी न हो जाए तथा स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं इसकी तसल्ली न कर ली जाए तब तक स्टेशन पर शंटिंग नहीं करनी चाहिए।

SR 5.20-2 ऐसे ढलान वाले स्टेशन पर शंटिंग करना जिसकी मुख्य लाईन अन्य लाईनों से आइसोलेटेड नहीं है

1. ऐसे स्टेशन पर जहाँ स्टेशन से बाहर की ओर ढलान है वहाँ ढलान की ओर शंटिंग करते समय इंजन सामने की ओर (Leading) अर्थात् ढलान की ओर होना चाहिये।
2. ऐसे स्टेशन पर जहाँ इंजन को ढलान की ओर रखना संभव न हो सके तो शंटिंग दूसरी ओर से की जा सकती है बशर्ते उस ओर किसी गाड़ी को आने के लिये लाईन क्लियर न दी हो। ऐसी अवस्था में स्टेशन बिल्डिंग तक या ढलान वाली जगह से 45 मीटर पहले तक शंटिंग की जा सकती है।

उपरोक्त के अतिरिक्त निम्नलिखित सावधानियों का पालन भी शंटिंग करते समय किया जाएगा-

- i) लूज शंटिंग नहीं की जायेगी।
 - ii) लोड को पूरी तरह से निर्वात एयर प्रेशर पर लिया जाएगा। /
 - iii) अलग किये गये वैगनों को हैन्ड ब्रेक लगाकर तथा लकड़ी के गुटके लगाकर स्थिर किया जाएगा।
 - iv) इंजन को लोड पर लेते समय पहले इंजन को लोड से 20 मीटर पहले खड़ा किया जाएगा उसके बाद उसे सावधानीपूर्वक लोड पर लिया जाएगा जिससे धक्का न लगे।
3. जिस स्थान के आगे इस प्रकार की शंटिंग करना मना है उस स्थान को स्पष्ट रूप से चिह्नित किया जाएगा। इन नियमों को उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में शामिल किया जाएगा।

मार्शलिंग (विन्यास)

गाड़ी में बाहनों को सही क्रम में लगाकर गाड़ी तैयार करने की विधि को मार्शलिंग कहते हैं।

उद्देश्य-

- संरक्षा एवं सुरक्षा को ध्यान में रखकर
- यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखकर परिचालन सुविधा को ध्यान में रखकर अर्थात् शंटिंग में होने वाले विलम्ब को कम करना।

Anti Telescopic Marshalling (विध्वंश विरोधी विन्यास) (विध्वंश विरोधी डिब्बे -Antitelescopic coach) का उपयोग करके जो मार्शलिंग की जाती है तो ऐसी मार्शलिंग Anti Telescopic Marshalling (विध्वंश विरोधी विन्यास) कहलाती है। इस मार्शलिंग में इंजन के बाद तथा गाड़ी में पीछे कुछ विशेष प्रकार के डिब्बे लगाए जाते हैं (डिब्बे इस प्रकार के बनाए जाते हैं, कि टक्कर का प्रभाव गाड़ी के अन्य हिस्सों में न पड़े या कम से कम पड़े।

मेल एक्सप्रेस गाड़ियों की एन्टी टेलीस्कोपिक मार्शलिंग /

1. इंजन +SLR + 2 ATC + अन्य डिब्बे + -----2 ATC + SLR
सवारी गाड़ी की एन्टी टेलीस्कोपिक मार्शलिंग

2. इंजन +SLR + 1 ATC + अन्य डिब्बे + -----1 ATC + SLR
ब्रांच लाइन पर चलने वाली सवारी गाड़ी

इंजन +1 ATC + साधारण डिब्बे +SLR+ साधारण डिब्बे +1ATC

SLR स्वतन्त्र एन्टी टेलीस्कोपिक कोच माना जाता है क्योंकि यात्रियों के बैठने के स्थान पर दोनों ओर लगेज : लगाने का उ.आर.एल.कम्पार्टमेंट होते हैं। ब्रांच लाइन पर बीच में ए.स.उद्देश्य शंटिंग में लगने वाले विलम्ब को कम करना है।

एन्टी टेलीस्कोपिक कोच (ATC) की विशेषताएं-

- यह डिब्बा स्टील का बना होता है तथा वजन में हल्का होता है जिससे इंजन ज्यादा डिब्बे खींच सकता है।
- इसका फ्रंट, साइड तथा छत एक ही फ्रेम की बनी होती है।
- इस डिब्बे के प्रत्येक कोने में शौचालय बने होते हैं फ्रिज गलियारा होता है तथा उसके बाद यात्रियों के बैठने का स्थान होता है।
- इन डिब्बों के किनारे कमजोर बनाए जाते हैं तथा शौचालय तथा फ्रंट के नीचे Collapsible Tube (नष्ट होने वाली ट्यूब) लगाई जाती है। जिससे टक्कर के समय जो भी ऊर्जा पैदा होती है या आघात होता है उसको इसके किनारे स्वयं ही सहन करते हैं और उसमें ये दब जाते हैं तथा Collapsible tube भी नष्ट हो जाती है और बीच का हिस्सा सुरक्षित रह जाता है।
- इसकी पहचान के लिये बफर के पास पीछे तिरछी पट्टियाँ बनी होती हैं।
- एक्सल और बोगी फ्रेम के बीच क्राइल स्प्रिंग लगी होती है जिससे यात्रियों को झटके कम लगते हैं।
- बोगी फ्रेम के सभी जोड़ों पर रबर का उपयोग किया जाता है जिससे डिब्बों की फ्रिक्शन बनी रहती है और आवाज भी नहीं आती है।

मेल -जुली गाड़ी की मार्शलिंग-मिली / सवारी / एक्सप्रेस / SR 4.23-4

1. मेल/एक्स/प्रेस/प्रबन्धक द्वारा समय समय .परि.मिलीजुली गाड़ियों की रचना तथा उनका विन्यास मु/सवारी/ किये गये विशेष अनुदेशो द्वारा निर्धारित किया जाता है। पर जारी
2. मेल मिलीजुली गाड़ियों की स्थायी रचना मे कम से कम दो/सवारी/एक्सप्रेस/SLR लगाने चाहिये जिसमे एक SLR इंजन के पीछे तथा एक SLR सबसे आखिरी मे अवश्य होना चाहिये।
3. यदि दो SLR उपलब्ध नहीं है तो एक SLR पीछे की ओर तो अवश्य ही होना चाहिये।
4. छोटी शाखा लाईनो पर चलने वाली सवारी एवं मिली जुली गाड़ियों मे SLR बीच मे लगाया जा सकता है ताकि SLR का स्थान परिवर्तन करने के लिये बारबार शंट-िंग न करनी पड़े और SLR के दोनो ओर अधिकतम दो बोगियो से अधिक नहीं होनी चाहिये।
मिली जुली गाड़ी का विन्यास साधारणत -निम्नप्रकार से होगा :
5. इंजन + सवारी डिब्बे + माल डिब्बे +SLR
6. सवारी मेल एक्सप्रेस गाड़ी के ब्रेक यान के पीछे अधिकतम दो बोगी या चार चौपहिया वाहन / लगाये जा सकते है बशर्ते इन वाहनो के ब्रेक कार्यरत हो और उन्हे गाड़ी के ब्रेक प्रणाली से जोड़ दिया हो लेकिन इसके अतिरिक्त एक निरीक्षण यान भी अंतिम वाहन के रूप मे लगाया जा सकता है बशर्ते उसके ट्रेन ब्रेक के साथसाथ हाथ ब्रेक भी कारगर हों।-
7. मिलीजुली गाड़ी मे पिछले ब्रेक यान के पीछे दो बोगी या चार चौपहिया वाहन के अतिरिक्त एक निरीक्षण यान या पॉवर जनरेटर कार अन्तिम वाहन के रूप मे लगाया जा सकता है बशर्ते सभी वाहनो के ब्रेक कार्यरत हो और निरीक्षण यान के मामले मे उसके हैन्ड ब्रेक भी कारगर हो।
8. एक अकेला चौपहिया वाहन दो बोगी तथा इंजन और बोगी के बीच नहीं लगाया जाएगा।
9. जब चौपहिया वाहन सवारी गाड़ी मे लगा हो तो गाड़ी की अधिकतम गति 75 किहोगी। .घं.प्र.मी.
10. सवारी गाड़ी मे माल डिब्बा तब तक नहीं लगाया जाएगा जब तक कि TxR द्वारा उसे "यात्री गाड़ी के साथ चलने के लिये सुरक्षित एवं योग्य है " ऐसा प्रमाण पत्र नहीं दिया जाता है।
11. सभी कोचिंग और माल वाहन परीक्षण और फ्रिट टू रन परीक्षण करने वाले स्टेशनो के गाड़ी परीक्षक सवारी गाड़ी मे लगे माल वाहनो का भी परीक्षण करेंगे यद्यपि उन गाड़ियो का साधारणतएसे स्टेशन पर : परीक्षण नहीं किया जाता तो भी इन स्टेशनो पर सिर्फ सवारी गाड़ी मे लगे माल वाहनो का ही परीक्षण किया जाएगा और उन्हे फ्रिट टू रन का प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा।
12. ऐसे स्टेशन पर जहाँ अन्तिम स्टेशन पर गाड़ी परीक्षक कर्मचारी नहीं रखे गये है वहाँ प्रारम्भिक स्टेशनो पर ही गाड़ी परीक्षक कर्मचारी मिली जुली गाड़ियो को जाने और आने दोनो दिशाओ की यात्रा के लिये प्रमाण पत्र जारी करेंगे चाहे वे अन्तिम स्टेशन से खाली आये या भरी हुई आये।
13. रसोईयान जहाँ तक संभव हो सके बीच मे लगाना चाहिये। और वेस्टीबुल स्टॉक से जुड़ी होनी (पैन्ट्री कार) चाहिये।
14. वेस्टीबुल स्टॉक एक समूह मे लगाना चाहिये जहाँ तक संभव हो सके उनके बीच मे नॉन वेस्टीबुल कोच नहीं लगाना चाहिये।
15. सभी एकोच एक ही समूह मे होने चाहिये और उपयुक्त स्थान पर वेस्टीबुल स्टॉक की साथ जुड़े होने .सी. चाहिये।
16. सेक्शनल कोच लगाते समय ध्यान रखना चाहिये कि जिस जंक्शन स्टेशन पर उसकी शंटिंग की जायेगी यदि उस स्टेशन पर शंटिंग इंजन उपलब्ध है तो उसे गाड़ी मे सबसे पीछे लगाया जाएगा। और यदि शंटिंग इंजन उपलब्ध नहीं है तो गाड़ी मे इंजन के पीछे लगाया जाएगा।

मालगाड़ी की मार्शलिग -SR 4.23-5

1. SR 4.23-1 मे उल्लेखित गाड़ियो के मामलो को छोड़कर सभी गाड़ियो के पीछे एक मालगाड़ी का ब्रेकयान अवश्य होना चाहिये।
2. मालगाड़ी मे ODC वाहन को तब तक नही लगाना चाहिये जब तक कि इसके लिये COM की पूर्व अनुमति न मिल जाये।
3. एक अकेला चौपहिया वाहन दो आठ पहिये वाले वाहनो के बीच तथा इंजन और बोगी के बीच (बोगी) नही लगाना चाहिये लेकिन रास्तेमे शंटिंग की सुविधा के लिये इंजन व बोगी के बीच लगाया जा सकता है।
4. विशेष अनुदेशो के अनुसार चलने योग्य प्रमाणित किया गया क्षतिग्रस्त वाहन माल डिब्बा या इंजन / पिछले ब्रेक यान के पीछे केवल दिन के प्रकाश में लगाकर उसका SR 4.29-1 के बशर्ते उपबंधो का पालन किया गया हो चलाया जा सकता है।
5. डेड इंजन कतम गति के बराबर चलने योग्य है तो उसे ट्रेन इंजन के यदि गाड़ी की अधि (जो खराब नही है) पास अन्यथा उसे 7वें क्रमांक पर लगाया जाएगा।
6. घाट सेक्शन मे दो भरे हुये वाहनो के बीच मे एक खाली चौपहिया वाहन नही लगाया जाएगा।

मार्शलिग चार्ट

	विवरण	मालगाड़ी	सवारीलीजुली गाड़ीमि/
1.	जानवरो से भरा डिब्बा	इंजन से दुसरा	इंजन से दूसरा
2.	खुले और हवादार बन्द वैगन मे मोटर गाड़ी	इंजन से तीसरी	इंजन से तीसरा
3.	मिलट्री की मोटर गाड़ी	इंजन से तीसरी	नही लगाया जाता है।
4.	बंद वैगन मे कपास	इंजन से दूसरा	नही लगाया जाता है।
5.	खुले वाहन मे भूसा या पुआल	इंजन से दूसरा	नही लगाया जाता।
6.	क्षतिग्रस्त या सिक वाहन जो चलाने के लिये) (प्रमाणित किया गया हो	ब्रेक यान के पीछे सिर्फ दिन मे	नही लगाया जाता।
7.	बेकाम इंजन	इंजन के बाद या 7 वां *	इंजन के बाद **
8.	क्रेन	इंजन के बाद या 7 वां (अधिकतम दो)*	COM की अनुमति से गार्ड वैगनो के साथ (अधिकतम एक)

* जहाँ दो इंजन चलाने की अनुमति नही है।

** जहाँ दो इंजन चलाने की अनुमति है।

गार्ड वैगन की परिभाषा /खाली वैगन -कोचिंग वाहन या भरे हुये वैगन या कोचिंग वाहन जिसमे खतरनाक, विस्फोटक या ज्वलनशील प्रकार का सामान न हो या खाली यात्री वाहन को गार्ड वैगन के रूप मे (तालित :पूर्णत)

उपयोग किया जा सकता है। इन वाहनो को विस्फोटक या ज्वलनशीलद्रव या गैसो से भरे हुये वैगनो के आगे और पीछे लगाया जा सकता है। दो चार पहिये वाले वैगनो के स्थान पर एक आठ पहिये के वैगन को गार्ड वैगन के रूप में उपयोग किया जा सकता है।

विस्फोटक एवं गोला बारुद से लदे माल डिब्बे) -SR 4.28-4)

प्रत्येक श्रेणी की गाड़ी में लगाये जा सकने वाले सेना के विस्फोटक सामान अथवा गोला बारुद से लदे हुये माल डिब्बो या पाउडर यानो की अधिकतम संख्या निम्नलिखित है-

- i) मालगाड़ी में -05
- ii) सवारी गाड़ियो में -02 (यथा संभव पाऊडर यानो का उपयोग किया जाएगा)
- iii) मिली जुली गाड़ियो में -04 पाउडर यान अथवा 3 बंद माल डिब्बे।

1. विस्फोटक एवं गोला बारुद से भरे हुये सभी वाहनो को गाड़ी में एक ही स्थान पर लगाना चाहिये।
2. प्रत्येक डिब्बे में विस्फोटक की मात्रा डिब्बे में अंकित क्षमता से अधिक नहीं होनी चाहिये जैसा रेड टैरिफ़)।(में बताया गया है
3. विस्फोटक पदार्थ से भरे वाहनो के आगे और पीछे दो गार्ड वैगन लगाने चाहिये। यदि विस्फोटक पदार्थ से भरे वाहनो को इंजन के पास लगाया जा रहा है तो इंजन और ऐसे वाहनो के बीच एक गार्ड वैगन अवश्य होना चाहिये।
4. जहाँ तक संभव हो सके सवारी गाड़ी में विस्फोटक से भरे वाहनो को पीछे लगाना चाहिये।
5. उपरोक्त गार्ड वैगन का नियम मिलेट्री के डिब्बो पर भी लागू होगा।
6. मिलेट्री स्पेशल गाड़ी में लगाये जाने वाले विस्फोटको एवं गोला बारुद से लदे डिब्बो की संख्या एवं उनकी मार्शलिंग मिलेट्री टैरिफ़ के अनुसार की जायेगी लेकिन गाड़ी का अधिकतम भार लोड टेबिल में दर्शाये सेक्शनल लोड के अनुसार ही रहेगा।

पेट्रोलियम एवं अन्य ज्वलनशील द्रव पदार्थ) -SR 4.28-5)

जो पदार्थ अत्यधिक ज्वलनशील है उन्हें क श्रेणी में और जो ज्वलनशील प्रकृति का है उन्हें ख श्रेणी में विभाजित किया गया है। क श्रेणी में एविएशन स्पिरिट, बेन्जीन कच्चा तेल(कूड), पेट्रोल (मोटर स्पिरिट), धुलाने वाले (सॉल्वेन्ट) तेल, मेथानॉल और नेप्था है।

ख श्रेणी में डिजल ऑयल , फ़र्नेस ऑयल , जेट टर्बाइन ऑयल, मिट्टी का तेल और तारपीन का तेल है।

रेड टैरिफ़ में इनका विवरण दिया गया है।

पेट्रोलियम और अन्य ज्वलनशील द्रव पदार्थों को सवारी या मिली जुली गाड़ी से लेकर जाना)-SR 4.28-6)

1. सवारी या मिली जुली गाड़ियो से पैक किये हुये पेट्रोल और अन्य ज्वलनशील द्रव पदार्थों से लदे अधिकतम चार वाहनो को लेकर जाया जा सकता है।
2. ऐसे सभी वाहनो को आपस में एक समूह में लगाना चाहिये और इनका विन्यास इंजन से यथा संभव दूरी पर करना चाहिये।
3. यदि वाहन क श्रेणी के द्रव पदार्थ से लदे हो तो उनके आगे और पीछे दोनो ओर गार्ड वैगन लगाना चाहिये । यदि क श्रेणी के द्रव पदार्थ से भरे वाहन इंजन के पीछे लगाये जा रहे है तो इंजन और ऐसे वाहनो के बीच में एक गार्ड वैगन अवश्य लगाना चाहिये।
4. यदि वाहन ख श्रेणी के द्रव पदार्थ से लदे हो तो उसके आगे तथा पीछे दोनो ओर एक गार्ड वैगन अवश्य लगाना चाहिये।

5. यदि माल डिब्बो मे समपीडित द्रव या घुली हुयी गैस भरी हो तो उसके आगे और पीछे कम से कम दो गार्ड वैगन अवश्य लगाने चाहिये।
6. ऐसे खाली वैगन जो क श्रेणी या ख श्रेणी के द्रव पदार्थ से भरे हुये थे इनका संचालन करते समय भी उपरोक्त अनुसार गार्ड वैगन लगाये जायेंगे।

क्षतिग्रस्त / अशक्त वाहन को लेकर जाना (SR 4.29-1)

1. अशक्त क्षतिग्रस्त वाहन कोई कोच /, वैगन या इंजन हो सकता है।
2. यदि लोको फ़ोरमैन क्षतिग्रस्त इंजन को या गाड़ी परीक्षक किसी अशक्त क्षतिग्रस्त कोच या वैगन को / है तो वह इसकी लिखित सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। गाड़ी मे लगाकर ले जाना सुरक्षित समझता
3. स्टेशन मास्टर इस प्रकार की लिखित सूचना प्राप्त करने पर इस प्रकार के वाहन को दिन के प्रकाश मे और अच्छे मौसम मे खंड नियंत्रक से अनुमति लेकर मालगाड़ी मे ब्रेक यान के पीछे लगा सकता है और जिन खंडो मे मालगाड़ी नहीं चलती हो तो ऐसे खंडो मे मिली जुली गाड़ी के ब्रेक यान के पीछे ऐसे वाहन को लगाया जा सकता है।
4. इसकी मूल प्रति गाड़ी के गार्ड को देनी चाहिये।
5. सूर्यास्त के पश्चात या धुंध,कोहरे या तूफ़ानी मौसम मे ऐसे वाहनो को गाड़ी से अलग कर देना चाहिये और गार्ड द्वारा लिखित सूचना की मूल प्रति उस स्टेशन के SM को दे देनी चाहिये।
6. दिन के प्रकाश मे और अच्छे मौसम मे SM फ़िर से ऐसे वाहन को खंड नियंत्रक से अनुमति लेकर आगे गाड़ी से लगाकर भेजेगा और लिखित सूचना की मूल प्रति गार्ड को दे देगा।
7. इस प्रकार का केवल एक वाहनया मिली जुली गाड़ी मे ब्रेक यान के पीछे इंजन मालगाड़ी /मालडिब्बा / लगाया जा सकता है।
ऐसे वाहन को गाड़ी मे लगाये जाने पर लोको फ़ोरमैन या गाड़ी परीक्षक द्वारा गाड़ी के साथ जाने के लिये सक्षम रेल कर्मचारी को तैनात करना चाहिये

घाट मार्शलिंग

1. जिन मंडलो मे घाट है उन मंडलो की संचालन समय सारणी मे घाट सेक्शन को उल्लेखित किया जाएगा।
2. घाट सेक्शन मे चलने वाली गाड़ियो की मार्शलिंग व संचालन के अनुदेश भी संचालन समय सारिणी मे दिये जायेंगे।
3. घाट सेक्शन मे दो भरे हुये वैगनो के बीच मे एक खाली वैगन नही होना चाहिये।
4. भरी हुयी वैगनो को तथा खाली वैगनो को अलगअलग समूह मे लगाना चाहिये-,गाड़ी मे इंजन के बाद भरी हुयी तथा फ़िर खाली वैगनो को लगाना चाहिये।
5. गाड़ी पूर्ण रूप से स्वचलित निर्वात. एयर ब्रेक से युक्त होना चाहिए

बड़े आयाम का प्रेषण (ODC)

मानक चल आयाम (Standard Moving Dimension)

वे प्रेषण जिसे प्रारंभिक स्टेशन पर वैगनों में लदान करने के बाद गंतव्य स्टेशन तक पुरे मार्ग में किसी भी स्थान पर अधिकतम मानक आयाम का उल्लंघन करता है उसे (गेज परिवर्तन सहीत) ODC / ISMD कहते हैं।

स्थिति	ब्रॉड गेज	मीटर गेज	नैरो गेज
	1676 मि .मी.	762 मि .मी.	610 मि .मी.
मध्य से ऊँचाई	4115 मि .मी.	3200 मि .मी.	2896 मि .मी.
साईड	3505 मि .मी.	2895 मि .मी.	2743 मि .मी.
चौड़ाई	3252 मिमी. (कोच) 3200मि- गुडस .मी.4wheeler) 3050 मि.मी.(गुडस-8wheeler)	2286 मि .मी.	2133 मि .मी.

ODC- Over Dimension Consignment

ISMD- Infringing Standard Moving Dimension

जिस प्रेषण का आयाम उपरोक्त मानक चल आयाम से अधिक होता है उसे ODC या ISMD कहा जाता है। अधिकतम मानक आयामो को स्थिर संरचना के आधार पर गाडी की खडी एवं चलने की अवस्था को मापते हुए ग्रास एवं नेट क्लियरेंस के रूप में दर्शाया गया है और इसी के आधार पर ODC को तीन वर्गों में विभाजीत किया जाता है।

ODC / ISMD की श्रेणियाँ

1. A क्लास ODC
2. B क्लास ODC
3. C क्लास ODC

विवरण	A क्लास	B क्लास ODC	C क्लास ODC
नेट क्लियरेंस	6 इंच या उससे अधिक	4 इंच या उससे अधिक परंतु 6 इंच से कम	4 इंच से कम
ग्रांस क्लियरेंस	9 इंच या उससे अधिक	6इंच या उससे अधिक परंतु 9 इंच से कम	6 इंच से कम परंतु 4 इंच से कम नहीं
अनुमति	COM	COM,CE/CBE	COM,CE/CBE,CRS
गति	सामान्य	40 Km/h	25KM/H
साथ मे चलने वाले कर्मचारी	कोई नहीं	SE(P.Way),TI, SE(C&W), रात में	SE(P.Way),,TI, SE(C&W),,OHE staff.
संचालन समय	दिन रात /	दिन रात /	केवल दिन में

विद्युतीकृत क्षेत्रों में ओडीसी का संचालन

- i. यदि ओ क्लियरेन्स .ई.एच.390 मिगति प्रतिबंध की आवश्यकता नहीं है। या उससे अधिक है तो कोई .मी.
- ii. यदि ग्रास क्लियरेन्स 390मि से .मी.340 मि के बिच हो तो .मी.15 KM/H का गति प्रतिबंध लगाया जाएगा।
- iii. यदि ग्रास क्लियरेन्स 340 मि से कम होता है तो .मी.OHE की सप्लाइ बन्द कर दी जाएगी तथा 15 KM/H का गति प्रतिबंध लगाया जाएगा।
- iv. जिस प्रेषण का ओ क्लियरेन्स .ई.एच.100 मि से कम हो तो उसे .मी.OHE विद्युतीकृत क्षेत्र मे चलाने की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- v. उपरोक्त क्रमांक ii तथा iii के साथ OHE ट्रेक्शन का प्रतिनिधी साथ मे यात्रा करेगा।
- vi. यदि BG मे 1981मि तथा .मी.MG1910मि से आधिक चौडाई का प्रेषण हो तो .मी.OHE ट्रेक्शन का प्रतिनिधी साथ मे यात्रा करेगा।
- vii. OHE विद्युतीकृत क्षेत्र मे ODC संचालन के समय खण्ड नियंत्रक एवं ट्रेक्शन पाँवर नियंत्रक आपस मे समन्वय बनाये रखेंगे।

ODC संचालन के दौरान सावधानियाँ-

1. पॉकेट लेबिल पर ओलिखी जाएगी। की श्रेणी .सी.डी.
2. ODC की लूज शंटिंग नहीं की जाएगी।
3. ODC को सवारी गाड़ी मे नहीं लगाया जाएगा।
4. ODC को उसके निर्धारित मार्ग से ही चलाया जाएगा
5. ODC वाहन के मध्य मे ही रखना चाहिए।
6. ODC को स्टेशन की, गुडस शेड की हाई लेविल प्लेटफार्म लाईन से सामान्यतनही गुजारना चाहिए। :
7. ODC को थ्रू गाड़ी से भेजना चाहिए न कि शंटिंग गाड़ी से।
8. B क्लास तथा C क्लास ODC को डबल लाईन के एक ब्लॉक सेक्शन मे नहीं गुजारना चाहिए।
9. BWL वैगन को स्पेशल गाड़ी से लेकर जाया जाएगा और इसकी अधिकतम गति 30 किहोगी। .घं.प्र.मी.
10. BWL और इंजन के बीच कम से कम 6 माल डिब्बे जरूर होने चाहिए।
11. BWLके वैगन के पिछे यदि बैंकिंग इंजन लगा हो तो बैंकिंग इंजन और BWL वैगन के बीच 6 माल डिब्बे जरूर होने चाहिए।

इंजन द्वारा गाड़ी को धकेलना GR 4.12 (SR 4.12-1)

निम्न लिखित अपवादों को छोड़कर किसी गाड़ी को इंजन द्वारा चालू लाइन पर धकेला नहीं जाएगा परंतु उसे खींच कर चलाया जाएगा -

1. स्टेशन सीमाओं के भीतर अथवा जहाँ विशेष रूप से प्राधिकृत किया जाए।
2. विशेष अनुदेशों के अंतर्गत जब इंजन को सहायक इंजन के रूप में उपयोग में लाया जाए।
3. गाड़ी को सेक्शन से उस स्टेशन पर वापस धकेल कर लाना आवश्यक है जहाँ से वह निकली थी SR 4.12-2 के अनुदेशों के अनुसार।
4. असमर्थ गाड़ी अथवा दुर्घटना होने पर पीछे से आने वाला इंजन गाड़ी अथवा वाहनों को अगले साइडिंग या प्रथम स्टेशन केबिन तक धकेल सकता है। /
5. स्टेशन सीमा के बाहर किसी यात्री के बाहर गिर जाने या किसी व्यक्ति के गाड़ी से टकरा जाने पर गाड़ी को दुर्घटना स्थल तक वापस धकेलना आवश्यक हो (घाट सेक्शन, स्वचालित सेक्शन तथा अन्य सेक्शन जहाँ ऐसा करना विशेष अनुदेशों के अनुसार मना हो को छोड़कर)
6. जब लाइन अवरूद्ध हो और गाड़ियाँ अवरोध स्थल तक दोनों ओर से चलायी जा रही हो।
7. जब किसी गाड़ी को चलने में सहायता देनी आवश्यक हो तो (बैंकिंग इंजन के रूप में)
8. इंजिनियरिंग कार्य मटेरियल ट्रेन के संबंध में ऐसा करना आवश्यक हो बशर्ते गाड़ी का अगला डिब्बा / कवान हो और उसमें गार्ड मौजूद हो।
9. जब निरीक्षण स्पेशल गाड़ी में यात्रा करते समय GM / COM / CE यदि ऐसा आदेश देते हैं।
10. गश्ती गाड़ी को ऐसी अनुमति दी जा सकती है। (सर्च लाइट स्पेशल) खोज गाड़ी / (पेट्रोल ट्रेन)

ब्लॉक सेक्शन से गाड़ी को धकेलने की विधि या पुशिंग बैक के नियम - (SR 4.12-2)

1. जिस स्टेशन से गाड़ी रवाना हुई है उस स्टेशन के SM की लिखित अनुमति के बिना कोई भी गाड़ी ब्लॉक सेक्शन से वापस धकेली नहीं जायेगी। जहाँ पर पेपर लाईन क्लियर टिकट दिया जाता है, वहाँ स्टेशन मास्टर पेपर लाईन क्लियर टिकट पर इस बात का पृष्ठांकन करेगा कि ----- गाड़ी"-----स्टेशन को वापस धकेली जायेगी। SM स्टार्टर सिगनल के आगे या स्टेशन सेक्शन के बाहर लाईन को अवरोधित नहीं करेगा।
2. गाड़ी को पुशिंग बैक करते समय गार्ड सबसे अगले वाहन में यात्रा करेगा जो कि निर्वात ब्रेक एयर ब्रेक / हैंड ब्रेक से युक्त हो। यदि पहला वाहन ऐसा नहीं है तो गार्ड नजदीक के किसी ऐसे वाहन पर यात्रा / लंबा करेगा जिसमें यह व्यवस्था हो।
3. धकेली जाने वाली गाड़ी की गति यदि गार्ड सबसे अगले वाहन में यात्रा कर रहा है तो अधिकतम 25 कि एवं गार्ड सबसे अगले वाहन में यात्रा नहीं कर रहा है तो गाड़ी की गति अधिकतम .घं.प्र.मी.8 कि घं होगी। प्र.मी.
4. जिस स्टेशन से गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर रही है वह स्टेशन मास्टर दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को तथा खंड नियंत्रक को सूचित करेगा। इसके बाद ब्लॉक उपकरण पर लाईन क्लियर लेने के बाद प्रस्थान सिगनल को ऑफ करके गाड़ी को रवाना करेगा तथा समान्य तरीके से अगले SM को गाड़ी ब्लॉक " सेक्शन में प्रवेश कर चुकी है संकेत देगा और कंट्रोलर को प्रस्थान का समय बतायेगा।
5. जब गाड़ी को पुशिंग बैक मेमो के साथ ब्लॉक सेक्शन में भेजा जाता है तो उसे ब्लॉक सेक्शन में धकेलकर वापस उसी स्टेशन पर लाया जाएगा जहाँ से यह रवाना हुयी थी इसे अगले स्टेशन पर नहीं जाने दिया जाएगा।

6. पुशिंग बैक के दौरान लोको पायलट एवं गार्ड सतर्क रहेंगे तथा किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी रोकने के लिये तैयार रहेंगे। समपार फाटक को पार करते समय सड़क यातायात को चेतावनी देने हेतु इंजन की सीटी को बार बार बजाएगा।
7. दोहरी लाइन पर वापस आते समय लोको पायलट दूसरी लाइन से संबंधित सबसे बाहरी सिगनल के सामने गाड़ी को रोकेंगा और लगातार लंबी सीटी बजाएगा। गाड़ी को पायलट कराते हुए स्टेशन पर लाया जाएगा। इकहरी लाइन पर अपनी गाड़ी को वाह्यतम सिगनल के पास खड़ी करेगा और सीटी बजाएगा सीटी सुनने के बाद SM आगमन सिगनल ऑफ करके गाड़ी को स्टेशन पर लेगा। नॉन इन्टरलॉक स्टेशन पर गाड़ी को वाह्यतम सिगनल से स्टेशन तक पायलट किया जाएगा।
8. गाड़ी के वापस आने पर गार्ड गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु ट्रेन सिगनल रजिस्टर में हस्ताक्षर करेगा और पुशिंग बैक करने का मेमो SM को वापस लौटा देगा।
9. गाड़ी के पूर्ण आगमन पर SM ब्लॉक उपकरण पर इससे पहले का संकेत रद्द समझो संकेत देगा और " TSR मे गाड़ी को पीछे धकेला गया रिमार्क लिखेगा।
10. आपात स्थिति को छोड़कर गिट्टी गाड़ियां केवल दिन के प्रकाश मे ही वापस धकेली जायेगी। यदि आवश्यक है तो रात के समय भी धकेली जा सकती है लेकिन रात मे गाड़ी की गति 8 किसे अधिक नहीं .घं.प्र.मी. होगी।

SR 4.12-3 इकहरी लाइन खण्ड पर जहाँ पर टोकन लेस ब्लॉक उपकरण लगे है वहाँ पर गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन मे जाने के लिए लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा एवं गाड़ी को सामान्य ढंग से रवाना किया जाएगा। गाड़ी वापस आने पर S2 बटन का उपयोग करते हुए आगमन सिगनल को ऑफ किया जाएगा और पिछले स्टेशन को सेक्शन साफ होने की सूचना दी जाएगी।

स्वचलित ब्लॉक सेक्शन मे गाड़ियो को पुश बैक करना या यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियो को चलाना- (GR 9.13, SR 9.13-1)

स्वचलित सिगनल क्षेत्र में गाड़ियाँ केवल यातायात की स्थापित दिशा में ही चलेगी यदि आपात स्थिति में यातायात के विपरीत दिशा में संचालन करना आवश्यक हो तो विशेष अनुदेशों के अनुसार निम्नलिखित कार्यवाही की जाएगी -

1. गार्ड द्वारा स्टेशन मास्टर को लिखित में सूचना दी जाएगी।
2. ऐसी लिखित सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि जिस गाड़ी को पुश बैक की अनुमति देना है उस गाड़ी और स्टेशन के बीच मे कोई गाड़ी नहीं है तभी गाड़ी को पुश बैक करने की लिखित अनुमति देगा।
3. पुश बैक करते समय जब गार्ड अगले वाहन मे हो जिसमे हैन्ड ब्रेक, निर्वातएयर प्रेशर युक्त वाल्व लगा / हो गाड़ी की गति 25 कि एवं गार्ड जब अगले वाहन मे न होने पर गाड़ी की गति .घं.प्र.मी.8 कि .घं.प्र.मी. से अधिक नहीं होगी।
4. पिछे धकेलने की सूचना खण्ड नियंत्रक तथा पिछले स्टेशन मास्टर को भी दी जाएगी।
5. जब EMU गाड़ी को पुश बैक करना हो तो मोटर मैन अगले कैब से गाड़ी चलायेगा।
6. पुश बैक के समय लोको पायलट लगातार खतरे की सीटी बजाएगा।
7. पुश बैक के नियम SR 4.12 -2 के अनुसार गाड़ी को स्टेशन पर लिया जाएगा।

स्टेशन पर वाहनो को सुरक्षित रखना

Securing of vehicles at Station GR 5.23 SR 5.23-1

वाहनो को स्थिर रखने के लिए बरते जाने वाले पूर्वोपाय

1. स्टेशन पर खड़े सभी वाहनो को इस प्रकार बांध कर स्थिर रखना चाहिए कि वे किसी चालू लाइन का उल्लंघन न करें अथवा न कर सकें। प्रत्येक वाहन के ब्रेक अवश्य लगे होने चाहिए और वह

- सम्मुख काँटों के बीच इस प्रकार से तालित होने चाहिए जिससे की वे निकल न भागें। अथवा
- तालाबंद स्काच ब्लाक या डिरेल के अंदर होने चाहिए। अथवा
- उसमें पच्चड Wedges / skid लगे होने चाहिए। अथवा
- सुरक्षा जंजीर से दो बार लपेट कर ताला बंद करना चाहिए। अथवा
- परिस्थितियों के अनुकूल ऐसे वाहनो के साथ जुड़ा होना चाहिए जिन्हें उपर बताए गए तरिके से बांधकर स्थिर कर दिया गया है।

2. जब किसी वाहन को रनिंग लाइन पर स्टेबल करना हो तो उसके ब्रेको को लगाकर उसे जंजीर से दो बार लपेट कर तालित कर देना चाहिए और इसके अलावा काँटों को लाइन के विरुद्ध लगाकर क्लैम्प कर देना चाहिए। स्टेशन मास्टर द्वारा इस चाबी को अपने पास रखना चाहिए।

बॉक्स डिब्बो को बांधकर स्थिर करना SR 5.23-2

- ❖ जब कभी एक या अधिक बॉक्स वैगनो या अन्य रोलर बेयरिंग लगी वैगनो जैसे बीबी.ओ., BCX, BRH इत्यादि को गाड़ी से काटकर स्टेशन की ढाल का विचार किये बिना किसी रनिंग लाईन या साइडिंग में खड़ा किया जाय तो ऐसे बॉक्स वैगनो को अलग करने से पहले उनके हाथ ब्रेको को पूरी तरह से अवश्य कस देना चाहिये। लकड़ी के पच्चडो को भी काम में लाना चाहिये। वैगनो को लुढ़कने से बचाने के लिये ट्रॉली फ्रेम के हैडस्टाक और वैगन की बाँडी के बीच की जगह से जंजीर निकालकर उन्हें बांध देना चाहिये। जहाँ तक संभव हो सके ऐसी वैगनो को उन लाईनो पर खड़ा करना चाहिये जो रनिंग लाईन से पृथक हो। जब इन वैगनो को रनिंग लाईन पर खड़ा करना पड़े तो झूटी वाले स्टेशन मास्टर को यह तसल्ली कर लेनी चाहिये कि सभी कांटे इन लाईनो के विरुद्ध लगा दिये गये हैं और कांटो को क्लैम्प करके उन पर ताला लगा दिया है और इसकी चाबी अपनी निजी आभिरक्षा में है।
- ❖ यदि बॉक्स वैगनो का रोक खड़ा किया गया है तब प्रत्येक सिरे की (स्टेबिल)6 बॉक्स वैगनो के ब्रेको को अवश्य कसकर लगा देना चाहिये।
- ❖ वाहनो को बांधकर स्थिर रखने का कार्य स्टेशन कर्मचारी जैसे कांटे वाले, पोर्टर या अन्य स्टाफ जिसे शंटिंग के लिए नियुक्त किया है वह करेगा यह कार्य गाड़ी के गार्ड या झूटी पर होने वाले स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर या शंटिंग करवाने वाले किसी कार्यभारी व्यक्ति के पर्यवेक्षण में होना चाहिए।

इंजन को लोड सहित /रहित स्टेबल करना (SR 5.23-3)

इंजन को लोड सहित /रहित स्टेबल करना हो तो SR 4.61-2 के प्रावधानों का पालन किया जाएगा -

SR 4.61-2 यदि इंजन को स्टेबल करना हो तो लोको पायलट सहायक लोको पायलट इंजन को छोड़ने से पहले निम्नानुसार सुनिश्चित करेंगे -

- (i) इंजन उल्लंघन चिन्ह के भीतर खड़े किए जाए।
- (ii) मरम्मत पुस्तक एवं ट्रिप कार्ड में आवश्यक प्रविष्टियां की जाए।

- (iii) हाथ ब्रेक लगाया जाए।
- (iv) इंजन ब्रेक लगाया जाए।
- (v) डीजल इंजन को बंद किया जाए तथा सभी सर्किट ब्रेकर और स्विचो को बंद कर दिया जाए।
- (vi) ए - 9, एस ए - 9, मरम्मत पुस्तक एवं ट्रिप कार्ड प्राधिकृत व्यक्ति अर्थात लॉबी पर्यवेक्षक / स्टेशन अथवा यार्ड के प्रभारी पर्यवेक्षक / शेड में ड्यूटी पर उपस्थित पर्यवेक्षक, जैसा भी मामला हो , को सौंप दिया जाए।

स्टेशन से वाहनो के भाग निकल जाने पर SM की ड्यूटी विराम पाँच घंटी संकेत के :छ / विराम चार :अथवा छ -
- संदर्भ में कार्यवाही GR 6.11SR 6.11-1

1. जिस स्टेशन से वाहन निकल भागे हो तो वहाँ का SM निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-
 - a) संबंधित दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को इकहरी लाईन खण्ड पर या दोहरी लाईन खण्ड पर गलत दिशा में वाहनो के भाग निकलने पर छ) विराम चार :6-4) बीट देगा। दोहरी लाईन खण्ड पर यदि वाहन सही दिशा में भाग निकले हो तो दूसरे स्टेशन मास्टर को छ)विराम पाँच घंटी संकेत देगा। :
 - b) दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर सूचना दी जायेगी। यदि भाग निकले वाहनवाहनो में यात्री / जायेगी। है तो इस बात की भी सूचना दी
 - c) SM सेक्शन कंट्रोलर को इसकी सूचना देगा।
 - d) भाग निकले हुये वाहन की दिशा में यदि कोई गाड़ी जा रही है तो तुरन्त उसके सिगनल ऑन स्थिति में कर दिये जायेंगे।
2. दोहरी लाईन खण्ड पर वाहन यदि गलत दिशा में भाग निकले है तो सही दिशा से गाड़ी को तब तक रवाना नहीं किया जाएगा जब तक यह सुनिश्चित न हो जाये कि लाईन साफ़ है तथा निकल भागे वाहनो द्वारा वह लाईन अवरोधित नहीं की गयी है।
- 6 विराम 4 या 6 विराम 5 घंटी संकेत प्राप्त करने वाला SM निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-
 - a) 6 विराम 4 या 6 विराम 5 घंटी संकेत जो प्राप्त हुआ है उसकी पावती देगा।
 - b) जिस दिशा से वाहन निकल भागकर आ रहा है उस दिशा में यदि जाने वाली कोई गाड़ी है तो उसके लिये सिगनलो को ऑन स्थिति में कर देगा। उस गाड़ी को तब तक नहीं चलायेगा जब तक कि यह सुनिश्चित नहीं हो जाता है कि रास्ता साफ़ है।
 - c) भाग निकले वाहनो के आगे यदि कोई गाड़ी आ रही है तो ऐसी गाड़ी को तुरन्त खाली लाईन पर डायरेक्ट लेगा और उसके बाद भाग निकले वाहनो को दूसरी लाईन पर लेने के लिये कांटे सैट करेगा।
 - d) निकल भागकर आ रहे वाहनो को रोकने के लिये रेलपथ को गिट्टी , मिट्टी या छोटेअधिक छोटे पत्थरो से- से अधिक दूरी तक ढक देना चाहिये या उसके रास्ते में स्लीपर रखकर उसे रेलपथ से उतारने की कोशिश करनी चाहिये।
 - e) यदि भागकर आ रहे वाहनो में यात्री बैठे हो तो जहाँ तक सम्भव हो गाड़ी को पटरी से नहीं उतारना चाहिये और यदि अगला ब्लॉकखंड साफ़ हो और उसमें ढलान न हो तो ऐसे वाहन को सीधे जाने देना चाहिये और अगले एस को परिस्थिति के अनुसार .एम.6 विराम 4 या 6 विराम 5 घंटी संकेत देना चाहिये।
3. निकल भागकर आ रहे वाहन में यदि गाड़ी है तो रेलपथ पर 10-10 मीटर के अन्तर पर तीन पटाखे रखे जायेंगे एवं दिन में हरी झंडी तथा रात में सफ़ेद बत्ती ऊपर नीचे हिलाकर इशारा किया जाएगा जिससे गाड़ी का ध्यान आकर्षित होगा और वह हैन्ड ब्रेक लगाकर वाहनो को रोकने का प्रयास करेगा।
4. ब्लॉक सेक्शन के दोनो सिरो के एस भाग निकले वहनो को खोजने .एम.के लिये सक्षम रेल सेवक को भेजेंगे और यह जानकारी मिल जाने के बाद कि भाग निकला वाहन रुक गया है और उसे स्थिर कर दिया गया है उस वाहन को ब्लॉक सेक्शन से बाहर लाने की कार्यवाही की जायेगी।

Working of Material Train

परिभाषा रेल के उस सामान को ढोने के :सामग्री गाड़ी का अभिप्राय उस विभागीय गाड़ी से है जो केवल या मुख्यत - काम आती है जो स्टेशनो के बीच या स्टेशन सीमा के अन्दर उठाया या डाला जाता है अथवा निर्माण कार्यो के निष्पादन में उपयोग होता है।

कार्य विधि- मटेरियल ट्रेन का संचालन केवल दोनों ओर के स्टेशन मास्टरो की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा । इंजिनियरिंग विभाग के अनुरोध पर मंडल परिचालन प्रबन्धक सामग्री गाड़ी के कार्य करने क बारे में संबन्धित व्यक्तियों को आदेश जारी करते है, जिसमे निम्नलिखित बातें होती है-

- i. उस सेक्शन का नाम जिसमे सामग्री गाड़ी कार्य करेगी ।
 - ii. कार्य प्रारम्भ करने की तारीख।
 - iii. सामग्री गाड़ी के कार्यभारी अधिकारी का नाम।
 - iv. सामग्री गाड़ी को स्टेबल करने वाले स्टेशन का नाम।
1. इंजिनियरिंग विभाग को नोटिस पर्याप्त समय पहले कम से कम)3 दिन पहलदे देना चाहिये । (
 2. यदि सामग्री गाड़ी का संचालन 15 दिनों से अधिक के लिये स्थगित कर दिया जाये या कार्य करने के सेक्शन में परिवर्तन किया जाये तो सभी संबंधित व्यक्तियों को सूचना अवश्य देना चाहिये।
 3. सामग्री गाड़ी में कम से कम एक ब्रेक यान पीछे की ओर अवश्य रहना चाहिये। जहाँ उपलब्ध हो तो एक ब्रेक यान आगे तथा एक पीछे लगाया जाना चाहिए ।
 4. सामग्री गाड़ी के कार्यभारी की यह जिम्मेदारी है कि वह सामग्री गाड़ी के रोक की परीक्षा निर्वात ब्रेक स्टॉक के मामले में 10 दिन में एक बार तथा एयर ब्रेक स्टॉक के मामले में 15 दिन में एक बार TxR से अवश्य करवा ले।
 5. सामग्री गाड़ी का कार्यभारी रोक का(जिन्जिनियरिंग पर्यवेक्षकइं)BPC अपने पास रखेगा तथा सामग्री गाड़ी शुरू करने से पहले लोको पायलट व गार्ड BPC की जाँच करेंगे ।
 6. सामग्री गाड़ी का संचालन सामान्यतःदिन के समय किया जाएगा। मुम्बई मंडल में मुम्बई और कल्याण : क परिस्थितियों में मंडल रेल प्रबन्धक सूर्यास्त के बाद सेक्शन के बीच तथा अन्य सेक्शनो में भी अति आवश्यक भी सामग्री गाड़ी के संचालन को प्राधिकृत कर सकते है।
 7. ब्लाकसेक्शन में जाते समय जब इंजन आगे हो तो सामग्री गाड़ी की गति मालगाड़ी के लिए निर्धारित की गई गति से अधिक नहीं होगी ।
 8. चलती सामग्री गाड़ी से कोई भी सामान उतारा नहीं जाएगा लेकिन गिट्टी गाड़ी से गिट्टी गिराते समय गाड़ी की गति 8 किसे अधिक नहीं होगी । सामग्री गाड़ी का इन्वार्ज रेलपथ स .घं.प्र.मी.ाफ़ करने के लिये जिम्मेदार होगा।
 9. सामग्री गाड़ी पीछे धकेलते समयतो गाड़ी जब गार्ड सबसे आगे ब्रेकयान में मौजूद हो और लाईन सीधी हो- की गति25 कि एवं टर्नआउट पर .घं.प्र.मी.8 कि से अधिक नहीं होगी । .घ.प्र.मी.
 10. लोको पायलट तथा गार्ड आपस में हाथ सिगनलो का आदानप्रदान क-रेंगे।
 11. गाड़ी कर्मी तेज निगाह रखेंगे तथा किसी भी अवरोध समपार के पहले गाड़ी रोकने के लिये तैयार रहेंगे। /
 12. टर्न आउट पर पहुँचते समय गार्ड को गाड़ी अवश्य रोक देनी चाहिये तथा सुनिश्चित करना चाहिये कि कांटे सही तरह से सैट तथा लॉक किये गये है एवं नॉन इन्टरलॉक कांटो पर कर्मचारी भी मौजूद है।
 13. जब इंजन गाड़ी को धकेल रहा हो और ब्रेकयान गाड़ी के आगे न लगा हो तो गाड़ी की गति 8 कि .घ.प्र.मी. से अधिक नहीं होगी, ऐसे समय गार्ड को सबसे आगे के निर्वात एयर ब्रेक वाल्व युक्त अथवा हैंड ब्रेक युक्त / वाहनों में मौजूद रहना चाहिए । ऐसी व्यवस्था न होने पर गार्ड को सबसे समीप के उस वाहन पर मौजूद रहना चाहिए जो इस प्रकार से सज्जित है और उपरोक्त 10,11,12 का भी पालन करना चाहिए ।

14. सामग्री गाड़ी को स्टेशन सीमा के बाहर दो भागों में नहीं बांटा जाएगा ।
15. सामग्री गाड़ी को उपयुक्त रास्ते Right Road पर कार्य करना चाहिये यदि सामग्री गाड़ी को धकेल कर वापस उसी स्टेशन पर लाया जाता है जहाँ से यह गाड़ी रवाना हुई थी तो पुशिंग बैक के नियम SR 4.12-2 के अनुसार कार्यवाही की जायेगी। यदि सामग्री गाड़ी पिछले ब्लॉक सेक्शन में कार्य करती है तो एस .एम. लाईन को ब्लॉक बैक करेगा तथा लोको पायलट को निर्धारित फॉर्म पर (T/806) ब्लॉक सेक्शन में जाने की अनुमति देगा। उन स्टेशनों पर जहाँ डायडो ब्लॉक उपकरण लगे हैं वहाँ लोको पायलट को ऑक्यूपेशन चाबी दी जायेगी।
16. सामग्री गाड़ी जब सेक्शन में कार्य कर रही हो तो गार्ड इंजिनियरिंग विभाग के कर्मचारियों द्वारा गाड़ी का बचाव करवायेगा। यह बचाव दोहरी लाईन पर पीछे की ओर से तथा इकहरी लाईन पर आगे और पीछे की ओर से किया जाएगा। अंतिम वाहन से 600 मीटर की दूरी पर बैनर फ़्लैग लगायेगा तथा वहाँ से 10 मीटर के अन्तर पर दो पटाखे लगाकर यह बचाव किया जाता है। अंतिम पटाखे से 45 मीटर के अन्तर से एक कर्मचारी खतरा हाथ सिगनलो के साथ नियुक्त किया जाएगा जो कि आने वाली गाड़ी को खतरा हाथ सिगनल दिखायेगा। छोटी लाईन पर बैनर फ़्लैग 600 मीटर के स्थान पर 400 मीटर की दूरी पर लगाया जाता है। जब आवश्यक हो तो गाड़ी के आगे पीछे चलने के साथ साथ बैनर फ़्लैग और पटाखों के स्थान में भी उसी क्रम में परिवर्तन किया जाएगा ।

सामग्री गाड़ी को स्थिर करना- GR 4.64 SR 4.64-1

1. आपात स्थिति को छोड़कर सामग्री गाड़ी परिचालित लाईन पर स्थिर नहीं की जायेगी।
2. यदि सामग्री गाड़ी किसी स्टेशन पर स्थायी रूप से खड़ी की गयी है तो उसकी रक्षा निम्नलिखित तरीके से की जायेगी -
स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि-
 - a) सामग्री गाड़ी फ्रॉन्टलिंग मार्क या डिरेलिंग स्विच के अन्दर खड़ी है।
 - b) सामग्री गाड़ी के सभी वैगनों के हैंड ब्रेक अच्छी तरह कसे हैं। गार्ड ने ब्रेक यान के हैंड ब्रेक कसे हैं।
 - c) सामग्री गाड़ी जिस लाईन पर खड़ी की गई है उस लाईन के कांटे विरुद्ध दिशा में लगाकर उन्हें क्लैम्प तथा पैडलॉक कर दिया गया है तथा ताले की चाबी उसके पास है। .एम.
 - d) संबंधित लाईन के लिये सिगनलो स्लॉट, कांटे के लीवरो पर लीवर कॉलर स्लाइड पर स्लाइड पिन तथा बटन पर बटन कैप लगाये गये हैं।
 - e) गार्ड तब तक अपना कार्यभार नहीं छोड़ेगा जब तक कि सामग्री गाड़ी की रक्षा उचित तरीके से नहीं कर ली जाती।

लॉग हॉल ट्रेन (Long Haul Train)

मध्य रेल पर लॉग हॉल ट्रेन चलाने के लिए संयुक्त प्रक्रिया आदेश।

1. सामान्य :-

1.1- 42 BCN / 59 BOXN/ 45 BLC/ 50 BTPN / 45 BRN/ 45 BOST -

सभी विभिन्न प्रकार के स्टॉक को मिलाकर मध्य रेल पर खाली/लोडेड लॉग-हॉल रेको को चलाने के लिए दो अलग-अलग रेको को मिलाकर लॉग-हॉल चलाना प्रस्तावित है जिसमें निम्नलिखित का मिलाप होगा।

(i) दो लोडेड रेक (ii) दो खाली रेक या

(iii) एक लोडेड और एक खाली रेक

1.2. मध्य रेल के DC सेक्सन, मुंबई मंडल का घाट सेक्सन (कसारा- इगतपुरी और कर्जत-लोनावाला) नागपुर मंडल का (धाराकोह-मरमझरी और तिगांव-चिंचोंदा) को छोड़कर सभी सेक्सनों में लॉग हॉल ट्रेन चलेगी।

1.3. लॉग हॉल गाड़ियां 'पायथान, इस नाम से चलेगी जो गाड़ी संख्या के पहले यह शब्द लगाया जाएगा। स्टेशन मास्टर पास वाले स्टेशन से लाइन क्लीयर पुछने से पहले लॉग हॉल के बारे में उल्लेख करेगा और कंट्रोल चार्ट पर भी सेक्शन कंट्रोलर द्वारा इसका उल्लेख किया जाएगा।

2. कैरेज एवं वैगन -

2.1. दो रेकों को मिलाकर लॉग हॉल गाड़ी के लिए दो अलग-अलग वैद्य बी.पी.सी. को मिलाकर एक गाड़ी होगी

2.2. इन गाड़ियों के सुरक्षित परिचालन के लिए सी. एंड. डब्ल्यू कर्मचारी अलग एअर प्रेशर कंटीन्युटी प्रमाणपत्र जारी करेंगे और यह परीक्षण गाड़ी प्रस्थान के पूर्व किया जाएगा।

2.3. लॉग हॉल गाड़ियों के लिए प्रस्थान के समय कम से कम 95% ब्रेकपावर और चलते समय 90% ब्रेक पावर होनी चाहिए। सवारी तथा मालडिब्बा कर्मचारी सी.बी.सी. की योग्य लॉकिंग जाँच करेंगे।

2.4. गाड़ी प्रस्थान से पूर्व इंजन में कम से कम बी.पी. प्रेशर 5 कि.ग्रा/ वर्ग से.मी. और ब्रेक यान में 4.6 कि.ग्रा/ वर्ग से.मी. होना चाहिए। यदि लोको पिछले ब्रेक यान में 4.6 कि.ग्रा/ वर्ग से.मी प्रेशर बनाने में असमर्थ रहा तो पिछले ब्रेक यान में 4.4 कि.ग्रा/ वर्ग से.मी प्रेशर आने पर लोड को चलाने की अनुमति दी जाएगी और उस समय गाड़ी की गति 45 Kmph होगी, जिसमें गाड़ी नियंत्रण में सुविधा हो।

2.5. यदि आठ पहिया ब्रेकयान उपलब्ध हो तो खाली रेकों के बीच लगाया जाय। लेकिन यदि दोनों ब्रेक यान चौपहिया हो तो गाड़ी के अंत में जोड़े जाये।

2.6 पायथान के लोको पायलट एवं गार्ड के पास होज पाईप, नकल, नकल पिन, पाइप स्पैनर, हैमर, चिजल आदि उपकरण होने चाहिए। इनकी आपूर्ति सवारी तथा माल डिब्बा कर्मचारियों द्वारा की जाएगी।

2.7. लॉग हॉल गाड़ियों में हॉट-एक्सल, फ्लैट टायर आदि के कारण वैगन को अलग करना हो तो मंडल द्वारा सामान्य एवं सहायक नियमों के आधार पर कार्यवाही की जाएगी।

3. लोको-

3.1. लॉग हॉल गाड़ियों के लिए WDG3A / WAG-5/ WAG-7 के मल्टीपल लोको उपयोग किए जाएंगे।

3.2. खाली रेक के पीछे अकेला WDG3A / WAG-5/ WAG-7 लोको और लोडेड रेक के पीछे मल्टीपल युनिट वाले WDG3A/ WAG-5 लोको दो रेको के बीच लगाये जायेंगे। गाड़ी का सम्पूर्ण कर्मीदल वाकी-टाकी के माध्यम से एक दूसरे के संपर्क में रहेगा। उपर उल्लेखित लोको के अतिरिक्त अन्य लोको को भी इन गाड़ियों के लिए उपलब्ध किए जा सकते हैं।

3.3 यह सुनिश्चित किया जाए कि लोकोमोटिव का डायनामिक ब्रेकिंग कार्यरत है।

3.4. A तथा B सेफ्टी कैटेगरी में चुने लोको पायलट सेक्सन में भली भाँति परिचित और पर्याप्त अनुभवी चालक लॉग हॉल गाड़ियों के लिए नामित किए जाए। ऐसे लोको पायलटों के नाम क्रु बुकिंग लॉबी में प्रदर्शित किए जाए

3.5. ब्रेक लगाने के बाद गाड़ी फिर से चलाने के पूर्व लोको पायलट यह सुनिश्चित करें कि इंजन और ब्रेकयान में बी.पी. प्रेशर फिर से प्राप्त कर लिया है। पिछले ब्रेकयान का गार्ड आगे के लोको के लोको पायलट को यह

जानकारी देगा। सेक्सन में गाड़ी दुबारा चलाने के लिए कम से कम 5 मिनट का रिलीज समय लोको पायलट द्वारा देना चाहिए।

- 3.6. आगे के लोको मोटिव में कुल 5 CP (3L+2T) ऑन स्थिति में होंगे और चार्ज करेंगे। पायथान रेक के बीच वाले लोको के L&T कॉक आइसोलेट रहेंगे ताकि उनके द्वारा बी.पी. प्रेशर चार्ज नहीं होगा।
- 3.7. सतर्कता आदेश का पालन करते समय लोको पायलट गाड़ियों के ब्रेक का जहाँ तक संभव हो कम से कम प्रयोग करेंगे तथा यथोचित नाँच कम करके या बढ़ाकर रियोस्टेटीक ब्रेकिंग द्वारा गाड़ियों की गति पर नियंत्रण करेंगे। रियोस्टेटीक ब्रेकिंग लगाते समय एवं उससे निकलते समय पहले 2 नाँचेस ग्रेजुअली 10 से 20 सेकेंड में लें।
- 3.8. दो लोडेड या एक लोडेड और एक खाली रेक की गाड़ी को चालु करते समय बीच वाला लोको पायलट प्रथमतः 2 नाँच लेगा और इसकी सूचना वाँकी-टॉकी द्वारा अगले लोको पायलट को देगा। इसके बाद प्रथम लोको पायलट नाँच बढ़ाना आरंभ करेगा तथा बीच वाला इसके साथ सहकार्य करेगा। बैंकर के मामले में बैंकर का लोको पायलट नाँच लेंगा।
- 3.9. किसी भी कारण से लॉग हॉल गाड़ी के लोको को बदली किया जाता है ऐसे समय पूरे लोड के एयर ब्रेक मैनुअली रिलीज किया जाए, जिससे ब्रेक बाईडिंग टाली जायेगी।

4. संचार व्यवस्था -

- 4.1. लॉग हॉल में कार्यरत सभी कर्मिंदल गाड़ी चालू करने से पूर्व सुनिश्चित करेंगे कि उनके वाँकी-टॉकी सेट्स सही कार्यरत है एवं लॉग हॉल गाड़ी में आगे से पीछे तक संचार स्मूथ हो रहा है। वे वाँकी-टॉकी का प्रयोग सिग्नलों का आदान प्रदान करने के लिए कर सकते हैं क्योंकि लॉग हॉल गाड़ियों की लंबाई अधिक होने के कारण गाड़ी की दृश्यता कम हो जाती है।

- 4.2. लॉग हॉल गाड़ी आरंभिक स्टेशन से लोको पायलट एवं गार्ड द्वारा सिग्नलों का आदान- प्रदान करना संभव न हो तो वाँकी-टॉकी का प्रयोग किया जा सकता है।

(सुरक्षा सलाहकार रेलवे बोर्ड का दिनांक 10.03.2010 का पत्र संख्या 2009/सेफ्टी(A& R) 19/ 29)।

- 4.3. मंडल यह सुनिश्चित करेगा कि 15 कि.मी. तक कार्य करने वाले वाँकी-टॉकी लॉग-हॉल गाड़ी पर कार्य करने वाले कर्मिंदल को उपलब्ध कराएंगे।
- 4.4. गाड़ी चलते समय वाँकी-टॉकी द्वारा संचार स्थापित नहीं होता है तो अगले स्टेशन पर गाड़ी रोककर उसे आगे चलने नहीं दिया जायेगा।
- 4.5. संचार के सभी साधन खराब होने पर या अस्थायी एकहरी लाईन वर्कींग के दौरान लॉग-हॉल गाड़ी नहीं चलाई जाएगी।

5. परिचालन(यातायात) -

- 5.1. लॉग-हॉल गाड़ी एक ही लाइन क्लीयर पर चलाई जायेगी। टेल बोर्ड/ टेल लैंप सबसे पिछले वाहन पर लगाया जायेगा। टेल बोर्ड/ टेल लैंप बीच वाले ब्रेक यान पर नहीं लगाया जायेगा।
- 5.2. एअर प्रेशर प्रथम लोको द्वारा निर्माण किया जायेगा। बीच वाले या बैंकर लोको बी.पी. चार्ज नहीं करेगा। प्रथम लोको का लोको पायलट ही गाड़ी में ब्रेक लगायेगा। बीच वाले या बैंकर लोको के लोको पायलट प्रथम लोको पायलट द्वारा ब्रेक लगाने पर अपना लोको आयडल पर लायेंगे।
- 5.3. लोडेड लॉग-हॉल पायथान की अधिकतम गति 55 KMPH या खाली लॉग-हॉल स्टॉक / लोको की बुकड गति के अनुसार होगी बशर्ते उस समय लागू सभी गति प्रतिबंधों का पालन किया जाएगा।
- 5.4. बीच वाले या बैंकर लोको के लोको पायलट गाड़ी को प्रथम लोको के लोको पायलट से समन्वय रखते हुए उसकी आवश्यकतानुसार लोड को धकेलेंगे।
- 5.5. अंतिम ब्रेक यान का गार्ड लॉग-हॉल का प्रभारी होगा तथापि बीच वाले ब्रेक यान में भी गार्ड को रखा जाएगा।
- 5.6. लॉग हॉल गाड़ी का गार्ड गाड़ी की शंटिंग के उपरांत, गाड़ी स्टेबल किए जाने पर पिछले हिस्से को रोल-डाउन होने से बचाने हेतु गाड़ी की सुरक्षा (हैंड ब्रेक लगाकर) सुनिश्चित करेगा।
- 5.7. गाड़ी का गार्ड वाँकी-टॉकी पर लोको पायलट के साथ गति प्रतिबंध पार करने की सूचना और क्रास ओवर पार करने की सूचना देगा।

- 5.8 लॉग-हॉल गाड़ी, मेल/ एक्सप्रेस गाड़ियों के समय के 45 मिनट के अंतराल से चलायी जायेगी ताकि मेल/ एक्सप्रेस गाड़ियों के समय पालन पर इसका प्रभाव न पड़े ।
- 5.9 जहाँ तक संभव हो सेक्शन कंट्रोलर लॉग-हॉल गाड़ियों को थ्रू लाईन क्लीयर दें, ताकि पिछली गाड़ियों की रूकावट को टाला जा सके ।
- 5.10 लॉग-हॉल गाड़ी चलाने के लिए, संचालन के लिए बने सामान्य एवं सहायक नियम लागु होंगे ।
- 5.11 रेक बनाते समय यह ध्यान रखा जाय कि लोडेड रेक को पहले तथा खाली रेक को बाद में लगाया जाय ।
- 6. अन्य-**
- 6.1 लॉग-हॉल गाड़ियों से संबंधित किसी खराबी के कारण रूकावट होती है तो उसे अन्य लेखा पर बूक किया जाय ।
- 6.2 विशिष्ट सेक्शन में प्रथम 10 लॉग -हॉल गाड़ियां चलाते समय इंजन में तथा पिछले ब्रेक यान में क्रमशः लोको निरीक्षक एवं यातायात निरीक्षक को नामित करें । लॉग-हॉल गाड़ियों के संचालन की समीक्षा संयुक्त रिपोर्ट के आधार पर की जाए । मंडल द्वारा प्रस्तुत मर्दों के आधार पर इसकी समीक्षा की जाए ।
- 6.3 बरसात के समय सभी लोको के सैंडर्स कार्यरत होने चाहिए और लोको के मॉनसुन शिड्युल का अनुपालन किया जाना चाहिए ।
- 6.6 लॉग-हॉल गाड़ी के कर्मचारी दल और PCOR/ TLC/ CCOR को इन अनुदेशों का पॉकेट बूकलेट दिया जाएगा ।
- 6.7 यदि आवश्यक हो तो मंडल द्वारा स्थानीय निर्देश जारी किए जायें, जिसमे स्थानीय भौगोलिक स्थिति/ परिचालन संबंधी निर्देश हों ।
- 6.8 मंडल के वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी एवं संरक्षा सलाहकार इन गाड़ियों की जाँच करें और संरक्षा नियमों का उलंघन नहीं होता है, यह सुनिश्चित करें ।

गरम धुरा (Hot Axle)

प्लेन बेयरिंग के हॉट एक्सल के लक्षण -

- ✓ धुरा गरम होना।
- ✓ सीटी जैसी आवाज आना।
- ✓ आईल जलने की दुर्गन्ध आना।
- ✓ धुआँ निकलना।
- ✓ आग की लपट निकलना।

रोलर बेयरिंग के हॉट एक्सल के लक्षण -

- ✓ ग्रीस छिटकने के निशान चक्के पर आना।
- ✓ ग्रीस जलने की गन्ध का आना।
- ✓ गरम होने के कारण एक्सल बॉक्स का रंग बदल जाना।
- ✓ एक्सल बॉक्स से धुआँ निकलना।
- ✓ रात के समय एक्सल बॉक्स का लाल दिखाई देना।
- ✓ कर्कश ध्वनि का आना।
- ✓ एक्सल का जाम होकर पटरी पर घिसटना।
- ✓ रेल की पटरी पर चिंगारियाँ दिखना।

गाड़ी में गरम धुरा कोई असुरक्षित स्थिति देखने पर रेल कर्मचारियों की ड्यूटी/SR 4.29-2&4

1. कोई भी रेल कर्मचारी किसी चलती हुई गाड़ी में कोई असुरक्षित स्थिति जैसे गरम धुरा, वाहन का लटकता भाग, स्प्रिंग ब्रोकन, लोड शिफ्टिंग इत्यादि देखता है तो वह गाड़ी रोकने और गाड़ी कर्मचारियों को इसकी जानकारी देने के लिये यथासंभव प्रयास करेगा।
2. इलेक्ट्रिफाईड सेक्शन में ओ एच ई सप्लाय बंद करने हेतु तुरंत आवश्यक कार्यवाही की जाएगी।
3. यदि सब उपाय करने के बाद भी गाड़ी कर्मचारियों का ध्यान आकर्षित न हो सके तो स्टेशन मास्टर / केबिन सहायक स्टेशन मास्टर स्विच मैन तुरन्त अगले स्टेशन को गाड़ी रोकें और गाड़ी की जाँच करें / संकेत देगा साथ ही इसकी सूचना सेक्शन कंट्रोलर को भी देगा जो अगले स्टेशन पर गाड़ी रोकें गा तथा येगा। कारणों का पता लगा
4. स्टेशन मास्टर रोकें और गाड़ी की जाँच करें" संकेत मिलने पर गाड़ी को तब तक सीधे प्रवेश करने नहीं देगा जब तक यह सुनिश्चित न कर ले कि गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर रुक गयी है। उसके बाद ही गाड़ी को मैन लाईन पर लेने के लिये आगमन रोक सिगनल को ऑफ़ किया जाएगा।
5. यदि मैन लाईन उपलब्ध न होने पर गाड़ी को लूप लाईन पर लेना हो तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद ही गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर आकर रुक गयी है। उस गाड़ी के लोको पायलट को पार्ट्समेन द्वारा गाड़ी में हॉट एक्सल वाहन होने तथा उसको लूप लाईन में लेने के बारे में अवगत कराएगा।
6. लोको पायलट यह सूचना प्राप्त होने के बाद हॉट एक्सल वाहन की जाँच 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 सिगनल को ऑफ़ किया जाएगा तथा गाड़ी को स्टेशन तक पार्ट्समेन द्वारा पायलट किया जाएगा और ऐसे समय गाड़ी की गति से .घं.प्र.मी.कि 10अधिक नहीं होगी।
7. हॉट एक्सल वाहन के साथ गाड़ी को रवाना नहीं किया जाएगा बल्कि ऐसे वाहन को या तो सुधारा जाएगा या उसे गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा।
8. यदि स्टेशनों के बीच कोई एक्सल बॉक्स गरम दिखाई दे तो तुरंत गाड़ी रोक देनी चाहिए लोको पायलट 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।
9. हॉट एक्सल वाहन में एक्सल बॉक्स को ठंडा करने के लिये उस पर पानी नहीं डाला जाएगा बल्कि उसके ठंडा होने का इंतजार किया जाएगा। 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 जाएगा।

10. गाड़ी के स्टेशन पर आने के बाद उसमे से हॉट एक्सल वाहन को गाड़ी से अलग किया जाएगा। तथा वैगन एक्सचेंज रजिस्टर मे उसका उल्लेख किया जाएगा तथा उसका नं. मालिक रेलवे आदि लिखे जायेंगे। इसके बारे मे संबंधित TXR को मैसेज दिया जाएगा। (अन्य अनुदेशो के लिये BWM 4.10 का पालन भी किया जाएगा)

BMW 4.10 "रोको और गाड़ी की जाँच करो" संकेत (छः विराम एक घंटी संकेत) स्टेशन मास्टर को स्टेशन से गुजरने वाली प्रत्येक गाड़ी को सावधानी से देखना चाहिये जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि गुजरने वाली गाड़ी मे सब कुछ ठीक है। यदि स्टेशन मास्टर को सामने जाती हुई गाड़ी मे कोई असाधारण स्थिति दिखाई दे जैसा कि यात्री द्वारा खतरे का संकेत देना, खुले दरवाजे, गिरता हुआ माल या वाहन का कोई भाग, आग लगा वाहन, हॉट एक्सल बॉक्स या अन्य ऐसी परिस्थिति जिसके कारण रेलवे लाईन का उल्लंघन या अवरुद्ध हो जाने की संभावना हो तो वह खतरे का हाथ संकेत दिखाकर गाड़ी को रोकने का पूरा प्रयास करेगा। यदि स्टेशन मास्टर के द्वारा प्रयास करने के बावजूद भी गाड़ी नहीं रुकती है तो वह निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -

I. अगले स्टेशन को ब्लॉक उपकरण पर छदेगा। (गाड़ी रोको और जाँच करो) विराम एक घंटी संकेत :

II. विरुद्ध दिशा मे जाने वाली किसी भी गाड़ी को रोकने के लिये अपने स्टेशन के सभी स्थावर सिगनलो को ऑन स्थिति मे कर देगा।

III. किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन मे जाने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि यह सुनिश्चित न हो जाये कि लाईन एव समीपवर्ती लाईन साफ है।

IV. सेक्शन कन्ट्रोलर को तथा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को टेलिफोन पर भी इसकी सूचना देगा।

अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तुरन्त निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -

- ✓ तुरन्त रोको और गाड़ी की जाँच करो संकेत की प्राप्ति स्वीकृती देगा।
- ✓ आने वाली गाड़ी के लिये सभी सिगनलो को ऑन स्थिति मे रखेगा।
- ✓ दोहरी लाईन खण्ड मे विरुद्ध दिशामे जाने वाली गाड़ी को तब तक रोके रखेगा जब तक यह सुनिश्चित न हो जाये कि लाईन साफ नहीं है।
- ✓ गाड़ी के प्रथम आगमन रोक सिगनल पर रुकने के बाद गाड़ी को स्टेशन पर लिया जाएगा। स्टेशन मास्टर गाड़ी की सावधानीपूर्वक जाँच करेगा। और उसे यदि कोई खराबी मिलती है तो उसे दूर करने का प्रयास करेगा।
- ✓ यदि गाड़ी की जाँच करने के बाद स्टेशन मास्टर को किसी खराबी का पता नहीं चलता है तो विरुद्ध दिशा मे जाने वाली गाड़ी को रोककर लोको पायलट को परिस्थितियों की जानकारी देगा तथा उसे एक सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- ✓ यदि कोई भी स्टेशन मास्टर यह देखे कि माल या वाहन के कुछ भाग गिर रहे है और उसे लगता हो कि उक्त गाड़ी अपने स्टेशन की सीमा में आने से पूर्व गिर चुके है तो वह पिछले स्टेशन को भी सूचित करेगा।
- ✓ टेल लैम्प टेल बोर्ड के खो जाने पर या न होने अथवा किसी विभाजित गाड़ी के मामले मे यह नियम लागू / नहीं होगा।



फ्लैट टायर (Flat Tyre)

यदि इंजन या वाहन का पहिया ब्रेक बाइंडिंग, ब्रेक ब्लॉक रिलीज ना होने या किसी अन्य परिस्थिती के कारण रेल पथ पर घुमने के बजाय घिसटता जाता है तो एक समय के पश्चात पहिये मे उस स्थान पर चपटापन (flatness) आ जाता है, इसे ही फ्लैट टायर कहते हैं।

ब्रेक ब्लॉक रिलीज होने के पश्चात जब यह वाहन रेल पथ पर घुमता है तो हथौड़े जैसी आवाज (Hammering) करता है और न केवल स्वयं का बल्कि रेल पथ का भी गंभीर नुकसान करता है।

अतः ऐसे वाहन को तुरंत रोका जाएगा तथा लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन मास्टर द्वारा गाडी की जांच की जाएगी।

फ्लैट टायर (Flat Tyre) की अनुमत सीमा

इंजन (सभी प्रकार के)	- 50 mm तक
कोचिंग वाहन	- 50 mm तक
माल डिब्बा या वैगन	- 60 mm तक

यदि फ्लैटनेस की मात्रा उपरोक्त से अधिक हो तो उसे फ्लैट टायर माना जाएगा। ब्लॉक सेक्शन मे पता चलने पर अधिकतम 20 kmph गति से सेक्शन क्लियर किया जाएगा तथा अगले स्टेशन पर डिटेच किया जाएगा।



ब्रेक बाइंडिंग (BRAKE BINDING)-

सामान्य ट्रेन संचालन के दौरान, लोको पायलट और गार्ड आवश्यकता के अनुसार ट्रेन की गति पर नियंत्रण करने के लिए या ट्रेन को स्थिर स्थिति मे लाने के लिए ब्रेक अप्लीकेशन का कार्य करते हैं। सामान्य ब्रेक अप्लीकेशन के समय ही, ब्रेक ब्लॉक पहिये से जकड़कर उसकी चाल के लिए अवरोध उत्पन्न करता है।

परंतु जब ब्रेक अप्लीकेशन/ ब्रेक पावर की आवश्यकता न हो, तब ब्रेक प्रणाली या ब्रेक रिगींग के किसी दोष के कारण ब्रेक ब्लॉक स्वचालित होकर अर्थात ऑटोमैटिक पहिये से जकड़ जाते है या ब्रेक रिलीज प्रक्रिया के समय पहिये से ब्रेक ब्लॉक अलग नहीं हो पाते हैं, तो उस परिस्थिति को ब्रेक बाइंडिंग/ ब्रेक पावर जाम कहते हैं।

ब्रेक बाइंडिंग के कारण

1. डी.वी. का खराब होना।
2. ब्रेक सिलिंडर का खराब होना।
3. स्लैक एड्जस्टर का खराब होना।
4. बी.पी.प्रेशर का अत्याधिक लिकेज होना अर्थात बी.पी.प्रेशर निर्धारित मात्रा में न होना।
5. सी.आर.का ओवरचार्ज होना।
6. पूर्ण रूप से मैनुअली रिलीज न होना।
7. हैंड ब्रेक का बंधा होना अर्थात कसा होना।
8. इम्पटी/लोड डिवाइस का हैंडिल लोड के अनुसार सही स्थिति में न होना।
9. ब्रेक रिगींग पुर्जे का जाम होना जैसे--ब्रेक बीम/ ट्रस बार का पॉकेट में जाम होना।
10. होरीजंटल लाइव/डेड लीवर का गाइड ब्रैकेट में जाम हो जाना।

ब्रेक बाइंडिंग के लक्षण :-

1. ब्रेक सिलिंडर का पिस्टन रॉड का बाहर होना।
2. ब्रेक ब्लॉक का पहिए से जकड़े होना।
3. ब्रेक ब्लॉक के जलने की दुर्गंध आना।

4. ब्रेक ब्लाक के जलने से धुआँ निकलना ।
5. पहिए का गरम हो जाना ।
6. पहिए के ट्रेड पर स्किडिंग/ घिसाव के निशान का मिलना ।
7. इंजन में लोड मीटर में करेंट अधिक बताना ।
8. गाड़ी का जाम चलना ।

वैगनों के खुले दरवाजे

यदि कोई केबिन मास्टर वैगनों के खुले दरवाजे गाड़ी में देखता है तो गाड़ी के चालक तथा गार्ड को खतरा हाथ सिग्नल दिखाकर गाड़ी को रोकने का प्रयास करेगा तथा सिग्नलों को ऑन स्थिति में करके गाड़ी को रोकने का प्रयास करेगा । चालक तथा गार्ड, एवम पॉइंट्समैन द्वारा गाड़ी की जाँच की जायगी

दरवाजे बंद किये जायँगे C & W स्टाफ उपलब्ध होने पर उनकी तथा अन्य कर्मचारी की मदद ली जायगी । खुले दरवाजे सही तरीके से बंद हो चुके हैं, सुनिश्चित करनेके पश्चात ही गाड़ी रवाना की जाएगी ।

हैंगिंग पार्ट

केबिन मास्टर यदि किसी गाड़ी के चलने के दौरान गाड़ी में कोई लटकता पार्ट दिखता है तो वह तुरंत गाड़ी के चालक तथा गार्ड को खतरा हाथ सिग्नल दिखायेगा तथा गाड़ी को रोकने का प्रयास करेगा ।

यदि वह गाड़ी को नहीं रोक पता है तो अगले स्टेशन को इसकी सूचना उपलब्ध संसाधनों द्वारा देगा और ब्लॉक उपकरण पर छः विराम एक संकेत देगा ।

अगले स्टेशन पर गाड़ी रोक कर गाड़ी की जाच की जायगी तथा इस बात की जानकारी चालक तथा गार्ड को इसकी जानकारी दी जाएगी ।

यदि उस गाड़ी में कोई लटकता पार्ट गाड़ी संचालन के लिए खतरनाक है तो इसकी सूचना खंड नियंत्रक तथा उस स्टेशन पर उपलब्ध गाड़ी परीक्षक को दी जाएगी ।

टेल लैम्प टेल बोर्ड /GR 4.16

सभी गाड़ियों के अन्तिम वाहन पर अन्तिम वाहन की पहचान हेतु निम्नलिखित का लगाया जाना आवश्यक है -

- ❖ दिन में अनुमोदित डिजाइन का टेल बोर्ड
- ❖ रात में या धुँध और कोहरे के मौसम में लाल रंग का लगातार प्रकाशवान या अनुमोदित प्रकार का फ्लैशिंग टेल लैम्प
- ❖ आपातकालीन स्थिति में टेल बोर्ड के बदले में विशेष अनुदेशों के अधीन एक लाल झंडी का उपयोग किया जा सकता है ।
- ❖ EMU के मामले में दिन में अन्तिम वाहन पर ट्रेन इंडिकेटर पर लाल चक्री या गन्तव्य तख्ती पर अंडाकार लाल चिह्न और रात में ट्रेन इंडिकेटर पर लगी लाल चक्री को प्रदीप्त करने के अतिरिक्त कम से कम एक लाल रोशनी दिखाई जाएगी ।
- ❖ ब्लाक सेक्शन में अकेले इंजिन इंजिनों में दिन में इंजिन के पिछे एक लाल झंडी लगी /होनी चाहिए रात में पिछे के पैनल मार्कर की एक लाल बत्ती जली होनी चाहिए ।
- ❖ दो इंजिन एक साथ जुड़कर चल रहे हों तो पैनल मार्कर की बत्ती पर लाल स्लाइड झंडी सबसे पीछे वाले / इंजिन पर होनी चाहिए ।

बिना ब्रेक यान की मालगाड़ी का संचालन (GR4.23,SR4.23-1)

1. बिना ब्रेकयान की मालगाड़ी का संचालन विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत आपातकालीन परिस्थितियों में ही किया जा सकता है।
2. निम्नलिखित गाड़ियां बिना ब्रेक यान के अन्तिम वाहन पर टेल लैम्प/टेल बोर्ड लगाकर चलायी जा सकती है -
 - i) कोलियरी पायलट
 - ii) यार्ड और साइडिंग के बीच चलने वाले गुड्स पायलट जिसे मेन लाइन से नहीं गुजरना पडता
 - iii) छोटे रास्ते के बीच चलने वाली गुड्स शटल जिसके लिये COM से पहले ही अनुमति प्राप्त की गयी है।

iv) मुंबई मंडल के कसारा - इगतपुरी व कर्जत - लोनावला सेक्शन के केवल डाउन दिशा में 8 पहिया ब्रेकयान उपलब्ध न होने पर मालगाड़ियों को बिना ब्रेकयान से चलाने की अनुमति है।

3. बिना ब्रेक यान की गाड़ी के संचालन के नियम-

- i) आपात स्थिति में Sr. DOM / DOM बिना ब्रेक यान की गाड़ी को चलाने की अनुमति दे सकते हैं।
 - ii) बिना ब्रेक यान की गाड़ी केवल नियंत्रित सेक्शन में ही चलाई जाएगी।
 - iii) सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने पर बिना ब्रेक यान की गाड़ी नहीं चलाई जाएगी।
 - iv) ऐसी गाड़ी में क्षति ग्रस्त वाहन नहीं लगाया जाएगा।
4. संचालन की विधि-
- i) ऐसी गाड़ी का संचालन करते समय गाड़ी का गार्ड इंजन में यात्रा करेगा और स्टेशन से श्रू जाते समय गार्ड स्टेशन की ओर से तथा सहायक लोको पायलट दूसरी ओर से हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान करेगा तथा पीछे की ओर मुड़कर देखेंगे कि गाड़ी सुरक्षित चल रही है।
 - ii) कसारा - इगतपुरी एव कर्जत -लोनावला घाट सेक्शनों में डाउन दिशा में गार्ड बैंकर के सबसे पिछले कैब में रहेगा।
 - iii) गाड़ी में इंजन से लेकर अन्तिम वाहन तक पर्याप्त मात्रा में वैक्यूम/एयर प्रेशर होना चाहिए। TXR गाड़ी का BPC जारी करते समय अन्तिम वाहन का नम्बर एवं विवरण उस पर लिखेगा।
 - iv) आखिरी वाहन पर गार्ड द्वारा टेल लैम्प / टेल बोर्ड लगाया जाएगा।
 - v) गार्ड इंजन में यात्रा करते समय बार-बार पीछे की ओर मुड़कर देखता रहेगा।
 - vi) बिना ब्रेक यान की गाड़ी का कोई गति प्रतिबन्ध नहीं है बल्कि इसकी गति मालगाड़ी की सामान्य गति के बराबर रहेगी।
 - vii) ऐसी गाड़ी को रवाना करते समय स्टार्टिंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर, सेक्शन कन्ट्रोलर को अन्तिम वाहन का विवरण, प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ बतायेगा। सेक्शन कन्ट्रोलर अन्तिम वाहन का विवरण अपने चार्ट में लिखेगा।
 - viii) लाईन क्लीयर मांगते समय स्टेशन मास्टर, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को यह सूचित करेगा कि गाड़ी बिना ब्रेक यान की है।
 - ix) यदि किसी गाड़ी को क्रॉसिंग या प्राथमिकता के लिये रोका जाता है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी पूरी आ गई है और उल्लंघन चिन्ह के अन्दर खड़ी है यह सुनिश्चित करने के लिये गार्ड के पास पूर्ण आगमन रजिस्टर (T/1410) भेजेगा जिस पर गार्ड सुनिश्चित करके हस्ताक्षर करेगा तत्पश्चात् स्टेशन मास्टर सेक्शन क्लीयर करेगा।
 - x) बिना ब्रेक यान की गाड़ी का संचालन करते समय गार्ड को लोको पायलट के साथ हाथ सिग्नलो का आदान-प्रदान करने व विखंडन के दौरान हैन्ड ब्रेक लगाने के कार्य से छूट रहेगी।
 - xi) कन्ट्रोल आफिस में बिना ब्रेक यान के चलने वाली गाड़ियों के लिये एक रजिस्टर रखा जाएगा जिस पर Sr.DOM/DOM अनुमति देने के लिये हस्ताक्षर करेंगे।
 - xii) केवल आपात स्थिति में ही बिना ब्रेक यान के गाड़ियां चलाई जाएगी और जैसे ही ब्रेक यान उपलब्ध हो जाएगा उसे गाड़ी में लगा दिया जाएगा।
 - xiii) कोई भी गाड़ी बिना गार्ड के नहीं चलाई जाएगी फिर भी आपातकाल में Sr.DOM की अनुमति से केवल मालगाड़ी को बिना गार्ड के चलाया जा सकता है। गार्ड के स्थान पर किसी अनुभवी ग श्रेणी कर्मचारी जिसके पास पटाखे, लाल हरी झंडी, एलईडी आधारित फ्लेशिंग टैल लैम्प आदि उपकरण होने चाहिए।



मानक समय (स्टैन्डर्ड) / गति

GR 4.01 स्टेशनो के बीच गाड़ियों का संचालन भारत सरकार द्वारा निर्धारित मानक समय के अनुसार किया जाएगा जिसकी सूचना निर्धारित रीति से रेल के सभी प्रमुख स्टेशनो को प्रतिदिन 16.00 बजे भेजी जायेगी।

- 1) SR 4.01-1 (क नियंत्रण कार्यालयो द्वारा नियंत्रित खण्डो के सभी स्टेशनो (को प्रतिदिन ठीक 16.00 बजे सही समय सूचित करना चाहिये ताकि स्टेशनो की घड़ियों में समय का ठीक से मिलान किया जा सके
- 2) अनियंत्रित खंडो पर जब रेल कर्मचारी ब्लॉक उपकरण वाले कार्यालय या केबिन मे झूटी पर आते है तो उन्हे दोनो ओर स्थित स्टेशनो से अपने समय की जाँच करनी चाहिये तथा विसंगतियो को गाड़ी सिगनल रजिस्टर मे लिखना चाहिये।
- 3) आकाशवाणी द्वारा 8.00,13.30 एवं 21.00 बजे प्रसारित समय संकेतो से नियंत्रण कार्यालयो मे लगी घड़ियो के समय का मिलान किया जाना चाहिये।
- 4) स्टेशन मास्टर समय के मिलान संबंधी जानकारी गाड़ी सिगनल रजिस्टर मे लिखेंगे। जिन स्टेशनों पर ट्रेन सिगनल रजिस्टर नहीं रखे जाते हैं वहाँ पर स्वतंत्र रूप से एक समय रजिस्टर रखा जाएगा।
- 5) नियंत्रित क्षेत्रो मे झूटी पर आते समय खण्ड नियंत्रक के साथ समय की जाँच की जानी चाहिये।

घड़ी मिलाना GR 4.03 - टर्मिनल स्टेशनो से या स्टाफ बदलने वाले स्टेशनो से गाड़ी को शुरू करने से पहले गार्ड को अपनी घड़ी को स्टेशन की घड़ी से या झूटी के लिए प्राधिकृत स्थान की घड़ी से मिलाना चाहिए और लोको पायलट को भी तदनुसार उसकी सूचना देनी चाहिए, जिसके अनुसार लोको पायलट अपनी घड़ी को मिलाएगा।

GR 4.02 विज्ञापित समय की पाबंदी गाड़ी किसी भी स्टेशन से (मिक्स्ट) जुली-कोई भी सवारी या मिली - विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी

गाड़ियो का समय पालन SR 4.02-1-

- ❖ जब गाड़ी देरी से चल रही हो तो देरी को कम करने के लिये स्टेशनो पर हर प्रकार का प्रयत्न किया जाना चाहिये। प्रस्थान सिगनलो को ऑफ़ करने या स्टेशनो की घंटी बजाने मे देरी नहीं की जानी चाहिये।
- ❖ चालको को सतर्क रहना चाहिये तथा गार्ड से सिगनल मिलने तथा इस बात से स्वयं पूर्ण रूप से संतुष्ट होने पर कि प्रस्थान सिगनलो को ऑफ़ कर दिया गया है और इकहरी लाईन पर सही प्राधिकार प्राप्त हो गया है उसके तुरन्त बाद अपनी गाड़ी रवाना करनी चाहिये।
- ❖ यदि गाड़ियां देरी से चल रही हो तो उन्हे उनके रुकने के समय को कम करके रवाना करने के लिये (हॉल्ट) प्रस्थान प्राधिकार दिया जा सकता है। लेकिन कोई भी सवारी गाड़ी समय सारणी मे दिखाये गये निर्धारित प्रस्थान समय से पूर्व रवाना नहीं की जाएगी।

अधिकतम अनुमेय गति (Maximum Permissible speed)

- 2) इसका निर्धारण CRS के द्वारा किया जाता है।
- 3) इसका निर्धारण करते समय उपयोग किये जाने वाले इंजन,वाहन,रेलपथ की मजबूती तथा उतारचढाव का - ध्यान रखा जाता है।
- 4) संचालन समय सारणी मे इसे सेक्शन के अनुसार दर्शाया जाता है।
- 5) लोको पायलट किसी भी परिस्थिति मे इसका उल्लंघन नहीं करेगा।
- 6) इस गति से गाड़ी चलने पर दो स्टेशनो के बीच लगने वाला समय न्यूनतम यात्रा समय (Minimum running time) कहलाता है।
- 7) यह गति सामान्य गति (Booked Speed) से 8 से 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 उपयोग होने वाले इंजन, रेलपथ की मजबूती, उतारचढ़ाव-, रोलिंग स्टॉक, सिगनल व्यवस्था आदि का ध्यान रखा जाता है।
 - 4) संचालन समय सारणी में सेक्शन के अनुसार इसका उल्लेख किया जाता है।
 - 5) इस गति से दो स्टेशनों के बीच लगने वाला समय सामान्य यात्रा समय (Normal running time) कहलाता है।
- न्यूनतम यात्रा समय Minimum Running Time (MRT)** - न्यूनतम यात्रा समय वह समय है जो उस सेक्शन की अधिकतम अनुमेय गति से गाड़ी चलने के कारण दो स्टेशनों के बीच लगता है। इसमें निम्नलिखित शामिल हैं-

- a) 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 में रखा जाता है।
- b) इस समय की गणना करते समय स्थायी गति प्रतिबन्धों को ध्यान में रखा जाता है।
- c) MRT की गणना करते समय सेक्शन के उतारचढ़ाव तथा घुमाव का भी ध्यान रखा जाता है।-

(नोट- MRT को संचालन समय सारणी में परिशिष्ट (i) में दर्शाया जाता है।)

सामान्य यात्रा समय Normal Running Time (NRT) सामान्य यात्रा समय जिसे संचालन समय सारणी में निर्धारित स्थान (परिशिष्ट(i)) में दर्शाया गया है। इस NRT में निम्नलिखित बातें हैं -

- a) सामान्य गति से चलने के कारण दो स्टेशनों के बीच लगने वाला समय है।
- b) इसकी गणना करते समय स्थायी गति प्रतिबन्धों को ध्यान में रखा जाता है।
- c) NRT की गणना करते समय सेक्शन के उतारचढ़ाव तथा घुमाव का भी ध्यान रखा जाता है।-
- d) इसमें त्वरण तथा मंदन (Acceleration and Deceleration) के लिये आवश्यक समय भी शामिल है।

क्रॉस ओवर प्वाइंट, टर्न आऊट पाईंट तथा सम्मुख कांटो पर गाड़ी की गति -GR 4.11 SR 4.11-1

1. बड़ी लाईन (Broad Gauge) खण्ड में कांटो पर गाड़ी की गति निम्नलिखित गति से अधिक नहीं होनी चाहिये -

नॉन इण्टरलॉकड पाईंट पर	15 कि .घं.प्र.मी.
इण्टरलॉक पाईंट जब गाड़ी 12 में 1 के टर्न आउट पर	15 कि .घं.प्र.मी.
कर्व सिमेट्रिकल स्प्लिट स्विचों में 8. ½ में 1 के घुमाव से एक लाईन से दूसरी लाईन पर जाये	15 कि .घं.प्र.मी.
मोटर ट्राली जब पाईंट या क्रॉसिंग पर से गुजरे चाहे सीधी लाईन) (से गुजरे या टर्न आऊट से	15 कि .घं.प्र.मी.
जब गाड़ी स्ट्रेट स्विच वाले 8. ½ में 1 टर्न आऊट से या स्ट्रेट स्विच वाले 8. ½ में 1 टर्न आऊट वाले आपातकालीन क्रॉस ओवर से एक लाईन से दूसरी लाईन पर जाये	10 कि .घं.प्र.मी.

असामान्य परिस्थितियों में गाड़ी संचालन

दोहरी लाइन खण्ड पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन

Temporary single line working on Double line SR 6.02-1 (TSL)

जब किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने या रेल पथ में खराबी या अन्य किसी कारणवश दोहरी लाइन खंड में किसी एक लाइन का उपयोग नहीं हो पाता है तो यातायात का संचालन उपलब्ध एक लाइन से ही किया जाता है जिसे TSL वर्किंग अथवा दोहरी लाइन खण्ड पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन कहते हैं। इस दौरान गाड़ी संचालन के लिये निम्नलिखित प्रणालियों में से किसी एक का उपयोग किया जा सकता है-

- विद्युत संचार यंत्रों द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त करके।
 - यदि एक लाइन अधिक समय तक बन्द रहने की संभावना है तो इकहरी लाइन के ब्लॉक उपकरण व शंटिंग लिमिट बोर्ड लगाकर।
 - ✓ TSL वर्किंग प्रारम्भ करने वाला स्टेशन मास्टर विश्वसनीय जानकारी प्राप्त करेगा कि एक लाइन साफ है साफ होने में कोई सन्देह है तो इंजिनियरिंग विभाग के कम से कम निरीक्षक पद के किसी जिम्मेदार कर्मचारी से बची हुई लाइन संचालन के लिए सुरक्षित होने के संबंध में लिखित में प्रमाण पत्र प्राप्त करेगा।
 - ✓ TSL वर्किंग उन्ही दो स्टेशनों के बीच की जायेगी जहाँ अप तथा डाउन लाइन को जोड़ने के लिये क्रॉस ओवर लगे हों।
 - ✓ यदि बीच में कोई 'C' क्लास स्टेशन या IBS व्यवस्था है तो उसे बन्द कर दिया जाएगा और वहाँ के सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये पिछले स्टेशन मास्टर द्वारा प्राधिकृत किया जाएगा।
 - ✓ संबंधित स्टेशन ब्लाक उपकरणों को TOL स्थिति में लॉक करेगा। डायडो ब्लाक उपकरण के मामले में उस पर सतर्कता पट्टी लगाएगा।
 - ✓ TSL चालू करने वाला प्रस्तावक स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबरों के आदान प्रदान के साथ पभावित खंड के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को निम्न लिखित सूचनाओं सहित एक संदेश जारी करेगा -
 - i) C- Cause TSL वर्किंग शुरू करने का कारण
 - ii) L- Line TSL वर्किंग में प्रयुक्त होने वाली लाइन
 - iii) S- Source लाइन साफ होने की जानकारी का स्रोत
 - iv) P- Place अवरोध का कि.नं. मी.
 - v) S- Speed Restriction गति प्रतिबन्ध यदि कोई है तो इंजिनियरिंग विभाग द्वारा लगाया गया
 - vi) I- IBS बीच में यदि कोई IBS या C क्लास स्टेशन है तो उसे बन्द करने की जानकारी।
 - vii) T- Trap Point यदि कोई है तो उसे सैट एवं लॉक करने का आश्वासन।
 - viii) S- Signal सही लाइन का अंतिम रोक सिगनल तथा गलत लाइन के सभी स्थावर सिगनलों को On में रखने का आश्वासन।
 - ix) L- Last Train जिस ब्लाक स्टेशन से संदेश जारी किया जा रहा है उस स्टेशन पर पहुँचने वाली या वहाँ से छूटने वाली अंतिम गाड़ी का नंबर तथा समय।
1. उपरोक्त बातों का आदानप्रदान करने के बाद खंड नियंत्रक की अनुमति से संचार के साधनों पर - लाइन क्लियर प्राप्त की जाएगी। लोको पायलट एवं गार्ड को निम्नलिखित प्राधिकार पत्र देगा -
- ✓ सही लाइन से जाने वाली गाड़ी के लिये T/D 602
 - ☒ गलत लाइन से जाने वाली गाड़ी के लिये T/D 602 + T/511 / पायलट आऊट मेमो और गाड़ी को अन्तिम कांटो के बाहर तक पायलट किया जाएगा।

T/D 602 प्राधिकार पत्र के तीन भाग होते है -

- i) लाईन क्लियर टिकट
 - ii) सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने का प्राधिकार सतर्कता आदेशनिम्नलिखित बातो का उल्लेख रहेगा -
 - a) L- Line TSL वर्किंग मे प्रयुक्त लाईन
 - b) O- Place of Obstruction अवरोध का कि.मी.नंबर
 - c) S- Speed Restriction इंजिनियरिंग विभाग द्वारा लगाया गया गति प्रतिबन्ध
 - d) T- Trap Point यदि कोई ट्रैप प्वाइन्ट है तो उसे क्लैम्प करने का आश्वासन
 - e) S - यदि अंतिम रोक सिगनल प्रस्थान सिगनल है तो लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त उसे इस सिगनल के नीचे से हाथ सिगनल भी दिखाया जाएगा
2. TSL मे जाने वाली पहली गाड़ी की गति 25 किहोगी। तथा बाद वाली गाड़ियाँ सामान्य गति से .घं.प्र.मी. चलाइ जाएगी
 3. TSL वर्किंग मे जाने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट रास्ते के गेट मैनों, गैंग मैनों को TSL प्रारम्भ होने संबंधी जानकारी देते हुये जाएगा, जो कि सतर्कता आदेश में उल्लेखित होता है।
 4. TSL वर्किंग मे गलत लाईन से जाने वाली गाड़ी का लोको पायलट इंजन की फ्लैशर लाईट ऑन करके बार-बार खतरे की सीटी बजाते हुये जाएगा ऐसे समय यदि फ्लैशर लाईट ऑन स्थिति में नही पाया जाता है तो गेटमेन गाड़ी को रोक देंगे। / गैगमेन / स्टेशन कर्मचारी
 5. यदि गाड़ी किसी कारणवश ब्लॉक सेक्शन मे रुक जाती है तो उसका आगे तथा पीछे से)GR 6.03 के अनुसारसामान्य बच (ाव किया जाएगा।
 6. अगले स्टेशन पर गाड़ी लेना-
 - a) गलत लाईन पर चलने वाली गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाईन के प्रथम रोक सिगनल अथवा गलत लाईन से संबंधित अंतिम रोक सिगनल जो भी पहले (जिस पर वह चल रहा है) को सैट आये रोक देगा स्टेशन मास्टर रास्ते के सभी कांटो, क्लैम्प एवं लॉक करने के बाद एक सक्षम रेल सेवक को गाड़ी रुकने के स्थान पर पायलट इन मेमो देकर भेजेगा जो गाड़ी के लोको पायलट को देगा और गाड़ी को स्टेशन तक पायलट करते हुए लाएगा।
 - b) सही लाईन पर चलने वाली गाड़ीआगमन सही लाईन पर चलने वाली गाड़ी को अगले स्टेशन पर - सिगनलो को ऑफ करके लिया जाएगा।
 7. यदि लोको पायलट को पता चलता है कि गाड़ी को स्टेशन पर पायलट करने हेतु सिगनल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल सेवक को प्रतिनियुक्त नहीं किया गया है तो GR 4.44 का अनुपालन किया जाएगा।
 8. स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि गाड़ी पूरी आ गई है, टेलीफोन पर प्राईवेट नम्बर देकर सेक्शन क्लियर करेगा।
 9. सामान्य संचालन शुरु करना-
 - a) इंजिनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार कर्मचारी से इस बात का लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त करने के बाद कि रूकावट वाली लाइन गाड़ी संचालन के लिए सुरक्षित है स्टेशन मास्टर प्राईवेट नं-के आदान . प्रदान के साथ दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को सूचना देगा तथा खंड नियंत्रक से विचार विमर्श करके गाड़ियों का सामान्य संचालन दुबारा शुरु किया जाएगा।
 - b) जब सामान्य संचालन शुरु हो जाये तब ब्लॉक उपकरण, स्थावर सिगनल, IBS जिनका उपयोग बन्द कर दिया गया था, उपयोग मे लाये जायेंगे।

- c) सामान्य संचालन शुरू होने के बाद जाने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा कि रास्ते के सभी गेट मैनगैंग मैनों को सामान्य संचालन शुरू होने की जानकारी देते / हुए जाए।

TSL से संबंधित सभी रिकॉर्ड स्टेशन पर रखे जाएंगे TI द्वारा उसकी जाँच की जाएगी तथा वह इसकी रिपोर्ट बनाकर 7 दिन के अंदर DRM को भेजेगा।

दोहरी लाईन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियों का संचालन (ACF on Double Line) SR6.02-3

दोहरी लाईन स्टेशन पर जब दो स्टेशनों के बीच संचार के निम्नलिखित साधनों द्वारा जो कि प्राथमिकता के क्रम से दिये गए हैं उन पर किसी भी साधन से लाइन क्लियर प्राप्त न हो सके तो इसे संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होना माना जाएगा -

- ब्लॉक उपकरण ऊन्टरएक्सल का / ट्रैक सर्किट /
- ब्लॉक टेलीफोन
- स्टेशन से स्टेशन फिक्स टेलिफोन
- रेलवे ऑटो /BSNL / MTNL जैसे फिक्स टेलिफोन
- कंट्रोल टेलिफोन
- वीसैट.एफ.एच., विशेष अनुदेशों के अनुसार परंतु जिन सेक्शनों पर यात्री गाड़ियाँ चलती है वहाँ इसे अकेले साधन)Sole means of communication) के रूप में नहीं माना जाएगा।

ऐसे समय गाड़ियों का संचालन निम्नानुसार किया जाएगा -

- सभी गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जाएगा।
- प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थितियों की जानकारी दी जायेगी।
- प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को स्टेशन मास्टर T/C 602 प्राधिकार पत्र देगा। T/C 602 प्राधिकार पत्र के तीन भाग होते हैं-
 - बिना लाईन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
 - सिग्नलो को ऑन स्थिति में पार करने का अधिकार
 - सतर्कता आदेश-जिसमें गाड़ी की अधिकतम गति -
 - दृश्यता साफ़ होने पर -25 कि.घं.प्र.मी.
 - दृश्यता साफ़ न होने पर -10 कि.घं.प्र.मी.
- जहाँ पर आगे की ओर स्पष्ट दिखाई न पड़े तो लोको पायलट आगे की ओर चौकसी रखेगा तथा पथ प्रदर्शन हेतु हाथ सिग्नल के साथ किसी रेल कर्मचारी को भेजा जाएगा।
- यदि रास्ते में सुरंग पड़ती हो तो उसमें प्रवेश तभी करना चाहिये जब यह निश्चित हो जाये कि सुरंग खाली है, यदि आशंका हो तो गाड़ी को पायलट करना चाहिये। सुरंग में प्रवेश करने से पहले हेड लाइट, टेल लैम्प जला देना चाहिए।
- यदि दुर्घटना, खराबी या अन्य कारणों से गाड़ी खड़ी हो जाती है तो गार्ड तुरंत पिछे की ओर खतरा हाथ सिग्नल दिखाएगा और सुनिश्चित करेगा कि टेल लैम्प टेल बोर्ड सही / तरह से हैं। गाड़ी का बचाव 250 - 250 - 10 मीपर तीन पटाखे लगाकर किया जाएगा। .
- जब गाड़ी को सिग्नल के बाहर रोका जाता है और रुकने का समय 10 मिनट से अधिक होने की संभावना है तो 250-250-10 मीटर पर तीन पटाखे लगाकर गाड़ी का बचाव किया जाएगा।

7. गाड़ी को किसी भी परिस्थिति में पीछे नहीं लिया जाएगा लेकिन यदि असामान्य परिस्थिति में गाड़ी को पीछे ले जाना अपरिहार्य हो जाये तो पहले उस स्थान, जहाँ तक गाड़ी को पीछे धकेला जाना है वहाँ से 250-250-10 मीगाड़ी को पीछे धकेला पटाखे लगाकर बचाव किया जाएगा तत्पश्चात् पर तीन . जाएगा ।
8. अगले स्टेशन के निकट पहुंचकर लोको पायलट अपनी गाड़ी को प्रथम रोक सिगनल पर रोक देगा और लगातार लम्बी सीटी बजाएगा।
9. यदि 10 मिनट तक सिगनल ऑफ न हो और न ही कोई कर्मचारी प्राधिकार पत्र लेकर आये तो गार्ड गाड़ी का पीछे से 250-250-10 मी पर तीन पटाखे लगाकर बचाव करेगा और लोको पायलट अपने सहायक को पास के केबिन पर या स्टेशन पर यह सूचित करने के लिये भेजेगा कि गाड़ी स्टेशन में प्रवेश करने के लिये सिगनल की प्रतीक्षा कर रही है।
10. स्टेशन मास्टर आगमन सिगनल को ऑफ करके गाड़ियों को स्टेशन पर लेगा । स्टेशन पर आने के बाद लोको पायलट T/C 602 प्राधिकार पत्र स्टेको सौंप देगा। .मा.
11. ACF के दौरान सभी गाड़ियों को 30 मिनट के अन्तराल से चलाया जाएगा उनके लोको पायलट को भी स्टेशन मास्टर T/C 602 प्राधिकार पत्र देगा और उनकी भी गति दृश्यता साफ होने पर 25 कि.घं.प्र.मी., दृश्यता साफ न होने पर 10 किहोगी .घं.प्र.मी. ।
12. लोको पायलट को दिये जाने वाले T/C 602 प्राधिकार पत्र पर 30 मिनट पहले गई तथा 30 मिनट के बाद रवाना होने वाली गाड़ी का विवरण लिखा जाएगा। ऐसा संचालन तब तक जारी रहेगा जब तक कोई एक साधन उपलब्ध न हो जाए ।
13. जब संचार के साधनों में से कोई एक साधन शुरू हो जाये तो स्टेशन मास्टर दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर के साथ रवाना की गई तथा आई हुई गाड़ियों के विवरण के संबंध में प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के साथ संदेश जारी करेगा।
14. जब तक दोनों ओर के स्टेशन मास्टर इस बात से संतुष्ट न हो जाएँ कि उनके स्टेशन से छूटने वाली गाड़ियाँ दूसरी ओर के स्टेशन पर पहुँच गई है तब तक उन्हें लाइन क्लियर पुनचालू किए गए संचार : चालू हो जाने के बाद :नों पर न तो दिया जाएगा न ही लिया जाएगा । संचार के साधनों के पुनसाध स्टेशन पर गाड़ियाँ सम्पूर्ण आ जाए तो उनकी संख्या और आगमन समय की सूचना प्राइवेट नंबर के आदान प्रदान के साथ दी जाएगी । दोनों ओर के स्टेशन मास्टर TI 602 फार्म भरेगें । खंड नियंत्रक को सूचना दी जाएगी और गाड़ियों का सामान्य संचालन शुरू किया जाएगा ।
15. परिवहन निरीक्षक इससे संबंधित रिकॉर्ड की जाँच करेंगे तथा अपनी रिपोर्ट 7 दिन में DRM को भेजेंगे।

इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियों का संचालन-SR 6.02-4

इकहरी लाइन पर दो स्टेशनों के बीच लाइन क्लियर लेने देने का कार्य निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम से दिये गए हैं किसी भी साधन से नहीं हो सके तो इसे संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होना माना जाएगा -

- a) ब्लॉक उपकरण न्टरएक्सल काऊ / ट्रैक सर्किट /
- b) ब्लॉक टेलीफोन
- c) स्टेशन से स्टेशन फिक्स टेलिफोन
- d) रेलवे ऑटो /BSNL / MTNL जैसे फिक्स टेलिफोन
- e) कंट्रोल टेलिफोन

- f) वीसैट.एफ़.एच., विशेष अनुदेशों के अनुसार परंतु जिन सेक्शनों पर यात्री गाड़ियाँ चलती है वहाँ इसे अकेले साधन (Sole means of communication) के रूप में नहीं माना जाएगा
- सर्वप्रथम प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरे छोर पर निम्नलिखित साधनों में से किसी एक साधन द्वारा लाईन क्लियर प्राप्त की जाएगी। (साधन अधिमानता के क्रम से दिए गए हैं)
- लाईट इंजन
 - ट्रेन इंजन ऑन ज्यूटी)SM के आदेशानुसार गाड़ी से अलग करके(
 - मोटर ट्रॉली जिसके साथ ऑफ़ ज्यूटी) टॉवर वैगन /ASM या गार्ड जाएगा(
 - ट्रॉली / साईकिल ट्रॉली / मोपेड ट्रॉली (जिसके साथ ऑफ़ ज्यूटी ASM या गार्ड जाएगा)
 - डीजल कार / रेल मोटर कार /EMU रेक(यात्री रहित) -
- स्टेशन मास्टर लाईन क्लियर लेने जाने वाले साधन के लोको पायलट एवं साथ में जाने वाले कर्मचारियों को परिस्थितियों की जानकारी देगा तथा यह सुनिश्चित भी करेगा कि वे इस संदर्भ के नियमों से भलीभाँती परिचित हैं जिसके अभिस्वीकृती के रूप में उनके हस्ताक्षर प्राप्त करेगा।
- लाईन क्लियर प्राप्त करने हेतु जाने वाले वाहन को स्टेशन मास्टर निम्नलिखित प्राधिकार पत्र देगा -
- ✓ T/B 602- जिसमें निम्न पाँच भाग होते हैं -
- बिना लाईन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
 - सिगनलो को ऑन स्थिति में पार करना
 - सतर्कता आदेश-होगी जिसमें अधिकतम गति निम्नानुसार -
 - दिन के समय दृश्यता साफ़ होने पर -15 कि.घं.प्र.मी.
 - रात में या जब दृश्यता साफ़ न हो - 10 कि.घं.प्र.मी.
 - धुंध और कोहरे के मौसम में पैदल गति -
 - सुरंग में दो व्यक्ति इंजन के सामने पैदल चलेंगे एक के पास खतरा हाथ सिगनल होगा तथा दूसरे के पास पटाखे होंगे। एक सहायक लोको पायलट होगा तथा एक व्यक्ति स्टेशन मास्टर द्वारा उपलब्ध कराया जाएगा।
 - लाईन क्लियर पूछताछ संदेश
 - सशर्त लाईन क्लियर संदेश इसमें इंजन के अगले स्टेशन पर -पहुँचने के बाद अकेले या किसी गाड़ी के साथ आने के लिये लाईन क्लियर का उल्लेख प्रा.के साथ रहेगा .नं.
- ✓ T/E 602 आवश्यकतानुसार लाईन क्लियर पूछताछ संदेश जो -T/B 602 (iv) भाग में केवल एक गाड़ी का विवरण लिखा जाता है लेकिन यदि एक से अधिक गाड़ियों के लिये लाईन क्लियर की आवश्यकता है तो T/B 602 के साथ में T/E 602 प्राधिकार पत्रदिया जाएगा। ऐसे समय T/B 602 के भाग)iv) में कुछ भी नहीं भरा जाएगा बल्कि सभी गाड़ियों का विवरण T/E 602 में ही लिखा जाएगा।
- ✓ यदि इंजन या अन्य वाहन को बिना सिगनल वाली लाईन से खाना करना हो तो साथ में T/511 प्राधिकार पत्र भी दिया जाएगा।
- लाईन क्लियर लेने जाने वाला इंजन सेक्शन में फ़्लैशर लाईट जलाकर तथा खतरे की सीटी बजाते हुये आगे बढ़ेगा और यदि ब्लॉक सेक्शन में विरुद्ध दिशा से दूसरा इंजन आते हुए मिले तो दोनों लोको पायलट सुरक्षित दूरी पर इंजनों को रोककर यह निर्णय लेंगे कि दोनों इंजन साधन को / किस स्टेशन पर लेकर जाएँ। ऐसे समय निम्नलिखित बातों का ध्यान रखा जाएगा -
- गाड़ी का महत्व
 - स्टेशनों से दूरी
 - ग्रेडीएंट

- अगले स्टेशन पर पहुँचने के बाद लोको पायलट T/B 602 तथा T/E 602 (यदि है तो) स्टेशन मास्टर को सौंप देगा जिसके आधार पर उस इंजन या साधन को अकेले या किसी गाड़ी के साथ वापस जाने के लिए निम्नलिखित अधिकार पत्र देगा।
 - i) सशर्त लाईन क्लियर टिकट- T/G 602 (अप) तथा T/H 602 (डाउन)(सशर्तलाईन क्लियर संदेश के आधार पर)
 - ii) सतर्कता आदेश -T/409 / T/A 409 कोई इंजिनियरिंग गति प्रतिबंध न होने पर सामान्य गति से जाएगा।
 - iii) T/ 369 (3b) या T/511 परिस्थिति के अनुसार
 - iv) लाईन क्लियर पूछताछ संदेश का जवाब T/F 602 प्राईवेट नंसहित .
 - v) यदि उस स्टेशन पर भी गाड़ियाँ लाईन क्लियर हेतू प्रतीक्षारत है तो उनके लाइन क्लियर पूछने हेतू -T/E 602
- जब अकेला इंजन या किसी गाड़ी के साथ लाईन क्लियर लेकर पिछले स्टेशन पर वापस आये तो उसे प्रथम रोक सिगनल पर रोकने के बाद सिगनल ऑफ़ करके स्टेशन पर लिया जाएगा।
- प्रतिक्षारत गाड़ी के लोको पायलट को निम्नलिखित अधिकार पत्र दिये जाएंगे
 - i) सशर्त लाईन क्लियर टिकट-(T/G 602UP तथा T/H602DN)
 - ii) सतर्कता आदेश -T/409 / T/A 409 कोई इंजिनियरिंग गति प्रतिबंध न होने पर सामान्य गति से जाएगा।
 - iii) T/ 369 (3b) या T/511 (परिस्थिति के अनुसार)
- यदि यातायात एक ही दिशा मे अधिक हो तो सभी गाड़ियों के लिये लाईन क्लियर T/E 602 पर पूछाजा सकता है तथा अगले स्टेशन मास्टर द्वारा भी सभी गाड़ियो के लिये लाइन क्लियर T/F 602 पर दिया जा सकता है। ऐसे समय प्रत्येक गाड़ी के लिये अलगदिया .अलग प्राईवेट नं- जाएगा।
- यदि दोनो दिशाओं मे गाड़ियों का यातायात एक समान हो तो बाद वाली गाड़ियो का लिये लाईन क्लियर पूछताछ संदेश T/E 602 तथा सशर्त लाईन क्लियर संदेश T/F 602 पहले जाने वाली गाड़ी के गार्ड के माध्यम से भेजा जाएगा।
- यदि लाईन क्लियर एक से अधिक गाड़ियो के लिए प्राप्त हुआ है तो पहली गाड़ी जाने के बाद 30 मिनट के अंतराल से बाद वाली गाड़ियां चलायी जायेगी और उन गाड़ियो के लोको पायलट को निम्नलिखित प्राधिकार पत्र दिये जाएंगे
 - i) सशर्त लाईन क्लियर टिकट - (T/G 602UP तथा T/H602DN)
 - ii) सतर्कता आदेश -T/409- जिसमे गाड़ी की गति दृश्यता साफ़ होने पर 25 कि.घं.प्र.मी. दृश्यता साफ़ न होने पर10 कि। यदि इंजिनियरिंग विभाग द्वारा लगाया गया कोई .घं.प्र.मी. कम गति प्रतिबंध हो तो उसका भी पालन किया जाएगा।
 - iii) T/ 369 (3b) या T/511 (परिस्थिति के अनुसार)
- यदि ऐसे समय ब्लॉक सेक्शन मे कोई गाड़ी रुकती है तो उसका बचाव 250-250-10 मीटर पर तीन पटाखे लगाकर किया जाएगा और यह बचाव गाड़ी के आगे तथा पीछे दोनो ओर से किया जाएगा। यदि गाड़ी को सिगनल के बाहर रोका जाता है और विलंब अधिक हो रहा है अथवा 10 मिनट से अधिक विलंब होने की संभावना है तो उपरोक्त के अनुसार बचाव किया जाएगा।
- यदि मिले हुये लाईन क्लियर से सभी गाड़ियां चली जाती है और उसके बाद गाड़ियां चलाना हो तो पुन लाईन क्लियर लेने हेतू कार्यवाही की जाएगी। :

- जैसे ही संचार का कोई भी एक साधन शुरू हो जाये तो दोनो ओर के स्टेशन मास्टर गाड़ियों के विवरणों का आदानप्रदान कर सुनिश्चित करेंगे कि-का आदान प्रदान करेंगे और यह प्राईवेट नं-सभी गाड़ियां स्टेशन पर आ गयी है और सेक्शन साफ है । T/I 602 भरेंगे और सामान्य संचालन शुरू करेंगे।
- यदि कंट्रोल टेलीफोन शुरू हो जाये तो कंट्रोलर को भी सूचना दी जायेगी।
- परिवहन निरीक्षक ACF ऑन सिंगल लाईन के दौरान जारी किये गये रिकॉर्ड की जाँच करके अपनी रिपोर्ट 7 दिन में DRM को भेजेंगे ।

नोटयदि कोई अकेला इंजन अथवा इंजन और ब्रेकवान अगले ब्लॉक स्टेशन के लिए प्रस्थान करने हेतू - भेजा जाता है और वह अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने पर आगे अपनी यात्रा जारी रखने वाला है तो उसे TB 602 पर उल्लेखित लाइन क्लियर पूछताछ संदेश और सशर्त लाइन क्लियर संदेश नहीं दिया जाएगा।

गाड़ी विखण्डन Train Parting (GR 6.08 SR 6.08-1)

अर्थचलते अपने आप दो भागों में बँट जाना-गाड़ी का चलते -ट्रेन पार्टिंग का अर्थ है -

1. **लोको पायलट** - जैसे ही लोको पायलट को पता चलता है कि उसकी गाड़ी विखण्डित हो गयी है तो वह फ़्लैशर लाईट ऑन करेगा तथा वह गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लम्बीछोटी-, लम्बीछोटी सीटी - बार बजाएगा और गार्ड के सिगनल के लिये पीछे की ओर देखेगा और अगले हिस्से को तब तक चलाता -बार रुक न जाये। गार्ड इसकी पावती दरहेगा जब तक कि पिछला हिस्सा में हरी झण्डी तथा रात में सफ़ेद बत्ती को ऊपरनीचे करके दिखायेगा और ब्रेक यान का हैन्ड ब्रेक लगाकर पिछले हिस्से को रोकेगा।-
2. **गार्डहिस्सा** जैसे ही गार्ड को ट्रेन पार्टिंग का पता चलता है तो वह ब्रेक यान का हैन्ड ब्रेक लगाकर पिछला - रोकेगा तथा लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये दिन में हरी झण्डी को तथा रात में सफ़ेद बत्ती को ऊपर नीचे हिलायेगा।-लोको पायलट इसकी पावती -0 - 0 सीटी बजाकर देगा तथा फ़्लैशर लाईट ऑन करके अगले हिस्से को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि पिछला हिस्सा रुक न जाये।
3. **बैकिंग इंजन का लोको पायलट** - यदि गाड़ी में बैकिंग इंजन लगा है और उसके लोको पायलट को ट्रेन पार्टिंग का पता चलता है तो वह पिछले हिस्से को रोकेगा तथा अगले लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये -0 - 0 सीटी बजाएगा जिसे सुनकर अगला लोको पायलट इसकी पावती -0 - 0 बजाकर देगा, फ़्लैशर लाईट ऑन करेगा तथा अगले हिस्से को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि पिछला हिस्सा रुक न जाये।
4. **गेट मैन** यदि गेट मैन देखता है कि गाड़ी दो भागों में बंटकर चल रही है तो वह -लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये दिन में हरी झण्डी व रात में सफ़ेद बत्ती ऊपरनीचे करेगा और यदि- पिछला हिस्सा आने में समय है तो सामने पटरी पर 10-10 मीटर के अन्तर पर तीन पटाखे लगायेगा।
5. **स्टेशन मास्टर** -
 - a) SM यदि देखता है कि गाड़ी दो भागों में बंटकर चल रही है तो वह लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये दिन में हरी झण्डी व रात में सफ़ेद बत्ती को ऊपर-नीचे हिलायेगा यदि पिछला हिस्सा आने में समय है तो सामने पटरी पर 10-10 मीटर के अन्तर पर तीन पटाखे लगायेगा।
 - b) यदि गाड़ी दो भागों में ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर जाये तो .SM को ब्लॉक उपकरण पर 6-3 बीट देगा।
 - c) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को 6-3 बीट देकर पावती देगा और अगले हिस्से को स्टेशन पर डायरेक्ट लेने की तुरन्त कार्यवाही करेगा और पिछले भाग को पटरियों पर मिट्टी के

ढेर लगाकर या कांटो को साईडिंग की ओर लगाकर रोकने की कोशिश करेगा और BWM 4.11 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

- d) पिछले हिस्से के लिये कांटे सेंडहंप या डिरेलिंग स्विच वाली खाली लाईन की ओर लगायेगा यात्री गाडी हो तो आगे जाने दिया जाएगा ।
 - e) यदि पहला हिस्सा लेने के बाद कोई लाइन खाली न हो तो पिछले भाग को पटरियों पर मिट्टी के ढेर लगाकर रोकने की कोशिश करेगा और BWM 4.11 के अनुसार कार्यवाही करेगा ।
6. . ब्लॉक सेक्शन मे गाडी के दोनो हिस्से रुक जाने पर SR 6.03-1 के अनुसार बचाव किया जाएगा तथा उनको फिर से जोड़ा जाएगा लेकिन यदि पिछले हिस्से मे 10 या उससे कम चार पहिया वाहन या आठ पहिया 5 या उससे कम है तो उन्हे जोड़ा नहीं जाएगा बल्कि GR 6.09 गाडी विभाजन के नियमानुसार क्लियर किया जाएगा लेकिन यदि पीछे बैकिंग इंजन लगा है तो उपरोक्त कम वाहन होने पर भी पिछला लोड जोड़ा जा सकता है

छ विराम तीन घंटी संकेत : " गाडी के हिस्से हो गये है " BWM 4.11

1. जब स्टेशन मास्टर यह देखता है कि गाडी दो भागो मे या अधिक मे बंटकर चल रही है तो वह अगले स्टेशन को ब्लॉक उपकरण पर छविराम तीन बीट देगा। :
2. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर इसकी पावती देगा और दोहरी लाईन खण्ड मे विरुद्ध दिशा मे जाने वाली गाडी को रोकने के लिये प्रस्थान सिगनलो को ऑन कर देगा तथा उसे तब तक रवाना नहीं करेगा जब तक यह सुनिश्चित न हो जाये कि लाईन साफ्र है।
3. स्टेशन मास्टर जिसे 6-3 बीट संकेत प्राप्त हुआ है वह विखण्डित गाडी के अगले हिस्से को स्टेशन पर लेने के लिये तुरन्त कार्यवाही करेगा और दूसरे भाग को किसी अन्य खाली लाईन साईडिंग पर लेने का प्रयास करेगा।
4. यदि पहले भाग को रोकने पर पिछले हिस्से की उससे टकराने की आशंका हो तो पहले को रोका नहीं जाएगा बल्कि दोनो भागो को स्टेशन से जाने दिया जाएगा बशर्ते अगला ब्लॉक सेक्शन साफ्र हो और उसमे उतार न हो । गाडी के लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये दिन मे हरी झण्डी व रात मे सफ्रेद बत्ती को ऊपर-नीचे करेगा। यदि अगला ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है तो पहले हिस्से को रोकने के लिये हर संभव उपाय करेगा।
5. यदि स्टेशन से गाडी रवाना होते समय ही विभाजित हो जाये और लोको पायलट अगले हिस्से के साथ आगे बढ़ जाये तो स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन को छ विराम तीन घंटी संकेत देने की बजाय छविराम एक घंटी : संकेत देगा।

गाडी का विभाजन)Train Dividing) (GR 6.09 SR 6.09)

1. जब दुर्घटना या अन्य किसी कारण से ब्लॉक सेक्शन मे इंजन पूरा लोड आगे खींच पाने मे असमर्थ हो और गाडी रुक जाये तो लोको पायलट गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये चार छोटी सीटी बजाएगा। गार्ड GR 6.03 के अनुसार गाडी का बचाव करने के लिये तुरन्त कदम उठायेगा।
2. गाडी का बचाव करने के बाद गार्ड लोको पायलट से परामर्श करेगा कि इंजन अकेला या आंशिक लोड के साथ अगले स्टेशन तक जा सकता है। यदि इंजन आंशिक लोड के साथ जा सकता है तो गाडी को दो भागो मे बांटने से पहले बचे हुये लोड के कम से कम 50% वाहनो या 10 वाहनो जो भी अधिक हों, के हाथ ब्रेक कसने के लिये कदम उठायेगा और ब्रेक यान का हैन्ड ब्रेक भी लगाएगा

3. गार्ड अगले भाग को अगले स्टेशन तक ले जाने के लिये लोको पायलट को T/609 प्राधिकार पत्र देगा जिसमे इंजन के साथ जाने वाले वाहनो की संख्या, अंतिम वाहन का नम्बर, मालिक रेलवे का नाम आदि लिखा जाएगा। इकहरी लाईन पर यदि लोको पायलट के पास कोई टोकन या लाईन क्लियर टिकट हो तो गार्ड उसे ले लेगा इसकी लिखित पावती देगा। ऐसे समय अगले भाग के अंतिम वाहन पर टेल लैम्प टेल / बोर्ड नहीं लगाया जाएगा। लोको पायलट अपने सहायक लोको पायलट को गार्ड की सहायता के लिये वहीं छोड़ देगा।
4. अगले स्टेशन पर पहुँचते समय लोको पायलट यह जानते हुये कि पिछला ब्लॉक सेक्शन अवरूद्ध है गाड़ी के अगले हिस्से को वाह्यतम सम्मुख कांटो पर रोकेगा ऐसे स्टेशन पर जहाँ सम्मुख कांटे नहीं है लोको पायलट अपनी गाड़ी पिछला ब्लॉक सेक्शन क्लियर किये बिना स्टेशन केबिन के सामने खड़ी करेगा और / लम्बी छोटी लम्बी छोटी सीटी बजाएगा।
5. स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -
 - a) पिछला सेक्शन क्लियर नहीं करेगा
 - b) पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस बारे मे सूचित करेगा कि सेक्शन अवरुद्धित है।
 - c) खंड नियंत्रक को सूचित करेगा।
 - d) अगले हिस्से को स्टेशन पर लेने के लिये प्लेटफार्म से केबिन से सब ठीक है हाथ सिगनल / बतायेगा।
6. स्टेशन पर पहुँचने के बाद स्टेशन मास्टर T/609 के आधार पर सुनिश्चित करेगा कि अगला हिस्सा सम्पूर्ण आ गया है।
7. जैसे ही लोको पायलट अगला हिस्सा लेकर आगे जाता है गार्ड द्वारा बचे हुये लोड पर आगे से लाल हाथ सिगनल लगा दिया जाएगा और GR 6.03 के अनुसार आगे से सामान्य बचाव किया जाएगा। पीछे की ओर से बचाव करने के लिये सहायक लोको पायलट को भेज देगा।
8. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर बचे हुये लोड को लाने के लिये यदि उसी लोको पायलट को भेजता है तो उसे निम्नलिखित पत्र देगा -
 - i. T/609 (जो पहले से ही लोको पायलट के पास है उस पर SM अपने हस्ताक्षर करके तथा स्टेशन की सील लगाकर)
 - ii. T/369 (3b) या T/511 परिस्थिति के अनुसार
 - iii. T/409 सतर्कता आदेश अधिकतम गति -25 कि.घं.प्र.मी.
9. यदि किसी कारणवश वही लोको पायलट बचे हुए हिस्से को लाने के लिए नहीं जा पाता है तब SM उससे T/609 लेकर अपने पास रख लेगा और जाने वाले लोको पायलट को निम्नलिखित प्राधिकार पत्र देगा-
 - i) T/A 602- इसमे अवरुद्ध का कि का उल्लेख होगा। .मी.
ऐसे समय मे इंजन की अधिकतम गति-
 - दृश्यता साफ़ होने पर - 15 कि.घं.प्र.मी.
 - दृश्यता साफ़ न होने पर- 10 कि.घं.प्र.मी.
 - ii) T/511 (आवश्यकतानुसार)
10. स्टेशन मास्टर जाने वाले इंजन के साथ एक पाईट्समेन को भी भेजेगा।
11. जाते समय लोको पायलट बाहर की ओर देखते रहेगा और इंजन सीटी का लगातार उपयोग करेगा और जैसे ही गार्ड का खतरा हाथ सिगनल देखे इंजन को तुरन्त रोकेगा।
12. गार्ड इंजन रुकने के बाद रखे तीन पटाखो (1200, 1210, 1220 मी.) को उठाकर इंजन पर आ जाएगा और मध्यवर्ती पटाखे को फोड़ते हुए पायलट करते हुए आगे बढ़ेगा

13. जैसे ही छूटा हुआ लोड लोको पायलट / गार्ड दिखाई देना प्रारम्भ हो जैसे ही इंजन को रोक लिया जाएगा गार्ड इंजन से उतर जाएगा तथा पैदल चाल से इंजन के आगे संरक्षित दूरी पर चलता हुआ इंजन को लोड तक पायलट करेगा तथा सतर्कतापूर्वक इंजन को लोड पर लिया जाएगा।
14. एक लगातार लम्बी सीटी बजाकर पीछे खड़े सहायक लोको पायलट को बुलाया जाएगा। सहायक लोको पायलट मध्यवर्ती पटाखे को उठाते हुये आएगा।
15. गार्ड सहायक लोको पायलट तथा पाईट्समेन हैंड ब्रेक रिलीज करेंगे तथा सभी कनेक्शन लगायेंगे। और गाड़ी को रवाना करके अगले स्टेशन पर लेकर जाएंगे। ब्लॉक सेक्शन क्लियर करने से पहले स्टेशन मास्टर और गार्ड संयुक्त रूप से जाँच करेंगे कि सम्पूर्ण गाड़ी आ चुकी है।

विशेष कथन खींचने में असमर्थ हो जाये तो ब्लॉक सेक्शन में यदि सवारी गाड़ी का इंजन गाड़ी को - सवारी गाड़ी का विभाजन नहीं किया जाएगा बल्कि सहायता इंजन मंगवाया जाएगा। सिर्फ़ निम्नलिखित परिस्थितियों में ही सवारी गाड़ी के दो भाग किये जायेंगे-

1. गाड़ी में आग लगने पर आग लगे हुये वाहनो को अन्य वाहनो से अलग करने के लिये।
2. ब्रिज की जाँच करने के लिये।
3. गम्भीर दुर्घटना हो जाने पर तुरन्त सहायता की आवश्यकता हो और सूचना देने का कोई साधन उपलब्ध न हो दुर्घटना की सूचना देने के लिये नजदीक के स्टेशन पर भेजा जा सकता है।

अवरोधित ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजन) सहायता गाड़ी को भेजना/BWM 4.12)

जब दुर्घटना या ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का इंजन असमर्थ हो जाये और अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में सहायता गाड़ी सहायता इंजन भेजना हो तो उन्हें/भेजने वाला स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -

- a) दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को सूचित किया जाएगा।
- b) खण्ड नियंत्रक को भी सूचना दी जायेगी।
- c) सहायता गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट को परिस्थितियों की जानकारी दी जायेगी।
- d) सहायता गाड़ी के लोको पायलट को निम्नलिखित प्राधिकार पत्र दिया जाएगा-
T/A 602 - इसमें तीन भाग होते हैं

1. बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
2. सिगनलों को ऑन में पार करने का प्राधिकार
3. सतर्कता आदेश 15 कि / .घं.प्र.मी.10 कि घ.प्र.मी.
- 2) ऐसे समय उपरोक्त अधिकार पत्रों द्वारा लोको पायलट को अवरोध का कितथा गाड़ी को किस स्टेशन .मी. पर क्लियर करना है उसकी जानकारी भी दी जाएगी।
- 3) जब सहायता गाड़ी सहायता इंजन दोहरी लाईन खण्ड पर सही दिशा में और इकहरी लाईन सेक्शन में / प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करता है तो SM अगले स्टेशन को ब्लॉक उपकरण पर "गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर गयी है" (तीन घंटी संकेत संकेत देगा।)
- 4) यदि सहायता इंजन सहायता गाड़ी दोहरी लाईन पर गलत दिशा में प्रवेश करे तो दूसरी ओर के स्टेशन / मास्टर को ब्लॉक फ़ोन पर प्रस्थान का समय बताया जाएगा ब्लॉक उपकरण पर तीन घंटी संकेत नहीं दिया जाएगा।
- 5) सेक्शन कंट्रोलर को भी सहायता गाड़ी सहायता इंजन के रवाना होने का समय बताया जाएगा। /

- 6) दोनो ओर के स्टेशन मास्टर सहायता इंजन सहायता गाड़ी के प्रस्थान का समय/TSR मे लिखेंगे।
- 7) सहायता गाड़ी ईसहायता इंजन के साथ जब असमर्थ गाड़ी स्टेशन पर आ जाये तो दोनो गाड़ियो के गा / TSR/ पूर्ण गाड़ी आगमन रजिस्टर मे पूर्ण आगमन स्वरुप हस्ताक्षर करेंगे उसके बाद ही निम्नानुसार सेक्शन क्लियर किया जाएगा --
 - i) यदि गाड़ी, सहायता गाड़ी सहायता इंजन के साथ सही दिशा मे अगले स्टेशन पर पहुंचती है तो स्टेशन / मास्टर पिछले स्टेशन को "गाड़ी सेक्शन से बाहर हो गयी है " (चार घंटी संकेत देगा। (
 - ii) यदि गाड़ी सहायता गाड़ी सहायता इंजन के साथ उसी स्टेशन पर वापस आती है जहाँ से वह रवाना हुयी / थी तो स्टेशन मास्टर दूसरी ओर के SM को "पिछला संकेत रद्द करो " (पांच घंटी संकेत देगा। (
- 8) सामान्य संचालन प्रारम्भ होने पर प्रभावित ब्लॉक सेक्शन मे जाने वाली पहली गाड़ी को स्टेशन पर रोका जाएगा और लोको पायलट को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने हेतु अनुदेश देगा। ****

ब्लॉक सेक्शन मे गाड़ी का विलंबित होना GR 6.04 SR 6.04-1

1. यदि पिछले स्टेशन निकली कोई सवारी गाड़ी अपने निर्धारित रनिंग समय से 10 मिनट तक और मालगाड़ी अपने निर्धारित रनिंग समय से 20 मिनट तक नहीं पहुँचती है तो उसे विलंबित गाड़ी माना जाएगा और स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -
2. पिछले स्टेशन मास्टर तथा खंड नियंत्रक को तुरंत सूचित करेगा।
3. सेक्शन मे जाने वाले रेल कर्मचारी गाड़ी का पता लगायेंगे यदि कोई दुर्घटना हो गयी हो तो उसे किस प्रकार की सहायता की आवश्यकता है इसकी जानकारी हासिल करेंगे।
4. दोहरी लाईन खंड पर विरुद्ध दिशा की गाड़ी को रोककर लोको पायलट व गार्ड को इस बारे मे सतर्कता आदेश जारी करेगा दोहरी लाइन सेक्शन में यदि कोई सुरंग है और गाड़ी विलंबित हो जाए तो स्टेशन मास्टर विरुद्ध दिशा में जाने वाली गाड़ियों को तब तक आगे नहीं जाने देगा जब तक यह सुनिश्चित न कर ले कि संबंधित लाइन साफ है।
5. यदि किसी ब्लॉक सेक्शन मे सवारी गाड़ी 10 मिनट से अधिक विलम्ब हो जाये तो इन गाड़ियो के गार्ड नियंत्रित सेक्शनो पर नियंत्रक को भी विलम्ब का कारण एवं विलम्ब की सम्भावित अवधि के बारे मे सूचना देंगे। सेक्शन कन्ट्रोलर इस प्रकार की सूचना प्राप्त होने पर तुरन्त ब्रेक डाऊन तथा मेडिकल वैन को सावधान कर देगा जिससे अगली सूचना मिलने पर उन्हे दुर्घटना स्थल को भेजने के लिये तैयार रखा जा सके।

रेल / वेलिंडिंग खराब होने पर (SR 15.17-1)

जब रेलगैंगमेट / वेलिंडिंग खराब हो जाये तो चाभी वाला/, रेलपथ मिस्त्री या पेट्रोल मैन लाईन का आवश्यक बचाव करने के बाद, आपात कालीन मरम्मत करके यातायात 20 कि / की गति से शुरु करायेंगे। लाईन की स्थायी .घं.प्र.मी. अस्थायी मरम्मत जितनी जल्दी हो सके रेलपथ निरीक्षक द्वारा की जायेगी और सामान्य गति से यातायात शुरु किया जाएगा।

ट्रेक में खराबी का पता लगने पर की जाने वाली कार्यवाही SR 6.07-1

यदि किसी गाड़ी का लोको पायलट या गार्ड गाड़ी चलने के दौरान ट्रेक में किसी प्रकार की खराबी जो गाड़ी संचालन में असुरक्षित हो महसूस करता है तो वह तुरंत निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -

1. अगले स्टेशन पर बिना सेक्शन क्लियर किये गाड़ी को रोकेगा तथा लगातार सीटी बजाएगा और उपलब्ध साधनों द्वारा स्टेशन मास्टर को खराबी की सूचना देगा जिन सेक्शनों में आई बी एस लगे हैं या ऑटोमेटिक क्षेत्र हैं वहाँ पिछले स्टेशन मास्टर को तथा पिछली गाड़ी के लोको पायलट को इसकी तुरंत सूचना उपलब्ध साधनों द्वारा देगा। जिससे पिछे से किसी गाड़ी का संबंधित सेक्शन में प्रवेश न हो।
2. उपरोक्त खराबी की जानकारी स्टेशन मास्टर कार्यालय के सामने गाड़ी रोक कर लिखित में लोको पायलट द्वारा दी जाएगी।
3. स्टेशन मास्टर को ऐसा मेमो प्राप्त होने पर वह तुरंत बाजू वाले स्टेशन मास्टर को तथा मुख्य नियंत्रक को संबंधित सेक्शन के जूनियर इंजिनियर सेक्शन इंज / िनियर को AEN , DEN, को तथा DOM को इसकी सूचना देगा।
4. संबंधित सेक्शन में ट्रेक मेंटेनेन्स मशीन गाड़ी को लाईट इंजिन को और इनकी अनुपस्थिति में / टावर वैगन / जिसमें इंजिनियरिंग विभाग के संबंधित कर्मचारी उपस्थित हैं, सतर्कता आदेश जारी करके (stop dead) भेजेगा। संबंधित इंजिनियरिंग कर्मचारी ट्रेक का निरीक्षण करेंगे और यदि गाड़ी संचालन के लिए ट्रेक सुरक्षित है सुनिश्चित करने के पश्चात गाड़ी को आगे जाने की अनुमति देगा और स्टेशन मास्टर को ट्रेक की स्थिति संबंधी और यदि कोई गति प्रतिबंध लगाना है तो उस संबंध में व्यक्तिगत रूप से या लिखित में मेमों भेजकर सूचना देगा। यदि इंजिनियरिंग कर्मचारी उपलब्ध न हो तो सतर्कता आदेश में प्रभावित स्थान के पहले रूको और सुनिश्चित करो कि ट्रेक आगे बढ़ने के लिए सुरक्षित है 10 kmph की गति से आगे बढ़ो आदि जानकारी लिखकर सतर्कता आदेश जारी करेगा
5. यदि लोको पायलट यह पाता है कि आगे बढ़ने के लिए ट्रेक असुरक्षित है तो वह पिछले स्टेशन पर वापस आएगा। यदि वह यह पता लगाने में असमर्थ है कि ट्रेक में कोई खराबी है या नहीं तो बाद वाली गाड़ियाँ 10 kmph के गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए जब तक इंजिनियरिंग विभाग द्वारा सुरक्षित घोषित नहीं कर दिया जाता चलाई जाएगी।
6. यदि किसी गाड़ी के गार्ड द्वारा ट्रेक में खराबी की स्थिति का पता लगाया जाता है तो वह बाकी टाकी पर या अन्य उपलब्ध संचार के साधन द्वारा लोको पायलट को तुरंत सूचित करेगा ऐसी सूचना प्राप्त होने पर लोको पायलट उपरोक्त के अनुसार कार्यवाही करेगा।

.....

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

1. यदि कोई रेल सेवक ऐसी आग लगी देखता है जिससे जीवन की हानि या रेल सम्पत्ति को क्षति पहुँचने की संभावना है तो वह जीवन व सम्पत्ति की रक्षा के लिये और आग को फैलने से रोकने तथा उसे बुझाने के लिये सभी संभव प्रयास करेगा।
2. यदि आग गाड़ी के किसी हिस्से में लगने का पता चले तो गाड़ी को सुरक्षित स्थान पर खड़ी करनी चाहिये और जलते हुये वाहनो को अन्य वाहनो से गाड़ीसे अलग कर देना चाहिये तथा अविलम्ब आग को बुझाने . का प्रयास करना चाहिये।
3. जिस स्थान पर आग लगने का पता चलता है यदि वहाँ 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 में लदे माल पर विचार करना चाहिये और जलते हुये वाहनो को अन्य वाहनो से अलग कर देना चाहिये। ऐसे मामले में गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को अपने विवेकानुसार कार्यवाही करनी चाहिये।
4. जब सवारी गाड़ी में आग लगने का पता चलता है तो सबसे पहले यात्रियो को और फ़िर डाक सामग्री को बचाने का भरसक प्रयास करना चाहिये।
5. यदि विद्युत इंजन में आग लग जाये तो लोको पायलट को पेन्टोग्राफ़ नीचे कर लेना चाहिये तथा विशेष प्रकार के अग्निशामक यंत्रो का उपयोग करके आग बुझानी चाहिये या रेत का उपयोग किया जाएगा।

6. जब आग पूरी तरह बुझा दी जाए तो आवश्यकता होने पर खराब सवारी डिब्बों की बिजली सप्लाय को शेष गाड़ी से काट दिया जाएगा।
7. किसी कर्षण बिजली उपकरण के किसी भाग में आग लगने पर यदि प्रभावित भाग वितरण प्रणाली से अपने आप अलग नहीं हो गया हो तो उसे वितरण प्रणाली से अलग कर देना चाहिये लेकिन यदि ऐसा न हो सके तो तुरन्त TPC को इसकी सूचना देनी चाहिये।
8. SM प्रभावित सेक्शन में गाड़ी जाना रोक देगा।
9. यदि विद्युतीकृत क्षेत्र में आग लग जाती है तो उसे बुझाने के लिये फ़ायर ब्रिगेड की सेवाओं की आवश्यकता हो, तो दमकल को तब तक काम प्रारम्भ नहीं करने दिया जाएगा जब तक कि आग के समीपवर्ती सभी बिजली उपस्कर को बिजली रहित न कर दिया गया हो।

AM 108 आगआग की ऐसी कोई घटना जिसमें किसी व्यक्ति की मृत्यु या घायल हुआ हो या रेल सम्पत्ति का - नुकसान 5000 रुभी घटनाओं को आग की या उससे अधिक का हुआ हो या किसी व्यक्ति को चोट लगी हो तो ऐसी स . घटनाओं में शामिल किया जाएगा।

AM 611 Fire on Track- (ट्रेक पर आग गार्ड और (लोको पायलट जो कि रेलपथ पर आग लगी देखते हैं तो उसे अपनी गाड़ी खड़ी कर देनी चाहिये और अग्निशामक यंत्र द्वारा आग बुझाने का प्रयत्न करना चाहिये। गार्ड को इस बारे में नजदीक के रेलपथ निरीक्षक को तथा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचना देनी चाहिये।

AM 616 आग के मामलों की रिपोर्ट भेजना -Fire Reporting Cases - जब आग लगने के मामले की रिपोर्ट करनी हो तो गाड़ी में उस वाहन की स्थिति बतानी चाहिये। यह भी बताना चाहिये कि वह वाहन खाली या भरा हुआ है। जब गाड़ी में आग लगने की घटना स्टेशन परिक्षेत्र में हुयी हो और आग लगने की वजह इंजन से आग की चिंगारी या विद्युत शॉर्ट सर्किट हो तो ऐसा विवरण तब तक नहीं लिखना चाहिये जब तक कि उसे पूरी तरह से सिद्ध न किया जाए। जब किसी कोच में नियंत्रण कार्यालय तुरन्त / वैगन में आग की गम्भीर दुर्घटना हो जाये तो स्टेशन मास्टर / टना स्थल पर शीघ्रउस क्षेत्र की फ़ॉरेन्सिक लैबोरेटरी के अधिकारियों को सूचना देंगे जिससे वे दुर्घपहुँचकर सबूतों को इकट्ठा करके आग लगने के कारण का पता लगा सके।

धुंध और कोहरे के मौसम में गाड़ियों का संचालन (GR-3.03, 3.69, SR-3.49-1, 3.61-1 (d), 3.69-3, 4.08-3)

1. धुंध, कोहरे तथा तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता हो तब दिन के समय भी रात के सिगनलों का उपयोग किया जायेगा।
2. धुंध और कोहरे के मौसम में स्थावर सिगनल की बत्तियां अवश्य जलानी चाहिए।
3. घने कोहरे के मौसम में गाड़ियों को निम्नलिखित प्रकार से नियंत्रित करना चाहिए:-
 - (i) लोको पायलट को ब्रेक पावर, लोड एवं दृश्यता आदि के आधार पर गाड़ी को उस गति से चलाना चाहिए जिस पर वह नियंत्रण रख सके।
 - (ii) पूर्ण ब्लॉक पद्धति में लोको पायलट उस गति से गाड़ी चलायेगा जिस पर वह नियंत्रण कर सकता है ताकि कोई बाधा होने पर वह कम दूरी पर गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रह सके तथा ऐसी गति 60 Km/h से अधिक नहीं होगी।
 - (iii) स्वचल सिगनल क्षेत्र में लोको पायलट उस गति से अधिक गति पर गाड़ी नहीं चलायेगा जैसा कि नीचे निर्धारित किया गया है :-
हरा सिगनल -60 Km/h,

दो पीला सिगनल - 30 Kmph,

एक पीला सिगनल -प्रतिबंधित गति से जिसे अगले रोक सिगनल पर गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहे।

- (iv) लोको पायलट को आगे के फाटक को बंद रखने के लिए तथा सड़क उपयोगकर्ताओं को समपार पर गाड़ी पहुँचने की सूचना देने के लिए बार-बार सीटी बजाकर सचेत करेगा।
- 4.** जब कोहरे या तूफानी मौसम अथवा आंधी के कारण स्टेशन से सिगनल दिखाई न पड़ते हों, तो -:
- (i) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन के सिगनल प्रज्वलित कर दिये गये हैं।
- (ii) वह स्टेशन के दोनों ओर एक-एक प्रशिक्षित फॉग सिगनल मेन कार्य करने के लिए कुहांसा संकेतक खंबे पर भेजेगा।
- (iii) कोहरा संकेतक खंबा केवल उन्ही स्टेशनों पर लगाया जायेगा जहां पटाखा लगाने की आवश्यकता है।
- (iv) ये खंबे स्टेशनों पर प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर लगाये जाते हैं।
- (v) कुहांसा संकेतक खंबा स्टील ट्रफ स्लीपर या लकड़ी के स्लीपर का खंबा होगा जिस पर बारी-बारी से काली और सफेद तिरछी धारियां पड़ी होंगी। यह जमीन पर सीधा खड़ा लगाया जायेगा।
- 5.** कोहरे के दौरान की जाने वाली कार्यवाही-:
- (i) जिन स्टेशनों पर लगातार कोहरा रहता हो उन स्टेशनों के नाम मंडल रेल प्रबंधक द्वारा अधिसूचित किये जायेंगे।
- (ii) ऐसे प्रत्येक स्टेशन पर स्टेशन के चार चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी फॉग सिगनल मेन के रूप में कार्य करने के लिए नामित किये जायेंगे।
- (iii) दोहरी लाइन वाले जिन स्टेशनों पर महीने में सात दिन कोहरा पड़ता है ऐसे स्टेशनों को कोहरा वाला स्टेशन नामित किया जायेगा और इसके लिए अलग से कुहासियों को नियुक्त किया जायेगा।
- 6.** धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम के समय पटाखे लगाने की आवश्यकता
- (i) जहां पटाखा लगाना आवश्यक हो वहां प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर दो पटाखे लगाये जायेंगे जो पहला पटाखा 270 मीटर की दूरी पर) FSP के पास (तथा दूसरा पटाखा उससे 10 मीटर की दूरी पर लगाया जायेगा।
- (ii) 'A' श्रेणी स्टेशन पर जहां चेतावनी सिगनल लगा है वहां होम सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर पटाखे लगाये जायेंगे।
- (iii) 'B' श्रेणी के स्टेशन पर TALQ में आउटर सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर पटाखे लगाये जायेंगे।
- (iv) बहुसंकेती सिगनलिंग व्यवस्था में जहां अकेला डिस्टेंट सिगनल लगा हो वहां होम सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर पटाखे लगाये जायेंगे।
- (v) कोहरा संकेत खंबा केवल उन्ही स्टेशनों पर लगाया जायेगा जहां पटाखा लगाने की आवश्यकता है।
- 7.** कोहरे के समय निम्नलिखित परिस्थितियों में लोको पायलट को रोक सिगनल का स्थान बताने के लिए पटाखे लगाने की आवश्यकता नहीं है-:
- (i) जिन सेक्शनों में विश्वसनीय कोहरा सुरक्षा उपकरण (FSD) लगाये गये हैं।
- (ii) जहां पूर्व चेतावनी की पर्याप्त सुविधा है अर्थात् जहां स्टेशनों पर डबल डिस्टेंट सिगनल लगाये गये हो।
- (iii) ऐसे स्टेशन जहां अधिकतम 15 Kmph गति की अनुमति है चाहे स्टेशन पर पूर्व चेतावनी सिगनल नहीं लगाया गया हो किंतु वहां चेतावनी बोर्ड लगा हो।
- (iv) जहां खंड की गति 50 Kmph से कम हो किंतु 15 Kmph से अधिक हो तथा स्टेशन का पहला सिगनल रोक सिगनल नहीं है।

- (v) स्वचल सिगनल क्षेत्र में
 - (vi) फाटक सिगनल पर
 - (vii) प्रस्थान सिगनल पर
 - (viii) रेलपथ/ऊपरी उपस्कर/सिगनल के अनुरक्षण के कारण जिस स्थान पर अस्थायी गति प्रतिबंध लागू किया गया हो।
- 8.** शीत ऋतु के आगमन को देखते हुए निम्नलिखित अनुदेश जारी किये जाते हैं जिनका कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए-:
- (i) सर्व संबंधित कर्मचारियों को कोहरे के मौसम में संबंधित पूर्ण सावधानियों के बारे में परामर्श दिया जाना चाहिए।
 - (ii) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि प्रशिक्षित कर्मचारी और पटाखे पर्याप्त मात्रा में हैं।
 - (iii) सिगनलों में उचित प्रकाश और फोकस है।
 - (iv) स्टेशन संचालन नियम के अनुसार दृश्यता परीक्षण लक्ष्य की उपलब्धता सुनिश्चित करें।
 - (v) दृश्यता सुधारने के लिए सभी अभियांत्रिक, सिगनल एवं दूरसंचार, ऊपरी उपस्कर तथा दृश्यता परीक्षण लक्ष्य बोर्डों की पनु :रंगाई की जाए।
 - (vi) LWR एवं CWR वाले क्षेत्र में शीतकालीन गश्त की ध्यानपूर्वक निगरानी की जानी चाहिए।
 - (vii) साईटिंग बोर्डों के पास रेल-पथ के आर-पार सफेदी की निशानी बनाई जानी चाहिए।
 - (viii) रेल जोड़ों की खराबी को टालने के लिए पहले से उपाय किये जाने चाहिए।
- 9.** धुंध और कोहरे के समय स्टेशन मास्टर के कर्तव्य-:
- (i) यदि दृश्यता प्रभावित है तो दिन के समय भी रात के सिगनलों का उपयोग किया जायेगा तथा स्थावर सिगनल की बत्तियां अवश्य जलानी चाहिए।
 - (ii) सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 के प्रावधानों के अनुसार किसी आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सावधान करने के लिए आवश्यकतानुसार पटाखे लगाये जाने चाहिए।
 - (iii) आगमन अनुमति देने के बाद नॉन-आइसोलेटेड लाइनों पर किसी प्रकार का शंटिंग कार्य नहीं किया जाना चाहिए।
 - (iv) सामान्य नियम 5.18 के अनुसार प्रस्थान अनुमति के लिए प्रतीक्षारत किसी गाड़ी को प्रस्थान सिगनल के आगे नहीं भेजा जाना चाहिए।
 - (v) बिना टेल लेम्प/टेल बोर्ड की गाड़ी गुजरने पर अगले स्टेशन मास्टर तथा सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करके अगले स्टेशन पर गाड़ी को रोकना चाहिए। यदि आखिरी बत्ती बुझी हो लेकिन स्टेशन कर्मचारियों को बत्ती स्पष्ट रूप से दिखाई दे रही हो तो पिछला ब्लॉक सेक्शन क्लियर किया जायेगा।
 - (vi) गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के बाद ही पिछले ब्लॉक सेक्शन को क्लियर करना चाहिए।
 - (vii) विपरीत दिशा से आने वाली गाड़ी के स्थावर सिगनलों को ऑन स्थिति में कर देना चाहिए।
 - (viii) गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए सतर्कता आदेश जारी करना चाहिए।
- 10.** धुंध और कोहरे के समय लोको पायलट एवं गार्ड के कर्तव्य-:
- (i) लोको पायलट को ब्रेक पावर, लोड एवं दृश्यता आदि के आधार पर गाड़ी को उस गति से चलाया जाना चाहिए जिस पर वह नियंत्रण रख सके।
 - (ii) लोको पायलट को आगे के फाटक को बंद रखने के लिए तथा सड़क उपयोगकर्ताओं को समपार पर गाड़ी पहुँचने की सूचना के लिए बार-बार सीटी बजाकर सचेत करेगा।

- (iii) इंजन की फ्लेशर लाइट, हैड लाइट और मार्कर लाइट की उचित फोकसिंग सुनिश्चित करनी चाहिए।
- (iv) आने वाली गाड़ी का फ्लेशर लाइट दिखाई देते ही उचित कार्यवाही एवं जब आवश्यक हो अपने इंजन की फ्लेशर लाइट का उपयोग करना चाहिए।
- (v) समपार फाटक, घुमाव, कटाव, सुरंग, इंजीनियरिंग कार्य स्थल पर पहुंचते समय बार-बार सीटी बजानी चाहिए।
- (vi) जब आवश्यक हो गाड़ी का बचाव आवश्यक रूप से करना चाहिए तथा सभी सतर्कता आदेशों का कड़ाई से पालन करना चाहिए।

ब्लॉक उपकरण खराब होने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य-

1. स्टेशन मास्टर अथवा किसी अन्य स्टेशन कर्मचारी को ब्लॉक उपकरण के खराब हो जाने अथवा किसी अन्य समय उसके किसी भी हिस्से को हाथ नहीं लगाना चाहिये। ब्लॉक उपकरण पेटियों को धूल, ग्रीस आदि नहीं लगने देना चाहिये तथा बैटरी बॉक्सों के ऊपर कोई वस्तु नहीं रखनी चाहिये।
2. ब्लॉक उपकरण खराब होने पर ब्लॉक उपकरण की खराबी के बारे में S&T विभाग को तुरंत सूचित करना चाहिये।
3. स्टेशन मास्टर ब्लॉक उपकरण की खराबी के बारे में खंड नियंत्रक को भी बतायेगा।
4. SM ब्लॉक उपकरण के खराबी के बारे में S&T खराबी रजिस्टर में प्रविष्टि करेगा।
5. ब्लॉक उपकरण ठीक होने तक गाड़ियों को लाइन क्लियर ब्लॉक फोन कंट्रोल फोन या संचार के अन्य / या जाएगा। अधिकृत साधनों द्वारा लि
6. लाइन क्लियर माँगने वाला स्टेशन मास्टर उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जिससे लाइन क्लियर प्राप्त की जा रही है अपने स्टेशन की ओर आने वाली और या जाने वाली दो अंतिम पूर्वगामी गाड़ियों के आगमन या प्रस्थान समय का विवरण देगा उसी तरह लाइन क्लियर देने वाला स्टेशन मास्टर भी उपरोक्त विवरण देगा।
7. ब्लॉक उपकरण खराब होने पर गाड़ी संचालन का विवरण स्थिति के अनुसार T/A 1425 या T/B 1425 में भरा जाएगा।
8. ब्लॉक उपकरण खराब होने पर अंतिम रोक सिगनल को भी खराब माना जाएगा।
9. डबल लाइन पर लाइन क्लियर मिलने के बाद लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार के रूप में T/369(3b) दी जायेगी और सिंगल लाइन पर पेपर लाइन क्लियर टिकट दिया जाएगा।
10. डिसकनेक्शन मेमो मिले बिना S&T विभाग को ब्लॉक उपकरण में हस्तक्षेप की अनुमति नहीं दी जायेगी।
11. खराबी दूर हो जाने पर भी ब्लॉक उपकरण का उपयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि ब्लॉक सेक्शन साफ न हो।
12. ब्लॉक उपकरण तथा ब्लॉक टेलिफोन खराब होने पर लाइन क्लियर स्टेशन टू स्टेशन फिक्स टेलिफोन / रेलवे ऑटो फोन, बीएसएनएल एमटीएनएल टेलिफोन पर लाइन क्लियर लेने के लिए पिछली तीन / मास्टर वेरीफाई करेंगे तथा संतुष्ट हो जाने पर उन गाड़ियों के प्राइवेट नंबर व समय दोनों ओर के स्टेशन साधनों पर लाइन क्लियर प्राप्त करेंगे।

कंट्रोल टेलिफोन पर निम्नलिखित तरिके से लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा :-

- i. स्टेशन मास्टर खंड नियंत्रक को अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करने के लिए कहेगा
- ii. उपरोक्त सूचना मिलने पर खंड नियंत्रक दोनों स्टेशन मास्टर को कंट्रोल फोन पर बुलाएगा जो कि पिछली तीन गाड़ियों के प्राइवेट नंबर समय के साथ सुनिश्चित करेगा एवं ब्लॉक सेक्शन क्लियर है इस बात से संतुष्ट

- हो जाने के बाद अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करेगा और उसके उपलक्ष में लाइन क्लियर देने वाले स्टेशन मास्टर का नाम तथा प्राइवेट नंबर प्राप्त करेगा तथा उसकी प्रविष्टि कंट्रोल चार्ट में करेगा ।
- iii. पिछले स्टेशन मास्टर को अगले स्टेशन मास्टर का नाम और लाइन क्लियर के उपलक्ष में प्राप्त हुआ प्राइवेट नंबर एवं टी सी नंबर नंबर सहित बताएगा । टी एन /
- iv. खंड नियंत्रक से लाइन क्लियर प्राप्त होने पर उचित प्राधिकार देकर गाड़ी को रवाना किया जाएगा तथा उस संदर्भ में टी में विवरण लिखा जाएगा । .आर.एस.

पैनल में कोई इंडिकेशन न होना

जब पैनल में बिजली की सप्लाय उपलब्ध न होने के कारण या किसी अन्य खराबी के कारण किसी प्रकार का इंडिकेशन न हो और सिग्नलों को किसीभी तरहसे प्रज्वलित न रखा जा सके तो केबिन मास्टर सर्व प्रथम इसकी सूचना खंड नियंत्रक को देगा ।

उसके बाद इसकी सूचना टी. पी. सी. को देगा और S & T विभाग को देगा ।

गाड़ी संचालन करने के लिए केबिन मास्टर उस स्टेशन के सभी काटो को व्यक्तिगत रूपसे जा कर जाच करेगा ।

गाड़ी का संचालन नॉन - इंटरलॉक मानकर गाड़ी का संचालन किया जायेगा ।

केबिन मास्टर दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर के साथ आदान प्रदान के साथ सूचित करेगा ।

किसीभी गाड़ी को अपने स्टेशन पर आने के लिए अनुमति तबतक नहीं देगा जबतक की वह यह सुनिश्चित न कर ले की गाड़ी को पिछले स्टेशन सतर्कता आदेश न जारी कर दिए गए हो ।

उस स्टेशन के सभी काटो को सेट, लॉक और पैडलॉक किये जायेगे

गाड़ी को प्रथम रोक सिग्नल तथा उस स्टेशन के गाड़ी आने की दिशा में जो भी पहला काटा होगा वहापर एक सक्षम रेल सेवक ऑल राईट सिग्नल के साथ खड़ा करेगा तथा उसे अंतिम काटो तक पायलट किया जायेगा ।

यदि बी क्लास के स्टेशन पर पैनल ब्लॉक हो जाये तो लाइन क्लियर देने के लिए बी क्लास के स्टेशन को आ क्लास माना जायेगा

गाड़ी प्रथम रोक सिग्नल पर कड़ी होने के बाद आगमन सिग्नलों के लिए T /369 (b) अधिकार पत्र जारी किया जायेगा और गाड़ी स्टेशन पर आने के बाद, प्रस्थान सिग्नल को ऑन में पार करने के लिए भी T /369 (b) अधिकार पत्र जारी किया जायेगा

आगमन और प्रस्थान दोनों सिग्नलों के लिए अलग अलग अधिकार पत्र दिए जायेगे ।

स्वचालित ब्लॉक पद्धति में जब कुछ समय के लिये सभी सिग्नल खराब हों तथा संचार के साधन उपलब्ध हो –SR

9.12-1

1. S&T विभाग के संबंधित कर्मचारियों को ऐसी खराबी की तुरन्त सूचना दी जायेगी।
2. गाड़ियों को प्रभावित सेक्शन में जाने से पहले स्टेशन पर रोका जाएगा।
3. स्टेशन मास्टर निम्नलिखित संचार साधनों से प्राथमिकता के अनुसार अगले स्टेशन मास्टर से लाईन क्लियर प्राप्त करेगा -
 - a) स्टेशन से स्टेशन फिक्स टेलीफोन
 - b) रेलवे आटो टेलीफोन /BSNL / MTNL टेलीफोन
 - c) कंट्रोल फोन
 - d) VHF सेट विशेष अनुदेशों के अनुसार परंतु जिन सेक्शनों पर यात्री गाड़ियाँ चलती है वहाँ इसे अकेले साधन)Sole means of communication) के रूप में नहीं माना जाएगा ।
4. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर लाईन क्लियर तब तक नहीं देगा जब तक कि -

- a) ठीक पहले आने वाली गाड़ी पूरी की पूरी टेल लैम्प टेल बोर्ड के साथ न आ गयी हो। /
 - b) जिस लाईन पर गाड़ी लेना है वह लाईन प्रस्थान सिगनल के आगे या जहाँ पर गाड़ी आकर खड़ी होती है उसके आगे कम से कम 180 मीटर तक साफ़ न हो।
 - c) जिस लाईन पर गाड़ी को लेना है उससे संबंधित रास्ते के सभी कांटो को सैट और सम्मुख कांटों को लॉक न कर दिया गया हो।
5. ऐसे समय संबंधित स्टेशनो पर TSR उपयोग मे लाया जाएगा और उसमे प्रत्येक गाड़ी की प्रविष्टि की जायेगी तथा प्रत्येक गाड़ी के प्रस्थान तथा आगमन का समय खण्ड नियंत्रक को बताया जाएगा।
6. लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थिति की जानकारी दी जायेगी एवं निम्नलिखित अधिकार पत्र दिये जायेंगे -
- a) T/D 912
 - b) T/409 सतर्कता आदेश ऐसे समय मे चलने वाली प्रत्येक गाड़ी की अधिकतम गति -25 किहोगी। .घं.प्र.मी.
7. जब अगले स्टेशन पर गाड़ी पूरी की पूरी टेल लैम्प बोर्ड के साथ आ जाती है तो स्टेशन मास्टर सेक्शन टेल / क्लियर करने के लिये पिछले स्टेशन के SM को प्राईवेट नम्बर देगा। दोनो SM इस को TSR मे दर्ज करेंगे।
8. सभी सिगनल ठीक किये जाने पर सक्षम प्राधिकारी द्वारा यह सूचना स्टेशन मास्टर को दी जायेगी। दोनो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि सेक्शन साफ़ है और प्राईवेट नंप्रदान करके कन्ट्रोलर से -का आदान . अनुमति लेकर सामान्य संचालन प्रारम्भ करेंगे।
9. इस पद्धति से गाड़ी चलाने संबंधित सभी रिकॉर्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे जिसकी जाँच TI द्वारा की जायेगी। TI अपनी रिपोर्ट 7 दिन के अंदर DRM को प्रस्तुत करेंगे।

स्वचालित ब्लॉक खण्ड मे संचार के साधन उपलब्ध न हो तथा कुछ समय के लिये सभी सिगनलो के खराब हो जाने पर संचालन

Failure of all signals when no means of communication are available (SR 9.12-2)

स्वचालित क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच सभी सिगनल खराब हो जाने पर और संचार के निम्नलिखित साधनों में से किसी भी साधन के माध्यम से लाइन क्लियर प्राप्त न हो सके तो गाड़ियाँ निम्नलिखित पद्धति के अनुसार संचालित की जायेगी -

- a. स्टेशन से स्टेशन फिक्स टेलीफोन
 - b. रेलवे आटो टेलीफोन /BSNL / MTNL टेलीफोन
 - c. कन्ट्रोल फ़ोन
 - d. VHF सेट विशेष अनुदेशों के अनुसार परंतु जिन सेक्शनों पर यात्री गाड़ियाँ चलती है वहाँ इसे अकेले साधन)Sole means of communication) के रूप में नहीं माना जाएगा ।
1. प्रभावित सेक्शन मे गाड़ियों का संचालन विशेष अनुदेशो द्वारा निर्धारित लाईनो पर किया जाएगा।
 2. प्रभावित सेक्शन मे जाते समय गाड़ी जिन कांटो पर से गुजरेगी उन सभी कांटो को सैट एवं लाक किया जाएगा।
 3. प्रभावित सेक्शन मे जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थितियों की जानकारी देकर निम्नलिखित प्राधिकार पत्र दिया जाएगा -

- ✓ स्वचालित ब्लॉक खण्ड में बिना लाईन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार T/B 912 - जिस पर स्वचल, अर्द्ध स्वचल, गेट तथा हस्तचलित रोक सिग्नल को ऑन स्थिति में पार करने का प्राधिकार-दिया जाता है। अर्द्ध स्वचलित, गेट तथा हस्तचलित सिग्नल को तभी ऑन स्थिति में पार करने के बारे में लिखा जाएगा जब उसके पास से वर्दीधारी कर्मचारी द्वारा हाथ सिग्नल दिखाया जाए। ऐसे समय गाड़ी की गति -
 - a. दृश्यता साफ होने पर -25 कि.घं.प्र.मी.
 - b. दृश्यता साफ न होने पर -10 कि तथा .घं.प्र.मी.
 - c. सम्मुख कांटो पर -15 किसे अधिक नहीं .घं.प्र.मी. होगी। इसका विवरण T/B 912 में ही लिखा होगा।
- 4. यदि सुरंग है तो उसमें तभी प्रवेश किया जाएगा जब लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा की सुरंग साफ है यदि संदेह है तो सहा .लोको पायलट / गार्ड द्वारा गाड़ी को पायलट किया जाएगा।
- 5. बाद वाली गाड़ियाँ 15 मिनट के अन्तराल से उपरोक्त अधिकार पत्र देकर तथा उपरोक्त गति से चलाई जायेगी। विशेष अनुदेशों के द्वारा यह समय कम किया जा सकता है।
- 6. यदि गाड़ी इस दौरान ब्लॉक सेक्शन में खड़ी हो जाती है और उसे 5 मिनट से अधिक विलंब होने वाल हो तो गार्ड गाड़ी का नियमानुसार बचाव के लिए तैयार रहेगा।
- 7. अगले नामित स्टेशन पर पहुँचते समय लोको पायलट अपनी गाड़ी को स्टेशन के प्रथम रोक सिग्नल पर खड़ी करेगा तथा लगातार लम्बी सीटी बजाएगा।
- 8. स्टेशन मास्टर रास्ते के सभी कांटो को सैट, तथा तालित करने के बाद एक पाईट्समेन को प्रथम रोक सिग्नल पर भेजेगा जो गाड़ी को पायलट करते हुये स्टेशन तक लायेगा।
- 9. स्टेशन पर पहुँचकर लोको पायलट T/B 912 स्टेशन मास्टर को सौंप देगा। इस प्राधिकार पत्र के आधार पर स्टेशन मास्टर गाड़ियो का विवरण TSR में दर्ज करेगा।
- 10. इस पद्धति के अनुसार गाड़िया तब तक चलाई जायेगी जब तक कि सिग्नल ठीक न हो जाये या सक्षम प्राधिकारी द्वारा संचार साधनो में से किसी एक साधन को पुन ठीक न कर दिया जाये। :
- 11. जैसे ही सिग्नल ठीक कर दिये जाये, गाड़ियो का सामान्य संचालन पुनआरम्भ कर दिया जाएगा। लेकिन : सिग्नल खराब स्थिति में ही चल रहे हों और संचार साधनो में से कोई संचार का साधन शुरू हो जाये तो स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबरों के आदानप्रदान के साथ अन्तिम गाड़ी के अगले स्टेशन पर पहुँचने की - सुनिश्चिती करेंगे तथा T1 602 फार्म भरेगे और संचालन की वर्तमान पद्धति को तत्काल रद्द करेंगे तथा अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर संचार के उपलब्ध साधनों द्वारा प्राप्त करेंगे।
- 12. परिवहन निरीक्षक संबन्धित रिकॉर्ड की जाँच करेंगे तथा अपनी रिपोर्ट 7 दिन में DRM को भेजेंगे।

स्वचालित ब्लॉक पद्धति में एक या अधिक लाईने अवरुद्ध हो जाने पर गाड़ियो का संचालन

TSL working in Automatic Block System) - (SR 9.12-3)

स्वचलित ब्लॉक पद्धति में एक या अधिक लाईने किसी कारण से अवरुद्ध हो जाती है तो बची हुई एक लाईन से यातायात का संचालन किया जाता है। इसी संचालन को अस्थायी इकहरी लाईन संचालन कहा जाता है।

1. स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि TSL वर्किंग हेतु एक लाईन साफ है यदि उसे लाईन के साफ होने में कोई संदेह है तो इंजिनियरिंग विभाग के जिम्मेदार पदाधिकारी जो निरीक्षक पद से नीचे का न हो, से उस लाईन के साफ होने का सुरक्षा प्रमाण पत्र लिया जाएगा।
2. TSL वर्किंग उन स्टेशनो के बीच में तथा उन लाईनो पर किया जाएगा जो विशेष अनुदेश द्वारा इसके लिये निर्धारित किये गये हैं।
3. ऐसा संचालन शुरू करने वाला स्टेशन मास्टर प्रभावित खंड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान- प्रदान के साथ निम्नलिखित सूचनाएं देगा-

- C - Cause- TSL वर्किंग प्रारम्भ करने का कारण
 - L - Line - TSL वर्किंग में प्रयुक्त होने वाली लाइन
 - S - Source of Information एक लाइन साफ़ है इसकी जानकारी का स्रोत
 - P - Place of Obstruction अवरोध का कि.नं .मी.
 - S -Speed Restriction गति प्रतिबन्ध यदि कोई लगा है तो उसका विवरण (इंजिनियरिंग विभाग द्वारा लगाये गये)
 - L - Last Train अंतिम गाड़ी का विवरण तथा उसके आगमन प्रस्थान का समय /
 - S - विरुद्ध दिशा में गति प्रतिबंधों की जाँच
4. गलत लाईन पर भेजी जाने वाली सभी गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जाएगा और उपलब्ध संचार के साधनों पर लाईन क्लियर लिया जाएगा ।
 5. दूसरे तरफ़ का स्टेशन मास्टर गलत लाईन से आने वाली गाड़ी को लाईन क्लियर तब तक नहीं देगा जब तक कि .
 - ✓ दोनो स्टेशन मास्टरों ने प्राइवेट नंबर के आदान प्रदान के अंतर्गत यह सुनिश्चित न कर लिया हो की सही दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियाँ अगले स्टेशन पर पूर्ण रूप से आ गई हैं ।
 - ✓ वह लाईन जिस पर गाड़ी ली जानी है सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या गलत लाइन के अन्तिम रोक सिगनल जो भी पहले हो उससे कम से कम 180 मीटर तक साफ़ न हो
 6. गलत लाईन से जाने वाली सभी गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जाएगा और निम्नलिखित प्राधिकार पत्र दिये जायेंगे -
 - a. T/D 602 - इसमें तीन भाग होंगे जिसके अंतर्गत सतर्कता आदेश वाले भाग में निम्नलिखित बातें लिखी जाएंगी -
 - L - Line
 - O- Obstruction
 - S- Speed Restriction
 - W- Wrong directions automatic signals should be out of use
 - b. T/A 912- इसमें अर्द्धको तभी ऑन स्थिति में पार स्वचलित गेट तथा हस्तचलित रोक सिगनल करने के बारे में लिखा जाएगा जब वहाँ कोई वर्दीधारी रेल कर्मचारी हाथ सिगनल दिखाये।
 7. अगले स्टेशन पर पहुँचते समय लोको पायलट सही लाईन के प्रथम रोक सिग्नल गलत लाईन जिस पर गाड़ी चल रही है के अंतिम रोक सिगनल जो भी पहले पड़े वहाँ अपनी गाड़ी खड़ी करेगा और लगातार लम्बी सीटी बजाएगा।
 8. स्टेशन मास्टर रास्ते के सभी कांटो को सैट, एवं लॉक करने के बाद एक पार्ट्समेन को गाड़ी रुकने के स्थान पर भेजेगा जो कि गाड़ी स्टेशन तक पायलट करके लाएगा। पूरी तरह से गाड़ी आने के बाद स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंकरेगा। देकर सेक्शन क्लियर .
 9. सही लाईन पर चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी को गलत लाईन पर चलने वाली गाड़ी के अनुसार चलाया जाएगा तथा उसके बाद वाली गाड़ी को अगले SM से अनुमति प्राप्त करने के बाद स्वचलित सिग्नलो के संकेतो पर भेजा जा सकता है। लेकिन सही लाईनो की गाड़ियों के लिये स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल ऑन स्थिति में रखा जाएगा और उसे पार करने के लिये प्राधिकार पत्र दिया जाएगा। सही लाइन पर एक से अधिक गाड़ियाँ भेजी जा सकती है बशर्ते अगले स्टेशन को ऐसे संचालन की सूचना प्राइवेट नंबर के आदान प्रदान के साथ दे दी है ।

10. प्रभावित स्टेशनो पर गाड़ियो का विवरण TSR मे लिखा जाएगा ।
11. इंजिनियरिंग विभाग के निरीक्षक द्वारा ऐसा प्रमाणपत्र मिलने पर कि अवरुद्ध लाईन अब साफ़ है और यातायात के लिये सुरक्षित है। SM दूसरी ओर के SM को प्राईवेट नंप्रदान के साथ यह सूच-के आदान .ना देगा तथा कन्ट्रोलर से विचार विमर्श करके निश्चित करेगा कि किस गाड़ी के जाने के बाद सामान्य संचालन शुरु किया जाएगा। TI रिकॉर्ड की जाँच करेंगे तथा अपनी रिपोर्ट 7 दिन मे DRM को भेजेंगे ।

अवरोधित ब्लॉक सेक्शन मे सहायता इंजन/सहायता गाड़ी को भेजना (BWM 4.12)

जब दुर्घटना या ब्लॉक सेक्शन मे गाड़ी का इंजन असमर्थ हो जाये और अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन मे सहायता गाड़ी- सहायता इंजन भेजना हो तो उन्हे भेजने वाला स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा/

- a) दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को सूचित किया जाएगा।
- b) खण्ड नियंत्रक को भी सूचना दी जायेगी।
- c) सहायता गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट को परिस्थितियों की जानकारी दी जायेगी।
- d) सहायता गाड़ी के लोको पायलट को निम्नलिखित प्राधिकार पत्र दिया जाएगा-
T/A 602 - इसमें तीन भाग होते हैं

1. बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
2. सिगनलों को ऑन में पार करने का प्राधिकार
3. सतर्कता आदेश 15 कि / घं.प्र.मी.10 कि घ.प्र.मी.

- 9) ऐसे समय उपरोक्त अधिकार पत्रों द्वारा लोको पायलट को अवरोध का कितथा गाड़ी को किस स्टेशन .मी. पर क्लियर करना है उसकी जानकारी भी दी जाएगी ।
- 10) जब सहायता गाड़ीसहायता इंजन दोहरी लाईन खण्ड पर सही दिशा मे और इकहरी लाईन सेक्शन में प्रभावित सेक्शन मे प्रवेश करता है तो SM अगले स्टेशन को ब्लॉक उपकरण पर "गाड़ी ब्लॉक सेक्शन मे प्रवेश कर गयी है " (तीन घंटी संकेतसंकेत देगा। (
- 11) यदि सहायता इंजन सहायता गाड़ी दोहरी लाईन पर गलत दिशा मे प्रवेश करे तो दूसरी ओर के /स्टेशन मास्टर को ब्लॉक फ़ोन पर प्रस्थान का समय बताया जाएगा ब्लाक उपकरण पर तीन घंटी संकेत नहीं दिया जाएगा।
- 12) सेक्शन कन्ट्रोलर को भी सहायता गाड़ी सहायता इंजन के रवाना होने का समय बताया जाएगा। /
- 13) दोनो ओर के स्टेशन मास्टर सहायता इंजन सहायता गाड़ी के प्रस्थान का समय/TSR मे लिखेंगे।
- 14) सहायता गाड़ी सहायता इंजन के साथ जब असमर्थ गाड़ी स्टेशन पर आ जाये तो दोनो गाड़ियो के गार्ड / TSR/ पूर्ण गाड़ी आगमन रजिस्टर मे पूर्ण आगमन स्वरुप हस्ताक्षर करेंगे उसके बाद ही निम्नानुसार सेक्शन क्लियर किया जाएगा --
 - i) यदि गाड़ी, सहायता गाड़ी / सहायता इंजन के साथ सही दिशा मे अगले स्टेशन पर पहुंचती है तो स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को "गाड़ी सेक्शन से बाहर हो गयी है " (चार घंटी संकेत) देगा।
 - ii) यदि गाड़ी सहायता गाड़ी / सहायता इंजन के साथ उसी स्टेशन पर वापस आती है जहाँ से वह रवाना हुयी थी तो स्टेशन मास्टर दूसरी ओर के SM को "पिछला संकेत रद्द करो " (पांच घंटी) संकेत देगा।
- 15) सामान्य संचालन प्रारम्भ होने पर प्रभावित ब्लॉक सेक्शन मे जाने वाली पहली गाड़ी को स्टेशन पर रोका जाएगा और लोको पायलट को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने हेतू अनुदेश देगा ।

ब्लॉक उपकरण घंटी संकेत BWM 4.01 GR 14.05

क्र	संकेत	कुट	संकेत विधि	अभिस्वीकृति
01	ध्यान आकर्षण या टेलीफोन पर बात करे	0	एक घंटी या बीट	एक घंटी या बीट
02	क्या लाईन क्लियर है या लाईन क्लियर पूछताछ	00	दो	दो
03	गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर रही है।	000	तीन	तीन
04	क) गाड़ी ब्लॉक सेक्शन से बाहर है। ख) अवरोध हटाया गया है।	0000	चार	चार
05	क) अंतिम घंटी संकेत रद्द करे। ख) घंटी संकेत गलती से दिया गया है।	00000	पाँच	पाँच
06	क) अवरोध खतरा घंटी संकेत (सामान्य)	000000	छः	छ
	ख) रोक और गाड़ी की जाँच करो।	000000-0	छविरामएकः	छविराम एकः
	ग) गाड़ी पिछली बत्ती या पिछले बोर्ड के बिना निकल गई है।	000000-00	छविरामः दो	छविरामः दो
	घ) गाड़ी विभाजित हो गयी है।	000000-000	छविरामः तीन	छविरामः तीन
	ङ) दोहरी लाईन पर गलत दिशा में या इकहरी लाईन के ब्लॉक सेक्शन में निकल भागने वाले वाहन।	000000-0000	छविरामः चार	छविरामः चार
	च) दोहरी लाईन पर सही दिशा में निकल भागने वाले वाहन	000000-00000	छविरामः पाँच	छविरामः पाँच

07	परीक्षण	00000000	सोलह	सोलह
		00000000		

टिप्पणी- क) "0" स्ट्रोक या बीट का संकेत देता है और " - " विराम का संकेत देता है।

ख) इस नियम में निर्धारित संकेतों के अतिरिक्त अन्य कोई संकेत नहीं दिया जाएगा। प्रत्येक ब्लॉक उपकरण लगे केबिन या कार्यालय में घंटी संकेत का चार्ट लगाना चाहिये।

ग) प्रत्येक बीट आहिस्ता और स्पष्ट देनी चाहिये। घंटी संकेत देते समय घंटी प्लंजर को प्रत्येक बीट पर एक सेकन्ड तक दबाकर रखना चाहिये, अन्यथा उक्त संकेत लुप्त अथवा अस्पष्ट हो जाएगा। एक के बाद एक दी जाने वाली बीट आहिस्ता और स्पष्ट दी जानी चाहिये। प्रत्येक विराम का समय घंटी के दो बार बजने की अवधि के समान होगा।

घ) उपरोक्त क्र.सं. 3 एवं 4 घंटी कोडों का आदान-प्रदान उस सेक्शन पर अपेक्षित नहीं है जहाँ ब्लाक प्रूविंग एक्सल काउंटर या ट्रेक सर्किट की व्यवस्था है या नॉन रनिंग लाइनों को छोड़कर संपूर्ण ट्रेक सर्किटिंग वाले यार्ड हैं।

संकेतों की प्राप्ति स्वीकृति-

1. प्राप्त होने वाले प्रत्येक घंटी संकेत की प्राप्तिस्वीकृति देनी चाहिये।
2. किसी भी घंटी संकेत की प्राप्तिस्वीकृति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि वह स्पष्ट रूप से समझ में न आ जाये।
3. किसी भी घंटी संकेत को तब तक पूरा नहीं समझा जाएगा जब तक कि उसकी प्राप्तिस्वीकृति नहीं दी जाती।
4. यदि जिस स्टेशन को घंटी संकेत भेजा जाये वह उत्तर न दे तो यह घंटी संकेत कम से कम 20 सेकन्ड के अंतर से तब तक दोहराया जाएगा जब तक कि उत्तर प्राप्त नहीं हो जाता।
5. यदि किसी भी घंटी संकेत की प्राप्ति डी सिगनल रजिस्टर के विशेष कथन स्तंभस्वीकृति तत्काल न मिले तो गामे इस आशय की टिप्पणी और संकेत भेजने का समय दर्ज किया जाना चाहिये।

इंजन सीटी कोड(SR 4.50-1)

इंजन के प्राधिकृत सीटी संकेत निम्नलिखित है। ये संकेत लोको पायलट द्वारा आवश्यकतानुसार अवश्य बजाने चाहिए।

क्र.	इंजन की सीटी कोड	संकेत
01	0 (एक छोटी)	क) रवाना करने के पूर्व- i) सहायक / बैकिंग इंजन के लोको पायलट को संकेत देने के लिये कि अगले इंजन का लोको पायलट गाड़ी रवाना करने के लिये तैयार है। ii) सहायक / बैकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा अगले इंजन के लोको पायलट को पावती देने के लिये। iii) लोको यार्ड में इंजन रवाना होने की स्थिति में अथवा इंजन कार्य पूरा होने पर। iv) लोको यार्ड में इंजन जाने की स्थिति में। ख) गाड़ी चलने के दौरान- i) दूसरे इंजन की सहायता की आवश्यकता न होने पर। ii) सहायक / बैकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा पावती देना कि सहायता बन्द कर दी गयी है।
02	00 (दो छोटी)	क) गार्ड के सिगनल के लिये। ख) गार्ड द्वारा सिगनलो का आदान-प्रदान न करने पर। ग) स्टेशन कर्मचारियों द्वारा सिगनलो का आदान-प्रदान न करने पर।
03	- 0 (एक लंबी एकछोटी)	क) गार्ड द्वारा ब्रेक को रिलीज करने के लिये। ख) स्टेशन / बीच सेक्शन से गाड़ी/इंजन चलाने के पूर्व। ग) साइडिंग में गाड़ी को बैक करने के बाद में लाईन क्लियर है, यह संकेत देने के लिये।
04	000 (तीन छोटी)	क) गार्ड द्वारा ब्रेक लगाने के लिये। ख) गाड़ी नियंत्रण के बाहर हो गयी है, गार्ड सहायता करे।
05	0000 (चार छोटी)	क) जब दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा अन्य असाधारण कारणों की वजह से गाड़ी आगे नहीं जा सकती। ख) पीछे की ओर से गाड़ी का बचाव करने के लिये।
06	--00	गार्ड को इंजन पर बुलाने के लिये।

	(दो लंबी दो छोटी)	
07	0 - 0 (छोटी लंबी छोटी)	क) टोकन न मिलने पर। ख) टोकन चूक जाने पर। ग) गलत प्रस्थान प्राधिकार मिलने पर। घ) उपयुक्त प्राधिकार मिलने पर रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करते समय।
08	— (एक लंबी सीटी)	क) रवाना होने के पूर्व- घाट सेक्शन पर निर्वात / एयर प्रेशर पुनः निर्मित किये जाने पर एवं पञ्चड़ हटा देने के लिये। ख) स्वचल रोक सिगनल को पार करने पर। ग) IBS को ऑन स्थिति में पार करने पर, जब सिगनल के खम्भे पर उपलब्ध टेलीफोन खराब हो और लोको पायलट पिछले स्टेशन से संपर्क करने में असमर्थ है। घ) गाड़ी चलने के दौरान- गार्ड के सिगनल की पावती देने के लिये।
09	— (लगातार लंबी)	क) सुरंग या वह क्षेत्र जहाँ दृश्यता में रुकावट हो या लगातार घुमावों, कटानों या दुर्घटना स्थल के निकट पहुंचते समय। ख) पीछे की ओर गाड़ी का बचाव कर रहे रेल कर्मचारी को बुलाने के लिये। ग) जब सामग्री गाड़ी चलने के लिये तैयार हो। घ) बिना रुके स्टेशन से सीधे गुजरने पर। ङ) ऑन स्थिति में रोक सिगनल के निकट पहुंचने पर। च) रोक सिगनल पर रुक जाने पर या। छ) जब कुहासा, तूफान या किसी अन्य कारण से सिगनल स्पष्ट रूप से दिखायी न दे। क) जब सेक्शन में निकटवर्ती लाइन पर गाड़ी खड़ी हो / कर्मचारी लाईन पर कार्य कर रहे हो।
10	- 0 - 0 (लंबी छोटी लंबी छोटी)	क) गाड़ी के विखंडित हो जाने पर। ख) गाड़ी के अपूर्ण स्थिति में आने पर।
11	0 0 - (दो छोटी एक लंबी)	क) खतरे की जंजीर खींची जाने पर। ख) इंजन में अपर्याप्त निर्वात / एयर ब्रेक प्रेशर होने पर। ग) गार्ड द्वारा निर्वात/ एयर प्रेशर ब्रेक लगाने पर। घ) अन्तःसंचरण उपकरण का इस्तेमाल किये जाने पर।
12	-- (दो लंबी)	पेन्टोग्राफ को उठाने के लिये, इसकी पावती दूसरे इंजन द्वारा दी जानी चाहिए।
13	- 0 -(लंबी छोटी लंबी)	पेन्टोग्राफ को नीचे करने के लिये। इसकी पावती दूसरे इंजन द्वारा दी जानी चाहिए।
14	- 0 0(एक लंबी दो छोटी)	क) जब सिगनल का हत्था नीचे झुका हो परन्तु बत्ती बुझ गयी हो। ख) सिगनल का हत्था गलत/ अपर्याप्त रूप से 'ऑफ' स्थिति में होने पर। ग) सिगनल खराब हो जाने पर।
15	--- (तीन लंबी)	गाड़ी उल्लंघन चिन्ह के अंदर खड़ी न होने पर।
16	000000000000	क) खतरे की आशंका होने पर।

	(बार-बार छोटी)	<p>ख) आने वाली गाड़ी के लोको पायलटको खतरे का सिगनल देने हेतु जब किसी कारण से उसका रास्ता खराब अथवा अवरुद्ध हो गया हो।</p> <p>ग) इकहरी लाईन सेक्शन पर कार्य करने के दौरान पूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने पर अथवा दोहरी लाईन पर जब इकहरी लाईन का कार्य संचालन प्रारंभ कर दिया जाये।</p> <p>घ) दोहरी लाईन पर गलत दिशा में चलने पर या स्वचल सिगनलिंग क्षेत्र में सिगनल की दिशा के विरुद्ध या इकहरी लाईन पर स्वचल ब्लॉक सिगनल वाले क्षेत्र में स्थापित (सुव्यवस्थित) दिशा के विरुद्ध होने पर।</p>
17	----- (लंबी सीटी रुक रुक कर बारबार)	समपार से गुजरते समय/ पहुंचते समय

घाट सेक्शन में कार्य करने के नियम/ GR 3.50/ SR 3.50-1

घाट सेक्शन का विवरण मंडलो की संचालन समय सारिणी में दिया जाता है और घाट सेक्शन में गाड़ियों का संचालन किस प्रकार करना है उसका उल्लेख भी संचालन समय सारिणी में किया जाता है। जो स्टेशन घाट सेक्शन में स्थित होते हैं तो उन स्टेशन पर गाड़ियों का संचालन किस प्रकार किया जायेगा उसका पूर्ण विवरण उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में किया जाता है।

घाट सेक्शन में गाड़ियों के संचालन के लिये ली जाने वाली सावधानियाँ -

1. घाट सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों की मार्शलिंग नियमानुसार होनी चाहिये।
2. मालगाड़ी में इंजन के बाद भरे हुये वाहन तथा उनके बाद में खाली वाहन को लगाना चाहिये।
3. दो बोगी के बीच या इंजन और बोगी के बीच एक चौपहिया वाहन नहीं लगाना चाहिये।
4. घाट सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों का भार निर्धारित सीमा के अन्तर्गत ही रहना चाहिये।
5. जिन सेक्शन में बैकर इंजन लगाने के अनुदेश दिये गये हैं वहाँ पर गाड़ियों को बिना बैकर इंजन के नहीं चलाना चाहिये।
6. घाट सेक्शन में उन ही चालको को गाड़ी चलाने की अनुमति देना चाहिये जो घाट सेक्शन में गाड़ी चलाने के लिये प्रशिक्षित है।
7. घाट खण्ड में दो भरे हुए वाहनों के बीच एक खाली चौपहिया वाहन नहीं लगाना चाहिए।

घाट मार्शलिंग

1. जिन मंडलो में घाट है उन मंडलो की संचालन समय सारिणी में घाट सेक्शन को उल्लेखित किया जाएगा।
2. घाट सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों की मार्शलिंग व संचालन के अनुदेश भी संचालन समय सारिणी में दिये जायेंगे।
3. घाट सेक्शन में दो भरे हुये वैगनों के बीच में एक खाली वैगन नहीं होना चाहिये।
4. भरी हुयी वैगनों को तथा खाली वैगनों को अलगअलग समूह में लगाना चाहिये- गाड़ी में इंजन के बाद भरी हुयी तथा फिर खाली वैगनों को लगाना चाहिये।

क्रसं.	कैच साइडिंग	स्लिप साइडिंग
1.	यह साइडिंग उन स्टेशनो पर बनायी जाती है जहाँ पर स्टेशन के दोनों ओर बाहरी काँटों से आगे 45 मीटर के भीतर 80 में एक का उतार होता है।	यह साइडिंग उन स्टेशनो पर बनायी जाती है जहाँ पर स्टेशन के दोनों ओर बाहरी काँटों से आगे 45 मीटर के भीतर 100 में 1 का चढ़ाव होता है।
2.	कैच साइडिंग के कांटे गाड़ी आने की दिशा मे सम्मुख होते है।	स्लिप साइडिंग के कांटे गाड़ी आने की दिशा मे ट्रेलिंग होते है।
3.	कैच साइडिंग के कांटो को लिवर या पैनल द्वारा संचालित किया जाता है।	स्लिप साइडिंग के कांटे स्प्रिंग कांटे होने के कारण गाड़ी के चक्को द्वारा अपने आप संचालित होते है या केबिन द्वारा आपरेट होते हैं।
4.	कैच साइडिंग अगले ब्लॉक सेक्शन का बचाव करती है।	स्लिप साइडिंग पिछले ब्लॉक सेक्शन का बचाव करती है।
5.	कैच साइडिंग पिछले ब्लॉक सेक्शन का हिस्सा होती है।	स्लिप साइडिंग किसी भी ब्लॉक सेक्शन का हिस्सा नहीं होती है।
6.	कैच साइडिंग की क्षमता पूरी गाड़ी की लम्बाई के बराबर होती है।	स्लिप साइडिंग की क्षमता केवल तीन चार डिब्बो की होती / है।
7.	कैच साइडिंग वाले स्टेशन पर गाड़ियाँ हमेशा रुककर जाती है (उन स्टेशन को छोड़कर जहाँ गति संवेदक यंत्र) SSD लगे है।	स्लिप साइडिंग वाले स्टेशनो से गाड़ियाँ हमेशा बिना रुके जाती है।

समपार

समपारवाले स्थान से है। समपार का अभिप्राय एक ही धरातल पर सड़क और रेल पथ का एक दूसरे को पार करने -

समपार फ़ाटकसमपार फ़ाटक का अभिप्राय समपार पर सड़क को बंद करने वाले किसी भी प्रकार के चल अवरोध - से है, जिसके अन्तर्गत जंजीर भी है किन्तु इसके अन्तर्गत पैदल चलने वालों के उपयोग के लिये लगे छोटे दरवाजे या चक्रद्वार नहीं है।

गेट दो प्रकार के होते हैं

1. यातायात फ़ाटक
2. इंजिनियरिंग फ़ाटक

यातायात फ़ाटकवे समपार फ़ाटक जो स्टेशन के बाह्यतम रोक सिगनलों के बीच स्थित है -, उन्हे यातायात फ़ाटक कहते हैं। इन यातायात फ़ाटकोपर कर्मचारी रखना और परिचालन करना, परिचालन विभाग के नियंत्रण मे रहेगा।

इंजीनियरिंग फ़ाटकसमपार फ़ाटक जो यातायात फ़ाटक के अलावा है वे -, उन्हे इंजीनियरिंग फ़ाटक कहा जाता है।

समपार फ़ाटक के उपस्कर (SR 16.02-1) प्रत्येक गेटमैन वाले समपार फ़ाटक पर निम्नलिखित उपस्कर होने चाहिये-

1. सीटी
2. एल - लैम्प .एस.बेस्ड फ्लेशिंग ट्राईकलर एच .डी.ई.3
3. डंडे पर लगी हुयी तीन लाल झंडी
4. डंडे पर लगी हुई एक हरी झंडी
5. दो जंजीरे तालों सहित।
6. एक डिब्बे मे दस पटाखें
7. सब्बल टॉमी बार -1
8. पानी का बर्तन या बाल्टी
9. घमेला
10. दुरसुट
11. गैती
12. लाल झंडी या लाल बत्ती दिखाने के लिये एक डंडा
13. एक फ़ावड़ा
14. बैनर फ़्लैग

SR 16.02-2- उपरोक्त के अतिरिक्त समपार फ़ाटक निम्नलिखित चीजे भी अवश्य होनी चाहिये और उन्हे अद्यतन रखना चाहिये-

- i) समपार फ़ाटक के कार्य संचालन के अनुदेश
- ii) फ़ाटक वाले की नियम पुस्तक
- iii) फ़ाटक निरीक्षण पुस्तक

- iv) ड्यूटी रोस्टर
- v) शिकायत पुस्तक

यातायात गेट का संचालन यह जिम्मेदारी है कि वह उस गेट की तरफ किसी ऐसे गेटो के प्रति स्टेशन मास्टर की गाड़ी को चलाने या आने या पार करने की अनुमति देने से पूर्व यह सुनिश्चित करे कि गेट सड़क यातायात के लिये बन्द है तथा गेट की चाबियाँ उसके पास है। यदि गेट की तरफ शंटिंग करना है तो SM यह सुनिश्चित करेगा कि गेट बन्द है और चाबी उसके पास है।

इंजिनियरिंग गेट का संचालन - ऐसे गेटो की सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिये बन्द होती है। ऐसे गेटो से 100 मीटर पहले गाड़ी आने की दिशा में दोनों तरफ एक बोर्ड लगाया जाता है इस बोर्ड के पास प्रत्येक गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी खड़ी करेगा तथा यह सुनिश्चित करेगा कि गेट सड़क यातायात के लिये बन्द है, उसके बाद ही सतर्कता पूर्वक अपनी गाड़ी को गेट के पार ले जाएगा।

ऐसे गेट का गेटमैन गेट खोलने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि गेट की तरफ कोई गाड़ी नहीं आ रही है एवं इसके बाद दोनों तरफ 5 मीटर की दूरी पर बैनर फ्लैग लगायेगा। उसके बाद गेटमैन गेट को सड़क यातायात के लिये खोलेगा एवं स्वयं गेट पर खतरा हाथ सिगनल के साथ खड़ा रहेगा जिससे कि कोई गाड़ी आती हुई दिखाईदे तो उसे खतरा हाथ सिगनल दिखाकर रोका जा सके। सड़क यातायात निकल जाने के पश्चात गेटमैन पहले गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करेगा उसके बाद लगाये गये बैनर फ्लैग निकाल लेगा।

नॉन इन्टरलॉक गेट जो टेलीफोन द्वारा जुड़े है जिसकी सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए बंद अथवा खुली हो उनका संचालन-

1. गेट की तरफ किसी भी गाड़ी को चलाने या आने की अनुमति देने के पहले SM गेटमैन को फोन करके गेट बन्द करायेगा। गेटमैन सड़क यातायात के लिये गेट बन्द करने के बाद SM को प्राइवेट नं देगा।
यदि गेटमैन से किसी कारण से बात नहीं हो पाती है या गेट मैन से प्राइवेट नं ल पाता है तो नहीं मि .SM अपने स्टेशन से गेट की तरफ जाने वाली गाड़ियों को स्टेशन पर खड़ी करेगा और उस गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
2. इसी तरह गेट की तरफ किसी गाड़ी को आने की अनुमति देने से पहले उस गाड़ी को पिछले स्टेशन पर खड़ी करके सतर्कता आदेश दिलवायेगा और उसके बाद ही किसी गाड़ी को आने की अनुमति देगा।
3. पिछले स्टेशन के SM को तथा .कॉशन नोटिस स्टेशन को गेट टेलीफोन खराब होने की सूचना प्राइवेट नं / प्रदान के साथ दी-के आदानजायेगी।
4. यदि गेटमैन ने स्टेशन कोई गाड़ी नहीं आ रही है यह केबिन से प्राइवेट नंबर एक्सचेंज नहीं किया है तथा / सुनिश्चित करने के बाद यदि वह गेट खोलना चाहता है तो वह गेट के दोनों ओर 5 मीटर की दूरी पर बैनर फ्लैग लगाकर सड़क यातायात को पार कराएगा तथा अपने हाथ में खतरा हाथ सिगनल रखेगा ताकि आने वाली गाड़ी को तुरंत रोक सके।
5. गेट फोन खराब होने के मामले में भी उपरोक्त अनुसार कार्यवाही करेगा तथा सड़क यातायात पार करा देने के बाद गेट को सड़क यातायात के लिए बंद कर देगा तथा उसकी चाबी अपने पास रखेगा तथा दोनों ओर लगाए खतरा सिगनलों को हटा देगा।

इंटरलॉक समपार फ़ाटक जहाँ टेलीफ़ोन और गेट सिगनल की व्यवस्था है -

- 1) ऐसे फ़ाटक की सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिये खुली होती है।
- 2) किसी गाड़ी को जाने या आने की अनुमति देने से पूर्व SM गेटमैन को टेलीफ़ोन पर गाड़ी पार करने की सूचना देगा।
- 3) गेटमैन सड़क यातायात के लिये गेट बन्द और तालित करने के बाद उपरोक्त सूचना के आधार पर गेट सिगनल ऑफ़ करेगा।
- 4) जब टेलीफ़ोन खराब हो जाये या जब गेट मैन टेलीफ़ोन पर उपलब्ध नहीं होता है तो स्टेशन मास्टर SR 16.03-2 (e) के अनुसार सतर्कता आदेश जारी करेगा।
टेलीफ़ोन खराब होने पर गेटमैन निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-

a) वह सुनिश्चित करेगा कि गेट सिगनल ऑन अवस्था में है और यदि रात का समय हो तो सिगनल की रोशनी पूरी तरह तेज है।

b) जहाँ गेट की सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिये खुली हो वहाँ गेट मैन अच्छी तरह से सुनिश्चित करेगा कि कोई भी गाड़ी किसी ओर से नहीं आ रही है। जब कभी वह किसी गाड़ी को गेट की तरफ़ आता हुआ पाता है वह सुनिश्चित करेगा कि गेट सड़क यातायात के लिये बन्द और तालित कर दिया गया है उसके बाद ही वह सिगनल ऑफ़ करेगा और पहली गाड़ी के लोको पायलट को गेट फ़ोन खराब होने की सूचना स्टेशन मास्टर को देने के लिये कहेगा।

सक्षमता प्रमाण पत्र -GR 16.01 SR 16.01-1 किसी भी व्यक्ति को गेट मैन तब तक नियुक्त नहीं किया जाएगा जब तक कि उसे सिगनलो की जानकारी न हो तथा गेट मैन के रूप में तब तक नियुक्त नहीं किया जाएगा जब तक कि उसके पास सक्षमता प्रमाण पत्र न हो। सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने के लिये निम्नलिखित दिशा निर्देशों का पालन किया जाएगा।

कर्मचारी का विवरण	सक्षमता प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करने वाला	प्रति हस्ताक्षरित
इंटरलॉक ट्रेफ़िक गेट पर काम करने वाला गेट मैन	TI and SE (सिगनल)	AOM (G)
इंटरलॉक इंजीनियरिंग गेट पर कार्यरत गेट मैन	SE (P.Way) and SE (Sig.)	ADEN
नॉन इंटरलॉकड ट्रेफ़िक गेट पर कार्यरत गेट मैन	TI	AOM (G)
नॉन इंटरलॉकड इंजीनियरिंग गेट पर कार्यरत गेट मैन	SE (P.Way)	ADEN

सक्षमता प्रमाण पत्र की वैधता **तीन वर्ष** की होगी। यह प्रमाण पत्र जारी करने से पहले उस व्यक्ति की परीक्षा ली जायेगी।

चलती गाड़ी से यात्री गिरने या टकराने पर केबिन मास्टर के कर्तव्य -AM 6.03

(1) जब व्यक्ति की मृत्यु नहीं हुई हो -

- a. जब किसी रेल कर्मचारी को रेलपथ या उसके नजदीक कोई घायल व्यक्ति मिलता है तो उसे सर्वप्रथम चिकित्सा सहायता दी जाएगी और नजदीक के स्टेशन मास्टर या अन्य व्यक्ति द्वारा पुलिस को सूचित किया जाएगा।
- b. जब कोई व्यक्ति गाड़ी से टकरा जाता है या गिर जाता है और उसी गाड़ी या उसके बाद वाली गाड़ी का कर्मचारी देखता है तो गाड़ी को रोककर गार्ड द्वारा तुरंत प्राथमिक चिकित्सा दी जाएगी या गाड़ी में उपलब्ध डॉक्टर द्वारा प्रथमोपचार दी जाएगी। उसके बाद उस व्यक्ति को गाड़ी जाने की दिशा में जल्द से जल्द रेलवे स्टेशन ले जाया जाएगा जहाँ स्टेशन मास्टर द्वारा चिकित्सा उपलब्ध कराई जाएगी।
- c. यदि विपरित दिशा में चिकित्सा सहायता उपलब्ध स्टेशन नजदीक हो और उस दिशा में जाने वाली गाड़ी उपलब्ध है तो गाड़ी को रोक कर घायल व्यक्ति को उस स्टेशन पर भेजा जाएगा।
- d. यदि व्यक्ति की हालत बहुत खराब है और बचने की उम्मीद बहुत कम है तो गार्ड र कंडक्ट / टीटीई / उसका नाम पूर्व बयान लेगा। जिसमेंकि का मृत्यु रेल कर्मचारी उस व्यया कोई अन्य, पिता का नाम, निवास स्थान, जाति, पटरी पर कैसे आया, चोट के निशान इत्यादि बातें लिखी जाएगी और इस बयान पर संबंधित रेल कर्मचारी हस्ताक्षर करेगा। यदि कोई गवाह है तो उसके भी हस्ताक्षर लिये जाएंगे।
- e. इस बयान को नजदीक के स्टेशन मास्टर को देना चाहिए और घायल व्यक्ति कहां मिला यह लिखकर दिया जाएगा और पुलिस को सूचित किया जाएगा।

(2) जब व्यक्ति की मृत्यु हो गई हो -

- a. रेलपथ पर या बाजू में यदि किसी व्यक्ति की लाश मिलती है तो रेल कर्मचारी जिसने लाश देखी है या जिसकी गाड़ी से दुर्घटना हुई है या बाद वाली गाड़ी के कर्मचारी ने देखा हो तो वह साक्ष्यों को विशेष रूप से उंगलियों के निशान बचाए रखेगा।
- b. पुलिस के आने तक लाश को अपनी जगह से हिलाना नहीं चाहिए परंतु गाड़ी संचालन के लिए लाश को कम से कम दूरी तक हटाकर सुरक्षा का प्रबंध करना चाहिए। लाश को हटाते समय कम से कम व्यक्तियों का हाथ लगाना चाहिए जिससे उंगलियों के निशान बचाए जा सकें, एवं पुलिस के आने तक साक्ष्य न मिटें।
- c. लाश को दुर्घटना स्थल के नजदीक किसी चौकीदार के निरीक्षण में पुलिस आने तक रखा जाएगा। यदि कोई जिम्मेदार व्यक्ति नहीं मिल रहा है तो लाश को गाड़ी आने की दिशा में पड़ने वाले नजदीक गेट गुमटी पर रखा जाना चाहिए। गेट गुमटी नहीं है तो पहले स्टेशन पर लाश को सौंपा जाएगा।
- d. ऐसे मामले में गार्ड लिखित बातें लिखी रेल कर्मचारी द्वारा एक मेमो दिया जाएगा जिस पर निम्न /
- होंगी
 - i. समय एवं स्थान जहां लाश मिली है।
 - ii. लाश की स्थिति कैसी थी (रेल पथ की दिशा के अनुसार)
 - iii. इंजन तथा रेलपथ पर खून के निशान
 - iv. चोट का विवरण

- v. रेलपथ पर या बाजू में प्राप्त कपड़े यदि कोई हो तो
- vi. मेमों में व्यक्ति के रिश्तेदार का नाम यदि मालूम है तो या जानकारी देने वाले का नाम
- e. यदि लाश ऐसे व्यक्ति ने देखी है जो गाड़ी नहीं चला रहा हो तो वह स्वयं या यदि स्वयं सूचना नहीं दे सकता है तो जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा पुलिस को सूचित किया जाएगा।
- f. जब गाड़ी किसी व्यक्ति के गिरने के कारण रोकी गई हो तो उपरोक्त कार्यवाही के साथ साथ निम्नलिखित कार्यवाही भी की जाएगी –
 - i. कि क्ति गाड़ी से गिरा या टकराया है। जहां व्य. मी.
 - ii. लोको पायलट या गार्ड द्वारा दुर्घटना देखने पर गाड़ी रोकी गई या यात्रियों द्वारा चेन खिंची गई।
 - iii. क्या गाड़ी दुर्घटना स्थल तक वापस ली गई।
 - iv. घायल व्यक्ति के लिए क्या कार्रवाई की गई।
 - v. यदि व्यक्ति गिरा है तो उसका नाम, आयु, लिंग और पता।
 - vi. यदि यात्री बालक है तो उसके रिश्तेदार या मातापिता का नाम और पता।
 - vii. गाड़ी से गिरने से पहले व्यक्ति या बालक कहां बैठा था या खड़ा था। तथा जिन यात्रियों ने देखा उनसे पूछकर विवरण लिखा जाएगा।
 - viii. कोच से इंजन की स्थिति, मालिक रेलवे और कोच क्रमांक
 - ix. दरवाजे की स्थिति, हैंडल की स्थिति यदि खिड़की से गिरा है तो खिड़की का विवरण।
 - x. जीआरपी बल गाड़ी में है तो उसकी जानकारी एवं दुर्घटना का कारण। आरपीएफ कांस्टे /
 - xi. जीआरपी क्षर। क्ति के गवाह के रूप में हस्ताआरपीएफ या दूसरे व्य /

यदि यात्री बालक है तो बालक का स्टेटमेंट जीआरपी के सामने लिखा जाएगा और दो यात्रियों की गवाही ली जाएगी।

मवेशियों के गाड़ी से कट जाने पर केबिन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्यवाही :-

1. जैसे ही गाड़ी के निचे आकर मवेशी कट जाते हैं तो यदि गाड़ी का बीप्रेषर अचानक गिर जाता है तो गाड़ी .पी. प्रेशर में कमी के लिए गाड़ी की जांच करेगा। पी. कर्मचारी बी
2. यदि बीप.पी.एफ/.पी.ाइप अलग हुआ दिखाई दे तो गाड़ी कर्मचारी द्वारा जोड़ दिया जाएगा?
3. गाड़ी का ब्रेक रिलीज करना सुनिश्चित किया जाएगा।
4. यदि ब्रेक बाइंडिंग का मामला है तो गाड़ी कर्मचारी द्वारा हाथ से ब्रेक रिलीज किया जाएगा।
5. यदि हाथ से ब्रेक रिलीज करना सम्भव नहीं है तो उस विशिष्ट डिब्बे को विधितुसार आइसोलेट कर दिया जाएगा।
6. गाड़ी का गार्ड प्रभावित डिब्बे के सम्बंध में अगले स्टेशन पर खंड नियंत्रक को संदेश देगा जो इस संदेश को सीएंड . त सूचित करेगा। सहि .नियंत्रक को कोच नं .डब्ल्यु
7. टीकर्मचारी प्रथम उपलब्ध परीक्षण स्थल प .आर.एक्स.र उचित कार्यवाही करेंगे।

ब्लॉक सेक्शन मे इंजन असमर्थ हो जाने पर कार्यवाही (SR 6.05-2)

1. जब कोई इंजन खराब हो जाये तो गार्ड लोको पायलट से मालूम करेगा कि सहायक इंजन मँगवाने की आवश्यकता है या नहीं। लोको पायलट इंजन को 30 मिनट मे ठीक कर सकता है या नही इसके बारे मे गार्ड को सूचना देगा।
2. यदि इससे अधिक समय लगने की संभावना हो तो गार्ड सहायता इंजन मँगवाने की सूचना नजदीक के स्टेशन को भेजेगा ।
3. यदि सहायता इंजन की आवश्यकता का मैसेज देने के बाद लोको पायलट इंजन ठीक कर लेता है तो मालगाड़ी का लोको पायलट कंट्रोलर को स्टेशन मास्टर को इंजन ठीक होने की सूचना देगा और गाड़ी दुबारा चलाने की / उनसे अनुमति मांगेगा।
4. कंट्रोलर स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि कोई सहायता इंजन ब्लॉक सेक्शन मे नही भेजा गया है। इसके बाद / स्टेशन मास्टर मालग / कंट्रोलर ाड़ी क लोको पायलट को ट्रेन नोटिस नंदेकर दुबारा गाड़ी चलाने .प्राईवेट नं / . की अनुमति देंगे।
5. मालगाड़ी के लोको पायलट को जब तक कंट्रोलर का ट्रेन नोटिस नं मिल .या स्टेशन मास्टर का प्राईवेट नं . जाये वह अपनी गाड़ी रवाना नहीं करेगा। प्राइवेट नंबर या ट्रेन नोटिसनंबर मिलने पर लोको पायलट गाड़ी सतर्कतापूर्वक अगले ब्लॉक स्टेशन तक लेकर जाएगा और यदि इंजन के गंतव्य स्टेशन तक पहुँचने की संभावना न हो तो अगले ब्लॉक स्टेशन पर सहायक इंजन की माँग करेगा ।
6. सवारी गाड़ी के मामले मे यदि एक बार सहायता इंजन की माँग कर ली जाती है तो इंजन ठीक कर लेने के बाद भी गाड़ी को दुबारा रवाना तब तक नहीं किया जाएगा जब तक की सहायता इंजन न आ जाए ।

मानसून पेट्रोलिंग या पेट्रोलमैन का सेक्शन मे विलम्बित होना(SR15.04-2)

1. वर्षा आरम्भ होने से पहले स्टेशन मास्टर को इंजीनियरिंग विभाग द्वारा एक पेट्रोलिंग चार्ट दिया जाता है, जिसमे पेट्रोलिंग का समय किताब का नं, और कौन से किप्रदान -पर पेट्रोल मैनों को किताबो का आदान .मी. करना है, स्टेशन से पेट्रोल मैनों के रवाना होने तथा उनके आगमन का समय आदि बातों का विवरण लिखा होता है।
2. पेट्रोलिंग शुरू करने की तारीख PWI /AEN द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचित की जाती है।
3. निर्धारित समय पर दोनो स्टेशनो से पेट्रोल मैन अपनी किताबों पर स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर लेकर पेट्रोलिंग के लिये निकलते है।
4. सेक्शन मे निर्धारित स्थान पर दो पेट्रोल मैन एक दूसरे से मिलकर अपनी किताबों का आदानप्रदान करते - है और वापस आकर स्टेशन मास्टर से किताबो पर हस्ताक्षर लेते है।
5. स्टेशन मास्टर अपनी डायरी मे पेट्रोल मैन का नाम दिशा का नाम आने तथा जाने का निर्धारित समय तथा वास्तविक समय और कोई विशेष कथन हो तो, लिखता है।
6. सेक्शन मे यदि पेट्रोल मैन को विरुद्ध दिशा से आता हुआ पेट्रोल मैन नही मिलता है तो पेट्रोल मैन वापस नही आयेगा बल्कि वहाँ तक जाएगा जहाँ उसे विरुद्ध दिशा का पेट्रोल मैन मिले।
7. यदि पूरे सेक्शन मे विरुद्ध दिशा का पेट्रोल मैन नही मिलता है तो पेट्रोल मैन अगले स्टेशन तक पहुँचकर स्टेशन मास्टर को सूचना देगा व हस्ताक्षर लेगा। स्टेशन मास्टर दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को तथा PWI को सूचित करेगा। PWI दूसरा पेट्रोल मैन नियुक्त करेगा।
8. यदि कोई गश्त वाला अपने निर्धारित आगमन समय से 15 मिनट पश्चात तक नही आता है तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-

i. उस ब्लॉक सेक्शन मे जाने वाली सभी गाड़ियो को खड़ी करेगा।

- ii. उस सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को भी इसी प्रकार की कार्यवाही करने के लिये कहेगा तथा कंट्रोलर को सूचित करेगा।
- iii. दोनो ओर के स्टेशन मास्टर उस सेक्शन मे जाने वाली सभी गाडियों को सतर्कता आदेश जारी करेंगे। सतर्कता आदेश मे लोको पायलट को सतर्क रहने के लिये कहा जाएगा तथा दिन मे जब दृश्यता साफ़ हो 40 कि ता साफ़ न हो तोऔर रात मे या दिन मे जब दृश्य .घं.प्र.मी.15 किके गति प् .घं.प्र.मी.रतिबन्ध का उल्लेख सतर्कता आदेश मे किया जाएगा।
- iv. स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन मे गैंगमैन या पाईट्समैन को भेजकर पेट्रोल मैन के वापस न आने का कारण पता करेगा।
- v. जब तक पेट्रोल मैन वापस न आ जाये या उसका पता न चल जाय और रेल पथ सुरक्षित न हो तब तक सतर्कता आदेश जारी रहेगा।
- vi.

ब्लॉक सेक्शन मे गाडी का विलंबित होना GR 6.04 SR 6.04-1

1. यदि पिछले स्टेशन निकली कोई सवारी गाडी अपने निर्धारित रनिंग समय से 10 मिनट तक और मालगाडी अपने निर्धारित रनिंग समय से 20 मिनट तक नही पहुँचती है तो उसे विलंबित गाडी माना जाएगा और स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -
2. पिछले स्टेशन मास्टर तथा खंड नियंत्रक को तुरंत सूचित करेगा ।
3. सेक्शन मे जाने वाले रेल कर्मचारी गाडी का पता लगायेंगे यदि कोई दुर्घटना हो गयी हो तो उसे किस प्रकार की सहायता की आवश्यकता है इसकी जानकारी हासिल करेंगे।
4. दोहरी लाईन खंड पर विरुद्ध दिशा की गाडी को रोककर लोको पायलट व गार्ड को इस बारे मे सतर्कता आदेश जारी करेगा दोहरी लाइन सेक्शन में यदि कोई सुरंग है और गाडी विलंबित हो जाए तो स्टेशन मास्टर विरुद्ध दिशा में जाने वाली गाडियों को तब तक आगे नहीं जाने देगा जब तक यह सुनिश्चित न कर ले कि संबंधित लाइन साफ है ।
5. यदि किसी ब्लॉक सेक्शन मे सवारी गाडी 10 मिनट से अधिक विलम्ब हो जाये तो इन गाडियों के गार्ड नियंत्रित सेक्शनो पर नियंत्रक को भी विलम्ब का कारण एवं विलम्ब की सम्भावित अवधि के बारे मे सूचना देंगे। सेक्शन कंट्रोलर इस प्रकार की सूचना प्राप्त होने पर तुरन्त ब्रेक डाऊन तथा मेडिकल वैन को सावधान कर देगा जिससे अगली सूचना मिलने पर उन्हे दुर्घटना स्थल को भेजने के लिये तैयार रखा जा सके।

रेल वेल्डिंग खराब होने पर (SR 15.17-1)

जब रेलगैंगमेट / वेल्डिंग खराब हो जाये तो चाभी वाला/, रेलपथ मिस्त्री या पेट्रोल मैन लाईन का आवश्यक बचाव करने के बाद, आपात कालीन मरम्मत करके यातायात 20 kmph की गति से गाडी संचालन किया जाएगा । रेल पथ निरीक्षक द्वारा जांच की जाएगी तथा अग्रिम कार्रवाई की जाएगी ।

लोको पायलट द्वारा बलाक सेक्शन मे किसी असामान्य स्थिति की सूचना देने पर-

1. जब कोई इंजन खराब हो जाये तो गार्ड लोको पायलटसे पूछेगाकि सहायक इंजन मंगवाने की आवश्यकताहै या नही। लोको पायलटइंजन को 30मिनट मे ठीक कर सकता है या नही इसके बारे मे गार्ड को सूचना देगा।

2. यदि लोको पायलटके अनुसार खराबी ऐसी है कि इसे ठीक करना संभव नहीं है तो वह तुरंत गार्ड को सहायता इंजन की आवश्यकता हेतु लिखित मेमो देगा।
3. यदि 30मिनट तक लोको पायलटगार्ड को ऐसा मेमो नहीं देता है तो गार्ड लोको पायलटको लिखित सूचना देगा कि वह सहायता इंजन की मांग कर रहा है एवंगार्ड सहायता इंजन की मांग करेगा।
4. सहायता इंजन की मांग करने से पहले गाडी का दोनो ओर से बचाव सुनिश्चित किया जाएगा।
5. यदि सहायता इंजन की आवश्यकता का मैसेज देने के बाद लोको पायलटइंजन ठीक कर लेता है तो मालगाडी का लोको पायलटकन्ट्रोलर को / स्टेशन मास्टर को इंजन ठीक होने की सूचना देगा और गाडी रवाना करने की अनुमति मांगेगा।
6. कंट्रोलर/स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि कोई सहायता इंजन ब्लॉक सेक्शन में नहीं भेजा गया है। इसके बाद कन्ट्रोलर/स्टेशन मास्टर मालगाडी के लोको पायलटको क्रमशः ट्रेन नोटिस नं./प्राईवेट नं. देकर गाडी चलाने की अनुमति देंगे।
7. मालगाडी के लोको पायलटको जब तक कन्ट्रोलर का ट्रेन नोटिस नं. या स्टेशन मास्टर का प्राईवेट नं. न मिल जाये तब तक वह अपनी गाडी रवाना नहीं करेगा।

ध्यान दें -

- सवारी गाडी के मामले में यदि एक बार सहायता इंजन की मांग कर ली जाती है तोइंजन ठीक होने के बाद भी सहायता इंजन की मांग को रद्द नहीं किया जाएगा।



ब्लॉक सेक्शन में लोको पायलट गाडी चलाने में असमर्थ होने पर -

1. जब किसी गाडी का लोको पायलट ब्लॉक सेक्शन में किसी कारण वश गाडी चलाने में असमर्थहो जाए तो गाडी खड़ी करेगा एवं सहायक लोको पायलट को अवगत कराएगा।
2. यदि सहायक लोको पायलट लोको पायलट की ट्रेनिंग पास हो तो वह गाडी को सतर्कतापूर्वक चलाते हुए ब्लॉक सेक्शन क्लियर करेगा एवं स्टेशन मास्टर को परिस्थिति से अवगत कराएगा।
3. यदि सहायक लोको पायलट लोको पायलट की ट्रेनिंग पास न हो तो वह ऐसी परिस्थिति में गाडी का संचालन नहीं करेगा। गाडी का नियमानुसार बचाव करेगा एवं गार्ड की मदद से नजदीकी स्टेशन मास्टर को सूचित करवाएगा।
4. दूसरे लोको पायलट / सहायता इंजन द्वारा गाडी का सेक्शन क्लियर किया जाएगा।

उपरी उपस्कर(OHE) ट्रिपिंग (SR 17.09-1)

1. यदि दोहरी लाइन खण्ड पर किसी एक लाइन के उपरी उपस्कर में खराबी का पता चलता है तो कर्षण शक्ति नियंत्रक (TPC) इस फॉल्टी सेक्शन की पहचान कर इसे आयसोलेट करेगा तथा अप्रभावित लाइन को भी बंद कर देगा।
2. फॉल्टी सेक्शन की अप्रभावित लाइन पर दिन में 60 KM/H तथा रात में 30 KM/H अधिकतम गति का सतर्कता आदेश दिया जाएगा तथा बाजू वाली लाइन पर असामान्यता का पता लगाकर इसकी सूचना अगले मास्टर को लोको पायलट द्वारा दी जाएगी।
3. यदि फॉल्टी सेक्शन की अप्रभावित लाइन पर गाडी प्रवेश कर चुकी हो तो लोको पायलट द्वारा सम्पर्क करने पर कर्षण शक्ति नियंत्रक द्वारा उपरोक्त गति का पालन करने तथा उपरोक्त कार्य करने की सूचना दी जाएगी तत्पश्चात OHE सप्लाय शुरु किया जाएगा।
4. लोको पायलट निर्धारित गति का पालन करते हुए, न केवल अपनी लाइन पर बल्कि बाजू वाली लाइन को भी देखता जाएगा तथा इसकी सूचना अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा।

5. लोको पायलट कि सूचना के अनुसार आगामी गाडियों को चलाया जाएगा।
6. यदि सेक्शन मे उपरी उपस्कर(OHE) मे अल्पकालिक ट्रिपिंग होती है तो लोको पायलट सामान्य कर्षण फिर से लेगा और निकटतम लाइन पर अवरोध के लिए चौकस नजर रखेगा तथा इसकि जानकारी गार्ड को देगा। गार्ड तथा सहायक लोको पायलट अपनी गाडी पर असामान्यता का पता लगाने हेतु चौकस निगाह रखेगे।
7. यदि उपरी उपस्कर मे लगातार टेंशन ना हो तो लोको पायलट तुरंत फ्लेशर लाइट ऑन कर देगा। गाडी को नियंत्रित करेगा (रात मे अधिकतम 60KM/H) ताकि किसी अवरोध के पहले रुक सके और अपनी गाडी को प्रथम आपात सॉकेट के पास खडा करके कर्षण शक्ति नियंत्रक से सम्पर्क करेगा उसके निर्देशानुसार कार्य करेगा।
8. यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक से तत्काल सम्पर्क न हो सके तो सहायक लोको पायलट को गार्ड के साथ गाडी की जांच करने भेजेगा। यदि गाडी मे कोई असामान्य बात दिखायी देती है तथा सहायता अपेक्षित हो तो उपलब्ध साधनो से खण्ड नियंत्रक को सूचित किया जाएगा और उनके निर्देशानुसार कार्य करेंगे ।
9. यदि गाडी मे कोई असामान्य बात दिखाई ना दे तो वह फ्लेशर लाइट ऑफ कर देगा। यदि इस दौरान उपरी उपस्कर मे टेंशन आ जाता है तो लोको पायलट सामान्य कर्षण प्रारम्भ करेगा और दिन मे 60 KM/H तथा रात मे 30 KM/H अधिकतम गति से सेक्शन क्लियर करेगा तथा अगले स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा

रेलपथ तथा निर्माण कार्य

ट्रॉली का संचालन) -GR 15.18) जिस वाहन को चार व्यक्ति मिलकर लाईन से उठा सकते है उसे ट्रॉली समझा जाएगा।

ट्रॉली संचालन के नियम-

1. आपात स्थिति को छोडकर ट्रॉली को रेलपथ या अन्य भारी सामान की ढुलाई के लिये उपयोग मे नही लाया जाएगा यदि कोई ट्राली इस प्रकार लादी जाती है तो उसे लॉरी समझा जाएगा ।
2. इंजिनियरिंग विभाग, S&T, परिचालन, वाणिज्य एवं ओविभाग के ऐसे अधिकारी या निरीक्षक .ई.एच. जिन्हे ट्रॉली कि आवश्यकता पडती है वे इसका उपयोग कर सकते है।
3. ट्रॉली का उपयोग करने वाले कर्मचारी के पास CE, CBE, CSO, 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 जाएगा जो कि एक वर्ष के लिये वैद्य रहेगा। उसके बाद प्रति वर्ष परीक्षा लेने के बाद उसका नवीनीकरण किया जाएगा।
5. प्रत्येक ट्रॉली लारी पर उसका नम्बर / मोटर ट्राली /, पदाधिकारी का नाम और मुख्यालय का कोड सफ़ेद अक्षरो मे स्पष्ट रूप से लिखा होगा।
6. ट्रॉली को हमेशा धकेला जाएगा खींचा नही जाएगा।
7. ट्रॉली चलाने केलिये अनाधिकृत साधनो का उपयोग नही किया जाएगा।
8. गेट पार करते समय ट्रॉली कर्मचारियो को सडक 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 ट्राली बिना ब्लॉक बचाव के अन्तर्गत चल रही हो तो चार ट्रॉली मैन के साथ ट्रॉली का बचाव करने के लिये अतिरिक्त व्यक्ति अवश्य साथ में होने चाहिये।
 12. विद्युतीकृत सेक्शनो में ट्रॉली का संचालन करते समय 5 ट्रॉलीमैन अवश्य होने चाहिये।
 13. रात के समय सभी ट्रॉली ब्लॉक बचाव में चलायी जायेगी (गंभीर आपात कालीन परिस्थिति को छोड़कर)
 14. जब कोई ट्राली लारी गाड़ी पर लादने या किसी अन्य कार्य के लिए प्लेटफार्म पर रखी / मोटर ट्राली / 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।
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 ट्राली को बिना ब्लॉक बचाव के स्टेशन सीमा के बाहर चलाना हो तब ट्रॉली का इंचार्ज लाइन पर ट्राली रखने से पहले संबंधित सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों की जानकारी प्राप्त करेगा।
 2. ऐसे समय घुमाव कटान या ढलान के कारण 1200 मीटर की दूरी तक स्पष्ट दिखाई न दे तो ट्राली का बचाव सामान्य नियम 15.27 तथा सहायक नियम 15.27-1 के अनुसार करेगा।
 3. तीव्र घुमाव कटान सुरंगों आदि के कारण बिना ब्लॉक बचाव के ट्राली को चलाते समय निम्न लिखित पूर्वोपाय बरते जाने चाहिए -
 - i. ट्राली के इंचार्ज द्वारा स्टेशन मास्टर को लाईन पर ट्राली रखने की अवधि तथा स्थान की जानकारी देना
 - ii. स्टेशन मास्टर सेक्शन में चल रही गाड़ियों की जानकारी देगा तथा यह बतायेगा कि किस गाड़ी के बाद ट्रॉली को लाईन पर रखा जाएगा।
 - iii. जिस ब्लॉक सेक्शन में ट्रॉली चल रही है उसके दोनों ओर के स्टेशनो के स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि जिस ब्लॉक सेक्शन में ट्रॉली कार्यकर रही है उसमें जाने वाली प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को इसका सतर्कता आदेश दिया गया है।
 - iv. जब ट्रॉली ब्लॉक सेक्शन को क्लियर करके स्टेशन पर पहुँचती 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 में एक साथ चल रही हो तो, जहाँ तक संभव हो, उन्हें एक तार के खम्भे की दूरी पर रखना चाहिये।

ब्लॉक बचाव के साथ ट्राली का संचालन

1. ट्रॉली का संचालन करने से पहले या ब्लॉक सेक्शन में 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।
स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा सेक्शन कंट्रोलर से ब्लॉक बचाव में ट्रॉली के संचालन की अनुमति लेगा तथा इस बारे में दोनों SM आपस में प्राइवेट नंप्रदान करेंगे और जब तक ट्रॉली का इंचार्ज -का आदान. के साथ न दे तब तक दोनों ट्रॉली को रेलपथ से हटाने का संदेश प्राइवेट नंSM किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में जाने की अनुमति नहीं देंगे।

मोटर ट्रॉली - यह भी रेलपथ पर चलने वाली ट्रॉली होती है, जिसमें 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 हैं।

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 ट्रॉलीमैन होना चाहिये।
4. 4 हॉर्स पावर की मोटर ट्रॉली में ट्रॉलीमैन सहित 7 एवं 6 हॉर्स पावर की ट्रॉली में 10 व्यक्तियों से अधिक नहीं होना चाहिये।
5. जब मोटर ट्रॉली चल रही हो तो उसके आगे की ओर दो व्यक्ति अवश्य बैठना चाहिये।
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 लाइन पर जहाँ लॉक एवं ब्लाक उपकरण लगे हैं वहाँ पर मोटर ट्रॉली का संचालन
 - a. लाइन क्लियर ब्लॉक टेलीफोन पर लिया जाएगा।
 - b. ब्लॉक उपकरण नहीं चलाया जाएगा।
 - c. अंतिम रोक सिगनल को ऑन में पार करने के लिये T/369 3b दी जायेगी जिस पर अगले स्टेशन का प्राइवेट नंलिखकर लाइन क्लियर है टिप्पणी दी जायेगी साथ में ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने हेतु एक हस्तलिखित प्राधिकार पत्र दिया जाएगा।
 - d. यदि संभव हो तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर आगमन सिगनल ऑफ 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 में रिकॉर्ड हेतु रखेगा तथा अपना प्राइवेट नंतेलीफोन पर देकर सेक्शन क्लियर करेगा।
 - e. मोटर ट्रॉली के लिये लाइन क्लियर लेकर उसे रद्द करना हो तो दोनो ओर के स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंप्रदान करेंगे।-का आदान .
8. सिंगल लाइन पर जहाँ टोकनलेस लाक एंड ब्लाक उपकरण लगे हैं वहाँ पर मोटर ट्रॉली का संचालन
 - a. लाइन क्लियर ब्लॉक टेलीफोन पर लिया जाएगा।
 - b. ब्लॉक उपकरण नहीं चलाया जाएगा।
 - c. 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।
 - d. अगले स्टेशन पर आगमन सिगनल को ऑफ किया जाएगा।
 - e. अगले स्टेशन पर मोटर ट्रॉली पहुँचने पर उसके इंचार्ज द्वारा गाड़ी पूरी आने का पृष्ठांकन करके स्टेशन मास्टर को लौटाया जाएगा जिसे वह अपनी डायरी में लगा देगा
 - f. मोटर ट्रॉली के लिये लाइन क्लियर लेकर उसे रद्द करना हो तो दोनो ओर के स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंप्रदान करेंगे।-का आदान .

गाड़ी या मोटर ट्रॉली के पीछे मोटर ट्रॉली को चलाना -

- i. डबल लाइन या सिंगल लाइन सेक्शन में 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 जाएगा एक प्रति ट्रॉली के इंचार्ज के देकर दूसरी प्रति पर उसका हस्ताक्षर लिया जाएगा।
- iii. अनुगामी मोटर ट्रॉली के लिए अंतिम रोक सिगनल को ऑफ़ नहीं किया जाएगा उसे ऑन स्थिति में पार करने के लिए T/ 369(3b) दिया जाएगा।
- iv. ब्लॉक सेक्शन में मोटर ट्रॉली के प्रवेश करने पर अगले स्टेशन मास्टर को इसका डिपार्चर दिया जाएगा और अगले SM को बताया जाएगा 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 जाएगा। यदि अवरोधित लाइन पर लेना है तो बुलावा सिगनल ऑफ़ करके या हाथ सिगनल दिखाकर लिया जाएगा।
- vi. अगले स्टेशन पर गाड़ी मोटर ट्रॉली आने के बाद/SM सेक्शन क्लियर तब तक नहीं करेगा, जब तक कि अंतिम मोटर ट्रॉली नहीं 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 प्रविष्टि दोनों स्टेशन के TSR में की जायेगी।
- viii. जहाँ टोकन वाले ब्लॉक 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 ब्लॉक उपकरण में डालेगा।
- ix. गाड़ी क मोटर ट्रॉलियाँ चलानी हो तो प्रत्येक मोटर ट्रॉली के मोटर ट्रॉली के पीछे एक से अधि / इंचार्ज को अनुज्ञा पत्र पर दिया जाएगा तथा अंतिम मोटर ट्रॉली के परमिट पर शब्द लिखा "अंतिम मोटर ट्रॉली" जाएगा।
- 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 में लॉरी के इंचार्ज को सूचित किया जा चुका है और लॉरी रेलपथ का उल्लंघन नहीं कर रही है। जिन लाईनों पर लॉरी कार्य कर रही है उसके होम सिगनल से संबंधित स्लाइडो तथा लीवरो पर क्रमशः स्लाइड पिन व लीवर कॉलरो का उपयोग किया जाएगा। :
3. लॉरी का संचालन दो प्रकार से किया जाता है -
 - a) ब्लॉक बचाव के अन्तर्गत
 - b) बिना ब्लॉक बचाव के अन्तर्गत

लेकिन निम्नलिखित परिस्थितियों में लॉरी का संचालन ब्लॉक बचाव के अन्तर्गत ही किया जाएगा-

- जब लॉरी का संचालन किसी आपातकालीन स्थिति में रात में या दिन में धुंध और कोहरे के मौसम में, आँधी या तूफ़ान में जब दृश्यता साफ़ न हो किया जा रहा हो।
 - जब लॉरी में रेल की पटरियों या गर्डर लदे हो।
 - लॉरी में ऐसा भारी सामान लदे हो जिसे आसानी से नहीं उतारा जा सकता।
 - जब लॉरी घुमाव या कटाव या घाट सेक्शन में कार्य कर रही हो।
4. लारी बिना ब्लॉक 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 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 -
- a. 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
 - b. 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 ।
 - c. जब ब्लॉक सेक्शन से लाइन पर लारी रखने की अनुमति माँगी गई हो तो स्टेशन मास्टर लाइन ब्लॉक करेगा और प्राइवेट नंबर के साथ इंचार्ज को सूचित करेगा ।
 - d. 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 ।
 - e. जब लारियाँ एक दूसरे के पीछे चलाई जाती हैं तो उनमें कम से कम दो खंभों की दूरी रखी जानी चाहिए
 - f. गंभीर आपातकालीन स्थिति को छोड़कर TSL तथा ACF के दौरान लारी का संचालन नहीं किया जाएगा ।
 - g. सामग्री लारी का बचाव साधारण नियम -GR 15.27 SR 15.27-1 के अनुसार अवश्य किया जाना चाहिए ।

अवरोधित ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजन) सहायता गाड़ी को भेजना/BWM 4.12)

जब दुर्घटना या ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का इंजन असमर्थ हो जाये और अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में सहायता गाड़ी सहायता इंजन भेजना हो तो उन्हें भेजने वाला स्टेशन मास्टर/निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -

- a) दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को सूचित किया जाएगा।
 - b) खण्ड नियंत्रक को भी सूचना दी जायेगी।
 - c) सहायता गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट को परिस्थितियों की जानकारी दी जायेगी।
 - d) सहायता गाड़ी के लोको पायलट को निम्नलिखित प्राधिकार पत्र दिया जाएगा-
T/A 602 - इसमें तीन भाग होते हैं
 1. बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
 2. सिगनलों को ऑन में पार करने का प्राधिकार
 3. सतर्कता आदेश 15 कि / घं.प्र.मी.10 कि घ.प्र.मी.
- 1) ऐसे समय उपरोक्त अधिकार पत्रों द्वारा लोको पायलट को अवरोध का कितना गाड़ी को किस .मी. स्टेशनपर क्लियर करना है उसकी जानकारी भी दी जाएगी ।
 - 2) जब सहायता गाड़ीसहायता इंजन दोहरी लाईन खण्ड पर सही दिशा में और इकहरी लाईन / सेक्शन में प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करता है तोSM अगले स्टेशन को ब्लॉक उपकरण पर "गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर गयी है " (तीन घंटी संकेतसंकेत देगा। (
 - 3) यदि सहायता इंजन त दिशा में प्रवेश करे तो दूसरी ओर के सहायता गाड़ी दोहरी लाईन पर गल / स्टेशन मास्टर को ब्लॉक फ्रॉन पर प्रस्थान का समय बताया जाएगा ब्लाक उपकरण पर तीन घंटी संकेत नहीं दिया जाएगा।
 - 4) सेक्शन कंट्रोलर को भी सहायता गाड़ी सहायता इंजन के र /वाना होने का समय बताया जाएगा।
 - 5) दोनो ओर के स्टेशन मास्टर सहायता इंजन सहायता गाड़ी के प्रस्थान का समय/TSR में लिखेंगे।
 - 6) सहायता गाड़ी सहायता इंजन के साथ जब असमर्थ गाड़ी स्टेशन पर आ जाये तो दोनो गाड़ियों के / गार्डTSR/ पूर्ण गाड़ी आगमन रजिस्टर में पूर्ण आगमन स्वरूप हस्ताक्षर करेंगे उसके बाद ही निम्नानुसार सेक्शन क्लियर किया जाएगा
 - 7) यदि गाड़ी, सहायता गाड़ी सहायता इंजन के साथ सही दिशा में अगले स्टेशन पर पहुंचती है तो / स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को"गाड़ी सेक्शन से बाहर हो गयी है " (चार घंटी संकेत देगा ।
 - 8) यदि गाड़ी सहायता गाड़ी सहायता इंजन के साथ उसी स्टेशन पर वापस आती है जहाँ से वह वाना / रहूयी थी तो स्टेशन मास्टर दूसरी ओर केSM को "पिछला संकेत रद्द करो " (पांच घं त देगा।सामान्य संचालन प्रारम्भ होने पर प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में जाने वाली पहली गाड़ी को स्टेशन पर रोका जाएगा और लोको पायलट को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने हेतू अनुदेश देगा ।

ट्रेक अनुरक्षण मशीनों का संचालन GR 4.65

TYPES OF MACHINE

1. TTM : Tie Tamping Machine.
2. DTS : Directed Track Maintenance.
3. DTS : Dynamic Track Stabilizers.
4. DGS : Dynamic Track Stabilizers.
5. BCM : Ballast Cleaning Machine.
6. BRM : Ballast Regulating Machine.
7. FRM : Formation Rehabilitation Machine.
8. CSM : Continuous Sleeper Maintenance.
9. CSM : Continuous Action Tamping Maintenance.
10. RGM : Rail Grinding Machine.
11. SCM : Sleeper Changing Machine.
12. HTM : Hydraulic tamping Machine.
13. ALM : Automatic Lining Machine.
14. PTM : Points Tamping Machine.
15. STM : Switch Tamping Machine.
16. SBS : Shoulder Ballast Screener.
17. TRT : Track Relaying Train.
18. UNIMAT: Universal Tamping Machine.
19. PQRS : Plasser Quick Relaying System.
20. MFD : Maschinen Fabricen Deutschland.

1. ऑन ट्रेक रेल पथ अनुरक्षण मशीनें स्वचलित रेलपथ अनुरक्षण मशीनें होती हैं। इसका संचालन गाड़ी की तरह किया जाएगा।
2. एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक संचालन के मामले में एक प्रस्थान आदेश के अंतर्गत एक / जुड़े हुए ऑन ट्रेक अनुरक्षण मशीनों को अनुमति दी जा सकती है।
3. ऑन ट्रेक रेल पथ अनुरक्षण मशीन इंजिनियरिंग प्राधिकारी जो सेक्शन इंजिनियर (P way) की श्रेणी से नीचे का न हो के सीधे पर्यवेक्षण में कार्य करेगी जो यातायात ब्लाक लेने और ब्लाक के दौरान रेलपथों की सुरक्षा के लिए उत्तरदायी होगा।
4. मशीन ऑपरेटर को मशीन कार्य सक्षमता प्रमाणपत्र Dy. CE (TM) / XEN (TM) द्वारा जारी किया जाता है जो तीन साल के लिए वैध होता है।
5. मशीन ऑपरेटर को सुरक्षा नियम से संबंधित सक्षमता प्रमाणपत्र संबंधित मंडल के Sr. DOM / DOM द्वारा जारी किया जाता है जो एक साल के लिए वैध होता है।
6. मशीन ऑपरेटरों का प्रारंभिक प्रशिक्षण ZRTI भुसावल में होगा तथा तीन साल में एक बार उन्हें पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के लिए भेजा जाएगा।
7. ट्रेक अनुरक्षण मशीनों को साइडिंग से रनिंग लाइन पर स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति के बिना (T/806) नहीं लाया जाएगा

8. रेल पथ अनुरक्षण मशीनें लाइन ब्लाक के तहत कार्य करेगी। मशीन प्रभारी JE / SE स्टेशन मास्टर को ब्लाक से संबंधित संपूर्ण विवरण देकर ब्लाक की माँग करेंगे। स्टेशन मास्टर खंड नियंत्रक की अनुमति से ब्लाक की अनुमति माँग पत्र के मूल प्रति पर लिखकर देंगे।
9. मशीनों की अधिकतम अनुमेय गति CRS द्वारा अनुमोदित की जाती है तथापि पाइंट और क्रासिंग से गुजरते समय गति 15 kmph होगी।

संचालन के नियम -

इकहरी लाइन पर -

➤ **कार्य करना और आगे बढ़ना टोकन वाले क्षेत्र में-**

- स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करेगा तथा अंतिम रोक सिगनल को ऑफ करेगा, टोकन और ट्रेक अनुरक्षण मशीन अनुमति पत्र जारी करेगा जिस पर आपरेटर के हस्ताक्षर लिये जाएंगे एवं उसे JE / SE को सौंप दिया जाएगा।
- कार्य समाप्ति पर आगमन सिगनलों को ऑफ करके मशीन को लिया जाएगा। JE / SE अनुमति पत्र, टोकन स्टेशन मास्टर को सौंप देगा। तत्पश्चात् पिछला सेक्शन क्लियर किया जाएगा।

➤ **कार्य करना और लौटना टोकन वाले क्षेत्र में-** स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करेगा तथा अंतिम रोक सिगनल को ऑफ करेगा, टोकन और ट्रेक अनुरक्षण मशीन अनुमति पत्र जारी करेगा जिस पर आपरेटर के हस्ताक्षर लिये जाएंगे एवं उसे JE / SE को सौंप दिया जाएगा। कार्य समाप्त होने पर आगमन सिगनलों को ऑफ करके मशीन को स्टेशन पर लिया जाएगा। JE/SE टोकन तथा अनुमति पत्र स्टेशन मास्टर को सौंप देंगे और ट्रेक सुरक्षित होने संबंधी प्रमाण पत्र देंगे। तत्पश्चात् ब्लाक उपकरण सामान्य स्थिति में किया जाएगा।

टोकनलेस क्षेत्र में- ब्लाक बैक लिया जाएगा, शंटिंग की, अनुमति पत्र जारी किया जाएगा जिस पर मशीन आपरेटर के हस्ताक्षर होंगे। अंतिम रोक सिगनल को ऑन में पार करने के लिए T /369/3b दिया जाएगा कार्य समाप्त होने पर आगमन रोक सिगनलों को ऑफ करके स्टेशन पर लिया जाएगा JE/SE शंटिंग की तथा अनुमति पत्र स्टेशन मास्टर को सौंप देंगे और ट्रेक सुरक्षित होने संबंधी प्रमाण पत्र देंगे। तत्पश्चात् ब्लाक बैक कैंसल किया जाएगा।

दोहरी लाइन पर

➤ **कार्य करना और आगे बढ़ना - (सही दिशा में) -**

- अगले स्टेशन से लाइन क्लियर लिया जाएगा। अंतिम रोक सिगनल को ऑफ किया जाएगा। मशीन आपरेटर के हस्ताक्षर लेकर अनुमति पत्र JE/SE को दिया जाएगा।
- अगले स्टेशन पर सिगनलों को ऑफ करके मशीन को स्टेशन पर लिया जाएगा।
- JE / SE द्वारा अनुमति पत्र स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जाएगा तथा ट्रेक सेफ होने का प्रमाण पत्र भी दिया जाएगा। उसके पश्चात् सेक्शन क्लियर किया जाएगा।

➤ **कार्य करना और आगे बढ़ना (गलत दिशा में)-**

- स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करेगा।
- संबंधित JE / SE को पेपर लाइन क्लियर टिकट, अनुमति पत्र जारी करेगा जिस पर मशीन आपरेटर के हस्ताक्षर भी होंगे तथा मशीन को पायलट आउट कराते हुए सेक्शन में भेजा जाएगा।

- कार्य समाप्त होने के पश्चात मशीन सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल जो भी पहले पड़ेगा वहाँ पर रोकेगा एवं वहाँ से वर्दीधारी पाइंट्समेन द्वारा स्टेशन तक पायलट कराते हुए लाया जाएगा ।
- JE / SE, पेपर लाइन क्लियर टिकट तथा अनुमति पत्र स्टेशन मास्टर को सौंप देगा तथा ट्रेक के सुरक्षित होने के संबंध में प्रमाणित करेगा तत्पश्चात सेक्शन क्लियर किया जाएगा ।

➤ **कार्य करना और वापस आना (सही दिशा में) -**

- स्टेशन मास्टर ब्लाक फार्वर्ड लेगा संबंधित JE / SE को अनुमति पत्र तथा शंटिंग की यदि कोई हो तो जारी करेगा उस पर मशीन आपरेटर के हस्ताक्षर भी लिये जाएंगे ।
- अंतिम रोक सिगनल को ऑन में पार करने के लिए T/369 (3b) जारी करेगा । कार्य समाप्त होने पर वापस आते समय मशीन सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या जिस लाइन पर वह आ रहा है उसके अंतिम रोक सिगनल पर मशीन खड़ी करेगा ।
- एक वर्दीधारी पाइंट्समेन द्वारा पायलट इन में देकर स्टेशन तक पायलट किया जाएगा ।
- JE / SE, अनुमति पत्र स्टेशन मास्टर को सौंप देगा तथा ट्रेक के सुरक्षित होने के संबंध में प्रमाणित करेगा तत्पश्चात ब्लाक फार्वर्ड कैसल करेगा ।

➤ **कार्य करना और वापस आना (गलत दिशा में) -**

- पिछले स्टेशन से ब्लाक बैक लिया जाएगा संबंधित JE / SE को अनुमति पत्र तथा शंटिंग की यदि कोई हो तो जारी करेगा उस पर मशीन आपरेटर के हस्ताक्षर भी लिये जाएंगे ।
- पायलट आउट मेमो जारी करेगा ।
- कार्य समाप्त होने पर आगमन सिगनलों को ऑफ करके मशीन को स्टेशन तक लिया जाएगा ।
- JE / SE, अनुमति पत्र स्टेशन मास्टर को सौंप देगा तथा ट्रेक के सुरक्षित होने के संबंध में प्रमाणित करेगा तत्पश्चात ब्लाक बैक क्लियर किया जाएगा ।

टॉवर वैगन का संचालन GR 17.08 SR 17.08-1

1. यदि ओके अनुरक्षण के लिये या किसी खराबी को दूर करने के लिये या अन्य किसी मार्ग के लिये टॉवर .ई.एच. वैगन चलाना आवश्यक हो तो टॉवर वैगन का कार्यभारी कर्मचारी, स्टेशन मास्टर को टॉवर वैगन के संचालन के बारे में सूचना देगा।
2. टॉवर वैगन का संचालन एक गाड़ी की तरह किया जाता है परन्तु यह बिना गार्ड के चलाई जाती है। ऐसे समय में गार्ड के कर्तव्यों का निर्वाह टॉवर वैगन के साथ जाने वाले ओपर्यवेक्षक द्वारा किया जाएगा। .ई.एच.
3. जब ओये जा सकते हैं। ऐसे ब्लॉक दिया जाता है तब एक या अधिक टॉवर वैगन एक के पीछे एक चला .ई.एच. समय सेक्शनमें प्रवेश करने वाले प्रथम टॉवर वैगन की अधिकतम गति 40 kmph किहोगी उसके .घं.प्र.मी. बाद स्टेशन मास्टर अनुगामी टॉवर वैगन को T/A 602 प्राधिकार पत्र देकर भेजेगा। इस पर कार्यस्थल का विवरण बताया जाएगा तथा अधिकतम गति 8 कि.घं.प्र.मी., का उल्लेख भी किया जाएगा।
4. काम पूरा हो जाने पर सेक्शन में प्रवेश करने वाले अंतिम टॉवर वैगन का कर्मचारी अगले स्टेशन पर जाकर प्रमाणित करेगा कि सेक्शन में अवरोध नहीं है और में संबंधित प्रविष्टी के सामने इस "गाड़ी सिगनल रजिस्टर" कि अंतिम टॉवर वैगन सेक्शन से बाहर हो गया ह प्रमाण स्वरूप हस्ताक्षर करेगा।
5. पूर्ण ब्लॉक पद्धति में टॉवर वैगन को गाड़ी के पीछे जाने की अनुमति नहीं दी जायेगी।
6. ओके अनुरक्षण में तथा खराबियों को दूर करने में टॉवर वैगन का महत्वपूर्ण स्थान है इसलिये जैसे ही कार्य .ई.एच. घटना राहत गाड़ी के समान अत्यंत शीघ्र ही पूरा हो जाये टॉवर वैगन को दुउनके मूल डिपो में भेजना चाहिये।

गाड़ी का बिना टेल लैम्पटेल बोर्ड के स्टेशन से गुजरना GR 4.17 SR 4.17-

1. यदि स्टेशन मास्टर देखता है कि गाड़ी बिना टेल लैम्प या टेल बोर्ड के गुजर रही है तो वह तुरन्त अगले स्टेशन को ब्लॉक उपकरण पर "गाड़ी बिना टेल लैम्प" अथवा टेल बोर्ड के गुजरी है) घंटी संकेत "6विराम 2) देगा।
2. स्टेशन मास्टर इस बारे में सेक्शन कंट्रोलर सूचना देगा।
3. पिछले स्टेशन को गाड़ी सेक्शन से बाहर हो गयी है घंटी संकेत नहीं देगा बल्कि छगाड़ी बिना) विराम दो : घंटी देगा । (के गुजरी है टेल बोर्ड / टेल लैम्पब्लाक स्टेशनों के बीच जहाँ पर ब्लाक प्रुविंग एक्सल काउंटर या निरंतर ट्रेक सर्किट की व्यवस्था है और स्टेशन सेक्शन में नान रनिंग लाइनों को छोड़कर अन्य लाइनों पर पूर्ण ट्रेक सर्किट की व्यवस्था है वहाँ पर पिछला सेक्शन क्लियर किया जा सकता है ।
4. दोहरी लाइन पर विपरित दिशा में जाने वाली गाड़ियों को रोकने हेतु कार्यवाही करेगा और उसके लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थितियों से अवगत करवाकर उन्हें सतर्कता से आगे बढ़ने और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहने के बारे में सतर्कता आदेश जारी करेगा ।
अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर जिसे बिना टेल लैम्प टेल बोर्ड के गाड़ी के पास होने का संकेत प्राप्त हुआ है वह /
- निम्नलिखित कार्यवाही करेगा

- a. तुरंत 6 विराम 2 घंटी संकेत की पावती देगा।
- b. जिस गाड़ी के लिये यह संकेत प्राप्त हुआ है उस गाड़ी को स्टेशन पर रोकने के लिये कार्यवाही करेगा ।
- c. दोहरी लाइन पर जिस स्टेशन से 6 विराम 2 घंटी संकेत मिला है उस ओर जाने वाली गाड़ी को रोकने के लिये कार्यवाही करेगा तथा उस दिशा में जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को परिस्थिति से अवगत करवाकर उन्हें सतर्कता से आगे बढ़ने और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहने के बारे में सतर्कता आदेश जारी करेगा ।
- d. जिस गाड़ी के बारे में 6 विराम 2 घंटी संकेत प्राप्त हुआ था, उस गाड़ी के स्टेशन पर पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के पश्चात पिछला सेक्शन क्लियर किया जाएगा ।

5. यदि पूरी गाड़ी नहीं आयी है तो SR 6.09-1 के अनुसार कार्यवाही की जायेगी।

यदि गाड़ी बुझे हुये टेल लैम्प के साथ गुजरती है और स्टेशन मास्टर बुझा हुआ टेल लैम्प देख लेता है तो वह पिछला सेक्शन क्लियर करेगा लेकिन अगले स्टेशन को 6 विराम 2 घंटी संकेत देगा तथा टेलीफोन पर भी परिस्थिति से अवगत करायेगा। ऐसे समय दोहरी लाइन पर विरुद्ध दिशा की गाड़ी को रोकने की आवश्यकता नहीं रहेगी लेकिन अगले स्टेशन पर गाड़ी को रोककर टेल लैम्प जलवाया जाएगा

स्टाफ नशे की स्थिति में पाए जाने पर केबिन मास्टर के कर्तव्य :-

यदि कोई रेल कर्मचारी ड्यूटी के दौरान नशे में पाया जाता है तो या उसके पर्यवेक्षक को कोई शक होता है तो वह तुरंत अपने पदाधिकारी को इस बात की सूचना देगा । एवं उसे ड्यूटी पर नहीं लेगा ।
पदाधिकारी तुरंत उसके रिलीवर की व्यवस्था करेगा और यथाशीघ्र डॉक्टर से उसकी जांच कराएगा और यदि संभव हो तो दो निष्पक्ष गवाहों की लिखित साक्ष्य भी प्राप्त करेगा ।

स्टाफ का ड्यूटी से फरार हो जाना

यदि केबिन मास्टर के केबिन से कोई कर्मचारी ड्यूटी से फरार हो जाता है तो केबिन मास्टर तत्काल उसकी सूचना अपने उच्च पदाधिकारियों को देगा एवं खंड नियंत्रक को इसकी सूचना देगा । इसके बाद केबिन मास्टर खंड के टी . को भी . आई इसकी सूचना देगा आवश्यकता पड़ने पर ऑफ ड्यूटी स्टाफ को ड्यूटी पर बुलाया जायगा तथा उचित आदेश मिलने के पश्चात आगे की करवाई करेगा
यदि जरूरत पड़ी तो वह अपने दोनों और के निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को भी इसकी सूचना देगा

स्टाफ/पैसेंजर द्वारा स्टेशन परिसर में उपद्रव करना - यदि स्टाफ या पैसेंजर द्वारा स्टेशन परिसर में उपद्रव किया जाता है तो केबिन मास्टर निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा केबिन मास्टर इसकी सूचना खंड नियंत्रक, स्थानीय पुलिस एवं उच्च अधिकारी तथा GRP / RPF को इसकी सूचना देगा एवं उन्हें घटना स्थल पर जल्द से जल्द पहुंचने के लिए कहेगा।

गार्ड, ड्रायवर और स्टेशन कर्मचारियों के बीच सिगनलो का आदान-प्रदान- (SR-4.42-3)

1. जब कोई गाड़ी स्टेशन से बिना रुके जा रही हो तो स्टेशन मास्टर, गार्ड तथा लोको पायलट के साथ हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान ऐसे स्थान से करेगा जहाँ से लोको पायलट व गार्ड को स्पष्ट रूप से दिखाई दें।
2. केबिन के कर्मचारी भी गार्ड तथा लोको पायलट के साथ हरा हाथ सिग्नल का आदान-प्रदान करेंगे चाहे गाड़ी बिना रुके जा रही हो या स्टेशन पर रुककर जा रही हो / जाने वाली हो। और यदि गाड़ी में कुछ खतरा दिखाई देता है तो तुरन्त खतरा हाथ सिगनल दिखाने के लिये तैयार रहेंगे।
3. जब गाड़ी स्टेशन से बिना रुके जा रही हो तो स्टेशन मास्टर एक पाईट्समेन को लाईन के दूसरी ओर हाथ सिगनलो के आदान-प्रदान के लिये नियुक्त करेगा।
4. स्टेशन के ऐसे केबिन को जिन्हे सामान्यतः गाड़ी के लोको पायलट व गार्ड के साथ हाथ सिगनलो के आदान-प्रदान से छूट दी गई है वे केबिन कर्मचारी भी गाड़ियों पर नजर रखेंगे और यदि उन्हें कोई खतरनाक स्थिति दिखाई देती है तो तुरन्त खतरा हाथ सिगनल दिखायेंगे।
5. रात में हाथ सिगनल का आदान - प्रदान करते समय केबिन कर्मचारी को हरी बत्ती आने वाली गाड़ी की ओर नहीं दिखानी चाहिए जिससे गाड़ी ब्रू के मन में रोक सिगनल का भ्रम पैदा न हो। हरी बत्ती रेल पथ के सामने की ओर दिखाई जाये ताकि सिगनल तभी दिखाई दे जब केबिन से गुजरे।
6. यदि स्टेशन से श्रू जाने वाली गाड़ी में कुछ खतरनाक या असुरक्षित स्थिति दिखाई दे तब लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये स्टेशन कर्मि खतरा हाथ सिगनल दिखायेंगे और गाड़ी रोकने का पूरा प्रयास करेंगे तथा इसकी सूचना कंट्रोलर को भी देगा।
7. 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 कंट्रोलर को सूचना देगा तथा अगले स्टेशन मास्टर को गाड़ी खड़ी करने एवं कारण पता लगाने के लिये तुरन्त सूचित करेगा।
8. स्टेशन पर बिना रुके जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड के साथ स्टेशन कर्मचारियों द्वारा हाथ सिग्नल के आदान प्रदान न किये जाने के मामले को गार्ड अपने जरनल में लिखेगा।

गाड़ी का बिना टेल लैम्प - (विराम दो घंटी संकेत : छ) टेल बोर्ड के स्टेशन से गुजरना /GR4.17SR 4.17-

1. यदि स्टेशन मास्टर देखता है कि गाड़ी बिना टेल लैम्प या टेल बोर्ड के गुजर रही है तो वह तुरन्त अगले स्टेशन को ब्लॉक उपकरण पर गाड़ी बिना टेल लैम्प"अथवा टेल बोर्ड के गुजरी हैघंटी ") संकेत6विराम 2) देगा।
 2. स्टेशन मास्टर इस बारे में सेक्शन कंट्रोलर सूचना देगा।
 3. पिछले स्टेशन को गाड़ी सेक्शन से बाहर हो गयी है घंटी संकेत नहीं देगा बल्कि छ विराम दो : घंटी देगा। (टेल बोर्ड के गुजरी है / गाड़ी बिना टेल लैम्प)ब्लाक स्टेशनों के बीच जहाँ पर ब्लाक पुविंग एक्सल काउंटर या निरंतर ट्रेक सर्किट की व्यवस्था है और स्टेशन सेक्शन में नान रनिंग लाइनों को छोड़कर अन्य लाइनों पर पूर्ण ट्रेक सर्किट की व्यवस्था है वहाँ पर पिछला सेक्शन क्लियर किया जा सक ता है।
 4. दोहरी लाइन पर विपरित दिशा में जाने वाली गाड़ियों को रोकने हेतु कार्यवाही करेगा और उसके लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थितियों से अवगत करवाकर उन्हें सतर्कता से आगे बढ़ने और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहने के बारे में सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर जिसे बिना टेल लैम्प टेल बोर्ड के गाड़ी के पास होने का संकेत प्राप्त हुआ है वह / - निम्नलिखित कार्यवाही करेगा

- a. तुरंत 6 विराम 2 घंटी संकेत की पावती देगा।
 - b. जिस गाड़ी के लिये यह संकेत प्राप्त हुआ है उस गाड़ी को स्टेशन पर रोकने के लिये कार्यवाही करेगा।
 - c. दोहरी लाईन पर जिस स्टेशन से 6 विराम 2 घंटी संकेत मिला है उस ओर जाने वाली गाड़ी को रोकने के लिये कार्यवाही करेगा तथा उस दिशा में जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को परिस्थिति से अवगत करवाकर उन्हें सतर्कता से आगे बढ़ने और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिए तैयार रहने के बारे में सतर्कता आदेश जारी करेगा।
 - d. जिस गाड़ी के बारे में 6 विराम 2 घंटी संकेत प्राप्त हुआ था, उस गाड़ी के स्टेशन पर पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के पश्चात पिछला सेक्शन क्लियर किया जाएगा।
5. यदि पूरी गाड़ी नहीं आयी है तो SR 6.09-1 के अनुसार कार्यवाही की जायेगी।
 6. यदि गाड़ी बुझे हुये टेल लैम्प के साथ गुजरती है और स्टेशन मास्टर बुझा हुआ टेल लैम्प देख लेता है तो वह पिछला सेक्शन क्लियर करेगा लेकिन अगले स्टेशन को 6 विराम 2 घंटी संकेत देगा तथा टेलीफोन पर भी परिस्थिति से अवगत करायेगा। ऐसे समय दोहरी लाईन पर विरुद्ध दिशा की गाड़ी को रोकने की आवश्यकता नहीं रहेगी लेकिन अगले स्टेशन पर गाड़ी को रोककर टेल लैम्प जलवाया जाएगा।



ओवर हॉलिंग के दौरान यातायात संचालन- (SR 3.51-2)

6. स्टेशन इन्टरलॉकिंग गियर की ओवर हॉलिंग प्रारम्भ करने की केबिन पर स्लाईड बॉक्स की या अन्य / तारीख, समय, उसकी सम्भावित अवधि एवं गति प्रतिबन्ध के सम्बन्ध में जानकारी देने की अधिसूचना संयुक्त रूप से DOM तथा DSTE द्वारा जारी की जाती है।
7. अनुदेशों में अन्य बातों के साथ साथ-GR 3.38 और GR 3.39 के अनुसार कांटों को क्लैम्प करने और उसमें ताला लगाने की शर्त के बारे में उल्लेख रहेगा।
8. स्टेशन मास्टर सिगनल ऑफ़ करने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि जिन कांटों से गाड़ी गुजरेगी वे सभी सही तरह से सैट तथा सम्मुख कांटे सही तरह से सैट, क्लैम्प एवं पैड लॉक कर दिये गये हैं। स्टेशन मास्टर किस तरह से इसे सुनिश्चित करेगा उसे स्पष्ट रूप से अवश्य निर्धारित करना चाहिये और इस बारे में अस्थायी संचालन अनुदेश तैयार करके स्टेशन को भेजे जायेंगे।
9. ओवर हॉलिंग कार्य प्रारम्भ करने की तारीख, समय तथा इस दौरान स्टेशन से जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को 15 kmph का सतर्कता आदेश जारी करने के बारे में एक अधिसूचना DOM एवं DSTE के द्वारा संयुक्त रूप से अवश्य जारी करनी चाहिये। यदि ओवर हॉलिंग का कार्य, काम प्रारम्भ करने के दिन सूर्यास्त तक समाप्त नहीं किया जा सकता तथा उसके कुछ दिन और चलने की सम्भावना हो तो GR 15.09 के अनुसार अस्थायी सतर्कता और गति संकेतक लगाये जायेंगे।
10. ओवर हॉलिंग का कार्य शुरू करने से पहले सिगनल निरीक्षक को ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को डिस्कनेक्शन में S & T (T-3.51) अवश्य देना चाहिये।
डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन के बीच की अवधि के दौरान यदि गाड़ी पार करानी हो या कोई शंटिंग करनी है तो स्टेशन मास्टर लिखित रूप से सिगनल निरीक्षक को अवश्य सूचित करेगा कि कांटे किस स्थिति में लगाने हैं। सिगनल निरीक्षक कांटों को आवश्यक स्थिति में लगाने की व्यवस्था करेगा। स्टेशन मास्टर उन पर कोई भी संचालन करने से पहले उन्हें सैट, क्लैम्प एवं पैड लॉक करेगा। संचालन पूरा

होने पर स्टेशन मास्टर क्लैम्प और पैड लॉक को हटा देगा तब सिगनल निरीक्षक गियर पर पुनकार्य : प्रारम्भ कर सकता है।

बिजली द्वारा संचालित क्रॉस ओवर कांटो के खराब -होने पर गाड़ियों की संचालन विधि (फ़ैल)SR 3.51-1 (b)

1. परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कांटो के खराब होने की सूचना मिलने के पश्चात S & T विभाग के कर्मचारी खराबी को दूर करने का प्रयास करेंगे।
 2. यदि S & T विभाग का कर्मचारी यह समझता है कि खराबी को ठीक करने में अधिक समय लग सकता है तो वह परिचालन विभाग के कर्मचारी को डिस्कनेक्शन मेमो देगा।
 3. स्टेशन मास्टर डिस्कनेक्शन मेमो प्राप्त करने के बाद क्रॉस ओवर को सामान्य अवस्था में सही प्रकार सेट करेंगे तथा दोनों सिरो को सामान्य अवस्था में क्लैम्प एवं पैड लॉक करेंगे और ऐसा स्टेशन मास्टर तब तक करेगा जब तक कि S & T कर्मचारी से कांटो के ठीक होने का मेमो प्राप्त न हो जाये।
 4. ऐसा करने के बाद स्टेशन मास्टर S & T विभाग के कर्मचारी को इस बात की लिखित सूचना देगा।
 5. इसके उपरान्त S & T विभाग का कर्मचारी जो कि सेक्शन इंजिनियर के पद से कम का न हो इस प्रकार की लिखित सूचना प्राप्त करने के बाद उपकरण में इस प्रकार अस्थायी परिवर्तन करेंगे कि कांटे पैनल पर सामान्य और स्थिर संकेत दे। इसके लिये इन कांटो से संबंधित सिगनल को इस प्रकार प्रतिबन्धित करेंगे जो सिर्फ पीला संकेत देगा और साथ ही सिगनल ओवरलैप तक रास्ते के कांटे सेट एवं लॉक होने की जानकारी मिल सके ऐसा भी प्रबन्ध करेंगे।
 6. S & T विभाग के कर्मचारी अस्थायी परिवर्तन करने के पश्चात स्टेशन मास्टर को लिखित रूप से सूचित करेंगे कि कांटा नंके संकेत को ----- को ठीक कर दिया गया है और सिगनल नं ----- . अस्थायी रूप से पीले संकेत पर प्रतिबन्धित कर दिया गया है।
 7. इसके बाद स्टेशन मास्टर बाजू वाले स्टेशन मास्टर को 15 Kmph का सतर्कता आदेश जारी करने की सूचना देगा जिससे ऐसे कांटो पर से जाने वाली गाड़ी की गति 15 Kmph से अधिक न हो।
 8. स्टेशन मास्टर एक उपयुक्त परिचालन कर्मचारी को प्रभावित कांटे के पास नियुक्त करेगा जो कि गार्ड के पद से नीचे का न हो, वह कांटो और क्लैम्प की स्थिति का प्रत्येक गाड़ी के जाने के बाद निरीक्षण करेगा। ऐसे कर्मचारी और स्टेशन मास्टर के बीच में संचार की व्यवस्था होनी चाहिये जिससे स्टेशन मास्टर सिगनल ऑफ़ करने से पहले उस रास्ते के सभी कांटो के सेट एवं क्लैम्प और पैड लॉक होने की सुनिश्चित कर सके।
 9. यदि सिगनल ऑफ़ नहीं होता है तो बुलावा सिगनल ऑफ़ किया जाएगा या T/369 (3b) अधिकार पत्र का उपयोग किया जाएगा।
 - (a) खराबी दूर करने के बाद सेक्शन इंजिनियर पैरा नं .5 के अनुसार लगाये गये अस्थायी परिवर्तनो को हटायेगा और स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में यह संदेश देगा कि कांटा नं .क्रॉस ओवर नं / ----- . का कार्य पूरा हो गया है और अस्थाई परिवर्तन ह ----टा लिये गये है तथा कांटे परीक्षण के लिये तैयार है।
 - (b) स्टेशन मास्टर ऐसी लिखित सूचना पर पावती देने से पहले परीक्षण करेंगे और परीक्षण के दौरान इस बात को ध्यान में रखेंगे कि प्रभावित कांटों पर से कोई गाड़ी न गुजरे ।
- iii. कांटो को पूरी तरह से जाँच करने के बाद सेक्शन इंजिनियर लिखित घोषणा करते हुये रिकनेक्शन मेमो देगा कि सभी अस्थाई परिवर्तन निकाल दिये गये है और कांटा नं है। सामान्य :पूर्णत--- .
 - iv. स्टेशन मास्टर रिकनेक्शन मेमो प्राप्त करने के बाद खंड नियंत्रक को सूचित करके प्रभावित कांटो पर सामान्य संचालन शुरू करेगा।

क्रैन्क हैंडल का उपयोग) -SR 3.51-4) (Correction slip No.1 के अनुसार (

यदि पैनल से संबंधित कोई मोटर पाईट खराब हो जाता है या वह पैनल पर फ़्लैशिंग संकेत देता है तो उसे क्रैन्क हैंडल द्वारा चलाकर ठीक प्रकार से लगाया जा सकता है क्रैन्क हैंडल दो प्रकार के होते हैं -1) इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल

2. नॉन इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल

1) इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल जहाँ पर इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल की व्यवस्था है वहाँ किसी काँट को क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट -
- लाक कर दिया है वहाँ पर :करके चाबी को पुन

i) यदि सिगनल ऑफ किया जा सकता है तो उसे ऑफ किया जाएगा या सिगनल ऑफ नहीं हो रहा है लेकिन रूट सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती मिल रही है तो ऐसे समय क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट किये गए काँटों को क्लैम्प द्वारा तालित करने की आवश्यकता नहीं है।

ii) यदि सिगनल ऑफ नहीं हो रहा है और रूट के सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती भी नहीं मिल रही है तो ऐसे समय क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट किये गए काँटों को क्लैम्प और पेड लाक काँटर बोल्ट से तालित किया जाएगा चाहे उस / केबिन पर / पाईट का स्टेशनN/R संकेत उपलब्ध हो ऐसे समय सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिए उचित प्राधिकार पत्र जारी किया जाएगा ।

2. नॉन इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल- इसके द्वारा पाईट सेट करने के पश्चात् क्रैन्क हैंडल तथा उसकी चाबी जिम्मेदार व्यक्ति के निजी अभिरक्षा में आने के बाद -

i) यदि सिगनल ऑफ किया जा सकता है तो उसे ऑफ किया जाएगा या सिगनल ऑफ नहीं हो रहा है लेकिन रूट सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती मिल रही है तो ऐसे समय क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट किये गए काँटों को क्लैम्प द्वारा तालित करने की आवश्यकता नहीं है।

ii) यदि सिगनल ऑफ नहीं हो रहा है और रूट के सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती भी नहीं मिल रही है तो ऐसे समय क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट किये गए काँटों को क्लैम्प और पेड लाक काँटर बोल्ट से तालित किया जाएगा चाहे उस / केबिन पर / पाईट का स्टेशनN/R संकेत उपलब्ध हो ऐसे समय सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिए उचित प्राधिकार पत्र जारी किया जाएगा ।

नॉन इंटरलॉकिंग / ओवरहॉलिंग/ केबल मैगरिंग कार्य के दौरान केबिन मास्टर के कर्तव्य :

1. नॉन इंटरलॉकिंग / ओवरहॉलिंग/ केबल मैगरिंग कार्य के दौरान गार्ड की स्पेशल ड्यूटी इन स्थानों पर लगाई जाती है.
2. ऐसे समय गुमटी ऐसे स्थान पर बनाई जाती है जहाँ तीन या अधिक सेट कॉटे स्थित हों और यह स्थान सामान्यतः आगमन रोक सिग्नल / प्रस्थान रोक सिग्नल के पास होता है.
3. गार्ड को प्रायवेट नंबर शीट स्टेशन मास्टर द्वारा जारी की जाती है.
4. SM गाड़ी नंबर लाइन नॉमिनेशन के साथ प्रायवेट नंबर के साथ गार्ड को बताएगा
5. गार्ड उक्त गाड़ी हेतु संबंधित लाइन के सभी कॉटे सेट, लॉक, क्लैम्प और पैडलाक सुनिश्चित करेगा एवं प्रायवेट नंबर के साथ स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा.
6. इसके उपरान्त SM संबंधित सिग्नल ऑन में पार करने हेतु एक और प्रायवेट नंबर जारी करेगा जिसे गार्ड नोट करेगा.
7. सिग्नल को ऑन में पार करने के लिए टी 3 /369 बी जारी करेगा जिसपर प्रायवेट नंबर का उल्लेख रहेगा .
8. आवश्यकतानुसार हाथ सिग्नल का दिखाया जाएगा अथवा पायलटिंग किया जाएगा .
9. सवारी गाड़ी के मामले में गार्ड स्वयं कॉटों को मैन्ड करेगा .
10. इसी प्रकार से दूसरी तथा अन्य गाड़ियाँ चलाई जाएंगी .

समय पालन के प्रति केबिन मास्टर के कर्तव्य

भारतीय रेलो पर प्रतिदिन लाखों यात्री यात्रा करते हैं। रेलवे की छवि को बढ़ाने के लिए गाड़ियों का समय पर चलना अति महत्वपूर्ण है। गाड़ियों के देरी से चलने से यात्रियों को असुविधा भी होती है और साथ ही साथ उनका बहुमूल्य समय भी नष्ट होता है जिसका प्रयोग वे कहीं अन्यत्र कर सकते थे। अंतः समय से गाड़ियों के चलने के महत्त्व को नाकारा नहीं जा सकता।

स्टेशन कर्मचारियों की कार्य कुशलता

स्टेशन मास्टर, केबिन ए.एस.एम. केबिन मेन, पोइंटमेन, गैटमैन तथा पोर्टर आदि का समय पालन बनाये रखने में विशेष योगदान होता है। इन कर्मचारियों द्वारा अपनाई जाने वाली कुछ सावधानियाँ निम्नलिखित हैं :-

- (i) स्टेशन पर गाड़ी पूरी आने के बाद 'ट्रेन आउट ऑफ़ सेक्शन' सिग्नल तुरंत देना चाहिये।
- (ii) यदि शर्तें पूरी होती हैं तो लाइन क्लियर तुरंत देना चाहिये।
- (iii) समपार फाटकों को समय से बंद करना चाहिये।
- (iv) समय से लाइन सेट करना और सिग्नल 'ऑफ़' करना।
- (v) जब गाड़ी मेन लाइन से थ्रू जा रही हो तो 'वार्नर' सिग्नल को शीघ्र 'ऑफ़' तथा 'डिस्टेंट' को शीघ्र 'क्लियर' स्थिति में लेना चाहिये।
- (vi) इकहरी लाइन पर झा टोकन वर्किंग है, चालक को 'प्रस्थान आदेश' उचित स्थान पर सही तरीके से शीघ्र देना चाहिये और ध्यान रखना चाहिये कि टोकन मिस न हो। तेज दौड़ने वाली गाड़ियों के लिए उचित गोल छल्ला (Loop) होना चाहिये ताकि पाउच में से टोकन नगीर सके। टोकन को स्टेशन बिल्डिंग के पास

हाथ से नहीं देना चाहिये क्योंकि इससे गाड़ी की गति काम करनी पड़ेगी बल्कि फेसिंग पॉइंट के पास लगे ब्रेकिट से हे टोकन देना चाहिये ।

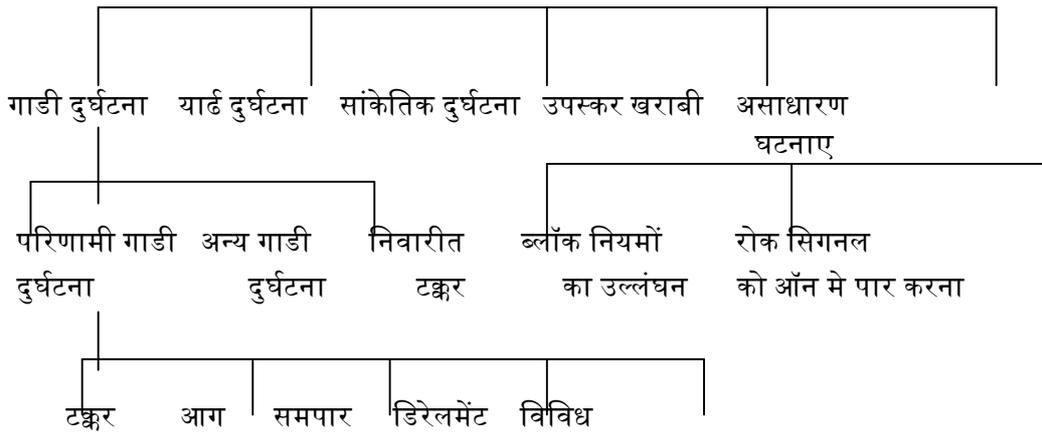
(vii) शंटिंग जहाँ करनी हो, कार्य कुशलता से की जाय ।

(viii) सिगनलों की सफाई ठीक हो तथा वे ठीक से जलें ताकि चालक को सिगनल की स्थिति साफ दिखाई दे और वह समय लूज न कर सके ।

दुर्घटना (Accident)(AM 104)

परिभाषा - ऐसी कोई भी घटना जिसमें रेलपथ, रेल इंजन, चल-स्टॉक, स्थायी ढाँचो को क्षति पहुंचती है या क्षति पहुंचने की सम्भावना होती है या ऐसी कोई घटना जिसमें किसी व्यक्ति की जान को खतरा पहुंचता है या खतरा पहुंचने की सम्भावना होती है अथवा ऐसी घटना जिससे रेल संचालन में बाधा पहुंचती है या बाधा होने की सम्भावना होती है को दुर्घटना कहते हैं।

सांख्यिकी के लिये दुर्घटनाओं का वर्गीकरण श्रेणी A से श्रेणी R में किया गया है जिसमें I तथा O शामिल नहीं है
दुर्घटनाओं का वर्गीकरण (AM 117)



1. गाड़ी दुर्घटना-

ऐसी दुर्घटना जिसमें एक गाड़ी शामिल होती है गाड़ी दुर्घटना कहलाती है।

गाड़ी दुर्घटना दो प्रकार की होती है-

- परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं
- अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं

a) **परिणामी गाड़ी दुर्घटना-** ऐसी गाड़ी दुर्घटनाएं शामिल हैं जिसमें निम्नलिखित के किसी भी एक या अधिक परिणाम हुये हों-

- किसी व्यक्ति की मृत्यु हो गयी हो
- मानवीय चोट
- रेलवे सम्पत्ति का नुकसान

IV. रेल यातायात में बाधा

निम्नलिखित घटनाओं को परिणामों गाड़ी दुर्घटना कहा जाता है।

- टक्कर - A1 से A4 श्रेणी के सभी मामले
- आग - B1 से B4 श्रेणी के सभी मामले
- समपार - C1 से C4 श्रेणी के सभी मामले
- डिरेलमेन्ट - D1 से D4 श्रेणी के सभी मामले
- विविध - E1 श्रेणी के अन्तर्गत सभी मामले

b) **अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं**- वे सभी शेष गाड़ी दुर्घटनाएं जो परिणामी गाड़ी दुर्घटना की परिभाषा में शामिल नहीं हैं को अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं कहा जाता है

2. **यार्ड दुर्घटना** - यार्ड में होने वाली वे सभी दुर्घटनाएं जिनमें गाड़ी शामिल नहीं है को यार्ड दुर्घटना कहा जाता है। इसमें A5, B7 C9 तथा D6 श्रेणी के अन्तर्गत वर्णित सभी मामले शामिल हैं।
3. **सांकेतिक दुर्घटना**- यह वास्तव में घटित होने वाली दुर्घटना नहीं है बल्कि सम्भावित खतरे हैं इसमें किसी प्रकार का नुकसान नहीं होता लेकिन दुर्घटना घटित होने का आभास होता है। इसमें निम्नलिखित शामिल हैं

- i. निवारित टक्कर
- ii. ब्लॉक नियमों का उल्लंघन तथा
- iii. लोको पायलट द्वारा खतरा सिगनल पार करने, के मामले

i. निवारित टक्कर- किसी व्यक्ति या व्यक्तियों की सतर्कता के कारण गाड़ी और गाड़ी के बीच या गाड़ी और अवरोध के बीच होने वाली टक्कर बच जाये तो ऐसी घटना को निवारित टक्कर कहते हैं। इसका वर्गीकरण F में किया गया है।

निम्नलिखित घटनाओं को निवारित टक्कर नहीं माना जाएगा-

(क) **स्टेशन सीमा के बाहर**- पूरी तरह से गाड़ी रुक जाने के बाद गाड़ी और गाड़ी या गाड़ी और अवरोध के बीच की दूरी 400 मीटर या 400 मीटर से अधिक हो तो।

(ख) **स्टेशन सीमा में**- स्टेशन सीमा में जब गाड़ी और गाड़ी के बीच या गाड़ी और अवरोध के बीच कोई रोक सिगनल ऑन स्थिति में हो और लोको पायलट द्वारा उसका पालन किया जाये।

ii. ब्लॉक नियमों का उल्लंघन- निम्नलिखित परिस्थितियों को ब्लॉक नियमों का उल्लंघन माना जाएगा जिसका वर्गीकरण G में किया गया है

- a) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन में बिना प्रस्थान प्राधिकार के प्रवेश करना।
- b) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन में बिना उचित प्रस्थान प्राधिकार के प्रवेश करना।
- c) गाड़ी का गलत लाईन में प्रवेश कर जाना।
- d) गाड़ी का कैच साइडिंग, स्लिप साइडिंग या सैड हम्प में प्रवेश करना ।

iii. लोको पायलटद्वारा खतरा सिगनल ऑन स्थिति मे पार करना-

H1 - सवारी गाड़ी द्वारा खतरा सिगनल बिना उचित प्राधिकार के पार करना

H2 - सवारी गाड़ी के अलावा अन्य गाड़ी द्वारा खतरा सिगनल बिना उचित प्राधिकार के पार करना।

लोको पायलटद्वारा खतरा सिगनल ऑन स्थिति मे पार करने के कारण-

1. गाड़ी मे अपर्याप्त मात्रा मे ब्रेक पावर होना।
2. लोको पायलट द्वारा सिगनल के संकेत का पालन न करना।
3. लोको पायलट द्वारा रनिंग रूम मे या अपने आवास मे पर्याप्त आराम न करना।
4. गति का अधिक होना।(ओवर स्पीड)
5. अति आत्म विश्वास।(ओवर कॉन्फिडेन्स)
6. कार्य के अधिक घंटे।(ओवर वर्किंग ऑवर्स)
7. उचित समय से ब्रेक न लगाना या ब्रेक ना लग पाना।
8. सिगनल का न्यूनतम दृश्यता दूरी से दिखायी न देना।
9. सिगनलो को सही तरह से न पुकारना।
10. सिगनलो के पास तेज प्रकाश।
11. इंजन मे खराबी।

4. उपस्कर खराबी -

कोई उपकरण खराब माना जाएगा यदि जब वह निर्धारित समय सीमा के अंदर निर्धारित कार्य करने के योग्य ना हो। अर्थात इंजन,चल स्टॉक,रेलपथ, OHE,S&T आदि का खराब हो जाना इसमे शामिल है। इनका वर्गिकरण J,K,L,M के अन्तर्गत किया गया है।

4. असामान्य घटनाए -

इनमे कानून एवं व्यवस्था से संबन्धित तथा प्राकृतिक आपदा से संबन्धित वे मामले आते है जिनके परिणामस्वरुप गाड़ी दुर्घटना नही हुई हो। इनका वर्गिकरण N,P,Q,R मे किया गया है।



गम्भीर दुर्घटना (AM - 105) -_ऐसी दुर्घटना जो किसी यात्री गाड़ी के साथ हुई हो या यात्री गाड़ी द्वारा हुई हो जिसमे -

- i) किसी यात्री की मृत्यु हो गयी हो या
- ii) किसी यात्री को IPC की धारा 320 के अन्तर्गत घातक चोट लगी हो, या
- iii) रेल सम्पत्ति का दो करोड रुपये से अधिक का नुकसान हुआ हो, और
- iv) ऐसी कोई भी दुर्घटना जिसकी जाँच CCRS/CRS की राय मे CRS द्वारा होनी चाहिए, को गम्भीर दुर्घटना कहते है।

अपवाद-

- I. अनाधिकृत रूप से लाइन पार करते समय स्वयं की लापरवाही से यदि कोई व्यक्ति घायल हो जाता है या मर जाता है अथवा स्वयं की लापरवाही से कोई व्यक्ति घायल हो जाता है या मर जाता है तो ऐसे मामले को गम्भीर दुर्घटना नहीं माना जाएगा।
- II. रेल कर्मचारी अथवा वैध टिकट/पास वाले व्यक्ति गाड़ी के फुटबोर्ड, छत अथवा बफर पर यात्रा करते समय उनकी मृत्यु हो जाती है या वे घायल हो जाते है अथवा समपार पर गाड़ी द्वारा कुचल जाने के मामले गंभीर दुर्घटना मे नहीं कहलाएंगे।
- III. समपार की ऐसी दुर्घटना जिसमे न तो कोई व्यक्ति मरा है और न ही किसी को घातक चोट लगी है लेकिन यदि CCRS/CRS की राय मे इसकी जाँच होनी है तो ऐसी दुर्घटना को गम्भीर दुर्घटना माना जाएगा।

IPC की धारा 320 मे वर्णित घातक चोटें-

- i) किसी एक आँख की दृष्टि का नष्ट हो जाना।
- ii) किसी भी कान की सुनने की शक्ति का नष्ट हो जाना।
- iii) हड्डी का टूट जाना।
- iv) दाँत का टूट जाना।
- v) जोड़ का सरक जाना।
- vi) किसी अंग का स्थाई रूप से अलग हो जाना।
- vii) नपुंसक हो जाना।
- viii) स्थायी रूप से चेहरा विकृत हो जाना।
- ix) ऐसी चोट जिसके कारण घायल व्यक्ति को 20 दिनों तक गहरी शारीरिक पीड़ा झेलनी पड़े और वह अपना सामान्य कार्य न कर सके।

साधारण चोट - किसी भी व्यक्ति की चोट को साधारण चोट माना जाएगा यदि वह दुर्घटना होने के बाद इन चोटों के कारण 48 घंटे के अन्दर अपना दैनिक कामकाज करने मे सक्षम हो जाये।

घायल - किसी रेल कर्मचारी को घायल माना जाएगा यदि चोट लगने के कारण वह 48 घंटे की अवधि तक काम पर वापस ना आ सके।

दुर्घटना के समय लोको पायलट/ सहा. लोको पायलट के कर्तव्य (AM 307)

जैसे ही लोको पायलट / सहायक लोको पायलट को दुर्घटना का पता लगता है वे तुरंत निम्नलिखित कार्यवाही करेंगे -

1. **फ्लेशर लाइट** -इंजन के फ्लेशर लाइट को ऑन कर दिया जाएगा तथा हेड लाइट को बंद कर दिया जाएगा। यदि फ्लेशर लाइट कार्यरत ना हो तो हेड लाइट का प्रयोग फ्लेशर लाइट की तरह किया जाएगा।
2. **सीटी-** सामने से आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को खतरे की जानकारी देने तथा सावधान करने के लिए बार बार खतरे की छोटी सीटी बजाएगा।
3. **बचाव-** GR6.03 तथा SR6.03-1 के अनुसार पहले बाजू वाली लाइन तथा बाद मे अपनी लाइन का बचाव करेगा एवं उपलब्ध साधनों से गार्ड को सूचित करेगा।

4. **सूचना देना** - उपलब्ध साधनों के माध्यम से नियंत्रण कक्ष और स्टेशन मास्टर को दुर्घटना की जानकारी देगा।
5. **तकनीकी सावधानियाँ** - गाड़ी को सुरक्षित रखने के लिए सभी आवश्यक तकनीकी सावधानियाँ बरतेगा जिससे गाड़ी सुरक्षित रहें।
6. **मदद** - गार्ड को हर संभव सहायता करेगा। इंजन, चल स्टॉक को हुए नुकसान के आकलन में तथा अपेक्षित सहायता के आकलन में विशेष रूप से गार्ड की सहायता करेगा।

दुर्घटनाओं के कारण एवं उनकी रोकथाम के उपाय

गाड़ी का पटरी से उतरना :

- रेलपथ स्ट्रेस और क्षान्ति से उत्पन्न स्थिति से निपटने के लिए जब कभी अपेक्षित होता है रेलपथ संरचना को कंक्रीट स्लीपरों पर 90 यूटीएस 60 / 52 किलोग्राम भार वाली पटरियों का उपयोग करके योजनाबद्ध तरीके से अपग्रेड किया जाता है। रेल पटरियों के निर्माण में उपयोग में लायी जाने वाली इस्पात की विशिष्टियों को अपग्रेड किया गया है और ये अंतरराष्ट्रीय रेल यूनियन (यूआईसी) की विशिष्टियों के अनुरूप है।
- अनुरक्षण में सुधर और परिसंपत्तियों की बेहतर विश्वसनीयता के लिए रेले, पटरियों की झलाई करके सभी इकहरी पटरियों को यथासंभव लंबी झलाई युक्त पटरियों से बदल कर रेलपथ पर फिश प्लेट ज्वाइंटों को निरंतर समाप्त कर रही है। पुनः लाइने बिछाने/नई लाइनों के निर्माण/आमान परिवर्तन के दौरान कंक्रीट स्लीपरों पर लंबी झलाई युक्त पटरिया बिछाई जाती है। टर्नआउटो को भी व्यस्थित तरीके से बेहतर बनाया जा रहा है।
- रेलपथ अनुरक्षण के लिए टाई टेम्पिंग और ब्लास्ट क्लीनिंग मशीनों के उपयोग में उत्तरोत्तर वृद्धि की गयी है। परिष्कृत ट्रैकरिकार्डिंग कारो, पराश्रव्य दोष संसूचकों, सेल्फ प्रोपेल्ड अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग कारो और पोर्टेबल एक्सेलरोमीटरो का भी उत्तरोत्तर उपयोग किया जा रहा है।
- रेलपथ का नवीकरण जब भी अपेक्षित होता है, उनका नवीकरण किया जाता है।
- आधुनिक पल निरिक्षण और प्रबंधन प्रणाली को अपनाया जा रहा है। जिसमें नॉन-डिस्ट्रिक्टिव टेस्टिंग तकनीक, पानी के अंदर जाच, फाइबर कम्पोसिट रैपिंग, अज्ञात फाउंडेशनों की मैपिंग और इंटिग्रेटी टेस्टिंग आदि शामिल होंगी।
- मानसून, ग्रीष्मकाल और शीतकाल में भेद्य स्थलों पर रेल पथ पर गहन रूप से गश्त लगाई जाती है।
- दुर्घटनाओ के प्रभाव को न्यूनतम करने के लिए एंटी क्लाइम्बिंग की विशेषताओ वाला सेंटर बफर कप्लर (सीबीसी) युक्त रेल डब्बो का विनिर्माण किया जा रहा है।
- क्रश वदीनेसी की विशेषता वाले यात्री रेल डब्बो वाले डिज़ाइनों का विकास किया जा रहा है, ताकि टक्कर होने की स्थिति में उसके अधिक प्रभाव को सहा जा सके और यात्री क्षेत्र पर इसका कोई प्रभाव न पड़े।
- रेल भर्ती बोर्डों के पुनर्गठन से रेल भर्ती बोर्डों के माध्यम से चयनित किये जा रहे कर्मचारियों की गुणवत्ता में भारी सुधार हुआ है।

समपार पर दुर्घटना:

- चौकीदार रहित समपारों को कैसे पर किया जाये, सड़क उपयोगकर्ताओं को इस सम्बन्ध में शिक्षित करने के लिए विभिन्न मिडिया जैसे टीवी पर इश्तेहार, सिनेमा स्लाइड, पोस्टर, रेडियो, अखबार और नुक्कड़ नाटको आदि के माध्यम से समय समय पर प्रचार अभियान शुरू किये जाते हैं।
- मोटर वाहन अधिनियम, 1988 और रेलवे अधिनियम, 1989 के प्रावधानों के अंतर्गत लापरवाही करने वाले सड़क वाहनों के ड्राइवरो को पकड़ने के लिए सिविल प्राधिकारियों के साथ घात लगाकर संयुक्त जांचे की जाती है।
- उच्च यातायात घनत्व वाले चौकीदार वाले समपारों को योजनागत आधार पर सिगनलों से अंतपारशित किया जा रहा है

गाड़ी में आग लगना:

- सामग्री, अग्नि रोधी तकनीक आदि के संबंध में उपलब्ध अद्यतन तकनीक का उपयोग करते हुए अग्नि रोधी सवारी डिब्बो का विकास किया जा रहा है।
- रेल डिब्बो के आंतरिक सज्जा के लिए अग्नि - रोधी सामग्री के उपयोग में वृद्धि की गई है।
- अग्नि रोधी पीवीसी फ्लोरिंग, अंदरूनी, पैनलिंग, सीलिंग, अपहोलस्ट्री आदि का प्रयोग किया जा रहा है
- ज्वलनशील सामान ले जाने से यात्रियों को रोकने के लिए नियमित रूप से गहन प्रचार अभियान।

शरारती तत्वों की गतिविधियों की रोकथाम :

- (i) गाड़ियों तथा यात्री क्षेत्रों में यात्रियों को बेहतर सुरक्षा मुहैया करने के उद्देश्य से रेल सुरक्षा बल अधिनियम, 1957 और रेल अधिनियम, 1989 में संशोधन किया गया है ताकि रेलवे, रेल सुरक्षा बल के माध्यम से रेलो पर होने वाले अपराधों पर काबू पाने में राज्य सरकार के प्रयासों पर काबू पाने में राज्य सरकार के प्रयासों में अपना सहयोग कर सके। राज्य सरकारों के प्रयासों को सफल बनाने के लिए बहुत-सी गाड़ियों तथा यात्री क्षेत्रों में रेल सुरक्षा बल की तैनाती की जा रही है। रेल अधिनियम में आशोधन करके जुलाई, 2004 से रेल सुरक्षा बल को खतरे की जंजीर खिंचे जाने, छत पर यात्रा, दलाली, बिना टिकट यात्रा, अप्राधिकृत प्रवेश आदि (धारा 150 से 152 तक के अंतर्गत आने वाले तोड़फोड़ संबंधी अपराधों को छोड़कर) जैसे गाड़ी परिचालन को प्रभावित करने वाले छोटे-मोटे अपराधों के संबंध में कार्यवाई करने के अधिकार भी प्रदान किये गए हैं इसका उद्देश्य यह था। की राज्य पुलिस (राजकीय रेलवे पुलिस सहित) को भारतीय दंड संहिता, रेल अधिनियम तथा अन्य कानूनों के तहत विस्फोट तथा गाड़ी में तोड़फोड़ सहित हत्या, डकैती, लूटपाट, बलात्कार आदि जैसे जघन्य अपराधों से निपटने के लिए अधिक जनशक्ति और मुहैया कराया जा सके।
- (ii) रेल सुरक्षा बल द्वारा अशोधित रेल सुरक्षा बल अधिनियम और रेल अधिनियम को लागू करते हुए असामाजिक तत्वों को पकड़ा और रेलवे परिसरों और गाड़ियों से हटाया जा रहा है।

- (iii) रेल सुरक्षा बल और राजकीय रेलवे पुलिस के बीच सभी स्तरों पर विशेष आसूचना और आपराधिक आसूचना का आदान प्रदान किया जा रहा है रेलो की संरक्षा के लिए राज्य पुलिस और आसूचना एजेंसियों के साथ समन्वय बनाये रखा ।
- (iv) महत्वपूर्ण स्टेशनों पर यात्रियों को उनके सामान की चोरी के बारे में सतर्क रहने और गाड़ियों एवं रेलवे परिसरों में लावारिस तथा संदेहास्पद वस्तुओ से यात्रियों को सतर्क रहने के संबंध में सावधानी बरतने और किसी अनजान व्यक्ति से स्नेक्स/चाय/कोल्ड्रिक्स लेते समय नशीले पदार्थों के जोखिम के बारे में यात्रियों को सतर्क करने के लिए जन उद्घोषणा प्रणाली के माध्यम से उद्घोषणाएं की जाती है । इसके अलावा, महत्वपूर्ण / संवेदनशील रेलवे स्टेशनों पर संदिग्ध व्यक्तियों की हरकत पर क्लोज सर्किट टेलीविसन (सी सी टी वी) के माध्यम से कड़ी निगरानी रखी जाती है ।
- (v) जहा-जहा अपेक्षित होता है, रेलवे स्टेशन की इमारतों और प्लेटफॉर्मों और गाड़ियों रेको में अप्रिय घटनाओ को रोकने के लिए गहन सुरक्षा जाच की जाती है । सभी प्रकार की जाच में राजकीय रेलवे पुलिस, रेल सुरक्षा बल और रेल विभागों में समन्वय बनाये रखा ।
- (vi) धुलाई लाइनों, कोचिंग यार्डों, रेको आदि में विस्फोटक आदि का पता लगाने के लिए रेलवे सुरक्षा बल, पुलिस और कैरिज और वेगन विभाग के कर्मियों द्वारा रेको और अंडर फ्रेमो की सयुक्त जाच की जाती है और संवेदनशील स्टेशन और रेको का प्लेटफॉर्मों तक मार्गरक्षण किया जाता है ।
- (vii) रेलवे सुरक्षा बल के सुघने वाले कुत्ते जहा उपलब्ध होते है, रेलवे प्लेटफॉर्मों गाड़ियों में विस्फोटक पदार्थ सूघ कर पता लगाने और गाड़ियों तथा रेल परिसरों में किसी अप्रिय घटना की रोकथाम करने में राज्य पुलिस की सहायता के लिए खोजी कुत्ते तैनात किये जा रहे है ।
- (viii) राजकीय रेलवे पुलिस और स्थानीय पुलिस के साथ आवधिक तौर पर उच्च स्तरीय समन्वय बैठके आयोजित की जा रही है ताकि रेलो पर अपराध की घटनाओं और अपराध के स्वरूप जिनसे गाड़ी और यात्रियों की संरक्षा खतरे के पड़ती है, पर ध्यान किन्द्रित किया जा सके और उपयुक्त निवारक कदम उठाये जा सके ।
- (ix) राज्य पुलिस / राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा संबंधी अपराधों (रेल अधिनियम की धारा 150,151 और 152) के अंतर्गत पंजीकृत मामलो की जाच और मुकदमे संबंधी अनुवर्ती कार्यवाही उनके द्वारा ही की जाती है ।

दुर्घटना होने पर स्टेशन/केबिन मास्टर की ब्यूटी AM 311

जैसे ही स्टेशन/केबिन मास्टर को दुर्घटना का पता चलता है वह तत्काल निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-

1. सुनिश्चित करेगा कि प्रभावित सेक्शन में कोई अन्य गाड़ी दाखिल न हो दोहरी लाइन पर प्रभावित सेक्शन को नियंत्रित करने वाले ब्लाक उपकरणों को ट्रेन ऑन लाइन स्थिति में लॉक करेगा ।
2. खंड नियंत्रक को चिकित्सा एवं अन्य आवश्यक सहायता का स्वरूप बताते हुए दुर्घटना की सूचना देगा । अनियंत्रित खंड पर DOM या CHC को पब्लिक टेलीफोन पर इसकी सूचना देगा । बाजू वाले स्टेशन मास्टर तथा अन्य मुख्य स्टेशन के स्टेशन मास्टर को भी सूचना देगा ।

3. रेल सम्पत्ति, डाक सम्पत्ति तथा जनसम्पत्ति की सुरक्षा का प्रबंध करेगा।
4. नजदीकी अस्पताल, डाक्टर्स आदि से चिकित्सा सहायता प्राप्त करेगा और उन्हें उपलब्ध साधनों द्वारा दुर्घटना स्थल तक पहुँचाएगा इस कार्य में लोकल पुलिस तथा मजिस्ट्रेट की भी मदद ली जाएगी।
5. दुर्घटना की रिपोर्ट सर्व संबंधितों को देगा।
6. ऑफ ड्यूटी रेल कर्मचारियों को बुलाकर उन्हें राहत तथा बचाव कार्य में नियुक्त करेगा।
7. प्रभावित यात्रियों की सभी प्रकार की सहायता करेगा जैसे खानपान पीने के पानी की व्यवस्था मानार्थ पास जारी करना उनके रिश्तेदारों को संदेश भिजवाना आदि।
8. घायल तथा मृत यात्रियों के संदर्भ में जानकारी देने हेतू तथा गाड़ियों के नियमन तथा मार्ग बदलने की जानकारी देने हेतू सूचना काउंटर खोलेगा। इस कार्य में नजदीकी STD बूथ की भी मदद लेगा।
9. जलपान, लाईट व्यवस्था तथा अन्य मदद जैसे दुर्घटना स्थल की सफाई तथा यानांतरण संबंधी व्यवस्था करना आदि।
10. अप्रभावित वाहनों को यथाशीघ्र हटाकर सेक्शन क्लियर करेगा परंतु यदि दुर्घटना तोड़ फोड़ के कारण हुई हो या तोड़फोड़ का संदेह हो तो वाहनों को नहीं हटाएगा बल्कि दुर्घटना प्रभारी के अनुदेशों की प्रतिक्रिया करेगा।
11. दुर्घटना राहत कार्य पूरा होने तक या किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा कार्यभार मुक्त करने तक ड्यूटी पर बना रहेगा।

ड्राइवर द्वारा खतरे की स्थिति में सिग्नल पर करना -

केबिन मास्टर द्वारा ऐसी स्थिति में ड्राइवर को खतरा हाथ सिग्नल दिखाकर गाड़ी को रोक जायगा। तथा वरिष्ठ अधिकारियों को इसकी सूचना दिया जायगा एवम उचित निर्देशों का पालन किया जायगा।

1. भविष्य में किसी प्रकार का विवाद न हो इसलिए यह आवश्यक है कि ड्राइवर द्वारा सिग्नल को खतरे की स्थिति में पर करने कि घटना उसके ध्यान में औपचारिक रूप से ला जाएँ। 2. केबिन मास्टर सिग्नल की स्थिति और सम्बंधित लिवर की स्थिति ड्राइवर और गार्ड को समक्ष बुलाकर दे देनी चाहिए।

3. सिग्नल की स्थिति और मार्ग को केबिन मास्टर द्वारा दर्ज की जाये और उस पर केबिन मास्टर, ड्राइवर, गार्ड और अन्य सिग्नल पर करके गाड़ी के आगे बढ़ जाने की दूरी इंजन + बोगी और / या तार की खंभो की संख्या में लिखी जाये।

4. रात के समय सिग्नल की बत्तियों की रोशनी की तीव्रता दर्ज की जाये। इसके अलावा मौसम की हालत और दृश्यता भी दर्ज की जानी चाहिए।

5. यदि ड्राइवर को चश्मा पहनना आवश्यक हो तो इस बात की जाँच कर उस के पास चश्मा था या नहीं और वह उसे पहने हुए था या नहीं।

6. अधिकारियों/वरिष्ठ अधीनस्थों द्वारा निकटतम, इंजन परिवर्तन या सवारी एवम माल डिब्बा परीक्षण करने की व्यवस्था की जाये।

7. ड्राइवर का ब्रीद लाइजर परीक्षण किया जायेगा।

8. ड्राइवर को तत्काल कार्यभार मुक्त कर के चिकित्सा परीक्षा के लिए भेजा जाना चाहिए। साक्ष्य यदि उपलब्ध हो तो उनके द्वारा हस्ताक्षर लिये जाएंगे।

Bursting of points - SR 3.77-3 यदि कोई लोको पायलट किसी ट्रेलिंग पाईट को तोड़ता हुआ आगे निकल जाता है तो उसे अपनी गाड़ी को किसी भी परिस्थिति में पिछे नहीं लेना चाहिये और उस गाड़ी को आगे बढ़ाने के लिये इस कांटे को सही तरह से सैट, क्लैम्प तथा पैडलॉक करना चाहिये।

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

1. लोको पायलट / गार्ड को जैसे ही गाड़ी में आग लगने का पता चले तो वे तुरंत गाड़ी खड़ी करेंगे और जलते वाहनो को अन्य वाहन से अलग करेंगे। (SR 4.48-1 का पालन करते हुए)
2. आग को बुझाने के लिए अविलम्ब सभी प्रयास करने चाहिए।
3. यदि आवश्यक हो तो फ्लेशर लाइट ऑन कर दिया जाएगा।
4. जिस स्थान पर आग लगने का पता चलता है यदि वहाँ 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 यथासंभव जलते वाहन को तब तक आगे नहीं ले जाना चाहिए जब तक अन्य वाहनो से उन्हें अलग ना कर दिया जाये। इसके अलावा जलते वाहन में लदे माल पर विचार करना चाहिए। ऐसे मामले में गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को अपने विवेकानुसार कार्यवाही करनी चाहिए।
5. जब सवारी गाड़ी में आग लगने का पता चलता है तो सबसे पहले यात्रियो को और फिर डाक सामग्री को बचाने का प्रयास करना चाहिए।
6. यदि विद्युत इंजन में आग लग जाये तो लोको पायलट को पेन्टोग्राफ नीचे कर लेना चाहिए तथा विशेष प्रकार के अग्निशामक यंत्रो का प्रयोग करके आग बुझानी चाहिए या रेत का प्रयोग करना चाहिए।
7. किसी कर्षण बिजली उपकरण के किसी भाग में आग लगने पर यदि प्रभावित भाग वितरण प्रणाली से अपने आप अलग नहीं हुआ हो तो उसे वितरण प्रणाली से अलग कर देना चाहिये लेकिन यदि ऐसा न हो सके तो तुरन्त TPC को इसकी सूचना देनी चाहिए।
8. मास्टर कंट्रोल के दस्ते को ऑफ तथा सभी सर्किट ब्रेकरो को ट्रिप कर देना चाहिए।
9. SM प्रभावित सेक्शन में गाड़ी जाना रोक देगा।
10. यदि विद्युतीकृत क्षेत्र में आग लग जाती है और उसे बुझाने के लिये फ़ायर ब्रिगेड की आवश्यकता हो, तो उसे तब तक काम प्रारम्भ नहीं करने दिया जाएगा जब तक कि आग के समीपवर्ती सभी बिजली उपस्करों को बिजली रहित न कर दिया गया हो।
11. यदि कोई कर्मचारी यह देखे कि ट्रेक्शन बिजली उपस्कर में या उसके बगल के किसी स्थान में आग लगी है, तो वह आग बुझाने का प्रयास करेगा, लेकिन वह आपातकालीन टेलीफोन पर टी पी सी या नजदीकी स्टे.मा.या स्वीचमैन को तत्काल इस बात की सूचना देगा।

ब्लॉक नियमों के उल्लंघन के मामले में केबिन मास्टर के कर्तव्य---

ब्लॉक नियमों का उल्लंघन जब गाड़ी बिना किसी प्रस्थान आदेश या अनुचित प्रस्थान आदेश के साथ ब्लॉक - या जब स्टेशन में सेक्शन में प्रवेश करती है या अवरुद्ध लाइन पर ली जाती है जिसमें निवारित टक्कर न हो या कैच स्लिप साइडिंग या सैंड हंप में या गलत लाइन पर प्रवेश करती है या ली/जाती है तो उसे ब्लॉक नियमों का उल्लंघन माना जाता है

उपरोक्त उल्लंघन के मामले में केबिन मास्टर दोनों और के स्टेशन मास्टरों को इसकी सूचना देगा और अपने वरिष्ठ अधिकारियों को भी इसकी सूचना देगा और उनके निर्देशों का पालन करेगा और किसी भी गाड़ी पर

लाइन क्लियर देने के पहले यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी उसके स्टेशन पर सुरक्षित आ सकती है या नहीं सुनिश्चित करने के पश्चात् ही गाड़ियों को लेगा तथा रवाना करेगा

तोड़ फोड़ एवं गाड़ी विध्वंस करने के मामले में केबिन मास्टर के कर्तव्य-तोड़- फोड़ का अर्थ है रेलवे की चालू मशीनरी को निष्क्रिय बनाने के उद्देश्य से उसके किसी भाग के साथ अनुचित छेड़-छाड़ करना या गाड़ी को क्षतिग्रस्त या क्षतिग्रस्त करने का प्रयासों के अलावा रेल सम्पत्ति को नुकसान पहुँचाने के लिए की गई कोई कार्रवाई।

गाड़ी को क्षतिग्रस्त करना - का अर्थ है जानबूझकर बाधा डालना या रेल पथ ,निर्माण कार्यों या चल स्टॉक के साथ छेड़-छाड़ करना जिसके फलस्वरूप गाड़ी दुर्घटना होकर जनहानि हो/ न हो या रेल सम्पत्ति को नुकसान पहुँचे।

ऐसी दुर्घटना जिसमें तोड़-फोड़ अथवा गाड़ी को नुकसान पहुँचाये जाने की आशंका होने की स्थिति में गाड़ी की सुरक्षा सुनिश्चित करेंगे। दुर्घटना की सूचना नियंत्रण कार्यालय /निकटवर्ती स्टेशनों को देना चाहिए।

घायलों को प्रथमोपचार देना चाहिए गाड़ी में यात्रा करने वाले जिम्मेदार यात्रियों के साथ रेलपथ की सावधानी से जाँच करेंगे और उसके परिणाम लिखकर उनपर उनके हस्ताक्षर लेना चाहिए।

रेलपथ के भागों ,पटरियों ,फिशप्लेटों , बोल्टों तथा अन्य फिटिंगों जिनमें गडबडी की गई प्रतीत हो, को सिविल और पुलिस अधिकारियों के आने तक किसी भी व्यक्ति को छूने या हटाने नहीं देंगे और उनकी भली-भाति देख-रेख करना चाहिये।

टिप्पणी- यदि गाड़ी में कोई रेल अधिकारी या निरीक्षक हो तो उपरोक्त कार्य की जिम्मेदारी उस पर होगी।

जब कभी किसी यात्री या अन्य किसी व्यक्ति से सहायता ली जाय , तो उनके नाम और पते रिकॉर्ड में अवश्य लिख लेने चाहिए ताकि भविष्य में आवश्यकता पड़ने पर उनसे संपर्क किया जा सके। तोड़-फोड़ या गाड़ी को नुकसान पहुँचाये जाने की आशंका वाले स्थान के निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर को स्थानीय सिविल पुलिस, जी. आर. पी. और रेल सुरक्षा बल अधिकारियों को शीघ्रतम उपलब्ध साधनों से सूचना देनी चाहिए और दुर्घटना स्थल पर जल्दी से जल्दी पहुँचने में सभी सम्भव सहायता देनी चाहिए।

आतंकवादी गतिविधियों के मामले में केबिन मास्टर के कर्तव्य--

1. रेल पथ, पुल आदि पर बम विस्फोट की सूचना मिलते हीकेबिन मास्टर उस ब्लॉक सेक्शन में कोई संचालन नहीं करेगा।
2. आतंकवादी घटना होने पर इसकी सूचना नियंत्रण कार्यालय तथा निकटवर्ती स्टेशन को देगा।
3. स्थानीय सिविल पुलिस, जी आर पी और रेल सुरक्षा बल के अधिकारियों को शीघ्रतम उपलब्ध साधनों द्वारा इसकी सूचना देगा।
4. रेल पथ के भागों , पटरियों, फिश प्लेटों , बोल्टों तथा अन्य फिटिंगों जिनमें गडबडी की गयी प्रतीत हो , को सिविल और पुलिस अधिकारियों के आने तक किसी भी व्यक्ति को छूने या हटाने नहीं देगा और उनाकी भलीभाती देख-रेख करेगा।
5. यदि गाड़ी में कोई रेल अधिकारी या निरीक्षक हो तो उपरोक्त कार्य की जिम्मेदारी उस पर होगी।
6. जब किसी यात्री या अन्य किसी व्यक्ति से सहायता ली जाय तो उनके नाम व पते रिकार्ड में अवश्य लिख लेना चाहिये ताकि भविष्य में आवश्यकता पड़ने पर उनसे सम्पर्क किया जा सके।
7. दुर्घटना के कारण पर प्रकाश डाल सकने वाले प्रमाण को एकत्रित करने हेतु भर सक प्रयत्न करना चाहिये।

8. इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि जिन सुत्रो से दुर्घटना के कारण का पता लगाने मे सहयता मिलने की सम्भावना हो , उन्हे असवधानी या कौतुहलवश हटा न दिया जाये ।
9. रेल पथ के भागो, पथ, पटरियो , फिश-प्लेटो, बोल्टो और अन्य फिटिंग तथा दुर्घटनाग्रस्त गादी के इंजन और वोगियो की स्थानीय फोटोग्राफर / विडियोग्राफर द्वारा फोटो / बिडियो शूटिंग लेने का यथा शीघ्र प्रबंध करना चाहिये।



अपघात प्रबन्ध

(DISASTER MANAGEMENT)

किसी भी होने वाली दुर्घटना से निपटने की रेल प्रशासन द्वारा जो तैयारी की जाती है उसे ही अपघात प्रबन्ध कहते है।

रेल प्रशासन का प्रथम उद्देश्य यह है कि जनता को दुर्घटना रहित, सुरक्षित रेल यातायात उपलब्ध कराया जाए। इसके लिये लगातार प्रयास किये जाते रहते है। नवीन प्रौद्योगिकी को रेल संचालन मे समय समय पर शामिल किया जाता रहा है। साथ ही कर्मचारियो का अच्छा प्रशिक्षण भी दिया जा रहा है। प्रशिक्षण मे कर्मचारियो को तनाव से मुक्त करने का प्रशिक्षण भी दिया जा रहा है। जिससे मानवीय भूल से होने वाली दुर्घटना पर अंकुश लगाया जा सके।

लेकिन इन सब के बावजूद दुर्घटना की सम्भावना बनी रहती है। इसके लिये रेल प्रशासन ने दुर्घटना से शीघ्रतापूर्वक निपटने के प्रबन्ध पहले से ही कर रखे हैं जिसे अपघात प्रबन्ध कहते है।

इसके अन्तर्गत 150 से 200 कि.मी. पर दुर्घटना राहत गाड़ी व मेडिकल वाहन की व्यवस्था तथा उस पर 24 घंटे स्टाफ़ तैयार रखना और निर्धारित समय के भीतर ही उसे रवाना करना। प्रत्येक रेल संचालन से जुड़ा कर्मचारी First-Aid मे प्रशिक्षित होना। स्टेशन मास्टर तथा गार्ड के पास First-Aid Box का होना, स्टेशन मास्टर कार्यालय मे महत्वपूर्ण स्थानीय प्रशासनिक तथा पुलिस अधिकारियो के फ़ोन नं. अस्पतालो के नाम तथा उनके फोन नंबर जिससे तुरन्त उनको सूचना देकर सहायता के लिये बुलाया जा सके आदि व्यवस्था शामिल है।

अपघात प्रबन्ध के उद्देश्य (AM- 301)

1. बाजू वाली लाईन का बचाव करना।
2. दुर्घटना स्थल का बचाव करना।
3. जान बचाना और यातनाएं कम करना।
4. डाक सम्पत्ति, जन सम्पत्ति तथा रेल सम्पत्ति की रक्षा करना।
5. दुर्घटना स्थल पर यात्रियो की सहायता करना तथा सांत्वना देना ।
6. दुर्घटना मे फ़ंसे हुये लोगो के लिये परिवहन की व्यवस्था करना।
7. साक्ष्यों को सुरक्षित रखना तथा दुर्घटना के कारणो का पता लगाना।
8. रेल यातायात को पुनः प्रारम्भ करना।

सायरन संकेत (HOOTER CODE)

उन स्टेशनो पर जहाँ दुर्घटना राहत गाड़ी व मेडिकल वैन रखी गयी है वहाँ सर्व संबन्धितों को दुर्घटना की सूचना एक साथ व तुरन्त देने के लिये सायरन की व्यवस्था की जाती है। इसके संकेत निम्नानुसार है-

क्र.	हूटर कोड	तात्पर्य
1.	दो हूटर	होम स्टेशन पर दुर्घटना राहत गाड़ी (ART) / रोड मोबाइल ए.आर.टी.की आवश्यकता होने पर।
2.	तीन हूटर	बाहरी स्टेशन पर दुर्घटना राहत गाड़ी (ART) / रोड मोबाइल ए.आर.टी. की आवश्यकता होने पर।
3.	चार हूटर	होम स्टेशन पर दुर्घटना राहत गाड़ी (ART) / मेडिकल वैन (MRV) तथा रोड मोबाइल ए.आर.टी. की आवश्यकता होने पर।
4.	पांच हूटर	बाहरी स्टेशन पर दुर्घटना राहत गाड़ी (ART) / मेडिकल वैन (MRV) / रोड मोबाइल ए.आर.टी. की आवश्यकता होने पर।
5.	एक लंबा हूटर (90 सेकंड)	पिछला संदेश रद्द करने के लिये।

नोट-

i. एक हूटर 45 सेकेन्ड के लिये बजाया जाता है तथा दो हूटर के बीच में 5 सेकेन्ड का विराम रखा जाता है जिससे अन्तर स्पष्ट सुनायी दे।

ii. पाँच मिनट के बाद हूटर कोड दोहराये जायेंगे।

दुर्घटना राहत गाड़ी निकलने का समय ART (Accident Relief Train)

a) दिन में - 30 मिनट

b) रात में - 45 मिनट

चिकित्सा राहत वैन का निकलने का समय MRV (Medical Relief Van)

a) एक निकासी वाली लाईन से (Single Exit)- 20 मिनट

b) दो निकासी वाली लाईन से (Double Exit)- 15 मिनट

नोट-

1. दुर्घटना राहत गाड़ी को संचालन के दौरान अन्य सभी गाड़ियों से अधिक प्राथमिकता दी जाएगी।

2. चिकित्सा राहत वैन MRV को दुर्घटना राहत गाड़ी से भी अधिक प्राथमिकता दी जाएगी।

3. दुर्घटना राहत गाड़ी एवं मेडिकल वैन को अपने निर्धारित समय के अंदर ही रवाना कर देना चाहिए। गार्ड के लिये दुर्घटना राहत गाड़ी को विलम्बित नहीं किया जाएगा बल्कि II या LI गाड़ी को लेकर जाएंगे बाद में गार्ड भेजने की व्यवस्था की जाएगी।

गोल्डन ऑवर (Golden Hour)

1. दुर्घटना होने पर प्रथम कार्य घायलों को मलबे से निकालना और उन्हें सहायता पहुँचना है। इसका मुख्य सिद्धान्त है कि प्रथम घंटे में अधिकतम लोगों की जान बचाना इसी समय को गोल्डन ऑवर कहा जाता है।
2. गोल्डन ऑवर 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।



Description And Operation Of Control Panel

- a) The combined control panel and illuminated Diagram depicts a schematic reproduction of the track lay out, signals and points controlled by the panel adjoining track circuits have been shown in different colours, indication regarding setting of points, setting of routes, occupation of track circuits and the signal aspect are provided on panel.
- b) Various buttons for operation of points & signal, their colour code & description is indicated in the following table

Sr. No.	Description	Code	Colour	Remarks
1.	Main signal button	S.GN.	Red	Indicates signal number
2.	Shunt signal button	SH.GN	Yellow	Indicates signal number
3.	Track or route button	UN	Grey	
4.	Button controlling intensity of illumination on panel board	1,2,3,	Grey	
5.	Button controlling intensity of signal illumination		White	
6.	Individual point button	WN	Blue	
7.	Individual point button used for sub – route release	WN	Blue with white Dot on top	
8.	Overlap release button	OYN	Grey	With counter
9.	Emergency route release button	EUUY N	Grey	With counter
10.	Emergency route section release button	EUYN	Grey	With counter, Sealed button key of SI is required to operate
11.	Common push button for points (point Group button)	WWN	Blue	
12.	Points emergency push button	EWN	Blue	With counter Sealed button
13.	Signal cancellation button	ERN/E GGN	Red	
14.	Two ‘bell off’ buttons with indication for silencing the bell/ buzzer when the signal bulb fuses or point fails.	G/XYN W/XY N	White White	
15.	Button for operating ‘Calling ON’ signal	COGG N	Red	With counter
16.	Signal, Route, and point button checking indication with letters ‘S’, ‘R’ and ‘P’ and prolonged button operation check indication	NCR	Grey	Prolonged operation of Signal/ route / point button gives this continuous Audio visual indication until the buttons released
17.	Crank handle release group button	CHYN	Blue	
18.	Crank handle cancellation group button	CHYR N	Blue	

19.	Common button for releasing the control for gates	XYN	Grey	
20.	Common button for withdrawal of the control for gates	XRN	Grey	
21.	Button for gate control	XN	Grey	
22.	Button for ground frame control	YN	Grey	
23.	Button for releasing the control for ground frame	YYN	Grey	
24.	Button for withdrawing the control for G.F.	YRN	Grey	
25.	Common button for introducing Automatic working	AGGN	Grey	
26.	Common button for cancellation of automatic working	AGGY N	Grey	
27.	Bell 'OFF' push button for silencing the buzzer when power supply (N1 or N2) fails	N1/XY N/2	Grey	
28.	Button for Silencing buzzer for points (Buzzer of push Button for points)	WXYN	Grey	
29.	Button for silencing buzzer for signals	GXYN	Grey	

NOTE

- (i) Emergency point group button (EWN) shall be kept sealed by the ESM of the section. Whenever the seal is broken, the ESM should be advised immediately so that the button can be resealed. Till the button is resealed by the ESM, the SM/ASM on duty must seal the same with station seal.
- (ii) Emergency route release button (EUYN) shall be kept sealed by the ESM of the section. Whenever the route is to be cancelled by the S&T staff, the EUYN key must be inserted by the ESM, the seal of the EUYN button can be broken and the route can be cancelled. The SS on duty must ensure that the button is released by the ESM before he leaves the panel room.

PANEL INDICATION

Points indication :- The position of points is indicated on the control panel by the illuminated rectangular slits near the point on the panel. The normal setting of the points is indicated by the illuminated slit on the straight route and the reverse setting by the illuminated slit in the diverging route. These slits will display a steady white light if the points are properly set and the track circuits controlling the points are occupied or have failed. In the event of a point failing to set and lock correctly, this steady light will change into a flashing light. The flashing indication will also appear for a short period when the points are being moved from one position to another. The SM/ASM on duty should not mistake this as a point failure unless the flashing indication continues for more than 10 seconds and 'W' XYN indication appears with buzzer. No setting of routes should be initiated over points showing flashing indication. When any particular points are engaged by a route, this will be indicated

on the panel by a small white light provided in the round slit between the point position indicating slits showing that the points are not free for operation. When this indication appears the SM/ASM on duty must not interfere

लिवर फ्रेम एवं उनका उपयोग

रंग	उपयोग
कला	पॉइंटसंचालनकेलिए
लाल	सिग्नलदेनेकेलिए
नीला	लॉकबारकेलिए
पिलाकेसाथलाल (आधापिलाएवंआधालाल)	स्लॉटदेनेकेलिए
सफेद	अतिरिक्तलिवर (स्पेयर)
कला केसाथ पिला	पॉइंट संचालनकेलिए स्लॉटदेनेकेलिए
पिला	दोसंकेतिसिग्नलव्यवस्थामेंवार्नरकेलिएतथाबहुसंकेतिसिग्नलव्यवस्थामेंडिस्टेंटको60डिग्रीऊपरउठानेहेतु
हरा	बहुसंकेतिसिग्नलव्यवस्थामेंडिस्टेंटको90डिग्रीऊपरउठानेहेतु

Abbreviations

1.	AAWS	:	Advance Approach Warning System.
2.	ARME	:	Accident Relief Medical Equipment(Van).
3.	AWS	:	Auxiliary Warning System.
4.	ACD	:	Anti Collision Device
5.	BPAC	:	Block Proving by Axle Counter.
6.	BPC	:	Brake Power Certificate.
7.	CBC	:	Central Buffer Coupler.
8.	CCRS	:	Chief Commissioner of Railway Safety.
9.	CFTM	:	Chief Freight Transportation Manager.
10.	CLW	:	Chittaranjan Locomotives Works,
11.	COA	:	Control Office Application.
12.	CMPE	:	Chief Motive Power Engineer.
13.	COIS	:	Coaching Operation Information System.
14.	COM	:	Chief Operation Manager.
15.	CPRO	:	Chief Public Relation Officer.
16.	CPTM	:	Chief Passenger Transportation Manager.
17.	CRB	:	Chairman of Railway Board.
18.	CRS	:	Commissioner of Railway Safety.
19.	CRT	:	Container Rail Terminal.
20.	CSO	:	Chief Safety Officer.
21.	CTM (P)	:	Chief Transportation Manager (Petroleum)
22.	CTPM	:	Chief Transportation Planning Manager.
23.	CTWM	:	Chief Tank Wagon Manager.
24.	CMS	:	Crew Management System
25.	DEMU	:	Diesel Electrical Multiple Unit.
26.	DFCCIL	:	Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited.
27.	DAR	:	Discipline and Appeal Rules.
28.	DEMU	:	Diesel Electrical Multiple Unit.
29.	DLW	:	Diesel Locomotive Works, Varanasi.
30.	DMRC	:	Delhi Metro Rail Corporation.
31.	DPC	:	Departmental Promotional Committee.
32.	DSC	:	Double Stack Container.
33.	DWSO	:	Divisional Work Study Officer.
34.	EOTT	:	End of Train Telemetry.
35.	FA & CAO	:	Finance Adviser & Chief Accounts Officer.
36.	FOIS	:	Freight Operation Information System.
37.	RMS	:	Rake Management System
38.	TMS	:	Terminal Management System
39.	HOER	:	Hours of Employment Regulation.
40.	ICMS	:	Integrated Coach Management System.
41.	IRCTC	:	Indian Railway Catering and Tourism Corporation Ltd.
42.	ISMD	:	Infringing Standard Moving Dimensions.
43.	IVRS	:	Interactive Voice Response System.
44.	ITES	:	Integrated Telephone Enquiry System.
45.	LVCD	:	Last Vehicle Checked Device.
46.	MAUQ	:	Multi-Aspect Upper Quadrant.
47.	MEMU	:	Mainline Electrical Multiple Unit.
48.	MSD	:	Minimum Sighting Distance.
49.	NDMA	:	National Disaster Management Association.
50.	ODC	:	Over Dimensional Consignment.
51.	PAM	:	Punctuality Analysis Module

52.	PEASD	:	Passenger Emergency Alarm Signal Device.
53.	POMKA	:	Portable Medical Kit for Accident.
54.	RLDA	:	Railway Land Development Authority.
55.	RMS	:	Rake Management System.
56.	ROSHA	:	Rolling Stock Health Analyst.
57.	SDGM	:	Senior Deputy General Manager.
58.	SGE	:	Siemens and General Electrical Railway Signal Company Ltd.
59.	SMART	:	Singular Modular Advance Railway Ticketing System.
60.	SPAD	:	Signal Passed AT Danger.
61.	SPARM	:	Self Propelled Accident Relief Medical Equipment.
62.	SPART	:	Self-Propelled Accident Relief Trains.
63.	SPURT	:	Self Propelled Ultrasonic Rail Testing Car.
64.	SSD	:	Speed Sensing Device.
65.	SSDAC	:	Solid State Digital Axle Counter.
66.	SWR	:	Station Working Rule.
67.	SWRD	:	Station Working Rule Diagram.
68.	TALQ	:	Two-Aspect Lower Quadrant.
69.	TAWD	:	Train Actuated Warning Device.
70.	WILD	:	Wheel Impact Load Detector.



स्टेशनों के डायग्राम

