क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान मध्य रेल भुसावल

प्रो. गुड्स गार्ड

यातायात पाठ्य सामग्री

क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, मध्य रेल भुसावल

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–02582-222678 / 224600 रेलवे–011 - 54900
फैक्स – 02582-222678 रेलवे – 011-54907

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

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

संस्थान गीत

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

रेल कर्मी को संरक्षा के पाठ यहाँ हैं पढाते,
संचालन के नियमों से, अवगत उनको करवाते,
यातायात सुरक्षित हो यही पहला ध्येय हमारा ।।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 ।।2।।

दुर्घटना को टालें हम सब, ऐसा कार्य करेंगे,
जनसेवा में अपना तनमन, न्यौछावर कर देंगे,
बढ़े प्रतिष्ठा रेलों की और, मान बढ़ेगा हमारा ।।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.मीणा, (सहायक परिवहन प्रबंधक)
मार्गदर्शन
विजय काशीनाथ मोरे (मुख्य यातायात प्रशिक्षक)
कम्प्यूटर टाइपिंग, सेटिंग, डिजाइनिंग एवं संकलन
अजय कुमार झा(वरि.यातायात प्रशिक्षक)
सहयोग
अनूप श्रीवास्तव, ए.के.सिंह, सुदामा प्रसाद, राजीव कुमार त्रिपाठी, संजय आर. पाटील संजीव कुमार जैन, विनोद यादव, जी.पी.श्रीवास्तव, (वरि. यातायात प्रशिक्षक) संजय कुमार,बापू सरोदे, अनय के. श्रीवास्तव (यातायात प्रशिक्षक)
संस्करण - दिसंबर 2017

यातायात पाठ्य सामग्री – प्रारंभिक गार्ड

यह पाठ्यसामग्री रेलवे का कोई प्रमाणित ग्रन्थ, नियमावली या मैनुअल नहीं है। प्रारंभिक गार्ड 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.	साधारण नियम एवं सहायक नियम, रेल सेवकों पर साधारणत: लागू होने वाले नियम, WTT, AM, SWR,OM. परिचालन कर्मचारियों का संरक्षा कोटीकरण	8
2.	परिभाषाएं	16
3.	गाड़ी संचालन पद्धतियॉ, संचार के साधन, प्रस्थान प्राधिकार	26
4.	सिगनल हाथ सिगनल पटाखा सिगनल	29
5.	सिगनल एवं कांटो के प्रति लोको पायलट /सहा. लोको पायलट/ गार्ड के कर्तव्य	46
6.	हाथ सिगनल ,वायुगति मापी (एनीमोमीटर)	49
7.	यातायात बोर्ड	54
8.	इंजिनियरिंग बोर्ड	57
9.	इन्टरलॉकिंग (अन्तर्पाशिन), पृथक्करण, कॉटा और ट्रैप संकेतक, शंटिंग अनुमति संकेतक	59
10.	स्टेशनों का वर्गीकरण, स्टेशनो के न्यूनतम सिगनल एवं विशेषता रास्ते की जानकारी	62
11.	विभिन्न् सिगनलो के होम सिगनल ऑफ़ करने की शर्ते	64
12.	अधिकार पत्र	66
13.	खराब सिगनल	81
14.	स्टेशन पर गाड़ियों को लेना व रवाना करना	86
15.	बचाव के नियम (Protection Rules) (GR 6.03 SR 6.03 -1)	87
16.	कॉंटे ,सम्मुख कांटो को तालित करना, कांटो पर उपस्थिति	89
17.	खराब कांटे क्षतिग्रस्त कांटे क्रैन्क हैंडल का उपयोग कांटो एवं सिगनलो को वियोजित (डिसकनेक्ट) करना ओवर हॉलिंग के दौरान यातायात संचालन	90
18.	नॉन इंटरलॉकिंग / ओवरहॉलिंग /केबल मैगरिंग कार्य के दौरान गार्ड के कर्तव्य , नान इंटरलाक्ड स्टेशन पर सम्मुख कांटों के प्रति गार्ड के कर्तव्य	92
19.	गार्ड का निजी सामान, सवारी गाडी के गार्ड के निजी सामान, SLR के सामान	93
20.	प्रथमोपचार पेटी, लोकोमोटिव की लाईटें, हेड लाईट ,मार्कर लाइट, फ़्लैशर लाईट, टेल लैम्प / टेल बोर्ड	94
21.	, हेड लाइट, सीटी , स्पीडोमीटर तथा लोको की अगली कैब खराब होने पर लोको पायलट की ड्यूटी	95
22.	EMU , DMU तथा MEMU गाड़ी का संचालन	97
23.	लोड टेबल गुड्स लोड टेबल : पैसेंजर लोड टेबल :	98
24.	गाडियो की गति, अधिकतम अनुमेय गति, सामान्य गति , न्यूनतम यात्रा समय, सामान्य यात्रा समय स्पीड चार्ट	99
25.	इंजन मैंड करना, ब्लाक सेक्शन में लोको पायलट गाड़ी चलाने में असमर्थ होने पर गाडी का संचालन, मानक (स्टैन्डर्ड) समय	103
26.	घड़ी मिलाना, गार्ड के लिए ड्यूटी पर आने का समय, डिब्बा मार्ग पत्रक ,साइन आन साइन	104

	आफ रजिस्टर	
27.	सतर्कता आदेश मे सतर्कता आदेश जारी करने की परिस्थितिय। सतर्कता आदेश को सौपना सतर्कता आदेश के प्रति गार्ड के कर्तव्य	105
28.	इंजन द्वारा गाड़ी को धकेलना , पुशिंग बैक के नियम,स्वचलित ब्लॉक सेक्शन मे गाड़ियो को पुश बैक करना या यातायात की दिशा के विपरित चलाना।	106
29.	बिना ब्रेक यान की मालगाड़ी का संचालन	108
30.	मार्शलिंग (विन्यास)	109
31.	बड़े आयाम का प्रेषण ,मानक चल आयाम	114
32.	लोको पायलट तथा गार्ड द्वारा गाडी की जांच, न्यूनतम एयर प्रेशर ,एयर प्रेशर समस्या माल गाडीयों के विभिन्न प्रकार के ब्रेक पावर प्रमाणपत्र एवं उनकी वैधता प्रचलित गुड्स एवं कोचिंग स्टॉक के कोड	115
33.	गाड़ी रवाना करने के पूर्व गार्ड के कर्तव्य, प्रस्थान स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक गार्ड के कर्तव्य	119
34.	समयपालन के प्रति गार्ड के कर्तव्य, प्रथम रोक सिगनल पर गाड़ी विलंबित होने पर गार्ड के कर्तव्य, हाथ ब्रेक और इसका उपयोग संचार साधन (स्वचल वैक्युम / एयर प्रेशर)	121
35.	सीटी कोड , प्लेटफार्म पर रेक बर्थ करना-	123
36.	सामग्री गाड़ी	126
37.	लॉंग हॉल ट्रेन, मध्य रेल पर हैवीहाल (सी.सी.+8+2/सी.सी.+6+2) गाडियोंका संचालन	128
38.	परिचालन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी F.O.I.S./ C.O.I.S. / CMS / COA /ICMS / SATSANG/UTS/PRS/NTES)	132
39.	शंटिंग	137
40.	स्टेशनो पर वाहनो को स्थिर रखना, बॉक्स डिब्बो को बांधकर स्थिर करना ,रोड साइड स्टेशन से स्टेबल लोड क्लियर करना	142
41.	घाट सेक्शन, कैच साइडिंग तथा स्लिप साइडिंग	144
42.	ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी खड़ी होने पर गार्ड / लोको पायलट द्वारा की जाने वाली कार्रवाई एवं बचाव के नियम (GR 6.03 SR 6.03-1)	145
43.	ब्लॉक सेक्शन मे इंजन असमर्थ होना तथा सहायता की मांग करना	146
	असामान्य परिस्थितियो मे गाड़ी संचालन	
44.	प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन मे गाडी का प्रवेश, सेक्शन पर लागू ना होने वाले या सेक्शन से आगे टोकन ले जाने पर कार्यवाही	147
45.	दोहरी लाईन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होना, इकहरी लाईन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होना	148
46.	दोहरी लाईन खण्ड पर अस्थायी इकहरी लाईन संचालन	152
47.	ट्रेक में खराबी का पता लगने पर की जाने वाली कार्यवाही	153
46	धुंध और कोहरे के मौसम में गाडियों का संचालन ,धुंध और कोहरे के समय लोको पायलट एवं गार्ड के कर्तव्य	154
47	ब्लॉक सेक्शन मे गाड़ी का विलंबित होना, जी डी आर चेक (GDR Check list), लोको पायलट और गार्ड द्वारा ज्वाइंट चेक का प्रोफार्मा एअर प्रेशर कंटीन्युटी, टेस्ट अलार्म चेन पुलिंग होने पर गार्ड के कर्तव्य	156

48	ग्रेडिएंट पर गाड़ी खड़ी हो जाने पर की जाने वाली कार्यवाही	160
49	फ्लैट टायर, उपरी उपस्कर(OHE) ट्रिपिंग	161
50	स्वचालित ब्लॉक पद्धति उपलब्ध सिगनल सामान्य एवं असामान्य संचालन	163
51	यातायात में बाधा डालने वाले इंजिनियरिंग विभाग के कार्य, लाइन ब्लाक के दौरान गार्ड के कर्तव्य, मानसून पेट्रोलिंग / पेट्रोलमैन का सेक्शन मे विलम्बित होना रेल पथ पर या गाड़ी मे विस्फ़ोट	171
52	समपार (लेवल क्रासिंग)	173
53	विद्युतीकृत सेक्शन मे गाड़ियो का संचालन टॉवर वैगन का संचालन	176
54	दुर्घटना, गम्भीर दुर्घटना दुर्घटना के समय लोको पायलट / सहा. लोको पायलट के कर्तव्य गम्भीर दुर्घटना के समय गार्ड के कर्तव्य	178
55	गाड़ी विखण्डन (Train Parting), गाड़ी का विभाजन(Train Dividing	182
56	गरम धुरा (Hot Axle)	184
57	गाड़ी मे आग लगना (GR 6.10; SR 6.10-1, SR 6.10-2,SR 6.10-3)	185
58	चलती गाड़ी में यात्री बीमार होने पर गार्ड के कर्तव्य	186
59	यात्री गाड़ी में यात्री घायल होने पर गार्ड के कर्तव्य	186
60	चलती गाड़ी में हत्या होने पर गार्ड के कर्तव्य	186
61	चलती गाड़ी से यात्री गिरने या टकराने पर गार्ड के कर्तव्य	186
62	गाडी बाबू के कार्य स्टेशन/ यार्ड मे रखे जाने वाले रजिस्टर कंट्रोल आफिस मे रखे जाने वाले रजिस्टर	188
63	स्टॉक रिपोर्ट	192
64	सेंसस	193
65	अपघात प्रबन्ध सायरन संकेत दुर्घटना राहत और चिकित्सा राहत वैन का निकलने का समय गोल्डन ऑवर	195
66	Abbreviations	197

साधारण नियम एवं सहायक नियम

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 है।

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 जूलाई 1929 से लागू होंगे। इस प्रकार साधारण नियमों का संशोधन 1929 में किया गया ।

परन्तु उन साधारण नियमों में भी निम्नलिखित कारणों से संशोधन करने की आवश्यकता महसूस की गई-

i) सिगनल तथा अंतर्पाशन एवं कर्षण प्रणाली मे हुई महत्वपूर्ण प्रगति।

ii) रेल दुर्घटना समिति 1962 और रेल दुर्घटना जॉच समिति 1968 द्वारा इसमें संशोधन करने की सिफ़ारिश की गयी कि, ये नियम केवल वर्तमान परिस्थितियों के अनुरूप न होकर भविष्य की परिस्थितियों के भी अनुकूल हों।

iii) विगत वर्षों मे हुए तकनीकी परिवर्तनों को नियमों मे समाहित करने की आवश्यकता।

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

रेल संरक्षा आयोग, रेल दुर्घटना समिति 1962 एवं रेल दुर्घटना जॉच समिति1968 की सिफ़ारिशों को ध्यान मे रखकर सदस्य-यातायात द्वारा सितम्बर-1972 मे यह निश्चय किया कि ऐसे साधारण नियमों मे संशोधन किया जाय जो कि तकनीकी परिवर्तन के कारण आवश्यक हो गये है या जिनकी उपयोगिता समाप्त हो चुकी है। वर्तमान मे 1976 मे जारी साधारण नियम प्रभावी है। समय-समय पर कार्यकारी निदेशक (संरक्षा) रेलवे बोर्ड, साधारण नियमों से सम्बन्धित शुद्धि पत्र जारी करते है।

सहायक नियम - सहायक नियम का अभिप्राय उस विशेष अनुदेश से है जो तत्संबन्धी साधारण नियम का सहायक है तथा किसी साधारण नियम के विरूद्ध नही हैं।

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

<u>साधारण एवं सहायक नियमों की आवश्यकता</u>

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

साधारण नियम एवं सहायक नियम मे अंतर

क्र.	साधारण नियम	सहायक नियम
1.	साधारण नियम रेलवे बोर्ड द्वारा बनाये जाते है।	सहायक नियम क्षेत्रीय रेलवे के प्राधिकृत अधिकारी (मुख्य परि-चालन प्रबन्धक)द्वारा बनाये जाते है।
2.	साधारण नियम भारतीय रेलों पर उपलब्ध साधनों और परिस्थितियों को ध्यान मे रखकर बनाये जाते है।	सहायक नियम क्षेत्रीय रेलों पर उपलब्ध साधनों और परिस्थितियों को ध्यान मे रखकर बनाये जाते है।
3.	साधारण नियम सम्पूर्ण भारतीय रेलों पर समान रूप से लागू हैं।	सहायक नियम केवल उसी क्षेत्रीय रेलवे पर लागू हैं जिनके लिये ये बनाये गये है।
4.	साधारण नियम पुस्तक मे मोटे अक्षरों मे छापे गये हैं।	सहायक नियम पुस्तक मे बारीक अक्षरों मे छापे गये है।
5.	साधारण नियम पुस्तक मे 18 अध्यायों मे क्रमबद्ध मुद्रित किये गये हैं।	सहायक नियमों का अलग से अध्याय नही है।

नियम एवं अनुदेश-

अन्य नियम पुस्तकों का संक्षिप्त परिचय-

I. दुर्घटना नियमावली
II. स्टेशन संचालन नियम
III. कार्य संचालन समय सारणी

i) दुर्घटना नियमावली (Accident Manual)-2003

यह पुस्तक क्षेत्रीय रेल के मुख्य परिचालन प्रबन्धक (C.O.M.) तथा मुख्य संरक्षा अधिकारी (C.S.O) द्वारा बनाये जाते है। इसमें निम्नलिखित महत्वपूर्ण बातें लिखी होती हैं-

i) महत्वपूर्ण परिभाषाएं
ii) दुर्घटनाओं का वर्गीकरण
iii) दुर्घटना तथा अन्य असामान्य घटनाओं की सूचना देना।
iv) दुर्घटना के समय विभिन्न कर्मचारियों के कर्तव्य।
v) दुर्घटना के समय किये जाने वाले राहत कार्य।
vi) तोड़फ़ोड़ या ट्रेन रेकिंग (Train Wrecking) के समय की जाने वाली कार्यवाही।
vii) असामान्य घटनाओं के समय की जाने वाली कार्यवाही।
viii) दुर्घटना की जॉच एवं पूछताछ।
ix) जॉच रिपोर्ट का निपटारा।
x) रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा दुर्घटना की जॉच।
xi) खराब मौसम की चेतावनी प्राप्त होने पर की जाने वाली कार्यवाही इत्यादि।

वर्तमान मे 2003 का संशोधित संस्करण लागू है। दुर्घटना नियमावली पुस्तक गाड़ी संचालन से सम्बन्धित कर्मचारियों को दी जाती है। प्रत्येक कर्मचारी को दुर्घटना के समय की जाने वाली कार्यवाही का पूर्ण ज्ञान होना चाहिये।

ii) स्टेशन संचालन नियम (Station Working Rule)-

(GR 5.06, SR 5.06-1, SR 5.06-2)

साधारण नियम भारतीय रेलों पर उपलब्ध भौगोलिक परिस्थितियों पर आधारित होते हैं तथा सहायक नियम क्षेत्रीय रेल पर उपलब्ध भौगोलिक परिस्थितियों पर आधारित होते हैं। इसी प्रकार से स्टेशन संचालन नियम उस स्टेशन की भौगोलिक परिस्थितियों पर आधारित होते है।

स्टेशन संचालन नियम स्टेशन के कार्य से सम्बन्धित नियमों का ऐसा समूह है जिसमें स्टेशन पर सामान्य एवं असामान्य स्थिति मे कार्य करने का विवरण लिखा होता है। प्रत्येक स्टेशन संचालन नियम (SWR) का अलग-अलग क्रमांक होता है।

प्रत्येक स्टेशन की विशेषताएं एवं आवश्यकताएं अलग-अलग होती है जिसके लिये प्रत्येक स्टेशन का स्टेशन संचालन नियम अलग-अलग होता है।

स्टेशन संचालन नियमों को जारी करना-

स्टेशन संचालन बनाने के लिए प्राधिकृत अधिकारी **मंडल रेल प्रबंधक** होते है।

इण्टरलॉक स्टेशन हेतु - इन स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम वरि. मं.प प्र. .(Sr.DOM) तथा वरि. मं.सि.एवं दू.सं. इंजि.(Sr.DSTE) द्वारा संयुक्त रुप से जारी किये जाते है।

नॉन इण्टरलॉक स्टेशन हेतु- इन स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम वरि. मं.प प्र..(Sr.DOM) तथा वरि मंडल इंजी. (Sr.DEN) द्वारा जारी किये जाते है।

यदि किसी स्टेशन पर यातायात का सुरक्षित संचालन करने के लिये साधारण नियम से छूट प्राप्त करने या विशेष अनुदेश जारी करने की आवश्यकता हो तो मंडल रेल प्रबन्धक CSTE के माध्यम से COM को लिखेंगे जो रेल संरक्षा आयुक्त (CRS) से अनुमति लेंगे।

विशेष श्रेणी स्टेशन के संचालन नियमों को **रेल संरक्षा आयुक्त** द्वारा अनुमोदित किया जाना आवश्यक है।

स्टेशन संचालन नियम की वैधता -

1. स्टेशन संचालन नियम जारी करने की तिथि से 5 वर्ष तक उपयोग मे लाये जाते है तथा 5 वर्ष के उपरान्त इनका नवीनीकरण किया जाना आवश्यक है
2. 5 वर्ष की अवधि पूर्ण होने के पूर्व यदि इसमें किसी संशोधन की आवश्यकता होती है तो इसके लिये शुद्धि पत्र जारी किया जाता है। लेकिन यदि पाँच शुद्धि पत्र पहले ही जारी हो चुके हैं और इसमें पुन: संशोधन की आवश्यकता हो तो नया शुद्धि पत्र जारी न करके स्टे.सं.नि.(SWR) का नवीनीकरण किया जाएगा, भले ही 5 वर्ष पूर्ण न हुये हों ।
3. नवीनीकरण करते समय पूर्व में जारी सभी शुद्धि पत्रों को शामिल कर लिया जाएगा।
4. स्टे.सं.नि.(SWR) की दो प्रतियॉ होती है। एक प्रति स्टेशन मास्टर के पास तथा दूसरी प्रति कार्य पर उपस्थित (ऑन ड्यूटी) सहा.स्टे.मा. (ASM) के पास होती है।

परिशिष्टों का विवरण

परिशिष्ट A- समपार फ़ाटक की कार्यप्रणाली।

परिशिष्ट B- सिग्नलिंग एवं इण्टरलॉकिंग एवं संचालन पद्धति

परिशिष्ट C- एण्टी कॉलिजन डीवाईस

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 - स्टेशन का इतिहास

ii) कार्यसंचालन 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 प्रतिवर्ष जुलाई माह में प्रकाशित की जाती है।
3. संचालन समय सारणी संयुक्त रुप से **मुख्य परिचालन प्रबंधक** (COM) एवं **मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक** (CPTM) द्वारा जारी की जाती है ।
4. संचालन समय सारणी की प्रति रेल संचालन से जुडे कर्मचारियों को दी जाती है। जैसे लोको पायलट , गार्ड, स्टेशन मास्टर, रेल पथ निरीक्षक, लोको निरीक्षक, यातायात निरीक्षक ईत्यादि ।
5. संचालन समय सारणी में मुख्य रुप से निम्नलिखित बाते होती है -

a) मंडल का नक्शा एवं रुट किलोमीटर

b) 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 ।

c) प्रत्येक स्टेशन पर मंडल मे चलने वाली प्रत्येक मेल एक्सप्रेस, सवारी गाडी के आने, जाने अथवा थ्रू जाने का समय तथा पब्लिक डिपार्चर।

d) मंडल मे चलने वाली प्रत्येक मेल एक्सप्रेस, सवारी गाडी का अधिकतम लोड, अधिकतम अनुमेय गति तथा उसकी बारंबारता।

e) सेक्शन के अनुसार मालगाडी का अधिकतम लोड, टनेज, इसके अनुसार इंजन तथा बैंकिंग इंजन का उल्लेख।

f) कॉशन नोटीस स्टेशन का तथा स्थायी गति प्रतिबंध का उल्लेख।

g) समपार फाटक की सूची, श्रेणी तथा उसका नियंत्रित स्टेशन।

h) ट्रेफिक, लोको तथा इंजिनीयरिंग गेन (अलॉउन्स) का उल्लेख।

i) कॉरिडोर ब्लॉक के लिए उपलब्ध समय।

j) बी पी सी, ब्रेक बाइंडिंग, फ्लेट टायर, कंटीन्यूटी टेस्ट, क्लैम्प वैगन, इंजन सीटी कोड, विभिन्न अधिकार पत्रों की जानकारी .

k) इसके अलावा असामान्य परिस्थितीयो मे रेल संचालन से जुडे कर्मीयो हेतु दिशा निर्देश एवं जारी किये गये संयुक्त परिपत्र भी होते है ।

परिचालन नियमावली (Operating Manual)

भारतीय रेल पर गाड़ियों का संचालन सुरक्षित रूप से करने के लिए सामान्य एवं सहायक नियम(G & SR), दुर्घटना नियमावली (AM) एव ब्लाक वर्किंग नियमावली (BWM) बनायीं गयी है। वर्तमान परिदृश्य में गाड़ियों की संख्या में वृद्धि के कारण रेलवो के सुपरवाइजरो एवं अधिकारियो को उच्च स्तर का प्रबंधन एवम संरक्षा पुर्वक 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(OM) बनायीं गयी है| जिसमे निम्न बातो का समावेश किया गया है-

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

2. यह नियमावली रेलवे बोर्ड के मार्गदर्शक सुचना (परिचालन नियमावली) के अनुसार ही बनायीं जाती है

3. मध्य रेल परिचालन नियमावली 2010 का संस्करण है

4. वर्तमान मे मध्य रेल के परिचालन नियमावली में 30 अध्याय है

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

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

7. इसमे कोचिंग एवं माल गाडियो के संचालन से सम्बंधित महत्वपुर्ण नियमो का उल्लेख किया गया है

8. इसमे मालगाड़ी के संचालन से सम्बंधित कार्य निष्पादन एवं उसे और सुधारने जैसे परिचालनी उद्देश्य का उल्लेख रहता है

9. उसमे वाणिज्य विभाग से सम्बंधित भी कई महत्वपूर्ण जानकारी रहती है|

10. उसमे इंजिनियरिंग विभाग से सम्बंधित भी कई महत्वपूर्ण जानकारी रहती है ताकि गाडी परिचालन से सम्बंधित आवश्यक्ता पडने पर उसका संदर्भ लिय जा सके।

11. इसमे गाडी परिचालन से प्रत्यक्ष रुप से जुडे सभी विभागो जैसे- अभियांत्रिकी, यांत्रिकी, कर्षण, आदि अन्य विभागो से समबन्धित महत्वपुर्ण जानकारीयो का उल्लेख रहता है।

रेल सेवकों पर साधारणतया लागू होने वाले नियम

GR.2.01 - नियमों की प्रति देना :-

क) रेल प्रशासन -

1. प्रत्येक स्टेशन को,

2. इंजन शेड को तथा

3.क). 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 सौपी 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 है।

GR. 2.02 - नियमों की प्रति की देखभाल :- प्रत्येक रेल सेवक जिसे नियम 2.01 के तहत यथा निर्धारित नियमों की प्रति दी गई है -

i) उसमे सभी शुद्धि पत्रों का समावेश करके उसे अद्यतन रखेगा।
ii) अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी की मांग पर प्रस्तुत करेगा।
iii) प्रति खो जाने पर या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से एक नई प्रति प्राप्त करेगा।
iv) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन कर्मचारियों को सभी शुद्धि पत्र मिल गये है और वे इस नियम के उपबन्धों का पालन कर रहे है ।

GR. 2.03 - नियमों की जानकारी :- प्रत्येक रेल सेवक-

i) अपनी ड्यूटी से सम्बंधित नियमों से परिचित रहेगा चाहे उसे नियमों की प्रति दी गयी है या नहीं ।
ii) यदि कोई परीक्षाएं निर्धारित की गई है तो वह उन्हें पास करेगा।
iii) यदि आवश्यक है तो अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों को नियम समझायेगा जो उन्हे लागू होते है।

SR 2.03-1 - किसी अन्य रेल्वे के कर्मचारियों को जिन्हें इस रेल पर गाड़ी चलानी है उनकी परीक्षा इस रेल्वे के यातायात निरिक्षक द्वारा अवश्य लेनी चाहिए तथा 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 गार्ड, लोको पायलट वर्ष में एक दिन के लिए संबंधित मंडल में सघन पाठ्यक्रम हेतू भेजे जाऐंगे ।

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 सम्बंधित प्राधिकारी को देगा।

GR. 2.05 अतिचार (ट्रेसपासिंग) नुकसान या हानि की रोकथाम:-

i) प्रत्येक रेल सेवक, रेल प्रशासन की सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और रक्षा के लिए जिम्मेदार रहेगा, जो उसके चार्ज में है।
ii) प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का पूरा प्रयास करेगा –
    a) रेल परिसरों में अतिचार,
    b) रेल संपत्ति की चोरी, नुकसान या हानि,
    c) स्वयं या अन्य लोगो को क्षति , और
    d) रेल परिसरों में आग लगना।

GR. 2.06 नियमों और आदेशों का पालन:-

प्रत्येक रेल सेवक सभी नियमों और विशेष अनुदेशों का तथा अपने वरिष्ठ अधिकारियों के सभी विधि संगत आदेशों का पालन करेगा।

GR. 2.07 - ड्यूटी पर उपस्थिति :-

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 वहाँ भी उपस्थित होगा ।

GR. 2.08 - ड्यूटी से अनुपस्थिति :-

1) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं होगा। अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी ड्यूटी नहीं बदलेगा।

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

GR. 2.09:- मदिरा तथा अन्य नशीली, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उससे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन:-

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।

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 मे 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 जॉच करायेगा। यदि संभव हो तो दो निष्पक्ष गवाहों की लिखित साक्षी भी प्राप्त करेगा।

GR 2.10. रेल सेवकों का आचरण- प्रत्येक रेल सेवक-

क) ड्यूटी के समय वर्दी यदि निर्धारित की गई है तो निर्धारित गणवेश मे रहेगा

ख) चुस्त, सभ्य एवं शिष्ट रहेगा

ग) अवैध पारितोषिक न तो मॉगेगा और न ही स्वीकार करेगा

घ) जनता को उचित सहायता देगा तथा

ड) पूछे जाने पर अपना नाम और पदनाम बतायेगा।

GR 2.11 संरक्षा सुदृढ करने का कर्तव्य -

(1) प्रत्येक रेल सेवक

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

(ख) ऐसी हर घटना की, जिसका उसे पता लगे और जिससे रेल के सुरक्षित या उचित कार्यचालन पर असर पडता हो, रिपोर्ट तुरंत अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा, और

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

(2) यदि कोई रेल सेवक यह देखता है कि -

(क) कोई सिग्नल खराब है,

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

(ग) गाडी में कोई खराबी है, अथवा

(घ) कोई ऐसी असाधारण परिस्थितीयॉ हैं जिनके कारण गाडियो के निरापद परिचालन में अथवा जनता की संरक्षा में, कोई बाधा पडने की संभावना हे,

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

परंतु यदि गाडी विभाजित हो गई हो, तो वह रोक (स्टाप) हैंड सिगनल नही दिखायेगा बल्कि चिल्लाकर, संकेत करके या अन्य दूसरे तरीकों से ड्रायवर या गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।

SR 2.11.1 यदि ड्रायवर की राय में इंजन में किसी प्रकार की असमानता या दिक्कत है तो ड्रायवर को अपने विवेक के अनुसार गाडी की गति उतनी कम कर देनी चाहिए जितनी की वह सुरक्षित समझे और तुरंत पूर्ण स्थिति की जानकारी डीजल पावर कंट्रोलर/ ट्रेक्शन लोको कंट्रोलर को देनी चाहिए। डीजल पावर कंट्रोलर/ ट्रेक्शन लोको कंट्रोलर तुरंत ही इसकी जानकारी पावर तथा ट्रेक्शन अधिकारियो को देगे। इंजन पुन: चलाने से पहले इन अधिकारियों की अनुमति लेनी चाहिए, यह निर्देश सभी प्रकार के इंजनो के लिए लागू होंगे।

परिचालन कर्मचारियों का संरक्षा कोटीकरण

1. संरक्षित और सुचारूपूर्ण गाड़ी संचालन में रेल कर्मचारियों की भूमिका को ध्यान में रखकर रेलवे बोर्ड द्वारा संरक्षा कोटि निर्धारित की गई है ।
2. रेलवे बोर्ड के दिशा निर्देशानुसार इसे चार कोटियों A,B,C,D में विभाजित किया गया है
3. संरक्षा कोटिकरण का उद्देश्य गाड़ी संचालन में लापरवाही एवं असावधानी बरतने वाले स्टॉफ की पहचान कर उन पर निगरानी रखना एवं गहन मॉनिटरिंग द्वारा उन्हें अपग्रेड करना तथा संरक्षा के प्रति कर्मचारियों में जागरूकता उत्पन्न करना ।
4. स्टॉफ की कोटि का निर्धारण उनके पिछ्ले 6 महिने के कार्य निष्पादन के आधार पर किया जाता है ।
5. ग्रेडेशन इस प्रकार से किया जाता है -
    a. नियमों का ज्ञान 25 अंक
    b. नियमों का पालन एवं जागरूकता 25 अंक
    c. संरक्षा रिकार्ड 15 अंक
    d. अनुशासन 10 अंक
    e. व्यक्तित्व एवं पोशाक 25
6. यदि कर्मचारी ने –
    a. 80 % या अधिक अंक प्राप्त किये – A
    b. 50% 79% B
    c. 26% 49% C
    d. 25% और उससे नीचे D
7. अल्कोहलिक स्टॉफ को D केटेगरी में रखा जाएगा ।
8. C तथा D कोटि के स्टॉफ की गहन मॉनिटरिंग एवं निगरानी द्वारा उन्हें अपग्रेड करने का प्रयास किया जाएगा ।
9. C कोटि के स्टॉफ की मॉनिटरिंग हर तीन महिने में एवं D केटेगरी के स्टॉफ की मॉनिटरिंग हर महिने की जाएगी ।
10. स्टॉफ का परफार्मेनेंस हर 6 माह में रिकार्ड की जाएगी एवं उच्च अधिकारी द्वारा उसकी प्रत्येक वर्ष जॉच की जाएगी ।
11. निरीक्षक के प्रत्येक निरीक्षण के दौरान C तथा D कोटि के स्टॉफ की कार्यप्रणाली पर कमेंट दिया जाएगा।
12. स्टॉफ को उसकी कोटि की सूचना स्टेशन प्रबंधक / डिपो इंचार्ज द्वारा दी जाएगी ।
13. प्रतिवर्ष A कोटि प्राप्त करने वाले स्टॉफ को वार्षिक संरक्षा पुरस्कार हेतु नामित किया जाएगा ।
14. यदि C तथा D कोटि के स्टॉफ के कार्य प्रणाली में सुधार नहीं होता है तो उन्हें गंभीरतापूर्वक लिया जाएगा और उन्हें रिटायरमेंट हेतु अनुशंसा की जाएगी ।

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 है। यह पर्याप्त दूरी पिछले ब्लॉक सेक्शन का भाग होती है। जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेश न दिए जाये यह ब्लॉक ओवरलैप दो संकेती सिगनल व्यवस्था मे 400 मीटर और बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था 180 मीटर से कम नही होगी।

ध्यान दें -
➢ ब्लॉक ओवरलैप पिछले ब्लाक 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 है, यह दोहरी लाइन पर प्रस्थान सिगनल के आगे तथा इकहरी लाइन पर बाह्यतम अनुमुख कॉटो के आगे होती है। जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेश न दिए जाये यह सिगनल ओवरलैप दो संकेती सिगनल व्यवस्था मे 180 मीटर और बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था 120 मीटर से कम नही होगी।

3. प्रवेश प्रकाशन- इसका अभिप्राय गाड़ी पहुँंचने पर स्वत:नियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था से है :-

सहायक नियम (SR) 1.02 (3)-1- मध्य रेल पर प्रवेश प्रकाशित सिग्नलों 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 मे प्रवेश करने के लिये दिये गये प्राधिकार से है।

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

ब) इकहरी लाइन-

i) जहॉ टोकन वाले ब्लॉक उपकरण लगे है, वहॉ टोकन का मिलना प्रस्थान प्राधिकार.

ii) जहॉ टोकनलेस ब्लॉक उपकरण लगे है, वहॉ पर प्रस्थान प्राधिकार अन्तिम रोक सिग्नल का ऑफ़ होना है।

iii)जहॉ किसी भी प्रकार के ब्लॉक उपकरण नहीं लगे हैं या अंतिम 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 मे प्राप्त प्राईवेट नं. लिखा होगा।

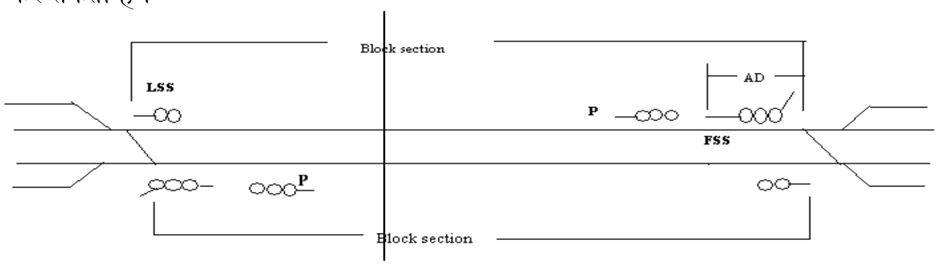
ध्यान दें -
➢ दोहरी लाइन पर टोकन वाले ब्लाक उपकरण नहीं होते है।

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 लाईन पर अगले एवं पिछले दोनो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को किसी ब्लॉक स्टेशन से यह संदेश भेजने से है कि ब्लॉक सेक्शन अवरूद्ध है या अवरूद्ध होने वाला है।

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 क्लीयर मिले बिना कोई परिचालित गाड़ी प्रवेश नही 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 (फ़िक्स्ड) सिग्नलों द्वारा शासित होता है ।

12. केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक - इसका अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात उस व्यक्ति से है जो केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण मे 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 किन्ही 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 मे 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 है।

16. नियंत्रक (कन्ट्रोलर)- का अभिप्राय ड्यूटी पर उस रेल सेवक से है जो उस समय रेल के संभाषण संचार प्रणाली (स्पीच कम्यूनिकेशन 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 मे लाइन पर सिगनल लगे है।

ख) इकहरी लाइन पर उस समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में संचालन पद्धति के अधीन गाड़ियॉ 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 टेलीफ़ोन से है।

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

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

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

23. उल्लंघन चिन्ह (फ़ॉऊलिंग 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 डाइमेन्शन) 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 कर्मकारों 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।

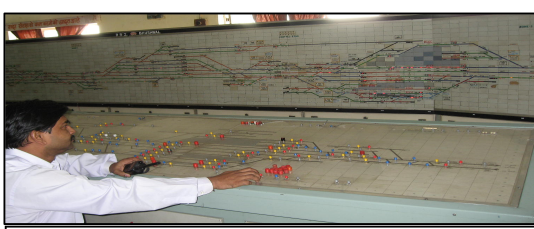
27. मालगाड़ी- का अभिप्राय (मैटेरियल ट्रेन से भिन्न) ऐसी गाड़ी से है जिसका उद्देश्य केवल पशु अथवा माल ढोना है।

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।

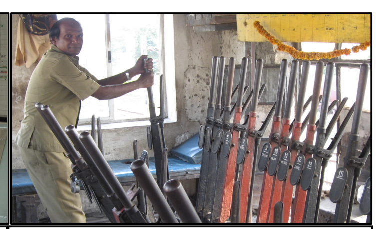
29. रेलपथ या निर्माण निरीक्षक- का अभिप्राय रेलपथ, काँटे और सिग्नल, पुल या उनसे सम्बन्धित निर्माण कार्य के निर्माण या अनुरक्षण के लिये जिम्मेदार किसी निरीक्षक या सहायक निरीक्षक से है।

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,काँटों 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 मे होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके।



Electrical interlocking



Mechanical Interlocking

31. मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट -का अभिप्राय दोहरी(डबल) लाइन पर सी क्लॉस के ऐसे स्टेशन से है जिसका नियंत्रण दूरवर्ती रूप मे 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 मे बॉटकर उन्हे अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था से है।

33. पृथक्करण- का अभिप्राय किसी लाइन को कॉटे 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

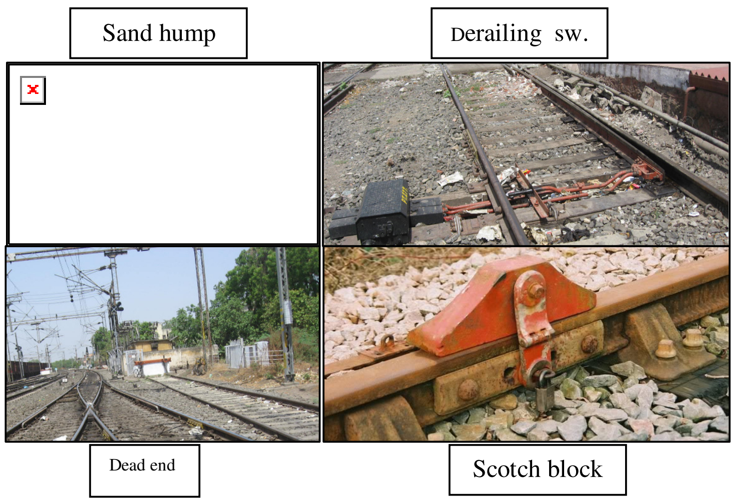
(a) सैण्ड हम्प

(b) डिरेलींग स्विच

(c) लॉन्ग डेड एण्ड सायडिंग

(d) शॉर्ट डेड एण्ड सायडिंग

(e)स्कॉच ब्लॉक



ध्यान दें –

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

34. अंतिम रोक सिग्नल- का अभिप्राय अगले ब्लॉक सेक्शन मे 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 नही है।

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

(ख) इंजिनियरिंग फ़ाटक- वे समपार फ़ाटक जो यातायात फ़ाटक के अलावा है, उन्हे 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 पहूंचने 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 रूके और स्टेशनों के बीच चलने के लिये साधारणत: प्रयुक्त लाइन से है।

39. सामग्री गाड़ी (मैटेरियल ट्रेन) - का अभिप्राय उस विभागीय गाड़ी से है जो केवल या मुख्यत: 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 कार्यों के निष्पादन मे 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 सिगनल एक समय में, तीन या अधिक संकेतों मे 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 हैं।

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 फ़िटिंग,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 मुख्यत: यात्रियों और अन्य कोचिंग यातायात के वहन के काम मे लाई जाने वाली गाड़ी से है तथा इसके अन्तर्गत सैनिक गाड़ी भी है।

46. कॉटा और ट्रैप संकेतक- ये सिगनल नहीं है किन्तु ये कॉटो पर फ़िट तथा उन के साथ संचालित होकर रात या दिन में कॉटों की स्थिती बताने वाले उपकरण है।

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

ट्रैप संकेतक (SR1.02(46)-2) - डिरेलिंग स्विचों के बचाव और उनकी स्थिति दर्शाने के लिये ट्रैप संकेतक लगाये जाते है। ट्रैप संकेतक जब स्विच खुला तब दोनों दिशाओं मे लाल निशान और रात मे लाल बत्ती और जब स्विच बंद हो तब दोनो दिशाओं मे कोई निशान नहीं किन्तु रात मे 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 मे प्रवेश करते समय या स्टेशन से प्रस्थान करते समय या किसी स्टेशन को बिना रुके पार करते समय या स्टेशनों के बीच जाते समय किया जाता है।

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 मे प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किये जाने वाले अनुदेशों से है।

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

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

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

ध्यान दें -

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

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

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 मे होम सिगनल और अन्तिम रोक सिगनल के बीच का भाग अथवा

ब) इकहरी लाइन व्यवस्था मे-

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 बिच 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 हो, तो उनके ओर अन्तिम रोक सिगनल के बीच का भाग।

ब) इकहरी लाइन व्यवस्था मे

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 नही है तो बाह्यतम सम्मुख कॉटों के बीच का भाग।

ध्यान दें -
➢ दो ब्लॉक सेक्शन के बीच का भाग जो केवल B क्लास स्टेशन मे 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 पटरियाँ परिपथ का अंश मानी जाती है।

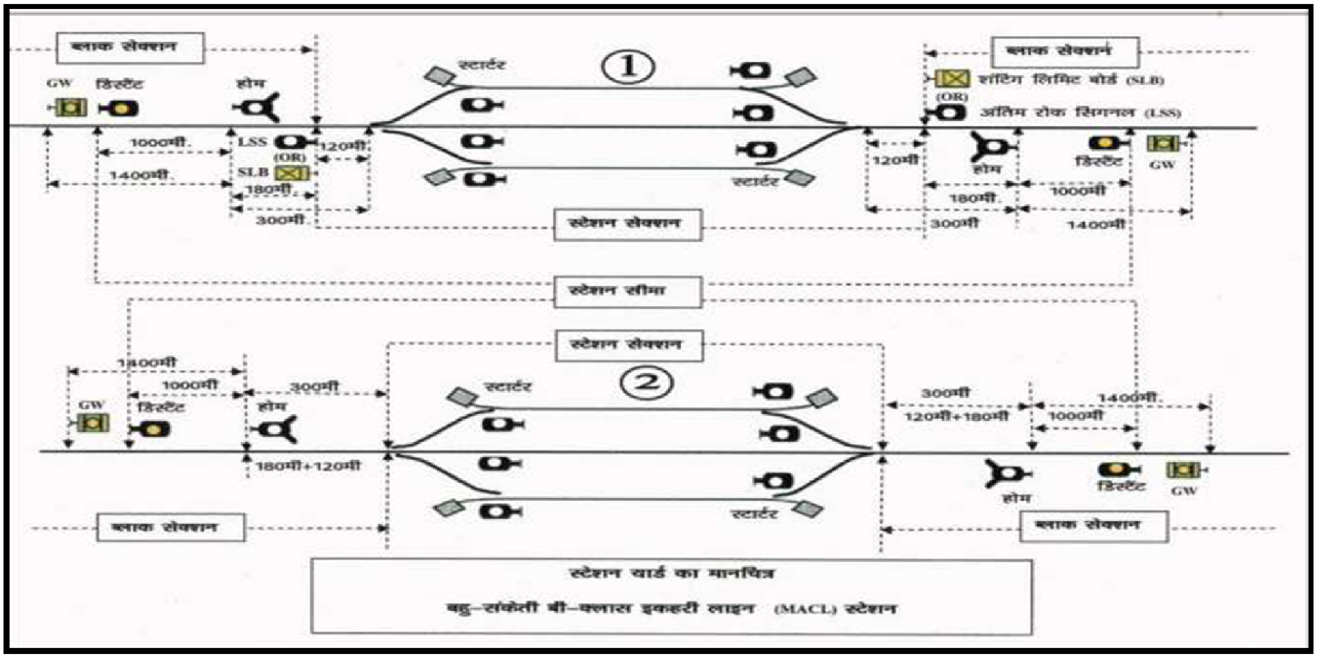
58. गाड़ी- का अभिप्राय वाहनों के साथ या उसके बिना कोई इंजन अथवा ट्रेलर सहित या उसके बिना ऐसा स्वनोदित वाहन से है, जिसे रेलपथ से आसानी से नहीं उठाया जा सकता है।

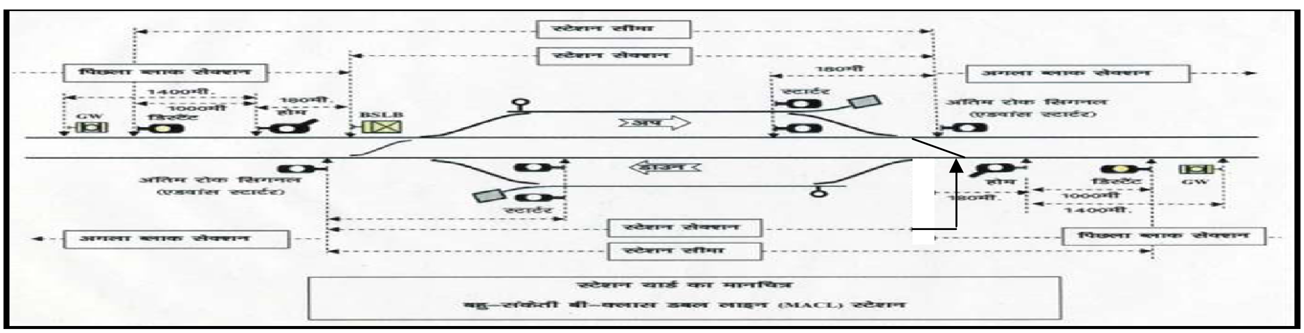
59. गाड़ी परीक्षक- का अभिप्राय ऐसे रेल सेवक से है जो गाड़ियों का परीक्षण करने और यह प्रमाणित करने के लिये योग्यत प्राप्त है कि वे सुरक्षित परिचालन के लिये उपयुक्त है और इसके अन्तर्गत ऐसा कोई अन्य रेल सेवक भी है जो उस समय गाड़ी परीक्षक की ड्यूटी कर रहा है।

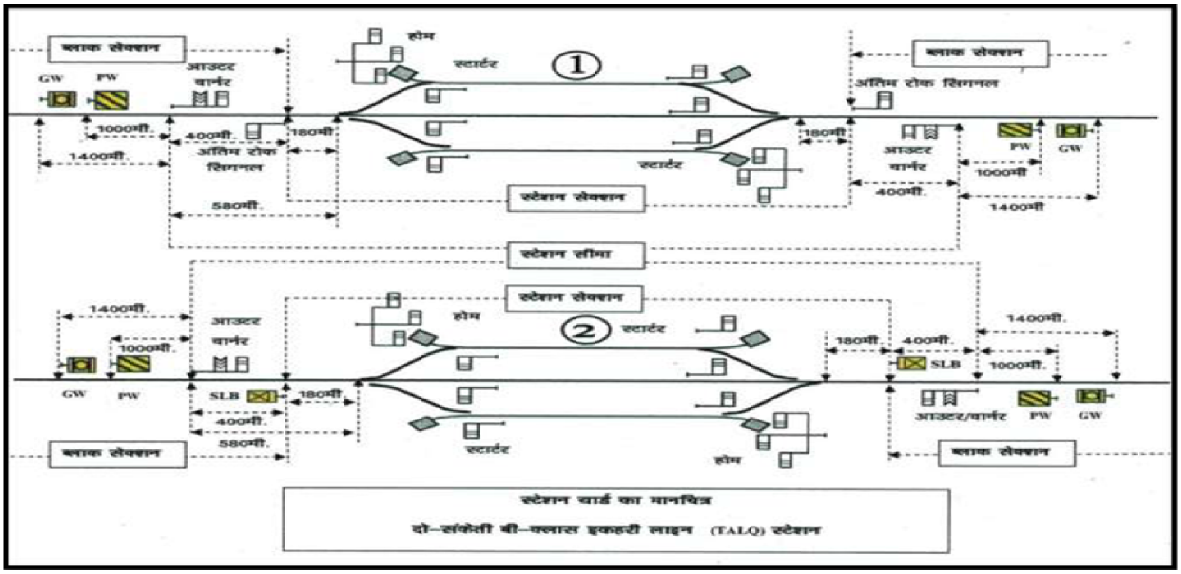
60. द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था- का अभिप्राय उस सिगनल व्यवस्था से है जिसमें प्रत्येक सिगनल किसी एक समय मे दो संकेतों मे से कोई एक संकेत प्रदर्शित करता है।

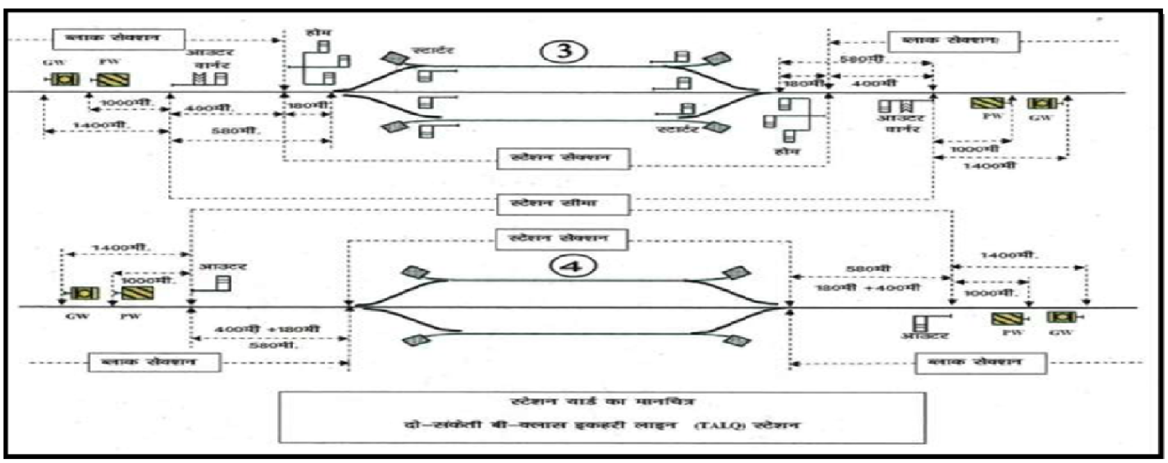
.

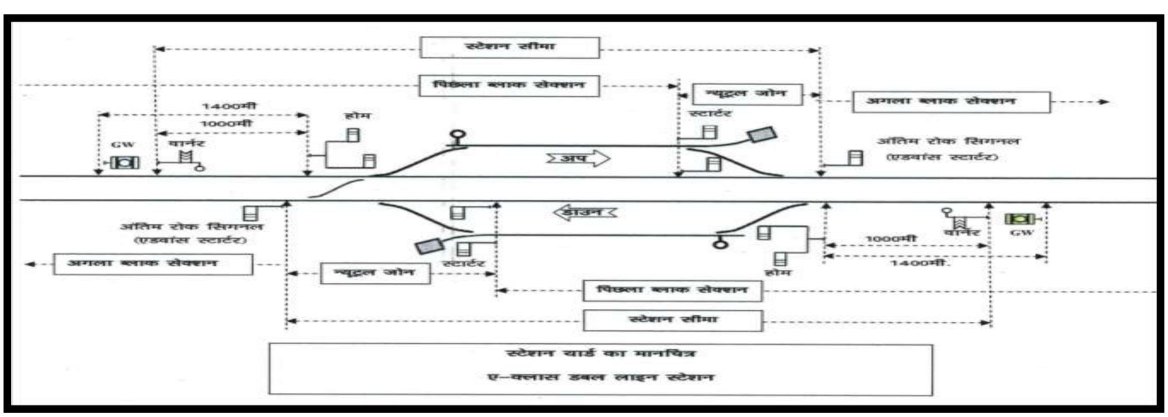
विभिन्न क्लास के स्टेशनों के डायग्राम

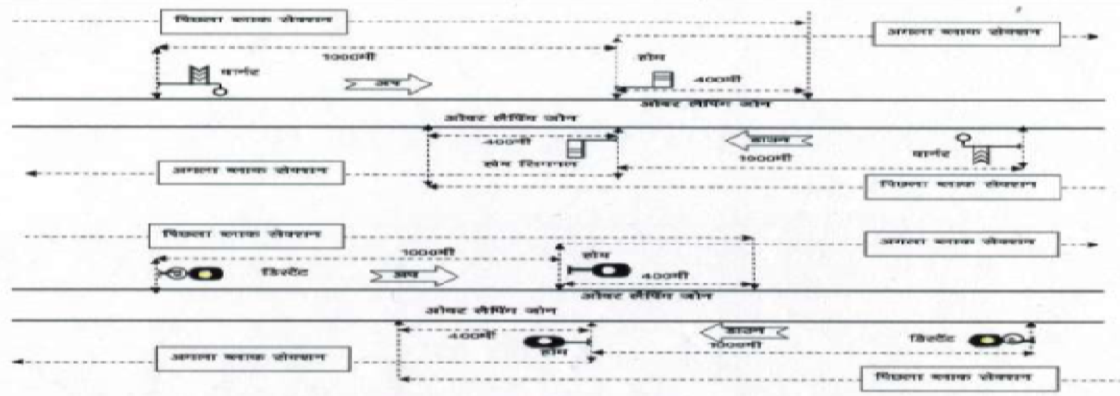





ब्लाक सेक्शन
GW
PW
आउटर
वार्नर
होम
स्टार्टर
1
अंतिम रोक सिग्नल
1000मी.
1400मी.
400मी.
180मी.
580मी.
स्टेशन सेक्शन
स्टेशन सीमा
2
SLB
आउटर/वार्नर
स्टेशन यार्ड का मानचित्र
दो-संकेती बी-क्लास इकहरी लाइन (TALQ) स्टेशन


ब्लाक सेक्शन
GW
PW
होम
आउटर
वार्नर
स्टार्टर
3
1000मी.
1400मी.
400मी.
180मी.
580मी.
स्टेशन सेक्शन
स्टेशन सीमा
4
400मी +180मी
180मी +400मी
आउटर
स्टेशन यार्ड का मानचित्र
दो-संकेती बी-क्लास इकहरी लाइन (TALQ) स्टेशन


स्टेशन सीमा
पिछला ब्लाक सेक्शन
न्यूट्रल जोन
अगला ब्लाक सेक्शन
1400मी
1000मी
होम
स्टार्टर
GW
वार्नर
अप
अंतिम रोक सिग्नल
(एडवांस स्टार्टर)
डाउन
1000मी.
1400मी.
स्टेशन यार्ड का मानचित्र
ए-क्लास डबल लाइन स्टेशन



दो–संकेती एवं बहु–संकेती सिगनल व्यवस्था में सी–क्लास स्टेशन

गाड़ी संचालन पद्धतियाँ (GR.7.01)

भारतीय रेल पर निम्न लिखित संचालन पद्धतियाँ लागू है-

1. पूर्ण ब्लॉक पद्धति
2. स्वचालित ब्लॉक पद्धति
3. केवल एक गाड़ी पद्धति
4. अनुगामी गाड़ी पद्धति (मध्य रेल एवं WCR मे नहीं)
5. पायलट गार्ड पद्धति (मध्य रेल एवं WCR मे नहीं)
6. ट्रेन स्टाफ़ तथा टिकट पद्धति (मध्य रेल एवं WCR मे नहीं)

पूर्ण ब्लॉक पद्धति - (GR 8.01) पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें -

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

1. किसी भी गाड़ी को किसी स्टेशन से अगले ब्लॉक सेक्शन मे प्रवेश करने की अनुमति तब तक नही दी जाएगी जब तक कि अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर न मिल जाये।
2. दोहरी लाईन पर ऐसा लाईन क्लीयर तब तक नही दिया जाएगा जब तक कि लाईन क्लीयर देने वाले स्टेशन पर लाईन प्रथम रोक सिगनल तक ही नही बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ़ न हो।
3. इकहरी लाईन पर ऐसा लाईन क्लीयर तब तक नही दिया जाएगा जब तक कि लाईन क्लीयर देने वाले स्टेशन पर लाईन प्रथम रोक सिगनल तक ही नही बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ़ न हो एवं लाईन क्लीयर पाने वले स्टेशन की ओर जाने वाली गाड़ियों से भी साफ ना हो।
4. ऊपर लिखी हुई पर्याप्त दूरी दो संकेती सिगनल व्यवस्था मे 400 मी. एवं बहु संकेती सिगनल व्यवस्था मे 180 मी. से कम नही होनी चाहिए। जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेश द्वारा अन्यथा निर्देश ना दिए जाए।

लॉक एवं ब्लॉक पद्धति - (SR 8.01-1)

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

लॉक एवं ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें-

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

संचार के साधन

1 लाइन क्लीयर लेने हेतु संचार के साधन प्राथमिकता के क्रम में निम्नलिखित है-

i. ब्लॉक उपकरण / ट्रैक सर्किट / एक्सल काऊन्टर
ii. ब्लॉक टेलीफ़ोन
iii. स्टेशन से स्टेशन फिक्स्ड टेलिफोन
iv. रेल्वे ऑटो/ BSNL / MTNL के फिक्स्ड टेलिफोन

v. कन्ट्रोल टेलीफ़ोन

vi. वी.एच.एफ़.सैट (जिन सेक्शनो मे सवारी गाडी चलती है वहॉ यह संदेश के संपूर्ण साधन के रुप मे नही माना जाएगा)

2 इनके अलावा लोको पायलट और गार्ड के बीच संचार के साधन निम्न हैं

- निर्ध।रित कोड में सीटी
- वाकी टाकी
- हाथ सिगनल का दिखाना
- आपातकालीन परिस्थीती में सी यु जी
- ई ओ टी टी

3.परिस्थिति के अनुसार लोको पाय्लट, गार्ड और स्टेमा गाडी संचालन के दौरान उपरोक्त साधनो का प्रयोग करेंगे।

प्रस्थान प्राधिकार

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

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

ब) इकहरी लाइन-

i) जहॉ टोकन वाले ब्लॉक उपकरण लगे है, वहॉ टोकन का मिलना प्रस्थान प्राधिकार.

ii) जहॉ टोकनलेस ब्लॉक उपकरण लगे है, वहॉ पर प्रस्थान प्राधिकार अन्तिम रोक सिग्नल का ऑफ़ होना है।

iii)जहॉ किसी भी प्रकार के ब्लॉक उपकरण नहीं लगे हैं या अंतिम 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 मे प्राप्त प्राईवेट नं. लिखा होगा।

केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें- (GR 13.02)

1. यह पद्धति इकहरी लाईन की छोटी टर्मिनल ब्रांच लाईनो पर लागू की जाती है।
2. जिस सेक्शन मे यह पद्धति लागू की जाती है उस सेक्शन मे एक समय मे एक ही गाड़ी हो सकती है।
3. इस पद्धति मे जिस स्टेशन से ब्रांच लाईन निकल रही है वह आधार (बेस) स्टेशन कहलाता है तथा अन्तिम स्टेशन टर्मिनल स्टेशन कहलाता है।
4. इनके बीच सामान्यतया फ़्लैग स्टेशन होते है जहॉ गाड़ी समय सारणी के अनुसार रुकती है व गार्ड के हाथ सिगनल पर चलती है।
5. मुख्य लाईन पर स्थित जंक्शन स्टेशन (बेस स्टेशन) से प्रस्थान प्राधिकार के रुप मे धातु का टोकन 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 स्वयं, लोको पायलटको यह टोकन नही देता है तब तक लोको पायलटगाड़ी को सेक्शन मे लेकर नही जाएगा।
7. यह टोकन स्टेशन 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 मे रहती है।
8. गाड़ी स्टेशन पर पहुंचने के बाद लोको पायलट यह टोकन स्टेशन मास्टर को सौंप देगा और स्टेशन मास्टर तुरंत ही उसे बॉक्स मे रखकर तालित कर देगा।
9. 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।

इस पद्धति मे दुर्घटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्यवाही GR 13.04-

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

(ख) गाड़ी का गार्ड बेस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को परिस्थिति तथा असमर्थ गाडी के बारे मे सूचना देगा। 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 ऐसी 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 सेक्शन मे 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 कहाॅ है और उसकी परिस्थिति क्या है या इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के लोको पायलट को एक लिखित प्राधिकार दिया जाएगा जिसमे ऐसे अनुदेश होगे जिससे असमर्थ हुई गाड़ी के स्थान तथा परिस्थितियो का ज्ञान हो सके और साथ मे ऐसे अन्य विवरण भी रहेंगे जो असमर्थ हुई गाड़ी के गार्ड के साथ न होने की दशा मे लाईन पर प्रवेश करने के लिये आवश्यक है।

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

4. यदि असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड नही 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 स. 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 संभावना 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 नही देगा।

सिगनल (SIGNAL)

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

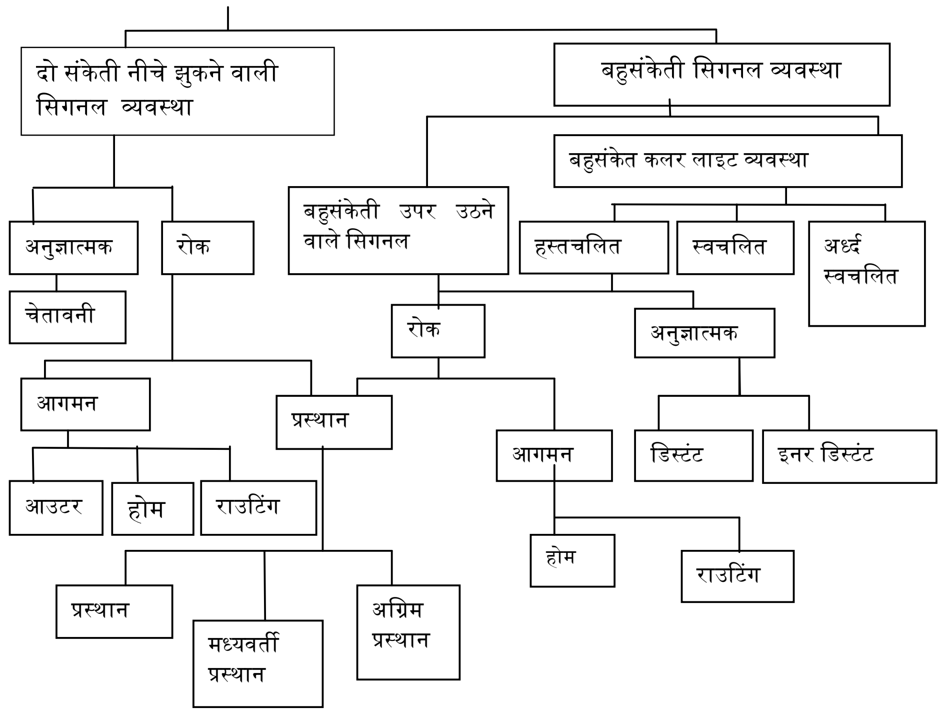
1. जब तक विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत न किया जाये सिगनल जिस लाइन से सम्बन्धित होता है उसके सदैव बॉयी ओर या ऊपर लगाना चाहिये।
2. स्थावर सिगनल इस प्रकार उचित स्थान पर लगाना चाहिये कि आती हुयी गाड़ी के लोको पायलट को स्पष्ट दिखायी दे।
3. हत्थे वाले सिगनलों मे उस सिगनल का हत्था सामने से उसी रंग का होता है जिस रंग की रोशनी वह रात मे ऑन स्थिति मे दिखाता है।
4. हत्थे वाले सिगनलो मे सिगनल के हत्थे का पिछला भाग सफ़ेद होगा जिस पर काली पट्टी होती है।
5. हत्थे वाले रोक सिगनल का हत्था 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 मे कोई भी स्थावर सिगनल ON स्थिति मे रखा जाएगा और वे गाड़ी आने के पहले ऑफ़ किये जायेंगे और गाड़ी चली जाने के बाद पुन: ON कर दिये जायेंगे लेकिन स्वचलित रोक सिगनलों की सामान्य स्थिति विशेष अनुमोदित अनुदेशों के अनुसार ऑफ़ (हरी) होती है।
7. सिगनलों मे इस प्रकार की व्यवस्था की जाएगी कि खराब स्थिति मे वह ON स्थिति मे रहें।
8. यदि कोई सिगनल को उपयोग मे न लाया जा रहा हो तो रात के समय उन्हें प्रकाशित नही 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 लग़ाया 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 है। ऐसी स्थिति मे मुख्य सिगनल का हत्था सबसे ऊँचा रहेगा, बॉयी ओर का हत्था गाड़ी को बॉयी ओर जाने का संकेत देगा और दॉयी ओर का हत्था 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 नही किया जाएगा
13. सुरंग मे 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 मे परिवर्तन किया जाय तो लोको पायलट व गार्ड को इसकी जानकारी देने के लिये उन्हे 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 मे सभी लाईनों के लिये एक ही सिगनल लगाया जा सकता है ।
17. इन्टरलॉक स्टेशनों पर विभिन्न लाईनों की जानकारी देने के लिये ब्रैकेट 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 मे सिगनल ऑफ़ स्थिति मे क्षैतिज से 45^0 से 60^0 के बीच

झुकेगा जबकि MAUQ व्यवस्था मे ऑफ़ स्थिति मे हत्था क्षैतिज से 45^0 या 90^0 ऊपर उठता है। ऑन स्थिति मे हत्था क्षैतिज स्थिति मे रहता है। यदि सिगनल OFF स्थिति मे उपरोक्त कोण नहीं दिखाता है या ऑन स्थिति मे हत्था क्षैतिज स्थिति मे 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)

स्थावर सिगनल



ध्यान दें -

- आउटर तथा वार्नर सिगनल केवल दो संकेती सिगनल व्यवस्था में होते है।
- 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 –

<u>क) दो संकेती नीचे झुकने वाले सिगनलों मे-</u>

1.आऊटर सिग्नल-

i. जिस खण्ड मे गाड़ी की गति 100 kmphसे कम हो - 800 मी.

ii. जिस खण्ड मे गाड़ी की गति 100 kmph

या 100 kmph से अधिक हो वहाँ - 1200 मी.

iii. जहाँ आउटर से पहले वार्नर सिगनल अकेले खम्भे पर लगा हो - 400 मी.

2. वार्नर सिगनल अकेले खंबे पर - 400 मी.

3. होम सिगनल - 400 मी.

4. मेन लाईन स्टार्टर सिगनल - 400 मी.

5. अन्य सभी सिगनल - 200 मी

ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था में-

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

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

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

- धीमी लोकल लाइन – काली एवं सफेद धारियाँ
- थ्रू 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 मे बिना किसी अधिकार पत्र के पार कर सकता है। TALQ व्यवस्था मे चेतावनी (वार्नर) तथा MAUQ/MACLS व्यवस्था मे डिस्टेंट सिगनल, इनर डिस्टेंट सिगनल अनुज्ञात्मक सिगनल होते है।

चेतावनी (वार्नर) सिगनल (GR 3.06)

1. यह एक अनुज्ञात्मक सिगनल है जो मध्य रेलवे पर केवल दो संकेती नीचे झुकने वाले सिगनल व्यवस्था मे होता है।
2. इसका हत्था लाल रंग का होता है जिसका सिरा मछली की पूंछ के समान होता है तथा इस पर सिरे से समानान्तर सफ़ेद 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 सिग्नल अकेले खम्भे पर लगाया जाता है तो इस सिगनल पर 1.5 से 2 मीटर ऊपर रात मे 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 मे चेतावनी सिगनल का हत्था क्षैतिज रहता है एवं रात मे लाल बत्ती तथा 1.5 से 2 मीटर उपर हरी बत्ती दिखाता है जो लोको पायलट को यह सूचना देता है कि सतर्कता से आगे बढो और अगले रोक सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो ।
9. ऑफ़ स्थिति मे दिन मे हत्था 45^0 से 60^0 नीचे झुका हुआ तथा रात मे हरी बत्ती दिखाता है।
10. वार्नर सिगनल ऑफ़ स्थिति मे लोको पायलट को निम्नलिखित सूचनाएँ देता है-

 a) अगला ब्लॉक सेक्शन खाली है।

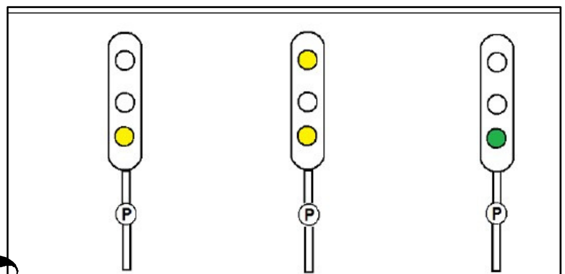
b) गाड़ी के लिये लाइन क्लीयर मिल चुका है।

c) गाड़ी को मेन लाइन से थ्रू जाना है।

d) गाड़ी के लिये मेन लाइन से सम्बन्धित सभी आगमन व प्रस्थान सिगनल ऑफ़ कर दिये गये है।

डिस्टेन्ट सिगनल (GR 3.07)

1. यह एक अनुज्ञात्मक सिगनल है जो MAUQ/MACLS व्यवस्था मे होता है।
2. हत्थे वाले सिगनलों मे इस सिगनल का हत्था 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 मे इसकी पहचान के लिये इसके खम्भे पर एक सफ़ेद गोल चकरी लगी होती है जिस पर काला `P` अक्षर लिखा होता है।
4. यह सिगनल 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 मे पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल या गेट रोक सिगनल के साथ लगाया जा सकता है । ऐसी स्थिति मे इसके खम्भे पर P बोर्ड नहीं लगाया जायगा। इस परिस्थिती मे इसकी सामान्य स्थिती लाल होगी ।
6. MACLS मे डबल डिस्टेन्ट सिगनल भी लगाये जा सकते है। इस परिस्थिती मे प्रथम रोक सिगनल या गेट सिगनल से पहला डिस्टेन्ट सिगनल 1000 मी. की दूरी पर लगाया जाता है इसे इनर डिस्टेन्ट सिगनल कहते है इससे 1000 मीटर की दूरी पर दूसरा डिस्टेन्ट सिगनल लगाया जाता है, इसे डिस्टेन्ट सिगनल कहते है। इस सिगनल के खम्भे पर **पीली और काली धारियॉ** बनी होती है। डिस्टेन्ट एवं इनर डिस्टेन्ट सिग्नलों पर P बोर्ड लगा होता है।



Aspect	Caution	Attention	Proceed
Indication	Proceed & be prepared to stop at next stop signal	Proceed & be prepared to pass next stop signal at such a speed as prescribed by special instruction	Proceed

7. जहॉं पर केवल एक डिस्टेन्ट सिगनल लगा होता है उसके संकेत निम्नानुसार होंगे-

ON स्थिति या सतर्क - हत्थे वाले सिगनलों मे हत्था क्षैतिज स्स्थिति मे एवं रात के समय एक पीली रोशनी तथा या MACLS मे दिन तथा रात एक पीली रोशनी लोको पायलट को संकेत देता है कि सतर्कता-पूर्वक आगे बढो और अगले रोक सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।

OFF स्थिति- इसमे दो संकेत होते है, सावधान एवं आगे बढो

अ) सावधान- MAUQ व्यवस्था मे हत्था 45º ऊपर उठा हुआ या रात मे दो पीली रोशनी या MACLS मे दिन तथा रात मे दो पीली रोशनी लोको पायलट को संकेत देता है कि आगे बढों और अगले सिगनल को प्रतिबंधित गति से पार करने तैयार रहों।

ब) आगे बढों- MAUQ मे हत्था 90º ऊपर उठा हुआ रात मे हरी रोशनी या MACLS मे दिन तथा रात दोनो समय हरी रोशनी लोको पायलटको आगे बढने का संकेत देती है।

एक डिस्टेंट लगे होने पर उसके संकेत निम्नानुसार रहेंगे-

डिस्टंट	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 अनुदेशां द्वारा निर्धारित की गई है, गाड़ी या तो मेन लाईन 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 रूके जा रही है
हरा (आगे बढ़ो)	अगला ब्लाक सेक्शन साफ है गाड़ी मेन लाइन से बिना रूके जा रही है

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

दो डिस्टेंट लगे होने पर सिगनलों के संकेत निम्नानुसार रहेंगे-

सिगनल एवं उसके संकेत			**अभिप्राय**
डिस्टंट	**इनर डिस्टंट**	**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 थ्रू जाने वाली गाड़ी के लिये

रोक सिगनल

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

बाहरी सिगनल (Outer signal) (GR 3.09)

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

होम सिगनल

होम सिगनल

1. यह एक आगमन रोक सिगनल है ।
2. जिस स्टेशन पर आऊटर सिगनल होता है वहॉ होम सिगनल स्टेशन का दूसरा रोक सिगनल होता है । 'C' क्लास स्टेशन पर होम सिगनल स्टेशन का प्रथम एवं अन्तिम रोक सिगनल तथा अन्य स्टेशन पर यह स्टेशन का प्रथम रोक सिगनल होता है।
3. होम सिगनल स्टेशन के सभी कांटो तथा कनेक्शनों के बाहर लगाया जाता है।
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. जहॉ स्टेशन पर अधिक लाइनें होती है वहॉ हत्थे वाले सिगनल व्यवस्था मे एक ही खम्भे पर ब्रैकेटेड होम सिगनल लगाये जाते है। इसमे मेन लाइन के सिगनल कि ऊँचाई लूप लाइन के हत्थे 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 वहॉ 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 रुप से लगाए जाते हैं

प्रथम रोक सिगनल के रुप मे –

TALQ के A तथा C क्लास स्टेशन तथा
MAUQ /MACLS के सभी स्टेशनो पर

दूसरे रोक सिगनल के रुप मे –

TALQ के B क्लास स्टेशन पर

प्रथम और अंतिम रोक सिगनल के रुप मे –

TALQ/ MAUQ/ MACLS के C क्लास स्टेशनप

1	2	3	4

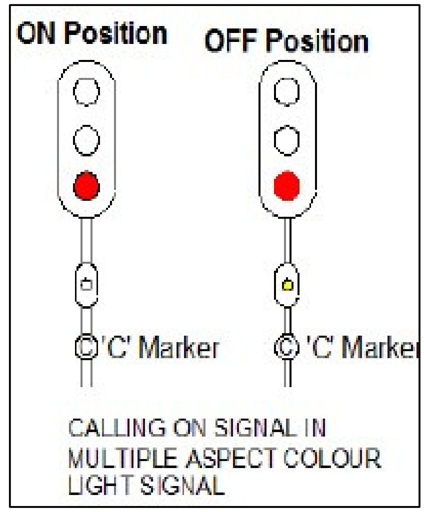
NO	ASPECT	INDICATION
1	STOP	STOP DEAD
2	CAUTION	PROCEED & BE PREPARED TO STOP AT NEXT STOP SIGNAL
3	ATTENTION	PROCEED & BE PREPARED TO PASS NEXT STOP SIGNAL AT RESTRICTED SPEED
4	PROCEED	PROCEED

ASPECT AND INDICATION FOR 4 ASPECT COLOUR LIGHT STOP SIGNAL

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 मे असमर्थ होता है कि आगे फ़ैली हुई दो या अधिक लाईनों मे से किस लाइन पर उसकी गाड़ी को लिया जा रहा है।
3. हत्थे वाले सिगनलों मे राऊटिंग सिगनल ब्रेकेटेड टाइप का होता है। रंगीन रोशनी वाले सिगनलों मे यह जंक्शन टाइप रूट इण्डीकेटर के साथ होता है।

प्रस्थान रोक सिगनल



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

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 इंटरलॉक्ड नहीं है तथा अंतिम रोक सिग्नल के रुप मे 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 है।
2. यह स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल होता है और इसे सभी कॉटों तथा कनेक्शनों के बाहर लगाया जाता है।
3. यह स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल होने के कारण गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन मे 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 रुप मे ही होते है, परंतु सभी अंतिम रोक सिगनल, अग्रिम प्रस्थान सिगनल हो यह आवश्यक नहीं।

इंटरमीडिएट 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 है।

सहायक सिगनल

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

(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 मे कोइ संकेत नही देता है।
4. हत्थे वाले सिगनलों मे इसक हत्था 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 मे इसकी पहचान के लिये इसके खंम्भे पर सफ़ेद गोल चक्री मे 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 मे यह सिगनल एक छोटी पीली रोशनी दिखाता है तथा लोको पायलट को सूचना देता है कि गाड़ी खड़ी करो उसके बाद सतर्कता पूर्वक आगे बढो और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिये तैयार रहो।

   यह सिगनल निम्नलिखित परिस्थितियों मे OFF किया जाता है-

   i) मुख्य सिगनल खराब होने पर

   ii) मुख्य सिगनल को OFF करने की शर्ते पूरी न होने पर

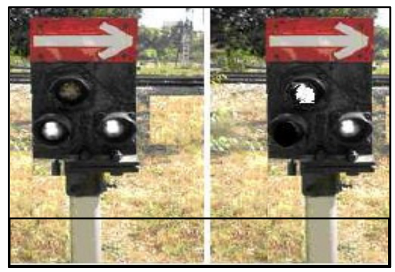
   iii) अवरोधित लाइन पर गाड़ी को लेने के लिये

   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 मे कोई संकेत नहीं देता लेकिन OFF स्थिति मे यह लोको पायलट को शंटिंग कार्य के लिये सतर्कता पूर्वक आगे बढने की आज्ञा देता है चाहे उसके ऊपर का रोक सिगनल ON स्थिति मे क्यों न हो ।
5. एक खंभे पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाये जा सकते है ऐसे समय सबसे ऊपर लगा शंट सिगनल सबसे बॉयी लाइन और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल सबसे बॉयीं लाइन से दूसरी लाइन के लिये संबन्धित रहता है और अन्य सिगनल भी इसी क्रम मे संबन्धित रहते है।
6. यदि शंट सिगनल नही लगे है तो शंटिंग कार्य के लिये हाथ सिगनलों का प्रयोग किया जा सकता है। यदि हाथ सिगनल केबिन से दिखाए जा रहे हों तो शंटिंग इंचार्ज द्वारा जमीन से ऐसे सिगनल दोहराए जाऐंगे 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 मे पार करने के लिये कोई अलग से अधिकार पत्र नहीं दिया जाता है बल्कि T- 806 पर ही उसका विवरण लिख दिया जाता है।

   शंट सिगनल के निम्नलिखित तीन प्रकार है-

   i) पोजीशन लाइट शंट सिगनल (स्थिति बत्ती वाले शंट सिगनल)

   ii) गोल चक्री वाला शंट सिगनल

   iii) छोटे हत्थे वाले शंट सिगनल

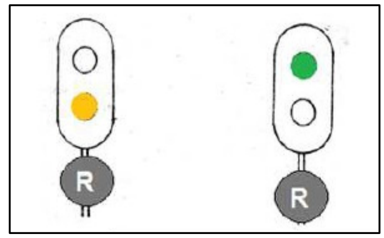
शंटिंग अनुमति संकेतक (SPI) SR 3.14-1

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 मे दिन मे काली चकरी पर पीला क्रास पेंट होता है तथा रात मे प्रकाशित पीला क्रास अथवा दिन और रात दोनो मे दोनो समय प्रकाशित पीला क्रास दिखाते है।
3. शंटिंग अनुमति संकेतक दिये जाने पर (ऑफ स्थिती मे) लोको पायलट संबंधित रोक/ शंट सिगनल को ऑन स्थिती मे पार कर सकते है।

4. शंटिंग अनुमति संकेतक द्वारा जब संचालन नियंत्रित होता है तब संबंधित सिगनल से आगे बढो 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 ड्रायवर को लगातार दिखाई दें।



2) दोनो ही सिगनल एक जैसे संकेत दर्शाते है और एक ही सिगनल लीवर द्वारा संचालित होते है। दोनो मे से किसी एक के खराब होने पर दूसरे को भी खराब माना जाता है।

(D) पुनरावर्ती सिगनल- (Repeating siganal) 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 है।
2. इस सिगनल की पहचान के लिये हत्थे वाले सिगनलों मे इसके खंभे पर सफ़ेद गोल चक्री पर काला R मार्कर लगा रहता है तथा रंगीन रोशनी वाले सिगनलों मे इसके खंभे पर प्रकाशित होने वाला R मार्कर लगा होता है.
3. उपरोक्त अनुसार रिपीटिंग सिगनल तीन प्रकार के होते हैं-

i) हत्थे वाला- 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 मे पीली तथा OFF स्थिति मे 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 मे पीली रोशनी दिखाता है जिसका अर्थ है कि अगला मुख्य सिगनल ON स्थिति मे है तथा OFF स्थिति मे एक हरी रोशनी दिखाता है जिसका अर्थ है कि अगला सिगनल OFF स्थिति मे 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 है। सामान्यत: ट्रैफ़िक 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 है तथा सड़क यातायात की सुरक्षा करते है।
3. गेट सिगनल ऑफ़ स्थिति मे लोको पायलट को गेट सड़क यातायात के लिए बन्द तथा तालित होने की गारंटी देता है। गेट सिगनल ऑन स्थिति मे लोको पायलट को गेट के सड़क यातायात के लिये खुले होने या खराब होने की जानकारी देता है।

गेट सिगनल निम्नलिखित प्रकार के होते है-

(क) पूर्ण ब्लाक पद्धति मे -

i) G बोर्ड के साथ गेट सिगनल

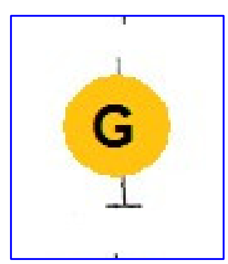
ii) बिना G बोर्ड के गेट सिगनल

(ख) स्वचल ब्लाक पद्धति मे (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 मे एक मिनट व रात मे दो मिनट रूकने के बाद ऑन स्थिति मे नियमानुसार पार कर सकता है।

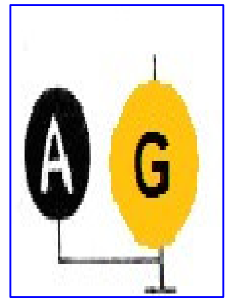
ii) बिना G बोर्ड वाला गेट सिगनल-

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 मे तब तक पार नही 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

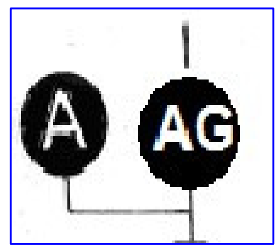
जब गेट रोक सिगनल सेमी ऑटोमेटिक रोक सिगनल हो और समपार की भी रक्षा करता हो तब यह सिगनल लगाया जाता है। इस सिगनल के खंभे पर एक **G** बोर्ड तथा प्रज्वलित **A** मार्कर लगा होता है। जब इस सिगनल का **A** मार्कर प्रकाशित होता है तब यह गेट के बन्द तथा उसके तालित होने की जानकारी देते है और ऐसे समय लोको पायलट इस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

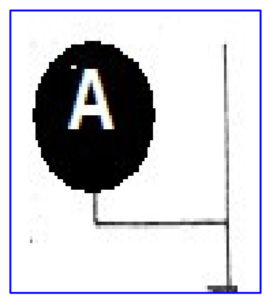
ii) A मार्कर तथा AG मार्कर वाला सिगनल

जब गेट रोक सिगनल सेमी ऑटोमेटिक रोक सिगनल हो और समपार फ़ाटक के साथ-साथ काँटों की भी रक्षा करता हो तब यह सिगनल लगाया जाता है। इसके खंभे पर काली पृष्ठभूमि मे 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 काँटे सेट एवं तलित है। ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को ऑटोमेटिक सिगनल की तरह नियमानुसार ऑन स्थिति मे 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 नही है अथवा खराब है परंतु मार्ग के काँटे सेट एवं तलित है। ऐसे समय लोको पायलटइस सिगनल को G मार्कर गेट सिगनल की तरह नियमानुसार ON स्थिति मे पार करेगा।



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

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

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

यदि गेट पर गेट मेन उपस्थित ना हो तो गेट को बन्द एवं तालित करने का कार्य इंजन कर्मी दल के द्वारा किया जाएगा एवं गाडी को समपार से पार कराया जाएगा तथा गाडी के गुजरने के पश्चात दोबारा गेट को सडक यातायात के लिए खोलेगा। अगले स्टेशन पर लोको पायलट गाड़ी खड़ी करके स्टेशन मास्टर को गेट सिगनल खराब होने या गेट मेन 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 मे जाने वाली गाड़ियों को रोककर सतर्कता आदेश देकर गाड़ी रवाना करेंगे।

वार्नर सिगनल तथा डिस्टेंट सिगनल में अन्तर

क्र	वार्नर सिगनल	डिस्टेंट सिगनल
1.	यह एक अनुज्ञात्मक सिगनल है और TALQ दो संकेती सिगनल व्यवस्था मे पाया जाता है।	यह एक अनुज्ञात्मक सिगनल है जो MAUQ /MACLS व्यवस्था मे पाया जाता है।
2.	इसका हत्था लाल रंग का मछली के पूंछ के आकार का होता है।	इसके हत्थे का रंग पीला एवं आकार मछली के पूछ जैसा होता है।
3.	इसके हत्थे पर सिरे के समानान्तर सफ़ेद पट्टी होती है।	इसके हत्थे पर सिरे के समानान्तर काली पट्टी होती है।
4.	यह सिगनल अकेले खंभे पर, प्रथम रोक सिगनल के नीचे, या विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत अन्तिम रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।	यह सिगनल अकेले खंभे पर या विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत अन्तिम रोक सिगनल या गेट रोक सिगनल के साथ लगाया जा सकता है।
5.	जब यह सिगनल अकेले खंभे पर लगाया जाता है तो 1.5 से 2.0 मीटर ऊपर स्थिर हरी बत्ती लगाई जाती है।	हत्थे वाले डिस्टेन्ट सिगनलों मे हत्थे से 1.5 मीटर नीचे एक पीली बत्ती लगाई जाती है जो सावधान स्थिति मे प्रयुक्त होती है।
6.	यह अगले ब्लॉक सेक्शन की स्थिति बताता है या अगले रोक सिगनल के पास पहूॅचने की सूचना देता है।	यह अगले रोक सिगनल की स्थिति बताता है।
7.	यह अकेले खंभे पर प्रथम रोक/गेट सिगनल से पर्याप्त दूरी पहले लगाया जाता है।	यह होम/गेट सिगनल से 1000 मीटर की दूरी पर पहले लगाया जाता है।
8.	मध्य रेलवे पर रंगीन रोशनी वाली व्यवस्था मे यह सिगनल नही होता है।	यह सिगनल रंगीन रोशनी वाली सिगनल व्यवस्था मे भी होता है और उसकी पहचान P मार्कर से होती है।
9.	यह सिगनल ऑफ़ स्थिति मे लोको पायलटको मेन लाईन से थ्रू जाने के बारे मे जानकारी देता है।	यह सिगनल ऑफ़ स्थिति मे अगले सिगनल को प्रतिबन्धित गति से या सामान्य गति से पार करने की जनकारी देता है।
10.	जहॉं विशेष परिस्थितियों मे अचल चेतावनी सिगनल का प्रयोग उचित है वहॉं यह सिगनल विशेष अनुदेशों के अनुसार स्थाई रूप से ON स्थिति मे रखा जा सकता है।	डिस्टेन्ट सिगनल मे ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है।
11.	जहॉं गाड़ियों की गति 50 kmph से अधिक है ऐसे B क्लास स्टेशन पर यह लगाया जा सकता है।	यह MAUQ / MACLS व्यवस्था के B क्लास स्टेशन पर आवश्यक सिगनल है

TALQ तथा MACLS /MAUQ व्यवस्था मे अन्तर

क्र	TALQ	MALQ/MACLS
1.	प्रत्येक सिगनल किसी एक समय मे दो संकेतों मे से कोई एक संकेत प्रदर्शित करता है।	इस व्यवस्था मे सिगनल एक समय मे तीन या अधिक संकेतो मे से किसी एक संकेत को प्रदर्शित करता है।

2.	इस व्यवस्था मे अगले सिगनलों की स्थिति के बारे मे पूर्व सूचना नहीं मिलती है।	इस व्यवस्था मे सिगनल अगले सिगनल की पूर्व सूचना देता है।
3.	पूर्व सूचना न मिलने के कारण सिगनलों की न्यूनतम दृष्यता दूरी अधिक होती है।	पूर्व सूचना मिलने के कारण इन सिगनलों की न्यूनतम दृष्यता दूरी कम होती है।
4.	हत्था ऑफ़ स्थिति मे क्षैतिज से 45° से 60° नीचे झुकता है।	इस व्यवस्था मे ऑफ़ स्थिति मे हत्था 45° या 90° ऊपर कि ओर उठता है तथा रंगीन रोशनी वाले सिगनलों मे रोशनी द्वारा ऑफ़ स्थिति प्रदर्शित करता है।
5.	अनुज्ञात्मक सिगनल चेतावनी सिगनल होता है।	इस व्यवस्था मे अनुज्ञात्मक सिगनल डिस्टेन्ट सिगनल, इनर डिस्टेन्ट सिगनल होता है।
6.	इस व्यवस्था में लाईन क्लीयर देने के लिये पर्याप्त दूरी ब्लॉक ओवरलैप 400 मीटर से कम नहीं होती है।	इस व्यवस्था मे ब्लॉक ओवरलैप कम से कम 180 मीटर होना चाहिये।
7.	सिगनल ओवरलैप 180 मीटर से कम नहीं होना चहिये।	इस व्यवस्था मे सिगनल ओवरलैप कम से कम 120 मीटर होना चाहिये।
8.	इस सिगनल व्यवस्था मे A क्लास स्टेशन पाये जाते है।	इस व्यवस्था मे A क्लास स्टेशन नही पाये जाते है।

कॉलिंग ऑन तथा को-एक्टिंग सिगनल मे 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 हत्थे वाले एवं रंगीन रोशनी वाले सिगनलों मे पाया जाता है।	यह सिगनल केवल हत्थे वाले सिगनलों मे ही पाया जाता है।
3.	यह सिगनल ऑन स्थिति मे कोई संकेत नही दिखाता है।	यह सिगनल ऑन स्थिति मे वही संकेत दिखाता है जो ऊपर लगा सिगनल दिखाता है।
4.	बुलावा सिगनल का हत्था मुख्य सिगनल के हत्थे से छोटा तथा सफ़ेद रंग का होता है।	को-एक्टिंग सिगनल का हत्था ऊपर लगे हुये हत्थे 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 लगया 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 मे 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 ट्रैप संकेतक मे अन्तर

क्र	कॉटा संकेतक	ट्रैप संकेतक
1.	यह कॉटे 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 मे सफ़ेद निशान तथा रात मे सफ़ेद बत्ती दिखाता है।	जब डिरेलिंग स्विच खुला होता है तब दिन मे लाल निशान तथा रात मे लाल बत्ती दिखाता है।
3.	जब कॉटा घुमाव के लिये लगा होता है तो यह दिन मे कोई निशान नही तथा रात मे हरी बत्ती दिखाता है।	जब डिरेलिंग स्विच बन्द होता है तो यह दिन मे कोई निशान नही तथा रात मे हरी बत्ती दिखाता है।

मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग व्यवस्था

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

1. यह सिर्फ़ दोहरी लाईन पर बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाली सिगनल व्यवस्था मे 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 मे बॉटना होता है।
4. इस व्यवस्था मे ब्लॉक सेक्शन मे एक रोक सिगनल लगाया जाता है जिसे मध्यवर्ती ब्लॉक होम (IBH) सिगनल कहते है 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 मे पिछले स्टेशन के अन्तिम रोक सिगनल से लेकर IBS के आगे 400 मीटर तक की लाईन को ट्रैक सर्किट किया जाता है अथवा एक्सल काऊन्टर लगाये जाते है।
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 इन्डीकेटर लगाया जाता है। यदि अंतिम रोक सिगनल से लेकर IBS के आगे 400 मीटर तक की लाईन अवरूद्ध है तो ट्रैक बर्थिंग इन्डीकेटर लाल रोशनी दिखाता है और यदि लाईन साफ़ होती है तो कोई रोशनी नही या हरी रोशनी दिखाता है।
8. IBS पर एक टॉक बैक टेलीफ़ोन लगा होता है जिससे लोको पायलट पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से बात कर सकता है।
9. इस व्यवस्था मे IBS को ब्लॉक उपकरण के साथ इन्टरलॉक किया जाता है।
10. इस व्यवस्था मे पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर ट्रैक बर्थिंग इन्डीकेटर की स्थिति देखकर अर्थात ट्रैक सर्किट या एक्सल काऊन्टर इंडिकेटर से लाइन क्लियर लेकर गाड़ी को IBS तक रवाना करेगा और अगले स्टेशन से ब्लॉक उपकरण पर लाइन क्लीयर 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 काऊन्टर से लाइन क्लीयर लेकर गाड़ी को IBS तक रवाना कर सकता है। इस तरह से एक लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों मे बॉटकर दो गाड़ियों को चलाया जा सकता है और खण्ड क्षमता को बढाया जा सकता है।

IBS व्यवस्था को निम्नलिखित परिस्थितियों मे 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 मे खराब हो जाय
5. ब्लॉक उपकरण खराब होने पर
6. ट्रैक सर्किट या एक्सल काऊन्टर खराब होने पर
7. IBS का सिगनल रिपीटर खराब होने पर

<u>IBS को खराब या ऑन स्थिति मे पार करना GR 3.75 SR 3.75-1</u>

1. जब लोको पायलट को मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल ऑन स्थिति मे मिलता है तो वह उससे पहले अपनी गाड़ी को रोकेगा तथा गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार लम्बी सीटी बजाएगा और मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट पर लगे टेलीफ़ोन 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 क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है किन्तु खराब होने के कारण उसे ऑफ़ नही 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) मे 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 टेलीफ़ोन खराब हो या उपलब्ध न हो तो लोको पायलट 5 मिनट तक सिगनल के ऑफ़ होने का इन्तजार करेगा। यदि इस दौरान भी सिगनल ऑफ़ नही होता है तो लोको पायलटएक लम्बी सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ हाथ सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा। लोको पायलटगाड़ी दृश्यता साफ़ होने पर **15** kmph तथा दृश्यता साफ़ न होने पर **8** kmph की अधिकतम गति से गाड़ी रवाना 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 दिखाइ पडता है तो वह उस सिगनल का पालन तब तक नही करेगा जब तक सिगनल तक पहुच ना जाए।
4. अगले स्टेशन पर लोको पायलट गाड़ी रोक कर सिगनल / टेलीफ़ोन 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 मे पार करने के लिये T/369 (3b) देगा जिस पर अगले स्टेशन से लाइन क्लियर मे प्राप्त प्राईवेट नं. लिखा जाएगा और इस बारे मे पृष्ठांकन भी किया जाएगा कि अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।

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

पटाखा सिगनल GR 3.59, GR 3.60

1. पटाखा सिगनल, इन्हें कुहासा सिगनल भी कहते हैं, ये वे उपकरण है 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 फ़टकर 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 पत्तियॉ रेल की पटरी के शीर्ष भाग मे लपेटकर उसे जमा दिया जाए।
3. मिश्रित गेज पर पटाखे उस पटरी पर जो दोनो गेजों मे 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. किसी भी पटाखे के उपयोग की अवधि उसके निर्माण के महीने से सात वर्ष तक होती है यदि वह अक्टूबर 2011 से पहले निर्मित हो, उसके बाद के निर्मित पटाखों की आयु 5 वर्ष होगी तथा प्रत्येक वर्श परिखन के बाद इन पटाखोन का प्रयोग 8 वर्श तक किया जा सक्ता है
7. पटाखा सिगनल उन सभी कर्मचारियों को दिये जाते है जो गाड़ी संचालन के साथ सीधे जुड़े होते है 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 मे दिया जाता है।

पटाखों का संग्रह - SR 3.64-3

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

पटाखों की आपूर्ति SR 3.64-2

a. स्टेशन मास्टर अपने अधीन काम करने वाले गार्ड तथा गेट मैनों को पटाखो की आपूर्ति करेंगे।

b. रेल पथ निरीक्षक गैंग-मेट, गेट-मैन, चाबी वाला, पेट्रोल मैन को पटाखो की आपूर्ति करेंगे।

c. लोको फ़ोरमैन लोको पायलटको पटाखो की आपूर्ति करेंगे।

d. पटाखों की आपूर्ति करने वाले पर्यवेक्षक की यह जिम्मेदारी होगी कि उनके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों के पास निर्धारित संख्या मे पटाखे है और उनको पटाखो के प्रयोग की जानकारी है। इस बारे मे वे उनका परीक्षण तीन महीने मे एक बार अवश्य करेंगे।

पटाखों का परीक्षण SR 3.64-5-

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

जहॉ स्टाक मंडल के स्टोर क्लर्क द्वारा रखा जाता है, वहॉ संबंधित शाखा के मंडल अधिकारी परीक्षण के लिये किसी वरिष्ठ पर्यवेक्षक को नामित कर सकते है । पटाखों का परीक्षण 8 से 11 kmphकी 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 नही होता हैं उन्हे नीचे दी गई पद्धतियों में से किसी एक के द्वारा नष्ट कर दिया जाएगा-

i) उन्हे 48 घंटे तक हल्के मिनरल ऑयल में डूबोकर सावधानी पूर्वक एक एक कर आग में डालकर, अथवा

ii) इन्सीनरेटर में जलाकर, अथवा

iii) शंटींग परिचालन के दौरान वैगन के नीचे उनका विस्फोट कर, अथवा

iv) उन्हे गहरे समुद्र में फेंक कर नष्ट किया जाएगा।

सिगनल एवं कांटो के प्रति लोको पायलट /सहा. लोको पायलट/ गार्ड के कर्तव्य
GR. 3.78, SR 3.77-3, SR 3.78-1, SR 3.78-2

क्लैम्प पेडलॉक के साथ

1. लोको पायलट प्रत्येक सिगनल पर, चाहे उसे उस सिगनल के दिखाए जाने का कारण ज्ञात है अथवा नही, फौरन ध्यान देगा और उसका पालन करेगा। साथ ही वह सिगनल पर ही पूर्ण विश्वास नही करेगा बल्कि हमेशा चौकस और सर्तक रहेगा।

2.(क) यदि इंजन से कोई पटाखा फूटता है तो लोको पायलट बार बार (रुक रुक कर) सिटी बजाएगा और गाडी की गति कम करके गाडी को इस प्रकार से अपने नियंत्रण मे रखेगा कि किसी भी अवरोध से पहले गाडी रोक सके।

(ख) इंजन से पटाखा/पटाखे फुटने के स्थान से 1.5 k.m. आगे चलने पर यदि और कोई पटाखा/पटाखे नही फुटते है तो प्राधिकृत गति से आगे बढ सकता है और

(ग) लोको पायलट इस घटना की रिपोर्ट अगले स्टेशन या केबिन को देगा।

3. यदि धुंध या आंधी या किसी अन्य कारणवश सिगनल दिखने मे कठिनाई होती है तो लोको पायलट गाडी को पूरी तरह नियंत्रण मे रखने के लिए सभी संभव सावधानी बरतेगा।

4. यदि लोको पायलटको पटाखा/पटाखे के अलावा अन्य चेतावनी सिगनल द्वारा अवरोध की सूचना मिलती है तो वह तुरंत गाडी खडी करेगा तथा चेतावनी सिगनल देने वाले के सलाह अनुसार या उसके स्वयं के विवेकानुसार कार्य करेगा।

5. चेतावनी सिगनल दिखाए जाने का और विवरण पता ना लगे तो दिन मे 1 मिनट तथा रात मे 2 मिनट रुकने के पश्चात वह सतर्क निगाह रखते हुए अगले स्टेशन तक सावधानी पूर्वक जाएगा

6 लोको पायलटरेल के जिस सेक्शन या सेक्शनो पर काम करना है वहा की कार्य पद्धति, सिगनलो की स्थिती और गाडियो के परिचालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितीयो से अपने आपको पूरी तरह से परीचित रखेगा और यदि वह रेल के किसी भाग से, जिस पर उसे काम करना है, परीचित नही है तो वह किसी ऐसे योग्य रेल सेवक को, सहायता के लिए अपने साथ लेगा जो ऐसे भाग से परीचित है।

7. यदि किसी कारण से कोई लोको पायलट किसी अनुमुख कॉटो को तोडते हुए निकल जाए तो गाडी को किसी भी परिस्थिति मे उस टूटे हुए अनुमुख काँटो पर से पिछे की ओर तब तक नही आना चाहिए जब तक की खराबी ठीक न कर दी जाए,या अगले संचालन के लिए उसे ठीक तरह से लगाकर क्लैम्प न कर दिया जाए, बशर्ते क्लैम्प करने के बाद कॉटे के बीच खाली जगह न छूटे।

8.यदि लोको पायलटको नॉन ईंटरलॉक्ड स्टेशन के बाह्यतम काँटो पर कॉटेवाला ना मिले तो वह मालगाडी कि गति अधिकतम 10 KM/H कर देगा तथा सवारी गाडी को पूर्ण रुप से रोककर आगे बढेगा।

9. स्टेशन पर आगमन करते समय या प्रस्थान करते समय लोको पायलट विभिन्न सिगनलो को ध्यानपूर्वक देखेगा जिससे वह अपनी गाडी को लागू होने वाले और लागू ना होने वाले सिगनल की पहचान कर सके तथा अपनी गाडी को लागू होने वाले सिगनलो को तब तक देख सके जब तक वह उनसे गुजर ना जाए।

10.यदि हत्थे वाले आगमन सिगनल कि बत्ती बुझी है तो लोको पायलट गाडी को रोककर उसके दिन के संकेत का पालन करेगा अर्थात सिगनल ऑफ हो तो सतर्कता पूर्वक आगे बढेगा और स्टेशन पर गाडी खडी करके स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा। परंतु प्रस्थान सिगनल कि बत्ती बुझी होने पर दिन के संकेत का पालन नही करेगा।

नोट स्टेशन पर आते समय अथवा जाते समय लोको पायलट उन सभी सम्मुख कॉटो की स्थिति को देखने के लिए जिम्मेदार होगा जहाँ कॉटो के साथ कॉटा संकेतक लगे है।

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, ऑधी, तूफ़ानी 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 रुप मे सिगनल की लाईट, बैक लाईट या हत्था निर्धारित किया जा सकता है, जिसका उल्लेख उस स्टेशन के SWR मे किया जाएगा।

कुहासा संकेतक (Fog signal post) SR 3.61-3

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

अन्तर

क्र.	दृश्यता परिक्षण लक्ष्य	कुहासा संकेतक खंबा
1.	यह किसी सिगनल के रुप मे, सिगनल लाईट के रुप मे तथा खम्बे के रुप मे निर्धारित किया जा सकता है।	यह हमेशा खम्बे के रुप मे ही होता है।
2.	यदि VTO खंबे के रुप मे निर्धारित किया गया है तो उस पर काली और पीली तिरछी पट्टियाँ होती है।	इस सिगनल के खंबे पर काली सफ़ेद तिरछी पट्टियाँ होती है।

3.	यदि VTO खंबे के रुप मे 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 मे लगाया जाता है।
4.	इसे रात मे प्रकाशित किया जाता है।	इसे रात मे प्रकाशित नही किया जाता है।
5.	यह स्टेशन मास्टर के सहायतार्थ होता है।	यह कुहासिये के सहायतार्थ होता है।

विभिन्न परिस्थितियों मे पटाखों का प्रयोग

एक पटाखा -

1. पटाखा सिगनल का परीक्षण करते समय- एक पटाखा पटरी पर रखकर उसके ऊपर एक खाली माल डिब्बा 8-11 kmph की गति से चलाया जाता है ।
2. आपातकाल मे बचाव करने के लिये- जब नियमानुसार पटाखे लगाकर बचाव करना सम्भव न हो तो एक पटाखा अवरोध से जितनी दूरी पर लगाना सम्भव हो सके वहाँ लगाकर आपातकालीन बचाव किया जाता है।

दो पटाखे -

1. धुंध और कोहरे के मौसम मे लोको पायलटको यह सूचित करने के लिये कि वह स्टेशन के सिगनलो के समीप पहुंच 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 है।
2. सामग्री गाड़ी का बचाव करते समय अवरोध से 600 मी. की दूरी पर एक बैनर फ़्लैग लगाया जाता हैं और उससे 10-10 मी. की दूरी पर दो पटाखे लगाये जाते हैं। (दोहरी लाइन पर पीछे की ओर से तथा इकहरी लाइन पर दोनो ओर से किया जाएगा)
3. स्वचल (ऑटोमेटिक) सेक्शन मे किसी स्टेशन से बिना रुके जाने वाली गाड़ी को रोकने के लिये गाड़ी आने की दिशा मे स्टेशन प्लेटफ़ॉर्म के सिरे से 180 मी. की दूरी पर 10-10 मी. के अन्तर पर दो पटाखे रखे जाते हैं तथा प्लेटफ़ॉर्म से खतरा हाथ सिगनल दिखाया जाता है। (SR 3.37-2)

तीन पटाखे-

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

चार पटाखे-

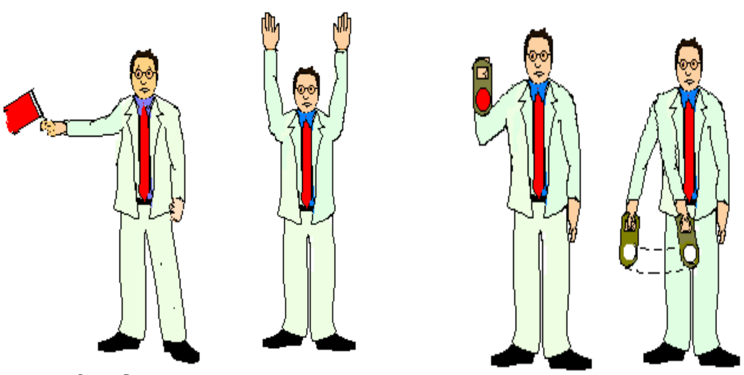
गाड़ी का सामान्य बचाव करने के लिये बड़ी लाइन पर अवरोध से 600-600-10 -10 मी. की दूरी तथा नैरो गेज पर 400-400-10-10 मी. की दूरी पर चार पटाखे लगाकर गाड़ी का बचाव किया जाता है।

हाथ सिगनल (Hand Siganal)(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 मे हाथ सिगनल के रुप मे लाल एवं हरी झंडियों का उपयोग किया जाता है और यदि ये उपलब्ध न हो तो हाथ के द्वारा भी संकेत दिये जा सकते है ।
2. हरी झंडी को बॉये हाथ मे तथा लाल झंडी को दॉये हाथ मे 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 हैन्ड सिगनल लैम्प दिया जाता है जिसमे लाल और हरे कॉच की स्लाईड होती है।

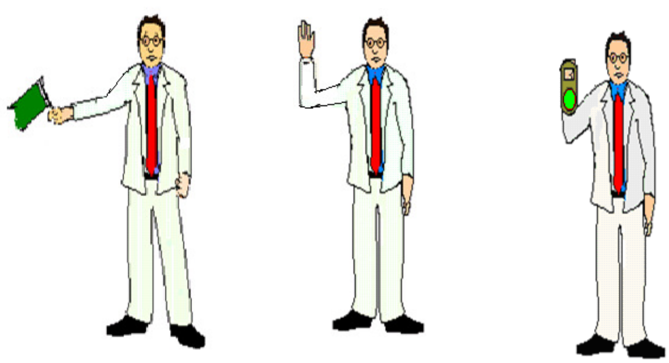
गाड़ी संचालन से सम्बन्धित हाथ सिगनल (GR-3.52)

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 नही है तो दोनो 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-बॉये तेजी से हिलाकर यह संकेत दिया जाता है।



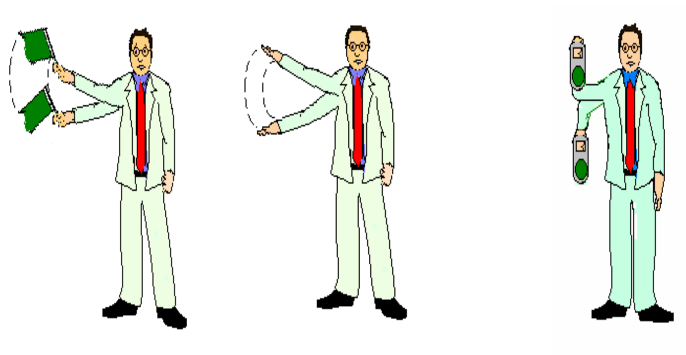
2 आगे बढो (Proceed) GR 3.54

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



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

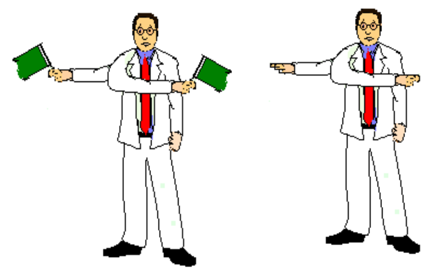
यह संकेत देने के लिये दिन मे हरी झंडी को तथा रात मे हरी बत्ती को शरीर के सामने धीरे-धीरे ऊपर व नीचे हिलाया जाता है। यदि दिन के समय हरी झंडी उपलब्ध न हो तो हाथ को ऊपर नीचे हिलाकर दिखाया जाता है।



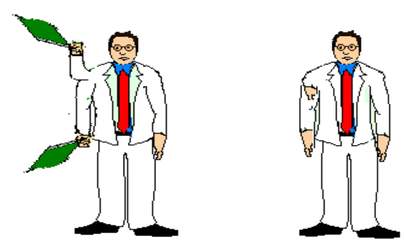
नोट- यदि गति को और भी कम करना है तो यह सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिखाया जाएगा और यदि गाड़ी रोकनी है तो रोक (Stop) हाथ सिगनल दिखाया जाएगा।

शंटिंग कार्य से सम्बन्धित संकेत- (GR 3.56)

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

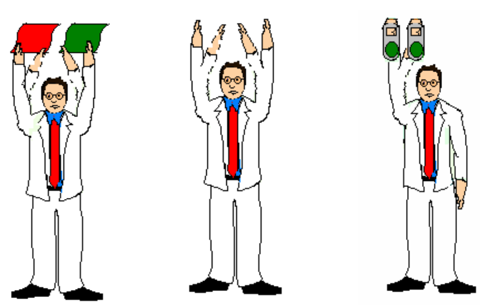


दूर भेजने के लिये- जब शंटिंग के दौरान लोको पायलट को दूर जाने का संकेत देना हो तो दिन मे हरी झंडी या हाथ तथा रात मे हरी बत्ती द्वारा सीधे हाथ से ऊपर तथा नीचे करके संकेत दिया जाएगा।



कपलिंग जोड़ते समय-

जब शंटिंग के दौरान दो डिब्बो या इंजन व डिब्बो के कपलिंग जोड़े जाते है उस समय कपलिंग का इशारा दिया जाता है जो कि दिन मे 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 मे होने चाहिए।
3. प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि उसके अधीन सब कर्मचारियो के पास पर्याप्त मात्रा मे 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 पायलटऔर गार्ड के बीच मे तथा गार्ड लोको पायलट और स्टेशन मास्टर के बीच मे किया जाता है।

गार्ड और लोको पायलटके बीच हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान निम्न परिस्थितियों मे किया जाता है-

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

हाथ सिगनल आदान-प्रदान के नियम-

1. सिगनलों का आदान प्रदान करने के लिए लोको पायलट अपनी जगह सहायक लोको पायलट को तैनात कर सकता है । जब गाड़ी स्टेशन पर रूकने के पश्चात् रवाना हो या स्टेशन से बिना रूके गुजरे तो सामान्यत: 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 रूक 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 नही 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 फ़िर भी गार्ड हाथ सिगनल नही दिखाता है तो गाड़ी खड़ी करके कारण ज्ञात करेगा।
4. लोको पायलट के साथ सिगनलों का आदान प्रदान करते समय, गाडी रवाना होने से पूर्व गार्ड हाथ सिगनल अपने सिरे के ऊपर क्षैतिज रुप से हिलायेगा औऱ गाडी रवाना हो जाने के पश्चात उसे बाहर निकाल कर पकडे 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 रूकने के पश्चात रवाना हो रही हो या स्टेशन से बिना रुके जाये तो सामान्यत: हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान प्लेटफ़ॉर्म (स्टेशन कार्यालय) की ओर से किया जाएगा। लेकिन यदि घुमाव के कारण ऐसा सम्भव नही 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 मे जब गार्ड का हाथ सिगनल लोको पायलट को लंबी गाडी या घुमाव के कारण दिखाई न दे तो गार्ड वॉकी टॉकी के द्वारा गाडी 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 मे 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 थ्रू जाने वाली गाड़ी के गार्ड द्वारा स्टेशन से जाते समय पीछे मुड़कर यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कोई स्टेशन कर्मचारी उन्हे खतरा हाथ सिगनल तो नही दिखा रहा है।

11. जब गाड़ी ब्लॉक सेक्शन मे ACP या अन्य किसी कारणवश रूक जाये तो लोको पायलटअपनी गाड़ी को तब तक रवाना नही 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 नही 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 पायलटउस स्थान तक पैदल जाएगा जहॉ 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।

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 जहॉ से लोको पायलट व गार्ड को स्पष्ट रुप से दिखाई दें ।
2. केबिन के कर्मचारी भी गार्ड तथा लोको पायलटके 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 मे 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 पाईंट्समेन को लाईन के दूसरी ओर हाथ सिगनलो के आदान-प्रदान के लिये नियुक्त करेगा।
4. स्टेशन के ऐसे केबिन को जिन्हे सामान्यत: गाड़ी के लोको पायलटव गार्ड के साथ हाथ सिगनलो के आदान-प्रदान से छूट दी गई है वे केबिन कर्मचारी भी गाड़ियों पर नजर रखेंगे और यदि उन्हे कोई खतरनाक स्थिति दिखाई देती है तो तुरन्त खतरा हाथ सिगनल दिखायेंगे।
5. रात मे हाथ सिगनल का आदान - प्रदान करते समय केबिन कर्मचारी को हरी बत्ती आने वाली गाड़ी की ओर नही दिखानी चाहिए जिससे गाड़ी क्रू के मन मे 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 थ्रू जाने वाली गाड़ी मे कुछ खतरनाक या असुरक्षित स्थिति दिखाई दे तब लोको पायलटव गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये स्टेशन कर्मी खतरा हाथ सिगनल दिखायेंगे और गाड़ी रोकने का पूरा प्रयास करेंगे तथा इसकी सूचना कन्ट्रोलर 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 कन्ट्रोलर 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 पायलटऔर गार्ड के साथ स्टेशन कर्मचारियो द्वारा हाथ सिग्नल के आदान प्रदान न किये जाने के मामले को गार्ड अपने जरनल मे लिखेगा।

तुफान और तेज हवा में गाडियों के संचालन में सावधानियाँ (SR 2.11.2)

(i) जब मौसम विभाग द्वारा तूफान, चक्रवात अथवा तेज हवा के लिए चेतावनी संदेश प्राप्त होता है, या तेज हवा होने का कोई कारण या ऐसा कोई कारण जिससे कि यात्रियों की सुरक्षा अथवा गाडी इत्यादि की सुरक्षा खतरे में हो, तो स्टेशन मास्टर गार्ड तथा ड्रायवर से सम्पर्क करके गाडी को स्टेशन पर खडी करेगा और किसी भी गाडी को अपने स्टेशन की ओर आने के लिए लाईन क्लियर नहीं देगा तब तक जब तक कि तूफान कम न हो जाए और वह समझता हो कि स्थिति गाडी संचालन के लिए सुरक्षित है।

(ii) यदि गाडी यात्रा के दौरान चक्रवात, तुफान अथवा तेज हवा में फँस जाती हैं जो कि ड्रायवर की दृष्टि में गाडी की सुरक्षा को खतरा पैदा कर सकता है, वह अपनी गाडी की गति को तुरंत नियंत्रित करेगा और वह उसे प्रथम सुरक्षित स्थान पर रोकेगा, इस बात का ध्यान रखते हुए कि गाडी गोलाई या ऊँची कटान और पुल पर (या उसके करीब) खडी न हो। ड्रायवर अपनी गाडी सावधानी पूर्वक बिना किसी झटके के खडी करेगा। वह अपनी गाडी

दोबारा चलाने के पहले गार्ड से संबंध स्थापित करेगा तब जबकि चक्रवात, तूफान या तेज हवा कम हो गई हो और गाडी चलाने के लिए सुरक्षित हो।

गार्ड, ड्रायवर/सहायक ड्रायवर गाडी में यात्रा करते हुए रेल कर्मचारियों के सहयोग से यह देखने की कोशिश करेगे कि सवारी डिब्बों के दरवाजे खिडकिया यात्रियों द्वारा खोल दिए गए हैं और हवा का स्वतंत्र प्रवाह सवारी डिब्बो में से हो रहा हैं।

वायुगति मापी (एनीमोमीटर) (SR 2.11.3)

(i) खतरनाक स्थानों और विशेष रुप से चुनें हुए पुलों के संदर्भ में, जिन स्टेशनो के करीब ये पुल होते हैं वहां पर वायुगति मापी लगाए जाते हैं वहाँ के स्टेशन मास्टर वायुगतिमापी में हवा की गति पर ध्यान रखेंगे और जब वायु की गति खतरे के निशान से उपर हो जाए (BG 72 kmph तथा NG 30 kmph) तो निम्नलिखित कार्य करेंगे

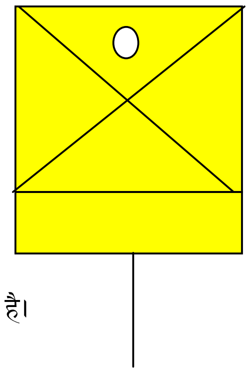
(ii) स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक तथा दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को शिघ्र सूचित करेगा जिससे कि गाडियों के संचालन को नियंत्रित किया जा सके ।

(iii) स्टेशन मास्टर गाडी को न तो स्टार्ट करेगा, न अपने स्टेशन से जाने देगा और न ही बगल वाले स्टेशनों पर इंतजार करती हुई गाडी को लाईन क्लीयर देगा।

वह पुन: गाडियों का सामान्य संचालन शुरु करने से पूर्व खण्ड नियंत्रक और बाजू वाले स्टेशन मास्टर से संबंध स्थापित करेगा तब जब तक हवा की गति खतरे के निशान से नीचे न हो जाए जो कि BG 72 kmph तथा NG 30kmph से कम होनी चाहिए।

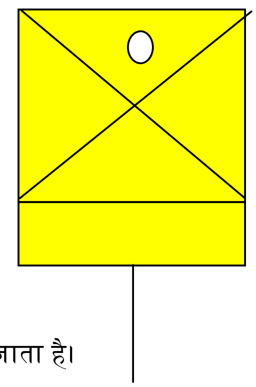
यातायात बोर्ड (GR-3.32)

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 (SLB) लिखा होता है।
3. यह बोर्ड इकहरी लाईन व्यवस्था मे उस B क्लास स्टेशन पर होता है जहाँ पर प्रथम रोक सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी पर विरुद्ध दिशा का एडवान्स स्टार्टर सिगनल नही होता है।
4. TALQ व्यवस्था मे यह प्रथम रोक सिगनल से 400 मी. तथा MACLS/MAUQ व्यवस्था मे प्रथम रोक सिगनल से 180 मी. की दूरी पर स्टेशन की ओर लगाये जाते है।
5. इस बोर्ड मे 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।

ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड (Block Section Limit Board)



1. यह बोर्ड सिर्फ़ बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था के उस B क्लास स्टेशन पर लगाया जाता है जहाँ गाड़ी आने की दिशा मे पहला कॉटा सम्मुख न होकर 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 "ब्लॉक सेक्शन लिमिट"(BSLB) लिखा होता है।
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 मी. की दूरी पर लगाया जाता है।
5. यह बोर्ड ब्लॉक सेक्शन व स्टेशन सेक्शन की सीमा का निर्धारण करता है।

ध्यान दें -

- SLB दो संकेती / बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था मे केवल इकहरी लाईन पर तथा BSLB केवल दोहरी लाईन पर बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था मे होते है।
- परंतु दोनो के द्वारा ब्लॉक सेक्शन तथा स्टेशन सेक्शन की सीमा तय करते हैं।
- दोनो के बाहर शंटिंग करनी हो तो ब्लॉक बैक किया जायेगा।

एस.एल.बी. तथा बी.एस.एल.बी. मे अन्तर

क्र	शंटिंग लिमिट बोर्ड	ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड
1.	यह बोर्ड इकहरी लाईन खंड मे ऐसे B क्लास स्टेशन पर लगाया जाता है जहाँ प्रथम रोक सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी पर विरूद्ध दिशा मे एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल नही 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 काँटे नही है या कोई काँटे नहीं है।
2.	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।
3.	SLB लगाते समय काँटो का विचार नही किया जाता है।	यह बोर्ड स्टेशन के बाह्यतम काँटे की स्थिति के अनुसार लगाया जाता है।

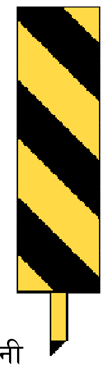
4.	इस बोर्ड पर शंटिंग लिमिट शब्द लिखा होता है।	इस बोर्ड पर ब्लॉक सेक्शन लिमिट लिखा होता है।

चेतावनी बोर्ड SR. 3.26-5

लोको पायलटको 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. अग्रिम आगमन चेतावनी प्रणाली बोर्ड

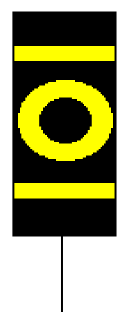
पैसेंजर वार्निंग बोर्ड



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

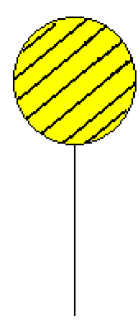
ध्यान दें -	
➢	यह बोर्ड केवल TALQ के B क्लास स्टेशन पर ही होगे।

एडमिरल बोर्ड /गुड्स वार्निंग बोर्ड –



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

अग्रिम आगमन चेतावनी प्रणाली बोर्ड - (SR 3.26-6)

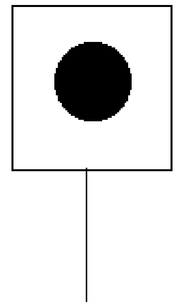


1. यह बोर्ड स्वचल सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्र को छोड़कर अन्य उन स्टेशनों पर जहाँ गाड़ियाँ 120 kmph से अधिक गति से चलती है, मे लगाये जाते है।
2. यह बोर्ड स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल / गेट सिगनल से 1800 मी. की दूरी पर लगाया जाता है।
3. इस बोर्ड के पास रेल पथ पर चुम्बकीय उपकरण लगाया जाता है ऐसा ही एक चुम्बकीय उपकरण तेज गति से चलने वाली गाड़ियों के इंजन मे भी लगा होता है ।
4. जब गाड़ी इस बोर्ड को पार करती है तो लोको पायलटको इंजन मे लगे हुये उपकरण पर Audio/Visual चेतावनी मिलने लगती है यदि लोको पायलट इस चेतावनी की स्वीकृति 5 सेकेन्ड में नही करता है तो गाड़ी के ब्रेक अपने आप लगने शुरू हो जाते है

और गाड़ी की गति घटकर 100 kmph तक कम हो जाती है।

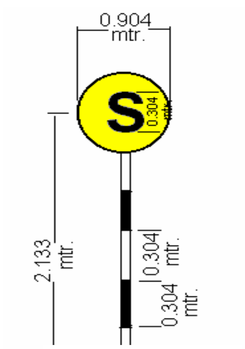
5. यह पीले रंग का गोल बोर्ड होता है जिस पर काले रंग की तिरछी पट्टियाँ होती है।

नॉन ब्लॉक स्टेशन / D क्लास स्टेशन बोर्ड (3.61-2)



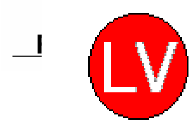
1. यह एक सफ़ेद रंग का आयाताकार बोर्ड होता है जिस पर बीच मे काला गोला बना होता है।
2. यह बोर्ड D क्लास के उस स्टेशन पर लगाया जाता है जो घुमाव या कटाव मे स्थित होता है।
3. यह बोर्ड D क्लास स्टेशन से 500 मी. पहले लगाया जाता है।
4. इस बोर्ड को देखने के बाद लोको पायलट लगातार लम्बी सीटी बजाएगा जिससे यात्रियो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

आऊट लेईंग साईडिंग बोर्ड



1. इसे S मार्कर बोर्ड भी कहते है।
2. यह बोर्ड उस ब्लॉक सेक्शन मे लगाया जाता है जब दो ब्लॉक स्टेशनो के बीच कोई साईडिग स्थित हो और गाड़ी के लिये उस साईडिंग के काँटे सम्मुख हो तब यह बोर्ड लगाया जाता है।
3. यह पीले रंग का गोल बोर्ड होता है जिस पर काला S अक्षर लिखा होता है।

टेल बोर्ड (Tail Board) (GR 4.16)



1. यह एक छोटा लाल रंग का बोर्ड होता है जिस पर सफ़ेद रंग से अंग्रेजी 'LV' अक्षर लिखे रहते है।
2. यह बोर्ड गार्ड को उसके निजी भंडार (पर्सनल स्टोर) मे दिया जाता है जिसका प्रयोग वह दिन के समय अन्तिम वाहन पर लगाकर करता है।
3. इस बोर्ड को देखने के बाद ही स्टेशन कर्मचारियों को गाड़ी के पुर्ण आगमन का पता चलता है तथा सेक्शन क्लियर करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है।
4. रात में या धुंध /कोहरे के मौसम में, सुरंग में इस बोर्ड के स्थान पर टेल लैम्प प्रयोग किए जाते है जो लाल रंग के फ्लैशिंग होते हैं।

इंजन स्टॉप बोर्ड - (SR 3.26-4)

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

1. यह बोर्ड D क्लास स्टेशनो पर इकहरी लाईन पर प्लेटफ़ॉर्म के सिरे से दोनो तरफ़ 15 मी. की दूरी पर एवं दोहरी लाईन पर प्लेटफ़ॉर्म के सिरे से 15 मी. की दूरी पर या जहाँ गाड़ी के इंजन को रोकने की आवश्यकता हो,पर लगाये जाते है।
2. D क्लास स्टेशन पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को रोकते समय इंजन को इस बोर्ड के पास रोकेगा।

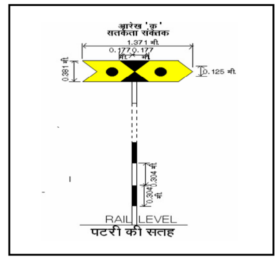
इंजिनियरिंग बोर्ड - (SR 4.08-1)

जहाँ गाड़ी रुकने अथवा उसकी रफ़्तार कम करने की अस्थायी या स्थायी तौर पर आवश्यकता होती है तो उस स्थान पर इंजिनियरिंग बोर्ड लग़ाये जाते है।

इंजिनियरिंग बोर्ड पॉच प्रकार के होते है-

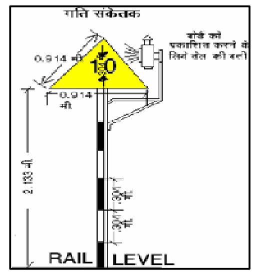
1. सतर्कता संकेतक
2. गति संकेतक
3. रोक संकेतक
4. अन्तिम संकेतक
5. लगातार उतार संकेतक

1. सतर्कता संकेतक -



1) यह एक पीले रंग का बोर्ड होता है जिसका एक सिरा नुकीला तथा दूसरा सिरा मछली की पूंछ के समान होता है जिसके बीच मे काले रंग से क्रॉस बना होता है।
2) यदि कार्यस्थल से 30 मी. पहले गति संकेतक लगा हो तो यह सतर्कता संकेतक कार्यस्थल से 800 मी. पहले और घाट सेक्शन मे 930 मी. 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 मे 1330 मी. पहले लगाया जाता है।
4) यदि यह बोर्ड अस्थायी गति प्रतिबन्ध के लिये लगाया जाता है तो रात के समय इसमे दो पीली बत्तियॉ जलायी जाती है।
5) इस बोर्ड को देखने के बाद लोको पायलट अपनी गाड़ी नियंत्रण मे रखेगा और अगले बोर्ड को देखने की कोशिश करेगा।

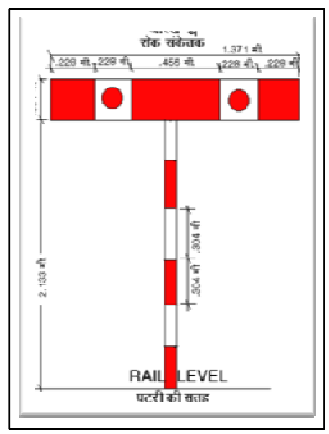
2. गति संकेतक-



1) यह पीले रंग का समबाहु त्रिभुजाकार बोर्ड होता है जिस पर काले रंग से वह प्रतिबंधित गति अंको मे लिखी होती है जिसका पालन लोको पायलट को करना होता हैं।
2) यह संकेतक कार्यस्थल/अवरोध से 30 मी. पहले लगाया जाता है।
3) यदि यह प्रतिबन्ध अस्थायी है तो रात के समय इसे प्रकाशित किया जाएगा।
4) स्थायी तथा अस्थायी दोनों प्रकार के गति प्रतिबंघ के लिए यह अवश्य लगाए जायेंगे।

नोट- सतर्कता संकेतक एवं गति संकेतक यदि अस्थायी गति प्रतिबन्ध के लिये लगाये जाते है तो रात के समय इन्हे प्रकाशित किया जाना चाहिए लेकिन इस कार्य के लिये रिफ़्लेक्टर टाईप बोर्ड लगाये जा सकते है जो कि हेड लाईट की रोशनी मे प्रकाशित होते है।

3. रोक संकेतक -

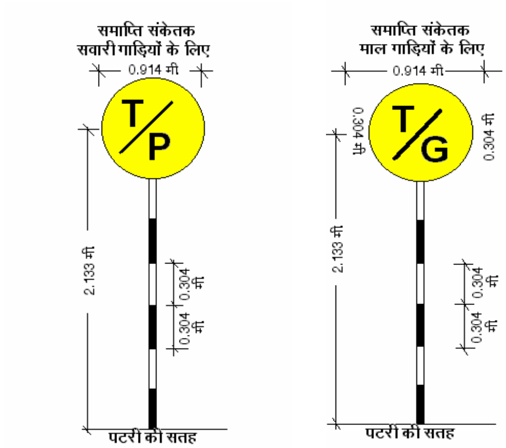


1) यह एक लाल रंग का आयताकार बोर्ड होता है जिसके दोनो सिरो के पास खड़ी सफ़ेद पट्टियॉ होती है और इन सफ़ेद पट्टियों मे छेद होते है।
2) यह बोर्ड अवरोध से 30 मी. पहले लगाया जाता है।
3) रात के समय इसमे दो लाल बत्तियॉ जलायी जाती है।
4) इस बोर्ड के पास इंजिनियरिंग विभाग का एक कर्मचारी नियुक्त होता है जिसके पास एक पुस्तक होती है। लोको पायलट इस बोर्ड से पहले अपनी गाड़ी रोकेगा। यहॉ पर नियुक्त कर्मचारी लोको पायलटको पुस्तक देगा जिसमे लोको पायलट अपनी गाड़ी का नाम, नंबर, दिनांक, समय इत्यादि लिखकर हस्ताक्षर करता है और उसके बाद इस कर्मचारी द्वारा ऑल राईट हाथ सिगनल मिलने पर अपनी गाड़ी पुन:रवाना करता है।

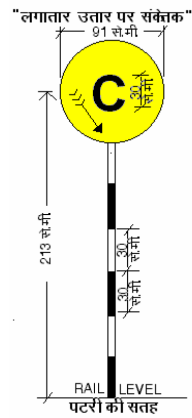
4. अन्तिम संकेतक-

1) यह पीले रंग का गोलाकार 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 से उस सेक्शन मे चलने वाली सबसे लम्बी सवारी गाड़ी की लम्बाई के बराबर दूरी पर लगाया जाता है।
4) T/G बोर्ड कार्यस्थल से उस सेक्शन मे चलने वाली सबसे लम्बी मालगाड़ी की लम्बाई के बराबर दूरी पर लगाया जाता है।
5) T/P अथवा T/G बोर्ड के बाद क्रमश: सवारी तथा मालगाडी के लोको पायलट अपनी गाड़ी की गति को सामान्य करेंगे।

6) अकेले इंजन या छोटी गाडी होने पर प्रतिबंधित दूरी को पार करने के बाद अपनी सामान्य गति से आगे की ओर रवाना होगे।

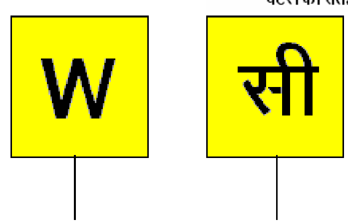


5.लगातार उतार संकेतक-



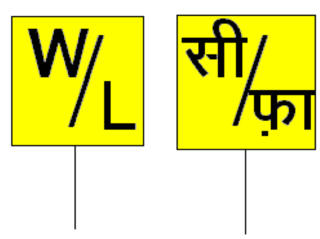
1) यह एक पीले रंग का बोर्ड होता है जिस पर काला अंग्रेजी अक्षर C लिखा होता है तथा इस C के बराबर मे नीचे की ओर इशारा करता हुआ काला तीर का निशान बना होता है।
2) यह बोर्ड लगातार उतार शुरू होने के पहले लगाया जाता है।
3) यह बोर्ड लोको पायलटको चेतावनी देता है कि आगे लगातार उतार आने वाला है और वह अपनी गाड़ी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

7. सीटी (W) बोर्ड- (SR4.50-1)



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

W/L सीटी बोर्ड (समपार फ़ाटक के लिये)-



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

इन्टरलॉकिंग (अन्तर्पाशिन)
INTERLOCKING

परिभाषा- इसका अभिप्राय पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिगनलो कॉटो और अन्य उपकरणो की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिकपाशन, विद्युतपाशन अथवा दोनो के द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध रहे कि उनक प्रचालन एक समुचित क्रम मे 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 है वे इस प्रकार सम्बन्धित और इन्टरलॉक होना चाहिए कि वे निम्नलिखित बातों का पालन करे।

1. किसी भी लाईन का स्थावर सिगनल OFF स्थिति मे नही 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 ऑफ़ होने के बाद यह सम्भव नही होना चहिए कि उस रास्ते के प्वाइंट, लॉक इत्यादि मे परिवर्तन किया जा सके और न ही इन्टरलॉक गेट खोला जा सके जब तक कि ऑफ किया सिगनल ऑन स्थिति मे वापस नही कर दिया जाता है।
3. एक साथ एक ही समय मे ऐसे दो सिगनल ऑफ़ स्थिति मे नही आने चाहिए जो कि गाड़ी संचालन को विरोधी संकेत दे।
4. जब सिगनल ऑन स्थिती में रहे तो उससे शासित सभी कांटो को शंटिंग एवं टेस्टिंग के लिए प्रचालित होना चाहिए।

इंटरलॉकिंग के प्रकार

1. यांत्रिक इंटरलॉकिंग
2. पैनल इंटरलॉकिंग
3. सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग
4. रुट रिले इंटरलॉकिंग

इनडायरेक्ट तथा डायरेक्ट इंटरलॉकिंग

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

अंतर्पाशिन के मानक (STANDARD OF INTERLOCKING)
वर्तमान में इंटरलॉकिंग को चार मानकों में विभाजीत किया गया हैं।

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 1 km से अधिक होने पर डबल डिस्टेंट आवश्यक ।

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

पृथक्करण ISOLATION

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

पृथक्करण कब जरूरी ह - 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 डैड एण्ड साईडिंग

5.स्कॉच ब्लॉक

नोट - सैंड हम्प / लाँग डेड एंड, गड़ियों के simultaneous receiption तथा डबल लाइन पर मेन लाइन से गाड़ी को रवाना करने के साथ साथ लूप लाइन में गाड़ी लेने के लिए लाभप्रद है ।

*****

कॉटा और ट्रैप संकेतक- Point & Trap Indicator

ये सिगनल नहीं है किन्तु ये कॉटो पर फ़िट तथा उन के साथ संचालित होकर रात या दिन में कॉटों की स्थिती बताने वाले उपकरण है।

SR1.02(46)-1 कॉटा संकेतक- - Point Indicator जब सीधी लाइन के लिए कॉटों को सेट किया गया हो तो सभी कॉटा संकेतकों को दोनो दिशाओं में दिन में सफेद निशान अथवा रात में सफ़ेद बत्ती और जब उन्हे टर्न आउट के लिए सेट किया गया हो तब दोनों दिशाओं में दिन मे कोई निशान नहीं किन्तु रात के समय हरी बत्ती अवश्य दिखानी चाहिए।

SR1.02(46)-2 ट्रैप संकेतक Trap Indicator - ट्रैप कॉटो अथवा डिरेलिंग स्विचों के बचाव और उनकी स्थिति दर्शाने के लिये लगाये गये ट्रैरप संकेतकों को जब स्विच खुला या डिरेल पटरी पर हो तब दोनों दिशाओं मे लाल निशान और रात मे लाल बत्ती और जब स्विच बंद या डिरेल पटरी से अलग हो तब दोनो दिशाओं मे कोई निशान नहीं किन्तु रात मे हरी बत्ती अवश्य दिखानी चाहिये।

SR 3.14-1 **शंटिंग अनुमति संकेतक** Shunting permitted indicator

1. यह संकेतक सदैव रोक सिगनल अथवा रोक सिगनल के साथ काम करते हैं।
2. वे जिस दिशा की ओर शंटिंग की जा सकती है उस दिशा में दिन में काली चकरी पर पीले क्रास और रात में प्रकाशित पीला क्रास अथवा दिन रात दोनों में प्रकाशित पीला क्रास के रूप में होते हैं।
3. जब शंटिंग अनुमति संकेतक दिए जाते हैं तब लोको पायलट को संबंधित रोक / शंट सिगनल ऑन स्थिति में पार करने का प्राधिकार मिल जाता है।
4. इसके द्वारा नियंत्रित संचालन के लिए सिगनल पर सदैव आगे बढ़ों संकेत जरूर दिखाना चाहिए।
5. सिगनल द्वारा नियंत्रित संचालन के लिए रोक / शंट सिगनल को अवश्य ऑफ करना चाहिए उसके लिए इस संकेतक का उपयोग नहीं किया जाएगा।

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

स्टेशनों का वर्गीकरण

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

ब्लॉक स्टेशन वे स्टेशन हैं जहॉ ड्राइवर को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन मे प्रवेश करने के लिये संचालन पद्धति के अनुसार प्रस्थान प्राधिकार लेना आवश्यक है और पूर्ण ब्लॉक पद्धति मे इन स्टेशनों की तीन श्रेणियॉ है, अर्थात

ए- क्लास स्टेशन, **बी-** क्लास स्टेशन, **सी-** क्लास स्टेशन

ए- क्लास स्टेशन- ए- क्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन है जहॉ 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 लाईन पर दो संकेती नीचे झुकने वाली सिगनल व्यवस्था मे होते है। **मध्य रेलवे पर ए-क्लास स्टेशन नहीं है।**

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

बी-क्लास स्टेशन- बी-क्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन होते हैं जहॉ 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।

सी- क्लास स्टेशन- सी-क्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन है जहॉ 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 न चली गयी हो बल्कि चलती चली जा रही हो। सी क्लास स्टेशन केवल दोहरी लाइन पर होते है।

स्टेशनो के न्यूनतम सिगनल एवं विशेषता

Station	TALQ		MAUQ/MACLS		विशेषता
	S/L	D/L	S/L	D/L	
A	---	Warner Home Starter	---	---	न्यूट्रल झोन
B	Outer Home/ Outer *	Outer Home Starter	Distant Home Starter	Distant Home Starter	स्टेशन सेक्शन
C	---	Warner Home	---	Distant Home	ऑवरलैपिंग ब्लॉक सेक्शन
Special Class	CRS के अनुमोदन से सिगनल लगाए जाऐंगे ।				

* विशेष अनुमोदित अनुदेशों के अनुसार केवल आऊटर

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

नॉन ब्लॉक स्टेशन या डी क्लास स्टेशन गाड़ियों के रुकने के ऐसे स्थान है जो दो क्रमागत ब्लॉक स्टेशनो के बीच स्थित है और जो किसी ब्लॉक सेक्शन की सीमा नही बनाते तथा ना ही जहाँ से प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है ।

रास्ते की जानकारी (Road Learning)

यदि गार्ड/ लोको पायलट किसी खंण्ड मे निम्नलिखित अवधि तक कार्य ना करे तो उस खण्ड कि जानकारी रोड लर्निंग के रुप मे निम्नानुसार दी जाएगी ..

ट्रिपो की संख्या (रोड लर्निंग)		कार्य न करने की अवधि
दिन मे	रात मे	
2	2	1 वर्ष से अधिक
2	1	6 माह से अधिक

घाट सेक्शन या स्वचल खण्डो मे लोको पायलट उपरोक्त के अलावा अधिकतम तीन ट्रिपो की अनुमति प्राप्त कर सकता है।

विभिन्न् सिगनलो के होम सिगनल ऑफ़ करने की शर्ते

होम सिगनल ऑफ़ करने की शर्ते-

B क्लास स्टेशन पर -

1. जब कोई गाड़ी टर्मिनल स्टेशन के अलावा किसी अन्य स्टेशन पर होम सिगनल पर रुके बिना (Direct Reception) ली जानी हो तो होम सिगनल को तब तक ऑफ़ नही किया जाएगा जब तक कि-

क) दोहरी लाईन पर लाईन स्टार्टर सिगनल तक ही नही बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ़ न हो अथवा,

ख) इकहरी लाईन पर लाईन सम्बन्धित लाईन के अन्मुख कॉंटे तक ही नही बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी के रुकने के नियत स्थान से आगे पर्याप्त दूरी तक लाईन साफ़ न हो।

2. उपरोक्त पर्याप्त दूरी निम्न लिखित से कम नही होगी -

TALQ व्यवस्था मे 180 मी.,

MAUQ / MACLS व्यवस्था मे 120 मी.

3. अनुमोदित डिजाइन के सैड हम्प या अनुमोदित विशेष अनुदेशो के अन्तर्गत लगाया गया डिरेलिंग स्विच उपरोक्त उल्लेखित पर्याप्त दूरी का उचित पर्याय माने जायेंगे।

नोट- BWM के नियम 9.03 के अनुसार मध्य रेल मे डिरेलिंग स्विच को सिगनल ओवरलैप का पर्याय नही माना गया है।

गाड़ी को होम सिगनल पर रोककर होम सिगनल ऑफ़ करना (Indirect Reception)

यदि गाड़ी को होम सिगनल पर खड़ी करने के बाद होम सिगनल ऑफ़ करना हो तो दोहरी लाईन पर स्टार्टर सिगनल तक लाईन साफ़ होनी चाहिये। इकहरी लाईन पर लाईन अन्तिम अन्मुख कॉंटे तक या अनुमोदित विशेष अनुदेशो द्वारा गाड़ी के रुकने के स्थान तक साफ़ होनी चाहिये।

C क्लास स्टेशन पर -

C क्लास स्टेशन पर होम सिग्नल स्टेशन का प्रथम व अन्तिम रोक सिगनल होता है। इस सिगनल को तभी ऑफ़ किया जाएगा जब अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त कर लिया जाएगा।

स्टार्टर सिगनल ऑफ़ करने की शर्ते-

1. यदि स्टार्टर सिगनल, एडवान्स्ड स्टार्टर के साथ इन्टरलॉक नही है तो लाईन एडवान्स्ड स्टार्टर तक साफ़ होनी चाहिये रास्ते के सभी कॉंटे सैट तथा सम्मुख कॉंटे सैट एवं लॉक होने चाहिये।
2. यदि स्टार्टर सिगनल एडवान्स्ड स्टार्टर के साथ इन्टरलॉक है तो वह तब तक ऑफ़ नही होगा जब तक कि एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल ऑफ़ न हो जाये।
3. यदि स्टार्टर सिगनल उस स्टेशन का अन्तिम रोक सिगनल है तो स्टार्टर सिगनल तब तक ऑफ़ नही होगा जब तक कि अगले स्टेशन से लाईन क्लियर न मिल जाये।

GR 3.42 अन्तिम रोक सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को ऑफ़ करने की शर्ते -

ये सिगनल तब तक ऑफ़ नही किये जायेंगे जब तक कि अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त न हो जाये। ये सिगनल ब्लॉक उपकरण से इन्टरलॉक होने के कारण ब्लॉक उपकरण पर लाईन क्लियर प्राप्त होने पर ही ऑफ़ होंगे।

GR 3.43 वार्नर सिगनल ऑफ़ करने की शर्ते

1. अगले स्टेशन से ब्लॉक उपकरण पर लाईन क्लियर प्राप्त कर लिया गया हो।
2. मेन लाईन से सम्बन्धित सभी प्रस्थान व आगमन सिगनल ऑफ़ कर दिये गये हो (ASHOW क्रम मे) ।
3. जिस गाड़ी को स्टेशन पर रूकना है या लुप लाईन से जाना है उसके लिये वार्नर सिगनल ऑफ़ नही किया जाएगा।

GR 3.44 गेट रोक सिगनल ऑफ़ करने की शर्ते

गेट रोक सिगनल को तब तक ऑफ़ नही किया जाएगा जब तक कि सम्बन्धित लेवल क्रॉसिंग अवरोध रहित नही हो जाता है और गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके उनमे ताले नहीं लगा दिये जाते है। जहॉ गेट रोक सिगनल स्टेशन के सिगनलो के साथ इन्टरलाक है वहॉ उसका प्रचालन विशेष अनुदेशो के अनुसार किया जाएगा।

GR 3.45 बुलावा सिगनल को ऑफ़ करने की शर्ते

बुलावा सिगनल को तब तक ऑफ़ नही किया जाएगा जब तक गाड़ी उस रोक सिगनल पर खड़ी नही कर दी जाती जिसके नीचे बुलावा सिगनल लगा है।

GR 3.46 शंटिंग के लिये स्थावर सिगनलो का प्रयोग

शंटिंग के लिये स्टेशन के आऊटर होम और अन्तिम रोक सिगनल ऑफ़ नही किये जायेंगे।जिन स्टेशनों पर अग्रिम प्रस्थान सिगनल लगे है वहाँ स्टार्टर सिगनल यदि एडवांस स्टार्टर से इंटरलॉक नहीं है तो शंटींग के लिये उसे ऑफ़ किया जा सकता है।

अधिकार पत्र

कोई भी अधिकार पत्र रेल प्रशासन द्वारा अनुमोदित होना चाहिए और जब आवश्यकता हो तब अधिकृत कर्मचारी द्वारा इससे सम्बन्धित कर्मचारी को देना चाहिए। अधिकार पत्र प्राप्त करने वाले कर्मचारी को उसका सही तरह से पालन करना चाहिए।

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।

ध्यान दें-
➢ कोई भी अधिकार पत्र स्वीकार करते समय सुनिश्चित कर ले कि वह अधिकार पत्र स्वयं उसके लिए ही है।
➢ गाडी नं., दिनांक, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, मुहर सहित सभी प्रविष्टियां पूर्ण हैं।
➢ यदि कोई मद भ्रामक हो तो स्टेशन मास्टर से स्पष्टीकरण कर लें।

T/369 (1)- स्टेशन पर खराब सिगनलो को पार करने का अग्रिम अधिकार- (पूर्व सूचना) - प्रति-दो (लोको पायलट व रिकॉर्ड)

a. 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।
b. इसे कॉशन नोटिस स्टेशन से, ठीक पिछले स्टेशन से तथा गाड़ी रुकने वाले स्टेशन से जारी किया जाता है।
c. इसमे जारी करने वाला 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।
d. इसे प्राप्त करने के बाद, लोको पायलटउस सिगनल को तभी ऑन स्थिति मे पार करेगा जब उस सिगनल के नीचे एक वर्दी धारी सक्षम रेल सेवक द्वारा काँटे सेट,क्लैम्प,पैड्लॉक करके ऑल राईट हैन्ड सिगनल दिखाया जाये।
e. यदि लोको पायलट को सिगनल के निचे से पॉइन्टसमैन द्वारा ऑल राइट सिगनल दिखाई देता है तो वह बिना रुके अधिकतम 15 KM/H से सिगनल को पार करेगा

T/369 (3b) -रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे या खराब स्थिति मे पार करने का अधिकार पत्र- प्रति- दो (लोको पायलट व रिकॉर्ड)

a. यह अधिकार पत्र स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को किसी भी रोक सिगनल को ON स्थिति मे पार करने के लिये दिया जाता है।
b. इसमे गाड़ी का नाम,समय,दिनांक,खराब सिगनल का विवरण,स्टेशन का नाम, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन मुहर आदि होता है।
c. यदि यह अधिकार पत्र अन्तिम रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये जारी किया जाता है तो दोहरी लाईन खण्ड पर इसमें अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर मे प्राप्त प्राईवेट नं. को लिखा जाएगा।
d. यह अधिकार पत्र आगमन तथा प्रस्थान रोक सिग्नलो को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये अलग-अलग देना चाहिए।
e. किसी भी रोक सिगनल को ON स्थिति मे या खराब स्थिति मे पार करते समय गाड़ी की गति 15 kmph से अधिक नही होगी।
f. यह जारी करने से पहले स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि रास्ते के सही काँटे सैट एवं क्लैम्प पैड लॉक है।
g.

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

1. सतर्कता आदेश सेक्शन मे लागू अस्थायी गति प्रतिबन्धो की जानकारी लोको पायलट व गार्ड को देने के लिये जारी किया जाता है।

2. सतर्कता आदेश कॉशन 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 नही बल्कि पूरे शब्दो मे लिखने चाहिए।
7. यदि सेक्शन मे इतने अधिक गति प्रतिबन्ध है कि वे एक पृष्ठ मे नही आ सकते है तो अगले पृष्ठ पर शेष लिखे जायेंगे और उनके पृष्ठो पर पृष्ठ क्रमांक 1,2, इत्यादि लिखना चाहिए।
8. सतर्कता आदेश के रिकॉर्ड पन्ने जारी होने की तिथि से 12 महीने तक सुरक्षित रखना चाहिए। सतर्कता आदेश बनाते समय उसमे काट पीट नही करनी चाहिए बल्कि उसे रद्द करके नया सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।

ध्यान दें -

- T/409 अस्थाई गति प्रतिबंधो के लिए दिया जाता है, इसके साथ साथ कार्यसंचालन समय सारणी में उल्लेखित स्थाई गति प्रतिबंधो का कडाई से पालन किया जायेगा ।

T/A- 409 - कुछ नही (सतर्कता आदेश)

प्रति- चार (लोको पायलट, सहा.लोको पायलट, गार्ड, रिकॉर्ड)

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

T/B 409 - अनुस्मारक (रिमाइन्डर) सतर्कता आदेश प्रति- चार

1. यह 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, रिकॉर्ड)

1. इस अधिकार पत्र का प्रयोग उस समय किया जाता है जब गाड़ी को अवरोधित लाईन पर लेना हो।
2. इसमे 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 मे पार करना है उसका विवरण स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर आदि बातें होती है।
3. यह अधिकार पत्र जारी करने से पहले स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि सम्बन्धित लाईन के सभी कॉटे सैट तथा सम्मुख कॉटे सैट, क्लैम्प एवं पैड लॉक कर दिये गये है। कॉटेवाले द्वारा यह अधिकार पत्र सौपने के पश्चात अवरोधित लाइन से संबधित प्रथमफेसिंग पाईंट तक गाडी को पायलट किया जाएगा।

T/ 511- बिना सिगनल वाली लाईन से गाड़ी रवाना करने के लिए प्रति- दो (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

1. जब गाड़ी को किसी ऐसी लाईन से रवाना करना हो जिस लाईन पर स्टार्टर सिगनल नही लगा हो तो गाड़ी को रवाना करने के लिये यह अधिकार पत्र दिया जाता है।
2. इसमे जारी करने वाले स्टेशन का नाम ,समय,दिनांक, गाड़ी सं., लाईन नं., स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर आदि बाते लिखी होती है।
3. यदि लोको पायलटको कोई टोकन या पेपर लाईन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार के रुप मे दिया गया हो तो उसका विवरण भी T/511 पर किया जाएगा।
4. कॉटेवाले द्वारा यह अधिकार पत्र सौपने के पश्चात अंतिम कॉटे तक गाडी को पायलट करायेगा।

T/512 -सामुहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाईन से गाड़ी रवाना करने के लिए - प्रति- दो (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

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

T/ A 602 - अवरोधित ब्लॉक सेक्शन मे सहायता इंजन /सहायता गाड़ी भेजने के लिये अधिकार पत्र - प्रति- तीन (लोको पायलट,गार्ड, रिकॉर्ड)

1. जब ब्लॉक सेक्शन मे कोई दुर्घटना,ईंजन फेल या अन्य असामान्य परिस्थिति मे सहायता हेतु इंजन/ सहायता गाडी भेजनी हो तो यह अधिकार पत्र दिया जाता है।
2. इस अधिकार पत्र के तीन भाग होते है-

a) बिना लाईन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार
b) सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने का अधिकार
c) सतर्कता आदेश (15/10 KM/H)

3. इस अधिकार पत्र मे जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नं., अवरोधित ब्लॉक सेक्शन का नाम, अवरोध का कि.मी. नं., 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 सम्पुर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर संचार व्यवस्था प्रारंभ करने के लिए अधिकार पत्र - प्रति- दो (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

1. इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पुर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर, संचार व्यवस्था प्रारम्भ करने के लिये जाने वाले वाहन/साधन को यह अधिकार पत्र दिया जाता है।
2. इस अधिकार पत्र के निम्न पॉच भाग होते है-

a) बिना लाईन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार
b) सिगनलो को ऑन स्थ्ति मे पार करने का अधिकार
c) सतर्कता आदेश (15/10/पैदल)
d) लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश
e) सशर्त लाईन क्लीयर संदेश

3. इसमे जारी किये जाने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, लाईन क्लीयर 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 क्लीयर पूॅछने वाहन जा रहा है उसका नाम, गति प्रतिबन्ध, सशर्त लाईन क्लीयर संदेश मे प्राईवेट नं. आदि बाते लिखी जाती है।

T/ C 602 - दोहरी लाईन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान गाडी संचालन के लिए अधिकार पत्र - प्रति- दो (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

1. दोहरी लाईन खण्ड पर सम्पुर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाडी को रवाना करने के लिए यह अधिकार पत्र दिया जाता है।
2. इस अधिकार पत्र के तीन भाग होते है-

a) बिना लाईन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार
b) सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने का अधिकार
c) सतर्कता आदेश (25/10/पैदल)

3. 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।

ध्यान दें -
➢ T/B 602 संचार व्यवस्था प्रारंभकरने के लिए जाने वाले वाहन / साधन को दिया जाता है जबकि T/C 602 गाडी को रवाना करने के लिए जारी किया जाता है।

T/ D 602 - दोहरी लाईन खण्ड पर अस्थायी इकहरी लाईन संचालन के लिये प्रयुक्त अधिकार पत्र - प्रति- तीन (लोको पायलट,गार्ड, रिकॉर्ड)

1. यह अधिकार पत्र लोको पायलट एवं गार्ड को TSL वर्किंग के दौरान स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किया जाता है।
2. इसके तीन भाग होते है-
   a) लाईन क्लीयर टिकट
   b) सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने का अधिकार
   c) सतर्कता आदेश- इसमे निम्न बाते होती है.
      - TSL मे प्रयुक्त लाईन,
      - अवरोध के कि.मी.,
      - गति प्रतिबन्ध,
      - यदि कोई ट्रैप प्वाइंट है तो उसे मेन लाईन के लिये सैट करने का आश्वासन,
      - न्यूट्रल सेक्शन संबंधी जानकारी .
3. इसमे जारी करने वाले स्टेशन का नाम, गाड़ी नं., समय, दिनांक, अगले स्टेशन का नाम, लाईन क्लीयर मे प्राप्त प्राईवेट नं, उन सिगनलो का विवरण, स्टेशनो के बीच के बन्द IBS या C क्लास जिन्हे ऑन स्थिति मे पार करना है, गति प्रतिबन्ध, इत्यादि बातो का विवरण होता है।
4. इसमे लोको पायलटके लिए महत्वपूर्ण अनुदेश भी होते है जैसे प्रथम गाडी होने पर 25 KM/H का पालन करना,रास्ते के गेट्मैन,गेंगमैन को सूचित करना आदि।

T/ E 602 - इकहरी लाइन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान प्रयुक्त लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश - प्रति- दो (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

1. इस अधिकार पत्र का प्रयोग जब एक से अधिक गाड़ियो के लिये लाईन क्लीयर की अवश्यकता हो T/B 602 के साथ या बाद मे गाड़ियो के लाईन क्लीयर पूछने के लिये किया जाता है।
2. इसमे जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक,अगले स्टेशन का नाम, जिन गाड़ियो को लाईन क्लीयर चाहिए उनका विवरण, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन मुहर आदि बाते लिखी होती है।

T/ F 602 - सशर्त लाईन क्लीयर उत्तर संदेश - प्रति- दो(लोको पायलट, रिकॉर्ड)

1. इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान जिन गाडियो के लिए लाइन क्लियर पूछी गयी है (T/B602 या T/E602 पर) उसका सकारात्मक जवाब अर्थात लाईन क्लियर इस अधिकार पत्र पर दिया जाता है।
2. इसमे जारी करने वाले स्टेशन का नाम दूसरे स्टेशन का नाम,समय, दिनांक, गाड़ियो के नाम, उन गाड़ियो के लिये यदि लाईन क्लीयर है तो उनके सामने प्राईवेट नं, अंको तथा शब्दो मे, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर आदि बाते लिखी होगी।

T/ G 602 - (अप) सशर्त लाईन क्लीयर टिकट- प्रति- दो (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

T/ H 602 - (डाऊन) सशर्त लाईन क्लीयर टिकट प्रति- दो (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

1. इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर दूसरे स्टेशन मास्टर से सशर्त लाइन क्लीयर उत्तर संदेश (T/F 602) मे लाईन क्लीयर प्राप्त होने के बाद जाने वाली गाड़ी को प्रस्थान प्राधिकार के रूप मे यह अधिकार पत्र दिया जाता है।
2. इसमे जारी करने वाले स्टेशन का नाम, अगले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, प्राईवेट नं. अंको तथा शब्दो मे, गाड़ी. नं. आदि बातो का उल्लेख किया जाता है।
3. यदि एक से अधिक गाड़ियो के लिये लाईन क्लीयर प्राप्त हुआ है तो बाद वाली गाड़ी जिसे 30 मिनट के बाद रवाना करना है तो उसके लिये भी वही अधिकार पत्र प्रयोग किया जाएगा। ऐसे समय गाड़ि की गति 25/10 kmph से अधिक नही होगी और 30 मिनट पहले आने वाली गाड़ी और 30 मिनट के बाद जाने वाली गाड़ी का विवरण भी इस पर लिखा जायेगा।

ध्यान दें -

- T/C1425, T/D1425 सामान्य संचालन मे प्रस्थान प्राधिकार होता है जबकि T/H602, T/G 602 संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान प्रस्थान प्राधिकार होता है।
- T/C1425, T/D1425 मे ही अंतिम रोक सिगनल को ऑन मे पार करने का अधिकार होता है जबकि T/H602, T/G 602 में नहीं होता हैं इसलिए इसके साथ T/ 369 (3b) आवश्यक रुप से लिया जायेगा।

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

1. सम्पूर्ण संचार साधन भंग होने के बाद जब संचार का कोई साधन पुन: शुरू हो जाता है तब दोनो स्टेशनो के स्टेशन मास्टरो द्वारा इसे भरा जाता है।
2. इस अधिकार पत्र मे दोनो स्टेशन मास्टर सम्पुर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान चलने वाली अन्तिम गाड़ी का विवरण, प्राईवेट नम्बरों का आदान-प्रदान के साथ लिखते है जिससे ब्लॉक सेक्शन के साफ होने कि सुनिश्चिती हो सके।
3. इस अधिकार पत्र को भरने के पश्चात ही सामान्य संचालन दोबार शुरु किया जाएगा।

T/609 - बीच ब्लॉक सेक्शन से अगले स्टेशन तक इंजन या गाड़ी के किसी हिस्से को ले जाने के लिए गार्ड द्वारा लोको पायलटको लिखित अनुमति - प्रति- दो (लोको पायलट व गार्ड)

1. जब ब्लॉक सेक्शन मे इंजन गाड़ी के लोड को नही खींच पाता है या अन्य किसी कारणवश गाड़ी से इंजन को अलग करना पड़े तो गार्ड के द्वारा लोको पायलटको यह लिखित अनुमति दी जाती है।
2. इसमे गाड़ी क्रमांक, समय, दिनांक, अगले हिस्से के साथ जाने वाले वाहनो की संख्या, अन्तिम वाहन का पूर्ण विवरण (मा.रेल्वे,नं.,प्रकार), अवरोध का कि.मी. नं,लिखा जाएगा। यदि लोको पायलटको मूर्त प्रस्थान प्राधिकार (टोकन या पेपर लाईन क्लीयर टिकट) दिया गया था तो गार्ड उसे अपनी निजी अभिरक्षा मे रखेगा तथा इसकी स्विकृति इस पर देगा।
3. यदि ब्लॉक सेक्शन मे बचे हुए हिस्से को लेने के लिए वही लोको पायलटजा रहा हो तो इस अधिकार पत्र का दूसरा भाग स्टेशन मास्टर द्वारा भरा जाएगा एवं लोको पायलटको पुनः सौप कर ब्लॉक सेक्शन मे रवाना किया जाएगा।

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

1. इस अधिकार पत्र का प्रयोग शंटिंग के कार्य के लिये किया जाता है। इस पर स्टेशन मास्टर शंटिंग के अनुदेश देता है। जिसको पढकर गार्ड एवं लोको पायलटहस्ताक्षर करते है।
2. इसमे समय, दिनांक, गाड़ी नं. इंजन नं.,शंटिंग का विवरण, शंटिंग के लिये जिन सिगनलो को ON स्थिति मे पार करना है उनका विवरण यदि ब्लॉक सेक्शन मे शंटिंग करना पड़े तो ब्लॉक बैक या ब्लॉक फ़ॉरवर्ड का विवरण आदि बाते लिखी जाती है।

नोट – जिन स्टेशनों पर नियमित शंटींग निर्धारित स्थान तक होती हैं तथा इस हेतू अलग से शंटींग स्टाफ नियुक्त किया है वहा T/806 अधिकार पत्र देने की आवश्यकता नहीं है।

स्वचलित ब्लॉक सेक्शन मे प्रयुक्त अधिकार पत्र

T/A 912 - स्वचल, अर्द्धस्वचल, हस्तचलित, गेट रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करने का प्राधिकार पत्र - प्रति- दो (लोको पायलट,रिकॉर्ड)

1. यह प्राधिकार पत्र स्वचलित ब्लॉक सेक्शन मे चलने वाली गाड़ी के लोको पायलट को उस समय जारी किया जाता है जब कोई स्वचल / हस्तचलत/ अर्द्ध-स्वचलित/ गेट रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करना होता है।
2. इस अधिकार पत्र मे निम्नलिखित जानकारी लिखी होती है-

a) स्टेशनों के नाम,दिनांक, समय

b) गाड़ी का नाम व नंबर

c) स्टेशनो के नाम जिनके बीच लगे सिगनल खराब हो गये है

d) स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर

3 TSL के दौरान गलत लाइन से जाने वाली गाड़ी को भी यह अधिकार पत्र जारी किया जाता है।

4. स्वचल / हस्तचलत/ अर्द्ध-स्वचलित/ गेट रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे इस अधिकार पत्र के आधार पर तभी पार किया जाएगा जब उस सिगनल के निचे से वर्दिधारी रेल कर्मचारी द्वारा सब ठीक हाथ सिगनल दिखाया जाये।

T/B 912 - स्वचलित ब्लॉक सिगनल क्षेत्र मे बिना लाईन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार - प्रति- दो (लोको पायलट,रिकॉर्ड)- स्वचलित ब्लॉक सेक्शन मे जब दो स्टेशनो के बीच के सभी सिगनल खराब हो जाये और साथ मे संचार के साधन भी काम करना बन्द कर दे तब यह अधिकार पत्र स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट को जारी किया जाता है।

इस अधिकार पत्र मे निम्नलिखित बाते होती है-

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) परिस्थिति जिसके लिये यह अधिकार पत्र जारी किया जा रहा है
e) उन सिगनलो का विवरण जिन्हे खराब स्थिति मे या ऑन स्थिति मे पार करना है।
f) सतर्कता आदेश 25/10 kmph
g) स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर

T/C 912 - स्वचलित ब्लॉक सेक्शन में अवरोध के दौरान सहायता इंजन/ गाड़ी को भेजने के लिये प्रस्थान प्राधिकार - प्रति - दो (लोको पायलट,रिकॉर्ड)

1. यह अधिकार पत्र ऑटोमेटिक सेक्शन मे सहायता इंजन/गाडी के लोको पायलट को अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन मे जाने के लिये दिया जाता है।

a) इस अधिकार पत्र मे निम्नलिखित बातों क उल्लेख रहता है-
b) बिना लाइन क्लिर का प्रस्थान प्राधिकार
c) सतर्कता आदेश
d) अन्तिम गाड़ी का विवरण
e) अवरोध का कि.मी. तथा वह लाईन जिस पर अवरोध है
f) जारी करने वाले स्टेशन का नाम
g) समय,दिनांक

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 तथा सिगनलो के नम्बर।
c) सतर्कता आदेश
d) लाईन क्लीयर मे प्राप्त प्राईवेट नं.
e) गाड़ी नं., गाड़ी का नाम
f) स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर।

T/1410 - पूर्ण गाड़ी आगमन रजिस्टर

1. इस रजिस्टर का उपयोग स्टेशन पर उस समय किया जाता है जब स्टेशन कर्मचारी यह सुनिश्चित नही कर पाते है कि पूरी गाड़ी का आगमन हुआ है कि नही ।
2. स्टेशन मास्टर यह रजिस्टर पाईंट्समेन द्वारा गार्ड के पास भेजता है और गार्ड स्वयं यह सुनिश्चित करने के बाद कि गाड़ी. पूरी टेल लैम्प / टेल बोर्ड सहित आ गई है और उल्लंघन चिन्ह के अन्दर खड़ी है इस पर हस्ताक्षर करता है।
3. गार्ड के हस्ताक्षर होने के बाद ही स्टेशन मास्टर पिछला ब्लॉक सेक्शन क्लीयर करता है।

T/A 1425 - लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश (जावक) प्रति- एक (रिकॉर्ड)

T/B 1425 - लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश (आवक) प्रति- एक (रिकॉर्ड)

1. यह अधिकार पत्र स्टेशन मास्टर द्वारा उस परिस्थिति मे भरा जाता है जब स्टेशन पर लगा ब्लॉक उपकरण खराब हो जाए या ब्लॉक उपकरण पर लाईन क्लियर ना ली जा सकें/ दी जा सकें या स्टेशन पर ब्लॉक उपकरण ना लगे हो ।
2. जिस स्टेशन से गाड़ी रवाना हो रही है वहॉ का स्टेशन मास्टर इसके जावक भाग T/A 1425 अधिकार पत्र को भरेगा तथा जिस स्टेशन मास्टर की ओर गाड़ी आ रही है वह स्टेशन आवक भाग T/B 1425 अधिकार पत्र मे भरेगा।

T/C 1425 - पेपर लाईन क्लीयर टिकट (अप दिशा)

T/D 1425 - पेपर लाईन क्लीयर टिकट (डाऊन दिशा)

रंग- नीला प्रति- दो (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

1. यह अधिकार पत्र इकहरी लाईन खण्ड पर लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार के रुप मे निम्नलिखित परिस्थितियों मे जारी किया जाता है।

a) जहॉ टोकन रहित ब्लॉक उपकरण लगे है वहॉ अन्तिम रोक सिगनल खराब होने पर
b) ब्लॉक उपकरण खराब होने पर
c) जहॉ किसी भी प्रकार के ब्लॉक उपकरण न लगे हो।

2. इस अधिकार पत्र मे अन्तिम रोक सिगनल को ON स्थिति मे पार करने का अधिकार भी होता है। इसलिए इसके साथ T/369 (3b) अधिकार पत्र देने की आवश्यकता नही है।

T/199 F- प्राईवेट नंबर शीट

1. प्राईवेट नं. शीट की आपूर्ति (डी.एस.ओ.) मंडल संरक्षा अधिकारी कार्यालय द्वारा प्रत्येक स्टेशन को की जाती है।
2. प्रत्येक स्टेशन के लिये अलग-अलग सीरीज की प्राईवेट नं. शीट दी जाती है।
3. उपयोग मे लायी गई सभी प्राईवेट नं. शीटो को स्टेशन मास्टर, मंडल संरक्षा अधिकारी कार्यालय को कवरिंग लेटर के साथ भेज देना चाहिए।
4. प्राईवेट नं. शीट मे 10 से लेकर 99 तक संख्याए बिन किसी क्रम के लिखी होती है।
5. जब किसी के लिये प्राईवेट नं. जारी किया जाये तो उस प्राईवेट नं. को तिरछी लाईन से काट देना चाहिए और उसके आगे गाड़ी नं. या अन्य जिसके लिये जारी किया गया है उसका कारण लिखना चाहिए।
6. प्राईवेट नं का उपयोग साधारणत: निम्नलिखित परिस्थितियों मे किया जाता है-

a) लाईन क्लीयर देने के लिये

b) जब ब्लाक सेक्शन के मध्य से सहायता इंजन की मांग रद्द की जाय और कन्ट्रोल फ़ोन बंद हो और सहायक लोको पायलट ने गेट फ़ोन से बात की हो, तो प्रभावित खण्ड के दोनो ओर के स्टेशन मास्टरों द्वारा आपस मे आदान-प्रदान और लोको पायलट के लिये अलग से प्राइवेट नं. दिया जाएगा।

T/ 431 गाड़ी परीक्षण सुचना / रिपोर्ट- प्रति- एक (भाग-तीन)

1. यह एक पुस्तक होती है जो स्टेशन मास्टर/ यार्ड मास्टर कार्यालय मे रखी जाती है।
2. इस अधिकार पत्र के तीन भाग क, ख तथा ग होते है।
3. इसका प्रयोग स्टेशन मास्टर/ यार्ड मास्टर द्वारा TXR को गाड़ी परीक्षण की जानकारी देने के लिये किया जाता है।
4. TXR द्वारा गाडी परीक्षण के पश्चात ही BPC जारी किया जाता है

ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र प्रति- तीन

1. यह अधिकार पत्र TXR द्वारा गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट को जारी किया जाता है।
2. इस अधिकार पत्र मे गाड़ी का नाम, नं., इंजन नं., लाईन नं., अन्तिम वाहन या ब्रेक यान का नं.,गाड़ी का कुल भार टनेज मे, कुल वाहनो की संख्या आदि बाते लिखी होती है।
3. इसमे तीन कॉलम होते है-

कॉलम **'A'** मे- इंजन तथा ब्रेक यान मे निर्वात की मात्रा से.मी. मे लिखी होती है।
कॉलम **'B'** मे- इंजन तथा ब्रेक यान मे एयर प्रेशर की मात्रा Kg./ Cm2 मे लिखी होती है।
कॉलम **'C'** मे- कार्यरत सिलिन्डरो की संख्या तथा खराब सिलिन्डरो की संख्या एवं ब्रेक पॉवर का प्रतिशत लिखा जाता है।

ब्रेक पॉवर निकालने का सूत्र-

ब्रेक पॉवर प्रतिशत मे =

$$\frac{100 \text{ X (कुल सिलिन्डरो की संख्या - खराब सिलिन्डरो की संख्या)}}{\text{कुल सिलिन्डरो की संख्या}}$$

अन्य अधिकार पत्रो के विवरण .

1. लोको पायलट मेमो बुक	- T- 245 B
2. Sign. on register (Dr.)	- T- 452 B
3. Sign. Off register (Dr.)	- T- 453 B
4. Call Book (Dr.&GD.)	- T- 138 B
5. Combined Travel report	- T- 288 F

कुछ अधिकार पत्रों के नमूने

फॉर्म सं. टी/ 369(3-बी) Form No.T/369(3b)
क्रम सं. Sr. No.______

________रेलवे RAILWAY

"ऑन" या खराब स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' OR DEFECTIVE POSITION

(रिकार्ड/ड्राईवर 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 हैं 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.

फॉर्म सं. टी/409 Form No.T/409
क्रम सं. No.______

______ 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 ।

एतद्द्वारा 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 ______

फार्म नं. टी/ 609 Form No. T/ 609

क्रम सं. Sr. No. ______

__________ 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 काहिस्सा 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	गार्ड के हस्ताक्षर Signature of Guard
दिनांक Date ______	दिनांक Date ______
समय Time ______	समय Time ______

Driver of __________ के ड्रायवर 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 एतदद्वारा 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.

फार्म नं. टी/806 Form No.T/806

क्रम सं. Sr. No. ______

______ 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 एतद्द्वारा 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/ब्लाक फार्वर्ड 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. ______

किसी ऑक्यूपाइड ब्लॉक सेक्शन मे 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 ब्लाक 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 एतदद्वारा 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 ________ स्टशेन 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 स्थित 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 spped 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 रुप 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 सकर्तता 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. स. 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

फार्म नं. टी/डी 602 Form No. T/D 602

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 Decription) 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. (शब्दो में in words) ______________ (अंको 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 Decription & No of Signal _______________________ स्टार्टर, मध्यवर्ती स्टार्टर, अग्रिम स्टार्टर अथवा अंतिम रोक सिगनलों के लिए लागू। सिगनल पर यदि कांटों 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 रुप 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 giong 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 Tain 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 'न्यूट्ल सेक्शन' (केवल विद्युतकृत सेक्शन में) पालन करने के लिए विशेष रुप से सचेत किया जाता है। संबंधित लाइन पर कोई ट्रैप प्वाइंट नहीं है। ट्रेप 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. स. 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

____
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

____
ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver

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

अप/डाउन UP/DOWN

फार्म नं. टी/सी 602 Form No. T/C 602

क्रम सं. Sr. No. ________

__________ रेलवे RAILWAY

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

1. आपको __________ स्टेशन से __________ स्टेशन तक अपनी गाड़ी /स्वचालित वाहन संख्या __________ के पास लाइन क्लियर के बिना सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने के लिए एतदद्वारा 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. ____________.
2. आप अपनी गाड़ी को अगले ब्लॉक स्टेशन के राइट लाइन से सम्बंधित पहले रोक सिगनल/रॉंग लाइन से संबधित 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 across first of the next Block Station there after be guided by the instructions from the Station Master of that Station.
3. 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.
4. परिस्थितियों जिनमें यह आदेश दिया जाता है।

4. 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

1. 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
2. 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. स. 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 ____________________

____________________ ____________________ स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver गार्ड के हस्ताक्षर Signature of Guard स्टेशन मास्टर की मोहर Station of Station master

समय Time ______ बजकर Hours ______ मिनट Minutes

खराब सिगनल
खराब सिगनल की परिस्थितियों (GR 3.68 SR 3.68-1)

निम्नलिखित परिस्थितियों मे सिगनल को खराब माना जाता है-

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

चेतावनी / दूर सिगनल खराब SR 3.71-(1) (2)

1. यदि कोई चेतावनी या डिस्टेन्ट सिगनल ऑन स्थिति मे खराब हो जाये तो स्टेशन मास्टर इस बारे मे सिगनल निरीक्षक को तथा सेक्शन कन्ट्रोलर को सूचना देगा।
2. यदि वार्नर या डिस्टेन्ट सिगनल ऑफ़ स्थिति मे खराब हो जाये और उसे ऑन स्थिति मे लाना सम्भव न हो सके तो यह बहुत खतरनाक सिगनल हो जाएगा। स्टेशन मास्टर इसे ऑन स्थिति मे करने का प्रयास करेगा, बत्ती बुझाएगा तथा प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ पिछले स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
3. स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर आने वाली किसी भी गाड़ी को तब तक लाईन क्लीयर नही देगा जब तक कि-
   i. स्टेशन मास्टर ने उस सिगनल के नीचे एक सक्षम रेल सेवक खतरा हाथ सिगनल के साथ तैनात न कर दिया गया हो, यह रेल सेवक आती हुई गाड़ी के लोको पायलट को खतरा हाथ सिगनल न दिखा रहा हो।
   ii. पिछले स्टेशन मास्टर ने गाड़ी रोककर लोको पायलटको "अगले स्टेशन का वार्नर/डिस्टेन्ट सिगनल ऑफ़ स्थिति मे खराब है उसका पालन नही करना है" की लिखित सूचना (सतर्कता आदेश) न दे दिया गया हो और लोको पायलट से उसकी पावती न ले ली गयी हो।
4. सक्षम रेल सेवक (पाईंट्समेन) आने वाली गाड़ी को खतरा हाथ सिग्नल दिखाकर गाड़ी रोकेगा तथा गाड़ी रुकने के बाद ऑल-राईट सिगनल दिखायेगा।
5. लोको पायलट आगे बढेगा और अगले रोक सिगनल के संकेत का पालन करेगा।
6. ऐसे समय अकेले खंभे पर लगे वार्नर सिगनल के ऊपर की स्थावर हरी बत्ती को बुझा दिया जाएगा।
7. यदि गेट का वार्नर या डिस्टेन्ट सिगनल ऑफ़ स्थिति मे खराब हो जाये तो गेट मैन उसकी बत्ती बुझा देगा और तुरन्त इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। स्टेशन मास्टर यह सूचना प्राप्त होने पर तुरन्त प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ अगले स्टेशन को इसकी सूचना देगा तथा सेक्शन कन्ट्रोलर को भी सूचित करेगा।

8. इसके बाद स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन मे प्रवेश करने वाली सभी गाड़ियो को खड़ा करेंगे तथा उनके लोको पायलटको इस बारे मे सतर्कता आदेश जारी करेंगे।

रोक सिगनल को खराब या ऑन स्थिति मे पार करना- तरीके-

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

पूर्व सूचना देने के नियम-

पुर्व सुचना केवल प्रथम रोक सिगनल के लिये दी जाती है बशर्ते वह प्रथम रोक सिग्नल स्टेशन का अन्तिम रोक सिगनल न हो अर्थात C क्लास स्टेशन का होम सिगनल न हो।

पूर्व सुचना देने का स्थान-

i) कॉशन नोटिस स्टेशन पर।

ii) पिछले स्टेशन पर।

iii) गाड़ी रुकने वाले स्टेशन पर।

आउटर सिगनल खराब (SR 3.69-2)

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

इसकी पूर्व सूचना दी जा सकती है।

(A) जब लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर पुर्व सूचना T/369(1) दी गई हो-

1. स्टेशन मास्टर आऊटर सिगनल को ऑफ़ करने की सभी शर्ते पूरी होने के बाद एक वर्दीधारी सक्षम रेल सेवक (पाईंट्समेन) को हाथ सिगनल के साथ आउटर सिगनल के नीचे भेजेगा।
2. पाईंट्समेन आती हुई गाड़ी को देखकर लोको पायलट को ऑल राईट हाथ सिगनल दिखाएगा।
3. लोको पायलट पिछले स्टेशन से प्राप्त T/369 (1) तथा पाईंट्समेन के ऑल राईट हाथ सिग्नल को देखकर आऊटर सिगनल को 15 kmph की अधिकतम गति से ऑन स्थिति मे पार करके आगे बढेगा।
4. गाड़ी को आता देखकर होम सिगनल ऑफ़ करके गाड़ी को स्टेशन पर लिया जाएगा।

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

1. गाड़ी आऊटर सिगनल पर रोकेगा । स्टेशन मास्टर आऊटर सिगनल ऑफ़ होने की सभी शर्ते पूरी करने के बाद एक पाईंट्समेन (सक्षम रेल सेवक) को आऊटर सिगनल के लिये एक T/369 (3b) देकर आऊटर सिगनल पर भेजेगा।
2. पाईंट्समेन लोको पायलटको T/369 (3b) देगा तथा गाड़ी को आऊटर से लेकर होम सिगनल तक पायलट करेगा।
3. गाड़ी को होम सिगनल पर रोका जाएगा तथा बाद मे होम सिगनल ऑफ़ करके गाड़ी को स्टेशन पर लिया जाएगा।

होम सिगनल का खराब होना (SR 3.69-3)

<u>(A) ऐसा होम सिगनल खराब जो कि स्टेशन का प्रथम रोक सिगनल है-</u>

इसकी पूर्व सूचना दी जा सकती हैं।

1. जब लोको पायलटको पिछले स्टेशन द्वारा पूर्व सूचना दी गई हो-

I. पिछले स्टेशन से लोको पायलटको T/369(i) अधिकार पत्र दिया जाएगा।

II. स्टेशन मास्टर होम सिगनल ऑफ़ करने की सभी शर्ते (कांटे सेट, क्लैम्प एवं तालित) पूरी होने के बाद एक पाईंट्समेन (सक्षम रेल सेवक) को हाथ सिगनलो के साथ होम सिगनल पर भेजेगा।

III. पाईंट्समेन आती हुई गाड़ी को देखकर ऑल राईट हाथ सिगनल दिखाएगा।

IV. लोको पायलट पिछले स्टेशन से प्राप्त T/369 (i) तथा ऑलराईट सिगनल को होम सिगनल के नीचे से दिखाया जाना देखकर होम सिगनल को बिना रुके 15 kmph की अधिकतम गति से आगे स्टेशन की ओर बढेगा।

2. 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 शर्ते पूरी (कांटे सेट,क्लैम्प एवं तालित) करने के बाद एक पाईंट्समेन (सक्षम रेल सेवक) को T/369(3b) के साथ होम सिगनल पर भेजेगा ।

III. पाईंट्समेन लोको पायलट को T/369(3b) अधिकार पत्र देगा तथा होम सिगनल के नीचे से ऑल राईट हाथ सिगनल दिखायेगा।

IV. लोको पायलट T/369(3b) प्राप्त करने के बाद तथा पाईंट्समेन का ऑल राईट हाथ सिगनल देखकर होम सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करता हुआ स्टेशन की ओर बढेगा।

<u>(B) जब होम सिगनल स्टेशन का दूसरा रोक सिगनल हो -</u>

इसकी पूर्व सूचना नही दी जाएगी।

I. आऊटर सिगनल होम सिगनल से इन्टरलॉक होने के कारण उसे भी खराब माना जाएगा तथा ऑन स्थिति मे रखा जाएगा।

II. गाड़ी आऊटर सिगनल पर रुकेगी।

III. स्टेशन मास्टर होम तथा आऊटर सिगनल को ऑफ़ करने की शर्ते पूरी करने (कांटे सेट,क्लैम्प एवं तालित) के बाद एक पाईंट्समेन (सक्षम रेल सेवक) को होम तथा आऊटर सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये एक T/369(3b) देकर आऊटर सिगनल पर भेजेगा।

IV. पाईंट्समेन लोको पायलटको आऊटर सिगनल के नीचे से T/369(3b) देगा तथा वहॉं से ऑल राईट हाथ सिगनल दिखायेगा।

V. लोको पायलट अधिकार पत्र प्राप्त करने तथा पाईंट्समेन का ऑल राईट हाथ सिगनल देखने के बाद गाड़ी को सतर्कता से आगे लेकर जाएगा।

<u>(C) ऐसा होम सिगनल खराब जो उस स्टेशन का प्रथम व अन्तिम रोक सिगनल हो-</u>

इसकी पूर्व सूचना नहीं दी जाएगी।

I. गाड़ी को होम सिगनल पर रोका जाएगा।

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

III. लोको पायलट को T/369(3b) दिया जाएगा। लोको पायलट इस पर लिखा प्राईवेट नं. देखकर अपनी गाड़ी को आगे सामान्य गति से लेकर जाएगा।

राऊटिंग सिगनल का खराब होना- (SR 3.69-4)

<u>(A) यदि होम सिगनल राऊटिंग सिगनल के साथ इन्टरलॉक हो -</u>

1. इसकी पूर्व सूचना नही दी जाएगी।
2. राऊटिंग, होम तथा आऊटर तीनो सिगनलो को खराब माना जाएगा।
3. स्टेशन मास्टर राऊटिंग सिगनल को ऑफ़ करने की शर्ते पूरी होने के बाद तीनो सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये एक ही T/369(3b) पाईंट्समेन द्वारा आऊटर सिगनल पर भिजवाया जाएगा।
4. गाड़ी आऊटर सिगनल पर रुकेगी।
5. प्वइंट्स मैन लोको पायलटको T/369(3b) देगा तथा गाड़ी को स्टेशन / गाड़ी खड़ी होने के स्थान तक पायलट करेगा।

(B) जब होम सिगनल राऊटिंग सिगनल के साथ इन्टरलॉक न हो -

1. होम तथा आऊटर सिगनल को खराब नही माना जाएगा लेकिन उन्हे ऑन स्थिति मे 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. स्टेशन मास्टर राऊटिंग सिगनल ऑफ़ करने की शर्ते पूरी करने के बाद प्वाईंट्स मैन को T/369(3b) के साथ राऊटिंग सिगनल के नीचे भेजेगा।
5. पाईंट्समेन लोको पायलट को T/369(3b) देगा तथा गाड़ी को स्टेशन तक पायलट करेगा।

प्रस्थान सिगनल खराब- (GR-3.70) –

प्रस्थान सिगनलो के खराब होने की पूर्व सूचना नही दी जाएगी।

स्टार्टर सिगनल खराब (SR- 3.70-1)

1. गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जाएगा।
2. यदि स्टार्टर सिगनल के नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल लगा है तो उसे ऑफ़ करके स्टार्टर सिगनल पार कराया जाएगा।
3. यदि स्टार्टर सिगनल के नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल नही है तो स्टार्टर सिगनल ऑफ़ करने की शर्ते पूरी होने पर स्टेशन मास्टर एक पाईंट्समेन को T/369(3b) देकर भेजेगा।
4. पाईंट्समेन लोको पायलट को अधिकार पत्र देगा तथा स्टार्टर सिगनल के नीचे से ऑल राईट हाथ सिगनल दिखाएगा।
5. यदि स्टार्टर सिगनल उस स्टेशन का अन्तिम रोक सिगनल हो तो स्टेशन मास्टर T/369(3b) पर अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर मे प्राप्त प्राईवेट नं. का उल्लेख करते हुये यह स्पष्ट लिखेगा कि अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है।
6. स्टेशन मास्टर लोको पायलट को अधिकार पत्र जारी करने से पहले यह अवश्य सुनिश्चित करेगा कि SR 3.68-1(घ) i के अनुसार कांटे सैट क्लैम्प एवं तालित कर दिये गये है। यदि कांटो को सैट, क्लैम्प एवं लॉक करने के लिये (CASM/ केबिन मैन) उत्तरदायी है तो स्टेशन मास्टर उनके साथ इस बारे मे प्राईवेट नं. का आदान-प्रदान करेगा।

एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल खराब- GR 3.70, SR 3.70-2

1. गाड़ियो को स्टेशन पर रोका जाएगा।
2. स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर लेगा।
3. यदि रास्ते मे कांटे पड़ते है तो स्टेशन मास्टर/ ASM/ स्विच मैन पहले यह सुनिश्चित करेगा कि कांटे सही तरह से सैट, क्लैम्प एवं लॉक है उसके बाद ही अधिकार पत्र दिया जाएगा तथा अधिकार पत्र पर यह भी उल्लेख किया जाएगा कि कांटे से गुजरते समय गाड़ी की गति 15 kmph से अधिक नही होगी। (सामान्यत: ब्लाक सेक्शन मे कांटे नहीं होतें)
4. दोहरी लाईन खण्ड पर T/369(3b) तथा इकहरी लाईन खण्ड पर जहॉ टोकन लैस ब्लॉक उपकरण लगे है वहॉ पेपर लाईन क्लीयर टिकट (T/D 1425 Dn के लिये, T/C 1425 Up के लिये) दिया जाएगा।
5. दिये जाने वाले अधिकार पत्र T/369(3b) / पेपर लाईन क्लीयर टिकट पर अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर मे प्राप्त प्राईवेट नं. का भी उल्लेख किया जाएगा।
6. इसके बाद स्टार्टर सिगनल ऑफ़ किया जाएगा।
   नोट- यदि स्टार्टर सिगनल एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल के साथ इन्टरलॉक हो और एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल खराब हो जाये तो स्टार्टर सिगनल को इन्टरलॉकिंग के कारण ऑफ़ नही किया जा सकेगा। स्टेशन मास्टर स्टेशन पर गाड़ी रोकेगा तथा अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर प्राप्त करेगा। SR 3.68-1 (घ) i एवं ii

के अनुसार रास्ते के कॉटो को सेट,क्लैम्प एवं लॉक करने के बाद T/369(3b) देगा जिस पर स्टार्टर सिगनल, एड्वान्स्ड स्टार्टर सिगनल तथा अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर मे प्राप्त प्राईवेट नं का उल्लेख रहेगा। पाईंट्समेन लोको पायलट को अधिकार पत्र देगा तथा स्टार्टर सिगनल के नीचे से आल राइट हाथ सिगनल दिखाएगा।

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

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

यदि एडवान्स्ड स्टार्टर एवं IBS दोनो खराब हो तो

1. दोनो ब्लॉक सेक्शनो को एक ही ब्लॉक सेक्शन समझा जाएगा। IBS व्यवस्था बन्द कर दी जाएगी।
2. गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जाएगा।
3. स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर लेगा।
4. एडवान्स्ड स्टार्टर तथा IBS सिगनल के लिये एक T/369(3b) दिया जाएगा जिस पर अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर मे प्राप्त प्राईवेट नं. लिखा जाएगा। साथ ही यह भी रिमार्क लिखा जाएगा कि अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर 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 दिन मे 1 मिनट तथा रात मे 2 मिनट रुककर सिगनल ऑफ़ होने का इन्तजार करेगा यदि इस अवधि मे सिगनल ऑफ़ नही होता है वह सतर्कता पूर्वक आगे बढेगा यदि गेट मैन गेट बंद करके ऑल राइट सिगनल दिखा रहा हो तो लोको पायलट बिना रुके सावधानी पूर्वक समपार को पार करेगा।
4. यदि गेट मैन वहाँ उपस्थित न हो तो गाड़ी को समपार से पहले रोकेगा। सहायक लोको पायलट द्वारा सड़क यातायात के लिये फ़ाटक को बन्द करने तथा तालित करने के पश्चात ऑल राइट सिगनल दिखाया जाएगा, गाडी को सावधानीपूर्वक पार करने के पश्चात गेट को खोला जाएगा ।
5. 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 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 फ़ाटक पार कराएगा।
7. अगले स्टेशन पर लोको पायलट गाड़ी रोकेगा तथा स्टेशन मास्टर को गेट सिगनल खराबी की रिपोर्ट करेगा।
8. स्टेशन मास्टर को जैसे ही ऐसी सूचना मिलती है वह तुरन्त दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को सूचना देगा।
9. दोनो ओर के स्टेशन मास्टर स्टेशन पर गाड़ियाँ रोकेंगे तथा प्रभावित सेक्शन मे जाने वाली गाड़ियों को सतर्कता आदेश देकर रवाना करेंगे।

स्टेशन पर गाड़ियों को लेना व रवाना करना

अवरोधित लाईन पर गाड़ी को लेना- (GR 5.09)

1. यदि संभव हो सके तो पिछले स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट को सूचना दी जाएगी कि उसकी गाड़ी को अवरोधित लाईन पर लिया जाएगा।
2. गाड़ी के लिये सभी आगमन सिगनल ऑन स्थिति मे रखे जायेंगे।
3. जिस लाईन पर गाड़ी को लेना है उस लाईन के सभी कॉटे सैट, एवं लॉक किये जायेंगे।
4. अवरोध से 45 मीटर दूर आने वाली गाड़ी की दिशा मे एक सक्षम रेल सेवक हाथ सिगनलों के साथ तैनात किया जाएगा।
5. गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर रोकी जाएगी और उसके बाद गाड़ी को निम्नलिखित विधि से अवरोधित लाईन पर लिया जाएगा-

a. जहॉ कॉलिंग ऑन सिगनल लगा है तो उसे ऑफ़ करके या

b. जहॉ सिगनल पोस्ट टेलीफ़ोन लगा है वहॉ विशेष अनुदेशो के अन्तर्गत लोको पायलट को रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये टेलीफ़ोन पर प्राईवेट नं. देकर अधिकृत किया जाएगा। या

c. जहॉ कॉलिंग ऑन सिगनल एवं सिगनल पोस्ट टेलीफ़ोन न हो तो लोको पायलट को प्राधिकार पत्र (T/509) सम्बन्धित रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये सक्षम रेल सेवक को भेजकर गाड़ी को पायलट करके लाया जाएगा।

6) गाड़ी को अवरोधित लाईन से सम्बन्धित प्रथम सम्मुख कॉटो पर खड़ा किया जाएगा तथा अवरोध से 45 मीटर पहले खड़े कर्मचारी से हाथ सिगनल मिलने पर लोको पायलट आगे बढेगा एवं वह कर्मचारी लोको पायलट को यह बतायेगा कि गाड़ी को कहॉ खड़ा करना है।

7) ऐसे समय मे लोको पायलट अपनी गाड़ी को पूर्ण नियंत्रण मे रखेगा तथा किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा।

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

यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाईन पर लिया जाना आवश्यक हो जिस लाइन के लिए कोई भी आगमन सिगनल न हो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-

1. आगमन सिगनल ऑन स्थिति मे रखा जाएगा।
2. जिस लाईन पर गाड़ी ली जानी है वह अनुमुख कॉटो तक (trailing point) अथवा उस स्थान तक जहॉ गाड़ी को खड़ा करना है साफ़ होनी चाहिए।
3. वे सभी कॉटे जिन पर से गाड़ी को गुजरना है सही तरह से सैट तथा सम्मुख कॉटे क्लैम्प एवं पैडलॉक होने चाहिए।
4. स्टेशन मास्टर प्रथम रोक सिगनल पर गाड़ी खड़ी होने के बाद आगमन रोक सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा अधिकार पत्र T/369 (3b) लोको पायलट को देगा।
5. पाईंट्समेन लोको पायलट को अधिकार पत्र देगा और गाड़ी को पायलट करते हुये वहॉ तक लायेगा जहॉ गाड़ी आकर रुकती है।

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

यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाईन से रवाना किया जा रहा हो जिस लाईन पर गाड़ी रवाना करने के लिये कोई स्टार्टर सिगनल न लगा हो तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-

1. ऐसी लाईन से गाड़ी रवाना करने के पहले उस लाईन से सम्बन्धित कॉटो को सेट, क्लैम्प तथा पैड लॉक किया जाएगा।
2. लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार के साथ T/511 अधिकार पत्र दिया जाएगा और गाड़ी को अंतिम कॉटो तक पायलट किया जाएगा।

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

यदि गाड़ी को ऐसी लाईन से रवाना करना है जिसके लिये कॉमन स्टार्टर सिग्नल लगा हो तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा। रास्ते के लिये सभी कॉटो को सैट तथा सम्मुख कॉटो को क्लैम्प तथा पेडलॉक किया जायेग तथा गाड़ी को रवाना करने के लिये T/512 दिया जाएगा और सामूहिक प्रस्थान सिगनल ऑफ़ किया जाएगा।

बचाव के नियम (Protection Rules) (GR 6.03 SR 6.03 -1)

1. जब दुर्घटना या अन्य किसी कारण से ब्लाक सेक्शन में गाड़ी रूक जाए जिसका कारण स्पष्ट न हो तथा गाड़ी आगे बढ़ने में असमर्थ हो तो लोको पायलट तुरंत हेडलाईट बंद करके फलेशर लाइट ऑन करेगा और चार छोटी सीटी बजाकर एवं दिन में लाल झंडी / रात में लाल बत्ती दिखाकर गार्ड को सूचित करेगा ।
2. गार्ड द्वारा उपरोक्त सीटी स्वीकृती लाल हाथ सिगनल उपर नीचे हिलाकर दी जाएगी । लोको पायलट इस संकेत को देखकर इसकी पावती एक लंबी सीटी बजाकर देगा ।
3. गार्ड लाल झंडी या बत्ती, ब्रेकेट या दरवाजे के हैंडल पर या ब्रेकवान पर ऐसी जगह लगाएगा जिसे लोको पायलट आसानी से देख सके ।
4. यदि उपलब्ध हो तो रात के समय ब्रेकयान की साइड लैम्प को लोको पायलट की ओर लाल कर देगा तथा अपने टेल लेम्प/ टेल बोर्ड की सुनिश्चिती करेगा ।
5. लोको पायलट विरूद्ध दिशा से आने वाली गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए बार बार छोटी सीटी बजाएगा ।
6. आने वाली गाड़ी का लोको पायलट जैसे ही फ्लैशर लाईट या खतरा हाथ सिगनल देखेगा वह तुरंत ही अवरोध से पहले गाड़ी रोकने का प्रयास करेगा। वह प्रभावित गाड़ी की सभी संभव सहायता करेगा । वह अपनी यात्रा सामान्य गति से तभी आरंभ करेगा जब वह सुनिश्चित करले की जिस लाइन पर उसे जाना है उस पर कोई अवरोध नहीं है ।
7. यदि उसे यह पता लगा है कि जिस लाइन पर उसे जाना है वह अवरोधित है तो लोको पायलट एवं गार्डअपनी गाड़ी का बचाव सामान्य नियम 6.03 के अनुसार करेंगे ।
8. बगल वाली लाइन से गुजरने वाली गाड़ी का लोको पायलट अगले स्टेशन पर अपनी गाड़ी को खड़ा करेगा तथा घटना की सूचना देगा एवं सहायता की आवश्यकता को बताएगा ।
9. ईएमयू के मामले में तुरंत ब्लिंकर लाईट ऑन कर देगा ।
10. BG पर 600-600-10-10 मीटर तथा NG पर 400-400-10-10 मीटर पर चार पटाखो द्वारा ऐसा बचाव किया जाएगा।
11. गाडी का बचाव करने के जाने वाला व्यक्ति आती हुई गाडी को रोकने के लिए लगातार खतरा हाथ सिगनल दिखायेगा।
12. यदि उसे गाडी आती हुई दिखायी दे तो एक पटाखा यथासंभव दूरी पर रखेगा, तथा यदि BG/NG पर क्रमश: 600/400 मीटर पर एक पटाखा रखने के बाद दूसरा पटाखा क्रमश: 1200/800 मीटर पर रखना संभव ना हो तो यथासंभव दूरी पर दूसरा पटाखा रखेगा।
13. यदि गाड़ी आगे जाने योग्य हो जाए तो बचाव करने गए व्यक्ति को वापस बुलाने हेतु लोको पायलट लगातार लंबी सीटी बजाएगा। वापस आते समय वह व्यक्ति तीन पटाखों को छोड़कर मध्यवर्ती पटाखा उठाते हुए आएगा ।
14. यदि गाड़ी का बचाव आगे से भी किया गया हो एवं गाड़ी को आगे ले जाया जा रहा हो तब लोको पायलटगाड़ी लेकर आगे बढ़ेगा और इन पटाखों को उठाने का प्रयास करेगा।

15. लोको पायलट फ्लैशर लाइट तभी बंद करेगा जब उसकी गाड़ी आगे जाने में समर्थ हो जाए अथवा वह सुनिश्चित कर ले कि बगल वाली लाइन पर कोई अवरोध नहीं है तथा उस गाड़ी को रोकने की आवश्यकता नहीं है। फ्लैशर लाइट न होने पर या खराब होने पर हेड लाइट को बार-बार जलाया बुझाया जाएगा

16. अकेले इंजिन या कपल इंजिन के मामले में बचाव की जिम्मेदारी लोको पायलट की होगी ।

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

i. यदि कोई सक्षम व्यक्ति ब्रेक यान मे उपलब्ध है तो गार्ड उसे पिछे की ओर बचाव करने भेजेगा तथा स्वयं लोको पायलट के पास विचार विमर्श करने जाएगा।

ii. यदि कोई व्यक्ति उपलब्ध नही हो तो पिछे से बचाव करने के पश्चात लोको पायलट से विचार विमर्श करने लोको पायलट के पास आयेगा।

iii. लोको पायलट द्वारा आगे से बचाव किया जाएगा।

दोहरी लाइन मे गाडी का बचाव

i. बाजू वाली अवरोधित या नही इस बात का विचार किये बिना तुरन्त लोको पायलट या सहायक लोको पायलट द्वारा बाजू वाली लाइन का बचाव किया जाएगा।

ii. यदि कोई सक्षम व्यक्ति ब्रेक यान मे उपलब्ध है तो गार्ड उसे पिछे की ओर बचाव करने भेजेगा तथा स्वयं बाजू वाली अवरोधित है या नही यह देखते हुए इंजन की ओर जाएगा।

iii. यदि गार्ड को बगलवाली लाइन अवरोधित मिलती है तो वह बगल वाली का बचाव सुनिश्चित करेगा तथा यदि सहायक लोको पायलट अक्षम हो स्वयं बचाव करेगा।

iv. यदि गार्ड को बगल वाली लाइन अवरोधित नही मिलती है तो लोको पायलट से विचार विमर्श करेगा तथा यदि पिछे की ओर किसी सक्षम व्यक्ति को बचाव करने नही भेजा तो स्वयं पिछे की ओर बचाव करने जाएगा।

काँटे (Points)

कांटे 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 मे लाये जाते है।

1. कांटो के प्रकार-
2. हैंड प्वाइंट
3. स्प्रिग प्वाइंट
4. लीवर से संचालित होने वाले प्वाइंट

मोटर प्वाइंट

1. कांटो को लगाने का स्थान -
2. जहॉ पर एक सीधी लाईन से कई लाईने निकलती हो (डाइवर्जिंग)।
3. जहॉ 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 पाईंट के लिये।

कांटो के कार्य के आधार पर प्रकार - सम्मुख कांटे (फ़ेसिंग प्वाइंट) और अनुमुख कांटे (ट्रेलिंग प्वाइंट)

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

कांटे लॉक करने की आवश्यकता -

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

कांटे 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

गाड़ियो के संचालन पर प्रभाव डालने वाले कांटे - (GR 3.38)

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

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

सम्मुख कांटो को तालित करना- (GR 3.39)

उन सभी सम्मुख कांटो को जो नॉन इन्टरलॉक है उन पर गाड़ियो 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 सेट तथा सम्मुख कांटो को लॉक करने की जिम्मेदारी 'A' ग्रेड पाईंट्समेन मैन की होगी ।

2. मालगाड़ी के लिये स्टेशन मास्टर के आदेश पर कांटो को सैट व लॉक करने की जिम्मेदारी पाईंट 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 स्टेशन 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 स्टेशन 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 ग़ार्ड 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 सुनिश्चिति करने के लिये जिम्मेदार होगा यदि कांटा लॉक बार द्वारा या विद्युत लॉक द्वारा तालित नही हुआ है तो वहाँ पर कर्मचारी तैनात किया जाएगा और शंटिंग मास्टर या शंटिंग जमादार यह सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होगा।

खराब कांटे Defective Points

खराब कांटे Defective Points SR 3.77-1 यदि कांटे खराबी या अन्य किसी कारण से परिचालित नहीं हो रहे हैं तो स्टेशन 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 काँटों 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 जॉच करनी चाहिये और उस कांटे से किसी भी प्रकार का गाड़ी संचालन तब तक नही करना चाहिये जक कि वह कांटा ठीक नही हो जाता।

Bursting of points - SR 3.77-3 यदि कोई लोको पायलट किसी ट्रेलिंग पाईंट को तोड़ता हुआ आगे निकल जाता है तो उसे अपनी गाड़ी को किसी भी परिस्थिति मे पिछे नही लेना चाहिये और उस गाड़ी को आगे बढाने 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 पाईंट 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 है-

1) इन्टरलॉक क्रैन्क हैंडल 2. नॉन इन्टरलॉक क्रैन्क हैन्डिल

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

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 नही 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 पाईंट का स्टेशन / केबिन पर N/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 पाईंट 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 नही 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 पाईंट का स्टेशन / केबिन पर N/R संकेत उपलब्ध हो ऐसे समय सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिए उचित प्राधिकार पत्र जारी किया जाएगा।

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

1. कोई कांटा, सिगनल, इन्टरलॉकिंग गियर खराब हो जाने पर मरम्मत कार्य की अनुमति देने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर S & T विभाग के कर्मचारियो द्वारा डिसकनेक्शन मेमो लेगा और उसके बाद ही कार्य करने की अनुमति देगा।
2. स्टेशन मास्टर डिस्कनेक्शन मेमो लेकर S & T विभाग के कर्मचारियो को कार्य करने की अनुमति देता है तो सिरे के केबिनो को (यदि है तो) जिस कांटे / सिगनल / इन्टरलॉकिंग गियर पर कार्य करने की अनुमति दे रहा है उसके बारे मे सूचित करेगा और प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ सूचित करेगा।
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 स्टेशन मास्टर की होगी।
4. यदि क्रास ओवर के एक सिरे को डिसकनेक्ट किया गया हो तो उसके दोनों सिरों को नान इंटरलाक मान कर किसी भी संचालन से पहले दोनों सिरों को सेट व क्लैम्प किया जाएगा।
5. यदि क्रॉस ओवर का एक सिरा डिसकनेक्ट किया गया है और S & T विभाग ने डिसकनेक्शन मेमो पर लिखित मे दिया है कि क्रॉस ओवर के दूसरे सिरे पर कोई कार्य नही किया जा रहा है तब उस सिरे की गाड़ियों को सिगनल ऑफ़ करके लिया जा सकता है परन्तु ऐसे समय गाड़ियो की गति 15 kmph से अधिक नही 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 रिकनेक्शन मेमो दिया जाता है स्टेशन मास्टर पुन: उसकी सूचना सिरे के केबिनो को प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ देगा।

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

1. स्टेशन / केबिन पर स्लाईड बॉक्स की या अन्य इन्टरलॉकिंग गियर की ओवर हॉलिंग प्रारम्भ करने की तारीख, समय, उसकी सम्भावित अवधि एवं गति प्रतिबन्ध के सम्बन्ध मे जानकारी देने की अधिसूचना संयुक्त रुप से DOM तथा DSTE द्वारा जारी की जाती है।
2. अनुदेशो मे अन्य बातो के साथ-साथ GR 3.38 और GR 3.39 के अनुसार कांटो को क्लैम्प करने और उसमे ताला लगाने की शर्त के बारे मे उल्लेख रहेगा।

3. स्टेशन मास्टर सिगनल ऑफ़ करने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि जिन कांटो से गाड़ी गुजरेगी वे सभी सही तरह से सैट तथा सम्मुख कांटे सही तरह से सैट,क्लैम्प एवं पैड लॉक कर दिये गये है। स्टेशन मास्टर किस तरह से इसे सुनिश्चित करेगा उसे स्पष्ट रुप से अवश्य निर्धारित करना चाहिये और इस बारे मे 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 गाड़ियो के लोको पायलट को 15 kmph का सतर्कता आदेश जारी करने के बारे मे एक अधिसूचना DOM एवं DSTE के द्वारा संयुक्त रुप से अवश्य जारी करनी चाहिये। यदि ओवर हॉलिंग का कार्य, काम प्रारम्भ करने के दिन सूर्यास्त तक समाप्त नही 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 मेमो 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 रुप से सिगनल निरीक्षक को अवश्य सूचित करेगा कि कांटे किस स्थिति मे लगाने है। सिगनल निरीक्षक कांटो को आवश्यक स्थिति मे लगाने की व्यवस्था करेगा। स्टेशन मास्टर उन पर कोई भी संचालन करने से पहले उन्हे सैट, क्लैम्प एवं पैड लॉक करेगा। संचालन पूरा होने पर स्टेशन मास्टर क्लैम्प और पैड लॉक को हटा देगा तब सिगनल निरीक्षक गियर पर पुन: कार्य प्रारम्भ कर सकता है।

नॉन इंटरलॉकिंग / ओवरहॉलिंग /केबल मैगरिंग कार्य के दौरान गार्ड के कर्तव्य :

1. नॉन इंटरलॉकिंग / ओवरहॉलिंग /केबल मैगरिंग कार्य के दौरान गार्ड की स्पेशन ड्यूटी इन स्थानों पर लगाई जाती है।
2. ऐसे समय गुमटी ऐसे स्थान पर बनाई जाती है जहाँ तीन या अधिक सेट काँटे स्थित हों और यह स्थान सामान्यत: आगमन रोक सिग्नल / प्रस्थान रोक सिग्नल के पास होता है।
3. गार्ड को प्रायवेट नंबर शीट स्टेशन मास्टर द्वारा जारी की जाती है।
4. स्टेशन मास्टर गाड़ी नंबर लाइन नॉमिनेशन के साथ प्रायवेट नंबर के साथ गार्ड को बताऐगा।
5. गार्ड उक्त गाड़ी हेतु संबंधित लाइन के सभी काँटे सेट, लॉक, क्लैम्प और पैडलाक सुनिश्चित करेगा एवं प्रायवेट नंबर के साथ स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
6. इसके उपरांत स्टेशन मास्टर संबंधित सिगनल ऑन में पार करने हेतु एक और प्रायवेट नंबर जारी करेगा जिसे गार्ड नोट करेगा।
7. गार्ड उक्त सिग्नल को ऑन में पार करने के लिए टी 369/ 3 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 स्वंय काँटों को मैन्ड करेगा।

इसी प्रकार से दूसरी तथा अन्य गाड़ियाँ चलाई जाऐंगी.

नान इंटरलाक्ड स्टेशन पर सम्मुख कांटों के प्रति गार्ड के कर्तव्य –

1. यदि किसी नान इंटरलाक्ड स्टेशन पर सम्मुख कांटों पर कोई वर्दीधारी कांटेवाला मौजूद नहीं है तो -
   a. यदि मालगाड़ी है तो ऐसे सम्मुख कांटों को पार करते समय गाड़ी की गति 10 kmph से अधिक नहीं होगी ।

b. यदि सवारी गाड़ी है तो लोको पायलट द्वारा गाड़ी को रोक कर यह सुनिश्चित करना चाहिए कि पाईंट सही तरह से सेट एवं लॉक हैं उसके बाद ही सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा और स्टेशन मास्टर तथा गाड़ी के गार्ड को इस बात की सूचना देगा। ऐसी सूचना मिलने पर गार्ड इस बात के रिमार्क अपने गार्ड जनरल में लिखेगा।

2. ऐसे स्टेशन पर यदि कोई गाड़ी अग्रता देने या क्रासिंग के लिए खड़ी हो जाती है तो ऐसे समय इस गाड़ी का गार्ड यह सुनिश्चित करेगा कि आने वाली गाड़ी के लिए सम्मुख कांटों को सही तरीके से सेट एवं लॉक कर दिया गया है।

गार्ड का निजी सामान - (GR 4.19 SR 4.19-1)

1) सामान्य तथा सहायक नियम (अद्यतन)
2) दुर्घटना नियमावली (अद्यतन)
3) कार्यसंचालन समय सारणी (अद्यतन)
4) गार्ड जर्नल
5) पटाखे Detonator - 10
6) दो हाथ बत्तीयाँ लाल और हरे स्लाईड्स के साथ
7) डंडे पर लगी दो लाल और एक हरी झंडी
8) LED फ्लैशिंग हेंड लैम्प
9) गार्ड प्रमांपत्र COM/164 B
10) कैरेज चाबी
11) T/609
12) शिकायत पुस्तिका
13) गार्ड मेमो बूक
14) प्रेशर गेज अडॉप्टेर के साथ
15) घड़ी, चश्में की दो जोड़ी यदि डॉक्टर द्वारा निर्धारित की गई हो तो उसे भी साथ में रखा जाएगा।
16) पार्सल लोडिंग पोम्प्लेट
17) गार्ड जर्नल(टी 20 बी)

सवारी गाडी के गार्ड के पास उप्रोक्त के अलावा निम्न निजी सामान भी होना चाहिये

1. कैरेज चाभी
2. शिकायत पुस्तीका
3. सेलो के साथ 1 टोर्च(लाल और हरी स्लाईड के साथ)
4. प्रथोम्प्चार पेटी
5. आपात्कालीन जंजीर खिचे पर उन्हे पुनःठीक करने की चाभी

सवारी गाडी के गार्ड को यह सुनिश्चित करना चाहिये कि उनके SLR में निम्नलिखित सामान मौजूद है

1. ब्रेकयान के दो बगल् वाली बत्तिया जो सम्पुर्ण हो
2. प्रत्येक ब्रेकयान मे दो वूडेन वेजेज

3. अच्छि हालत में दो अग्निशामक यंत्र

4. एक पोर्टेबल टेलीफोन उसके उपयोग करने के अनुदेशो के साथ

5. ETL बाक्स

प्रथमोपचार पेटी : (SR 4.19-5)

1. मेल एक्सप्रेस, सवारी गाड़ी , मिलीजुली गाड़ी , सामग्री गाड़ी और िमिलिटरी स्पेशल गाडि़यों पर कार्य करने वाले गार्ड अपने मुख्यालय स्टेशन से प्रथमोपचार पेटी प्राप्त करेंगे तथा उसमें रखे गए सभी सामानों की जाँच करेंगे.

2. इसपर संबंधित मंडल का नाम, स्टेशन का नाम, पेटी क्रमांक, वैधता की तारीख इत्यादि विवरण लिखा होता है.

3. ड्यूटी समाप्त होने पर गार्ड इस पेटीको स्टेशन मास्टर को सौंप देगा.

4. सवारी गाड़ी के गार्ड के स्थान पर यदि कोई अन्य गार्ड गाड़ी पर ड्यूटी पर भेजा जाता है तो गाड़ी का विलंब बचाने के लिए गार्ड को बिना जाँच किए पेटी दी जा सकती है किंतु संबंधित रजिस्टर में इसका रिमार्क लिखा जाएगा.

5. CMS , TI तथा अन्य अधिकारी पेटी में रखे गए सामान की जाँच करेंगे और कार्डपर हस्ताक्षर करेंगे.

6. यात्रा के दौरान यदि गार्ड पेटी का उपयोग करता है तो वह अपने जरनल में इसका रिमार्क लिखेगा और इसकी एक रिपोर्ट बनाकर DRM को भेजेगा. इस रिपोट में निम्नलिखित जानकारी लिखी रहेगी।

1. गाडी का नाम,नं. तथा दिनांक

2.व्यक्ति का नाम, पता, टिकट संख्या

3. उपयोग मे लाए गए प्रथमोपचार पेटी क्रं

4. चोट का प्रकार और इस पेटी मे रखे गए कार्ड पर भी संक्षिप्त विवरण लिखा जाएगा।

5.प्रथमोपचार पेटी मे सामानों की आपूर्ति मुख्यालय स्टेशन के अस्पताल द्वारा की जाएगी।

लोकोमोटिव की लाईटें

हेड लाईट- (GR 4.14)

1. प्रत्येक इंजन तथा स्वनोदित वाहन मे हेड लाईट होनी आवश्यक है।
2. हेड लाइट मे वर्तमान मे ट्वीन-बीम लाईट का प्रयोग होता है।
3. लोको पायलट हेड लाईट की जाँच करके देखेगा कि हेड लाइट से इतनी रोशनी निकल रही है कि (कम से कम 240 मीटर या इससे अधिक दूरी) उसे साफ़-साफ़ दिखाई दे।
4. लोको पायलट को लोको शेड छोड़ने से पहले हेड लाइट की जाँच करनी चाहिए।

मार्कर लाइट-

2. ये इंजन के बफ़र के पास लगी हुई दो छोटी लाइट है जिसमे से सफ़ेद रंग की रोशनी निकलती है।
3. जब इंजन अकेला जा रहा हो या बैंकर के रुप मे कार्य कर रहा हो तो पीछे वाली मार्कर लाईट को लाल कर देना चाहिए।
4. यदि इंजन की हेड लाईट खराब हो जाये तो मार्कर लाइट अवश्य जला देनी चाहिए।
5. धुंध और कोहरे के मौसम मे या सुरंग मे प्रवेश करने से पहले दिन के समय भी इंजन की हेड लाईट तथा मार्कर लाईट जला लेनी चाहिए।

फ़्लैशर लाईट-

1. फ़्लैशर लाईट इंजन का एक सेफ़्टी आइटम है।
2. यदि प्रस्थान स्टेशन पर इंजन की फ़्लैशर लाईट खराब पायी जाती है तो इंजन को भी खराब घोषित किया जाएगा।
3. यह इंजन की हेड लाईट के दॉयी ओर लगी होती है तथा आकार मे छोटी होती है।
4. ऑन करने पर इसमे से तेज पीली (अम्बर) रंग की रोशनी निकलती है।
5. लोको पायलट इस लाईट का प्रयोग खतरे के समय सामने से आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को खतरे की जानकारी देने के लिये करता है।
6. यदि सामने से आने वाला लोको पायलट फ़्लैशर लाईट देखता है तो वह अपनी गाड़ी को रोकता है। परन्तु यदि दोहरी लाईन खंड पर विरुद्ध दिशा की चलती हुयी गाड़ी की फ़्लैशर लाईट ऑन देखता है तो अपनी गाड़ी को नियंत्रित करेगा और आगे सतर्कता पूर्वक लेकर जाएगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा और अगले स्टेशन पर स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करेगा।

टेल लैम्प / टेल बोर्ड GR 4.16

सभी गाड़ियों के अन्तिम वाहन पर अन्तिम वाहन की पहचान हेतु निम्नलिखित का लगाया जाना आवश्यक है -

1. दिन मे अनुमोदित डिजाइन का टेल बोर्ड
2. रात में या धुँध और कोहरे के मौसम में लाल रंग का लगातार प्रकाशवान या अनुमोदित प्रकार का फलैशिंग टैल लैम्प
3. आपातकालीन स्थिति में टैल बोर्ड के बदले में विशेष अनुदेशों के अधीन एक लाल झंडी का उपयोग किया जा सकता है ।
4. EMU के मामले में दिन में अन्तिम वाहन पर ट्रेन इंडिकेटर पर लाल चक्री या गन्तव्य तख्ती पर अंडाकार लाल चिह्नन और रात में ट्रेन इंडिकेटर पर लगी लाल चक्री को प्रदीप्त करने के अतिरिक्त कम से कम एक लाल रोशनी दिखाई जाएगी ।
5. 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 ।
6. दो इंजिन एक साथ जुड़कर चल रहे हों तो पैनल मार्कर की बत्ती पर लाल स्लाइड / झंडी सबसे पीछे वाले इंजिन पर होनी चाहिए ।

हेड लाइट खराब होने पर लोको पायलट की ड्यूटी-

1. लोको पायलट तुरन्त मार्कर लाईट जला देगा और लगातार सीटी बजाएगा।
2. ब्रॉड गेज पर ऐसे समय गाड़ी की अधिकतम गति 40 kmph या उस सेक्शन मे लागू गति प्रतिबन्ध जो भी कम हो वह रहेगी।
3. नैरो गेज पर ऐसे समय गाड़ी की अधिकतम गति 15 kmphया उस सेक्शन मे लागू गति प्रतिबन्ध जो भी कम हो वह रहेगी।
4. अगले स्टेशन पर लोको पायलट स्टेशन मास्टर को हेड लाईट खराब होने की जानकारी देगा तथा स्टेशन मास्टर इस बात को नियंत्रक को बतायेगा।

सीटी खराब होने पर की जाने वाली कार्यवाही - SR 4.50-2

1. प्रस्थान स्टेशन पर इंजिन की ड्राइविंग कैब की सीटी खराब होने पर इंजिन को खराब माना जाएगा और दूसरे इंजिन का प्रबंध किया जाएगा ।
2. यदि रास्ते में सीटी खराब होती है तो दृश्यता साफ होने पर 25 km/h एवं दृश्यता साफ न होने पर 8 km/h गति प्रतिबंध का पालन करते हुए प्रथम स्टेशन पर गाड़ी को खड़ा किया जाएगा और स्टेशन मास्टर को लोको पायलट द्वारा सूचना दी जाएगी ।

3. स्टेशन मास्टर खंड नियंत्रक को तथा TLC को सूचित करेगा और सहायता इंजिन का प्रबंध करेगा।
4. यदि TLC द्वारा उसी इंजिन से आगे जाने के लिए प्राधिकृत किया जाए तो लोको पायलट उपरोक्त गति प्रतिबंध का पालन करेगा। इस परिस्थिति में खराब सीटी वाले इंजिन को पहले अवसर पर बदल देना चाहिए।

स्पीडोमीटर खराब होने पर GR 4.8

1. प्रस्थान स्टेशन पर इंजिन का स्पीडोमीटर खराब होने पर इंजिन को खराब माना जाएगा और दूसरे इंजिन का प्रबंध किया जाएगा
2. यदि संचालन के दौरान सेक्शन मे इंजिन का स्पीडोमीटर खराब हो जाता है तो लोको पायलट अपनी गति उस सेक्शन मे स्वीकृत अधिकतम अनुमेय गति से 10 प्रतिशत कम करेगा।
3. ऐसे समय वह गति का आकलन अपनी घडी, किलोमीटर खंबा और संचालन समय सारणी मे उस सेक्शन मे दिए गए रनिंग टाइम से करेगा।

लोको की अगली कैब खराब होने पर - SR 4.21-2 (b) –

1. यदि विद्युत / डीजल इंजन की अगली ड्राईविंग कैब में खराबी आ जाती है तो लोको पायलट अपने सहायक लोको पायलट को इंजन चलाने हेतु पिछली कैब में भेज देगा।
2. गाड़ी के सही संचालन के लिए लोको पायलट जिम्मेदार होगा।
3. सभी संचालन दोनों के बीच संकेतों के आदान प्रदान के आधार पर किये जाऐंगे।
4. ऐसे समय गाड़ी की अधिकतम गति 40 kmph होगी।
5. प्रथम अवसर पर लोको पायलट द्वारा TLC / पावर कंट्रोलर (डीजल) को जानकारी दी जाएगी एवं दूसरे इंजन का प्रबंध करने को कहा जाएगा।

EMU गाड़ी का संचालन –

1. इस प्रकार की गाड़ी विद्युतिकृत क्षेत्र में चलाई जाती है तथा यह उपनगरीय सेक्शन में यात्रियों की सुविधा हेतु चलाई जाती है ।
2. ऐसी गाड़ियों में लोको पायलट के स्थान पर मोटरमेन होता है जो गाड़ियों का संचालन करता है ।
3. इन गाड़ियों में दोनों सिरों पर ड्राइविंग कैब होता है तथा मोटर कोच होते हैं ।
4. आपातकालीन परिस्थितियों को छोड़कर मोटरमेन हमेशा अगली कैब में ही यात्रा करता है ।
5. इन गाड़ियों में गार्ड पिछले कैब में बैठता है ।
6. किसी स्टेशन से थ्रू जाते समय तथा गाड़ी संचालन के दौरान परिस्थिति अनुसार मोटरमेन तथा गार्ड बेल कोड का आदान प्रदान करते हैं । स्टेशन कर्मचारियों के साथ हाथ संकेतों का आदान प्रदान नहीं करते हैं ।
7. तीन कोच को मिलाकर एक यूनिट बनाई जाती है तथा तीन से पांच यूनिट मिलाकर एक रेक बनाया जाता है ।
8. इसमें चढ़ने या उतरने के लिए पायदान नहीं होते हैं इसलिए यात्री केवल प्लेटफार्म पर ही उतर चढ़ सकते हैं ।
9. इनमें शौचालय या पानी की व्यवस्था नहीं होती है ।
10. इसकी चौडाई सामान्य कोच से अधिक होती है इसलिए जब बाजू वाली लाइन से ईएमयू गुजर रही है या खड़ी हो तो मोटरमेन तथा गार्ड को गाड़ी से अपने शरीर का हिस्सा बाहर नहीं निकालना चाहिए ।

DMU गाड़ी का संचालन

1 इन गाड़ियों में मार्कर लाईट या साईड लैम्प की आवश्यकता नहीं होती है ।
2 इसमें यात्रियों के चढ़ने व उतरने के लिए पायदान की व्यवस्था होती है ।
3 यह गाड़ी गैर विद्यतिकृत सेक्शन में यात्री गाड़ियों के स्थान पर चलाई जाती है ।
4 इन गाड़ियों के दोनों सिरों पर केबिन एवं बीच में डीजल इंजन होता है ।
5 यह गाडियां शटल के रूप में चलाई जाती है ।

MEMU गाड़ी का संचालन

1 इन गाड़ियों में 16 कोच होते हैं और यह 300 कि.मी. तक यात्रियों की सुविधा के लिए चलाई जाती हैं ।
2 इसमें यात्रियों के चढ़ने उतरने के लिए पायदान होते हैं ।
3 सभी कोच वेस्टीब्युल युक्त होते हैं ।
4 गाड़ी चलाने के पूर्व लोको पायलट एवं गार्ड यह तसल्ली करेंगे कि उनके पास पूरे उपस्कर मौजूद हैं ।
5 जिन स्टेशनों पर गाड़ी का ठहराव है वहां लोको पायलट गाड़ी को निश्चित स्थान पर रोकेगा इसके लिए प्लेटफार्म पर बोर्ड लगे रहते हैं ।
6 यदि लोको पायलट कक्ष का इंजन खराब हो जाता है तो लोको पायलट तथा गार्ड अपना कैब बदलेंगे और लोको पायलट पिछले कैब से गाड़ी चलाऐंगे तथा घंटी द्वारा लोको पायलट को घंटी संकेत देने की जिम्मेदारी गार्ड की होगी ।
7 जिस स्टेशन पर गाड़ियों की मरम्मत के साधन उपलब्ध हैं वहां पहुंचने पर गाड़ी को रद्द किया जाएगा और उसे मरम्मत के लिए भेज दिया जाएगा ।

गुड्स लोड टेबल :

1. किसी मंडल पर किसी सेक्शन में कोई मालगाड़ी अधिकतम कितने लोड के साथ किसी विशिष्ट क्षमता वाले इंजन के साथ किस अधिकतम गति के साथ चलाई जाती है, इसका उल्लेख गुड्स लोड टेबिल में किया जाता है.
2. गुड्स लोड टेबल का उल्लेख संचालन समय सारणी के परिशिष्ट 4 में होता है.
3. अनुमत लोड से अधिक टनेज होने पर गार्ड द्वारा एडवांस में बैंकिंग इंजन की माँग की जाएगी.
4. गुड्स लोड टेबल में मंडल के ग्रेडिएंट के साथ साथ उक्त स्टेशनों के सिगनल थ्रू देने का भी उल्लेख रहता है.
5. गुड्स टाइम टेबल बनाने का उद्देश्य मंडल पर उचित इंजन के साथ उचित लोड चलाकर सुचारू रूप से मालगाड़ी संचालन करना इंजन यूटिलाईजेशन बढ़ाना, औसत गति बढ़ाना तथा मार्ग में विलंबन कम करना है.

पैसेंजर लोड टेबल :

1. इसका उल्लेख मंडल के संचालन समय सारणी मे होता है.
2. पैसेंजर लोड टेबल मुख्य परिचालन प्रबंधक तथा मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक द्वारा निर्धारित किया जाता है जिसका उल्लेख रेक लिंक पुस्तक में भी होता है.
3. इस लोड टेबल के आधार पर सुनिश्चित किया जाता है कि लोड और ग्रेडिएंट के अनुसार इंजन लगा है और गाड़ी अधिकतम अनुमेय गति से बिना समय गवाँए चले.
4. पैसेंजर लोड टेबल बनाते समय ऑरिजनेटिंगबेस स्टेशन और सेकेण्डरी बेस एक्जामिनेशन स्टेशन पर पिट लाइन की क्षमता एवं उपलब्धता का ध्यान रखा जाता है.
5. गार्ड द्वारा सुनिश्चित करना चाहिए कि लोड टेबल के अनुसार ही मार्शलिंग है और उसी क्षमतानुसार इंजन लगे हैं.
6. कम क्षमता वाले इंजन लगे रहने से समय पालन की हानि होती है, ऐसी परिस्थिति में गार्ड द्वारा अपने सी टी आर. बुक में उल्लेख करना चाहिए तथा मुख्य नियंत्रक समय पालन को भी इस बारे में सूचना देनी चाहिए.
7. सवारी गाड़ी का समय पालन इससे सुनिश्चित होता है ।

गाडियो की गति (SPEED OF TRAINS)

अधिकतम अनुमेय गति (Maximum Permissible speed)

2) इसका निर्धारण CRS के द्वारा किया जाता है।
3) इसका निर्धारण करते समय प्रयोग किये जाने वाले इंजन,वाहन,रेलपथ की मजबूती तथा उतार-चढाव 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 नही करेगा।
6) इस गति से गाड़ी चलने पर दो स्टेशनो के बीच लगने वाला समय न्यूनतम यात्रा समय (Mimimum Running Time) कहलाता है।
7) यह गति समान्य गति से 8 से 10% अधिक होती है।

सामान्य गति (Booked Speed)

1) इस गति का निर्धारण COM के द्वारा किया जाता है।
2) इस गति का निर्धारण करते समय प्रयोग होने वाले इंजन,रेलपथ की मजबूती , उतार-चढाव, रोलिंग स्टॉक, सिगनल व्यवस्था आदि का ध्यान रखा जाता है।
3) संचालन समय सारणी मे सेक्शन के अनुसार इसका उल्लेख किया जाता है।
4) लोको पायलट परिस्थिति के अनुसार इस गति का उल्लंघन करके अपनी गाड़ी को अधिकतम अनुमेय गति से चला सकता है।
5) इस गति से दो स्टेशनो के बीच लगने वाला समय सामान्य यात्रा समय (Normal Running Time) कहलाता है।

न्यूनतम यात्रा समय (Minimum Running Time)-

न्यूनतम यात्रा समय वह समय है जो उस सेक्शन की अधिकतम अनुमेय गति से गाड़ी चलने के कारण दो स्टेशनो के बीच लगता है। इसमे निम्नलिखित शामिल है-

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 मे रखनी चाहिए। यदि किसी विशेष इंजन के साथ गाड़ी की गति अधिकतम अनुमेय गति से कम आती है तो न्यूनतम यात्रा समय की गणना करते समय उसी कम गति का प्रयोग किया जाएगा।
b) इस समय की गणना करते समय स्थायी गति प्रतिबन्धो को ध्यान मे रखा जाता है।
c) MRT की गणना करते समय सेक्शन के उतार-चढाव तथा घुमाव का भी ध्यान रखा जाता है।

(नोट- MRT को संचालन समय सारणी मे परिशिष्ट (i) मे दर्शाया गया है)।

सामान्य यात्रा समय (Normal Running Time)

सामान्य यात्रा समय जिसे संचालन समय सारणी मे निर्धारित स्थान (परिशिष्ट(i)) मे दर्शाया गया है। इस NRT मे निम्नलिखित बातें है-

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

स्पीड चार्ट

गति	परिस्थितियाँ
पैदल	1) दोहरी लाइन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान सुरंग से गुजरते समय, जब सुरंग साफ होने की सुनिश्चिती नही हो । 2) इकहरी लाइनपर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान सुरंग से गुजरते समय जब सुरंग साफ होने की सुनिश्चिती नही हो ।
2 KM/H	5 बॉक्स वैगन की शंटीग के समय इम्पैक्ट गति
3KM/H	रेल डॉली की अधिकतम गति
5KM/H	1 बॉक्स वैगन की शंटीग के समय इम्पैक्ट गति
8 KM/H	1) केरोसीन,द्रव्य इंधन, स्पिरीट, ज्वलनशील द्रव्य, खतरनाक, विस्फोटक,तेजाब, गैस, जहरीली वस्तुओ आदि से लदे वाहन के शंटिग की अधिकतम गति 2) इंजन कि सिटी फेल होने पर रात के समय या दृश्यता साफ ना होने पर 3) IBH सिगनल को ऑन मे पार करने पर (अगले सिगनल तक), जब टेलिफोन खराब हो तथा दृश्यता साफ ना हो 4) स्वचल सिगनल को ऑन स्थिती मे पार करने पर अगले सिगनल तक गति, जब दृश्यता साफ ना हो 5) अर्द्ध स्वचल सिगनल (A प्रज्वलित) को ऑन मे बिना अधिकार पत्र के पार करने पर, अगले सिगनल तक, जब दृश्यता साफ ना हो 6) सामग्री गाडी से गिट्टी गिराते समय अधिकतम गति 7) अनुगामी टॉवर वैगन की गति 8) पुशिंग बैक कि गति जब पिछे की ओर ब्रेक यान ना हो या ब्रेक यान मे गार्ड ना हो या दृश्यता साफ ना हो
10 KM/H	1) 8 ½ मे 1 स्ट्रेट टर्न आउट पर (लुप लाइन/क्रॉस ऑव्हर)से गाडी की गति 2) हाट एक्सल गाडी को लूप लाइन पर लेते समय कॉटो पर गति 3) नॉन इंटरलॉक्ड स्टेशन पर सम्मुख कॉटो पर पॉइंट्समैन उपस्थित ना होने पर मालगाडी की गति 4) इकहरी लाइन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान लाईन क्लियर के लिए जाने वाले साधन की गति, जब दृश्यता साफ ना हो। 5) इकहरी लाइन पर संम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान, एक से अधिक गाडियो को लाईन क्लियर मिलने पर अनुगामी गाडी की गति, जब दृश्यता साफ ना हो 6) स्वचल सेक्शन मे सभी सिगनल खराब होने एवं संचार के साधन भंग होने के दौरान गति, जब दृश्यता साफ ना हो 7) अवरोधित ब्लाक सेक्शन मे सहायता के लिए जाने वाले इंजन / गाडी का गति, जब दृश्यता साफ ना हो । 8) दोहरी लाइन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान गाडियों की गति, जब दृश्यता साफ ना हो । 9) रेल पथ मे खराबी का पता चलने पर, बिना PWI के ब्लाक सेक्शन मे जाने पर, लोको

	पायलट द्वारा रेल पथ सुरक्षित महसुस होने पर खराबी के स्थान से गुजरते समय अधिकतम गति ।
8-11 KM/H	पटाखो का परिक्षण करते समय खाली माल डिब्बे को इंजन के द्वारा धकेलते समय गति
15 KM/H	1) स्वचल सिगनल को ऑन मे पार करने पर, अगले सिगनल तक, जब दृश्यता साफ हो 2) अर्द्ध स्वचल सिगनल (A प्रज्वलित) को ऑन मे बिना अधिकार पत्र के पार करने पर, अगले सिगनल तक, जब दृश्यता साफ हो 3) IBH सिगनल को ऑन मे पार करने पर अगले सिगनल तक,जब टेलिफोन खराब हो तथा दृश्यता साफ हो 4) शंटिग की अधिकतम / सामान्य गति 5) पैट्रोलमैन विलंबित होने पर उस सेक्शन मे जाने वाली गाडीयो की रात के समय गति 6) अवरोधित ब्लॉक सेक्शन मे सहायता के लिए जाने वाले इंजन/ गाडी की गति, जब दृश्यता साफ हो 7) रोक सिगनल को ऑन मे पार करने पर काँटो पर गति 8) नॉन इंटरलॉक्ड / संशोधित नॉन इंटरलॉक्ड स्टेशन के कांटो पर से गुजरते समय अधिकतम गति 9) इकहरी लाइन पर संम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान लाईन क्लियर के लिए जाने वाले साधन की गति, जब दृश्यता साफ हो 10) EMU रेक का अगला कैब खराब होने पर पिछले केब से गाडी चलाते समय गति 11) TTM मशीन कि कॉटो पर अधिकतम गति 12)नैरो गेज मे इंजन की हेड लाइट खराब होने पर 13) 8½ मे 1 कर्वड टर्न आउट लुप लाइन/क्रॉस ऑव्हर से गाडी की गति 14) 12 मे 1 स्ट्रेट टर्न आउट लुप लाइन/क्रॉस ऑव्हर से गाडी की गति। 15) ऑव्हरहॉलिंग या नॉन इंटरलॉकिंग कार्य के दौरान गाडी की गति।
20 KM/H	1) रेल फ्रेक्चर/ वेल्डिंग ऑफ होने पर अस्थाई मरम्मत के पश्चात उस पर गाडी की गति 2) फ्लैट टायर होने पर सेक्शन क्लियर करते समय गति
25 KM/H	1) TSL मे चलने वाली पहली गाडी की गति 2) स्वचल सेक्शन मे TSL के दौरान गलत लाइन पर चलने वाली प्रत्येक गाडी की गति 3) स्वचल सेक्शन मे TSL के दौरान सही लाइन पर चलने वाली पहली गाडी की गति 4) दोहरी लाइन पर संम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान गाडीयो की गति, जब दृश्यता साफ हो 5) इकहरी लाइन पर संम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान, एक से अधिक गाडियो को लाईन क्लियर मिलने पर अनुगामी गाडी कि गति, जब दृश्यता साफ हो 6) ब्लॉक सेक्शन मे बचे भाग को लेने के लिए जब वही लोको पायलट जा रहा हो तो वापस जाते समय इंजन की गति 7) पुशिंग बैक की गति जब आगे की ओर ब्रेक यान हो, ब्रेक यान मे गार्ड हो तथा दृश्यता साफ हो. 8) इंजिन की सिटी फेल होने पर गाडी की गति, जब दृश्यता साफ ना हो 9) C क्लास ओ.डी.सी. की गति 10) स्वचल सेक्शन मे सभी सिगनल खराब होने एवं संचार के साधन भंग होने के दौरान गति, जब दृश्यता साफ हो।
30 KM/H	1) 132 टन BWL ओ.डी.सी. की गति

	2) फॉल्टी OHE सेक्शन के अप्रभावित (हेल्थी) लाइन पर जब दृश्यता साफ ना हो या रात के समय गाडी की गति 3) धुंध कोहरे के मौसम मे स्वचल सेक्शन मे गाडी की गति जब सिगनल दो पीला संकेत बता रहा हो. **4) 8½ मे 1 सिमेट्रीकल स्प्लीट (कर्व्ड) टर्न आउट पर गाडी की गति** **5) 12 मे 1 कर्व्ड टर्न आउट पर गाडी की गति।**
40 KM/H	1) इंजन का हेडलाइट फेल हो जाने पर गाडी की गति 2) इंजन का अगला कैब खराब होने पर पिछले कैब से इंजन चलाते समय गाडी की गति 3) पैट्रोलमैन विलंबित होने पर उस सेक्शन मे जाने वाली गाडीयो की दिन के समय गति 4) क्लैम्पड वैगन की गति 5) क्रेन कि जीब आगे की ओर होने पर गाडी की गति 6) टावर वैगन की अधिकतम गति 7) B क्लास ओ.डी.सी. की गति 8) WDS/4 लाइट इंजन की गति 9) WDS/6 लाइट इंजन की घाट सेक्शन मे गति
50 KM/H	1) मानक I इटरलॉक्ड स्टेशन की मेन लाइन पर अधिकतम गति 2) WCM/1,WCM/2,WCM/3,WCM/4,WCM/5, WCAM1&2,WAM/1,WAM/4,WAP/1,WAP/2,WAP/3 लाइट इंजन की घाट सेक्शन मे गति 3) WAG/5 ,WAG/7 ,WAG/9 लाइट इंजन की घाट सेक्शन मे गति 4) WCG/2लाइट इंजन की घाट सेक्शन मे गति 5) WDM/2WDG/2 लाइट इंजन कि घाट सेक्शन मे गति
55 KM/H	WDS/6 लाइट इंजन की गति
60 KM/H	1) फॉल्टी OHE सेक्शन के अप्रभावित (हेल्थी) लाइन पर जब दृश्यता साफ हो या दिन के समय गाडी की गति 2) धुंध कोहरे के मौसम मे पूर्ण ब्लॉक पद्धति मे गाडी की अधिकतम गति 3) धुंध कोहरे के मौसम मे स्वचल ब्लॉक पद्धति मे गाडी की अधिकतम गति जब सिगनल हरा हो .
75 KM/H	1) सवारी गाडी मे चौपहीया वाहन लगाये जाने पर गाडी की अधिकतम गति
90 KM/H	WAG/5,WAG/7,WAG/9,WCG/2,WDG/2 लाइट इंजन की गति
105 KM/H	WCM/1,WCM/2,WCM/3,WCM/4,WCM/5, WCAM1&2,WAM/1,WAM/4,WAP/1,WAP/2, WAP/3 लाइट इंजन की गति
110 KM/H	मानक II R इंटरलाक्ड स्टेशनों से गुजरते समय अधिकतम गति
140 KM/H	मानक III R इंटरलाक्ड स्टेशनों से गुजरते समय अधिकतम गति राजधानी की अधिकतम गति
160 KM/H	मानक IV R इंटरलाक्ड स्टेशनों से गुजरते समय अधिकतम गति शताब्दी की अधिकतम गति

ध्यान दें -

- दर्शाइ गयी उपरोक्त गति, अधिकतम गति है, इसमे परिस्थितिनुसार कमी की जा सकती है।

इंजन मैंड करना –(GR 4.20,4.21)

1. विशेष अनुदेशों के अलावा किसी भी इंजन को परिचालित लाइन पर चलाने की जिम्मेदारी तब तक नही दी जाएगी जब तक की उक्त इंजन पर लोको पायलट और सहायक लोको पायलट मौजूद न हो।

2. उक्त सहायक लोको पायलट/ लोको पायलट इंजन चलने हेतु निर्धारित योग्यता प्राप्त हो।

3. विद्युत इंजन के परिचालन के समय चालक अगले इंजन के अगले कैब से इंजन का परिचालन एवम नियंत्रण करेंगे।

4. सवारी गाडी/ मालगाडी के इंजन में लो.पा./स.लो.पा. के अतिरिक्त तीन और अधिकृत व्यक्ति यात्रा कर सकते हैं।

5. माल गाडी के ब्रेकयान में गार्ड के अतिरिक्त चार और अधिकृत व्यक्ति यात्रा कर सकते हैं।

6. सवारी गाडी के ब्रेकयाने मे गार्ड के अतिरिक्त तीन और अधिकृत व्यक्ति यात्रा कर सकते हैं।

ब्लाक सेक्शन में लोको पायलट गाड़ी चलाने में असमर्थ होने पर -

1. जब किसी गाड़ी का लोको पायलट ब्लॉक सेक्शन में किसी कारण वश गाड़ी चलाने में असमर्थहो जाए तो गाड़ी खड़ी करेगा एवं सहायक लोको पायलट को अवगत कराएगा ।
2. यदि सहायक लोको पायलट लोको पायलट की ट्रेनिंग पास हो तो वह गाड़ी 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 गाड़ी का संचालन नहीं करेगा । गाड़ी का नियमानुसार बचाव करेगा एवं गार्ड की मदद से नजदीकी स्टेशन मास्टर को सूचित करवाएगा ।
4. दूसरे लोको पायलट / सहायता इंजन द्वारा गाड़ी का सेक्शन क्लियर किया जाएगा ।

मानक (स्टैन्डर्ड) समय / 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 ड्यूटी पर आते है तो उन्हे दोनो ओर स्थित स्टेशनो से अपने समय की जॉच 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 सिगलन रजिस्टर नहीं रखे जाते हैं वहाँ पर स्वतंत्र रूप से एक समय रजिस्टर रखा जाएगा ।
5) नियंत्रित क्षेत्रो मे ड्यूटी पर आते समय खण्ड नियंत्रक के साथ समय की जॉच की जानी चाहिये।

घड़ी मिलाना (GR 4.03)

टर्मीनल स्टेशनों से या स्टाफ बदलने वाले स्टेशनों से गाड़ी को शुरू करने से पहले गार्ड को अपनी घड़ी को स्टेशन की घड़ी से या ड्यूटी 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 - कोई भी सवारी या मिली-जुली (मिक्स्ड) गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नही करेगी।

गार्ड के लिए ड्यूटी पर आने का समय :

1. सवारीगाड़ी का गार्ड गाड़ी छूटने के निर्धारित समय से कम से कम 30 मिनट पहले ड्यूटी पर आएगा.
2. उपनगरीय गाड़ियों के गार्ड गाड़ी छूटने के निर्धारित समय से कमसे कम 15 मिनट पहले ड्यूटी पर आएगा.
3. मालगाड़ियों के संबंध में टर्मिनल यार्डोंसे प्रारंभ होने वाली मालगाड़ी का गार्ड निर्धारित समय से 45 मिनट पहले ड्यूटी पर आएगा.
4. अन्य स्टेशनों पर जहाँ केवल गाड़ी कर्मीदल बदले जाते हैं, वहाँ मंडल रेल प्रबंधक द्वारा बताए गए निर्धारित समय पर ड्यूटी पर आएगा.

डिब्बा मार्ग पत्रक : (VEHCLE GUIDENCE)

1. यह एक पत्रक होता है जिसमें गाड़ी के साथ वाहनों के नंबर,प्रकार, मालिक रेलवे का नाम, एम्प्टी/ लोडेड , प्रस्थान एवं गंतव्य स्टेशनों के नाम लिखे जाते हैं.
2. इस फार्म का नंबर मालगाड़ी के लिए T/81 Fतथा सवारी गाड़ी के लिएT/81F A होता है.
3. इसे टी एन सी द्वारा साफ अक्षरों में तैयार किया जाता है.
4. इसे दो प्रति या आवश्यकतानुसार अधिक प्रतियों में तैयार किया जाता है.
5. प्रस्थान स्टेशन पर गार्ड इसे टी एन सी से प्राप्त करेगा एवं व्ही जी के अनुसार लोड चेक करेगा.
6. यदि मध्यवर्ती स्टेशन पर कोई वाहन जोड़ा या घटाया जाता है तो गार्ड वाहन नंबर की प्रविष्टि व्ही जी में करेगा एवं स्टेशन मास्टर से साइन लेगा.
7. गंतव्य स्टेशन पहुँचने के बाद इस पत्रक को स्टेशन या यार्ड कर्म्चारियों को सैाप देता है.
8. सभी सवारी गाड़ी तथा वि शेष गाड़ियों के व्ही जी COM को भेजे जाते हैं.
9. सभी मालगाड़ी तथा मिली जुली गाड़ी के व्ही जी DRM को भेजे जाते हैं.

साइन आन साइन आफ रजिस्टर

1. वर्तमान मे साइन आन और साइन आफ क्रू मनेजमेंट सिस्टम द्वारा की जाती है। इस प्रणाली का विकास क्रिस द्वारा किया गया है।
2. इस प्रणाली मे लोको पायलट तथा गार्ड के साइन आन , साइन आफ मेडिकल तथा रिफ्रेशर ओवरड्यू माइलेज, नाइट ड्युटी, प्रोग्रेसिव आवर्स इत्यादि पुरी जानकारी का उल्लेख रहता है।
3. यह प्रणाली रियल टाइम टेक्निक पर आधारित है, तथा विश्वसनिय है।
4. परंतु कुछ परिस्थितियों मे जहाँ सी.एम.एस. उपलब्ध नही है अथवा संचालन रोड साइड स्टेशन से किया जाए इस हेतु साइन आन तथा साइन आफ रजिस्टर की भी व्यवस्था रखी जाती है।
5. साइन आन रजिस्टर का नं. टी/454 बी है।
6. साइन आफ रजिस्टर का नं. टी/455 बी है।

7 इसमें मेनुअली साइन आन, गाडी सं. दिनांक,समय,हस्ताक्षर गाडी आगमन तथा प्रस्थान का समय लिखा होता है।

सतर्कता आदेश (Caution Order) (GR4.09,SR4.09-1)

जब लाइन पर इंजिनियरींग, ओ.एच.ई., सिगनल इंटरलॉकिंग का कार्य चल रहा हो या अन्य किसी कारणवश ऐसी परिस्थिति जिसमे संरक्षा,सुरक्षा को खतरा हो तथा जिसमे विशेष सावधानी की आवश्यकता हो तो लोको पायलट को इसकी सूचना सतर्कता आदेश के माध्यम से दी जाएगी, जिसमे इस बात का वर्णन होगा कि किन स्टेशनो के बीच, किन किलोमीटर के बीच, क्या सावधानी (गति प्रतिबंध) बरतनी है तथा इसका क्या कारण है।

सतर्कता आदेश जिस सेक्शन मे सतर्कता बरतनी है, ठीक उससे पहले या कॉशन नोटिस स्टेशन से दिया जाता है।

निम्नलिखित परिस्थितियो मे सतर्कता आदेश जारी किया जाता है -

1. जब स्टेशन सीमा मे या बाहर इंजीनियरिंग कार्य किया जा रहा है।
2. जब लोको पायलट द्वारा लाइन मे खराबी की शिकायत की जाए।
3. जब गश्ती वाला विलंबित हो जाए।(निर्धारित समय से 15 मिनट)
4. नदियो, तालाबो के बांधो की असुरक्षित स्थिती।
5. जब पुलो पर पानी खतरे के निशान से उपर हो जाए।
6. जब गेट सिगनल खराब हो जाए।
7. जब ब्लॉक सेक्शन मे खतरे की आशंका हो।
8. जब ब्लॉक सेक्शन मे ट्राली या लॉरी कार्य कर रही हो।
9. जब सेक्शन मे कोई नया सिगनल लगाया गया हो।(10 दिन तक)
10. दोहरी लाइन के सेक्शन मे जब गाडी विलंबित हो जाए। (सवारी गाडी निर्धारीत चलन समय से 10 मीनट तथा मालगाडी 20 मीनट तक ना आने पर)।
11. जब ओ.एच.इ.,खराब हो या मरम्मत कार्य किया जा रहा हो।
12. जब सिगनल और अन्तर्पाशन उपस्कर खराब हो या मरम्मत कार्य किया जा रहा हो।
13. जब अवरोधित ब्लॉक सेक्शन मे सहायता भेजी जा रही हो।
14. TSL के दौरान।
15. ACF के दौरान।
16. अन्य कोई स्थिती या परिस्थिती जिसमे सतर्कता आदेश जारी करना आवश्यक हो।

सतर्कता आदेश बनाना

1. सतर्कता आदेश निर्धारित अधिकार पत्र पर (T409) या कम्प्युटर प्रिंट द्वारा जारी किया जाएगा।
2. इसमे स्टेशन के नाम, कि.मी. भौगोलिक क्रम से लिखे जाएंगे तथा स्टेशनो के नाम कोड मे न लिख कर पूर्ण रुप से लिखे जाएंगे ।
3. सभी प्रविष्टिया स्पष्ट एवं साफ साफ होनी चाहिए।
4. सतर्कता आदेश पर स्टेशन मास्टर के पूरे हस्ताक्षर एवं मुहर होनी चाहिए।

सतर्कता आदेश को सौपना

1. स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश लोको पायलट, सहायक लोको पायलट एवं गार्ड को सौपा जाएगा।
2. यदि गाडी मे एक से अधिक इंजन लगे हो तो सबसे आगे के इंजन के लोको पायलटको सतर्कता आदेश दिया जाएगा। परंतु इससे पहले दूसरे इंजन के लोको पायलट को अवगत कराया जाएगा तथा समझने के प्रमाण मे हस्ताक्षर लिए जाएंगे ।

3. यदि किसी गाडी मे बैकिंग /सहायक इंजन आगे या पिछे से लगाया जाता है तो उनके लोको पायलट को स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश दिया जाएगा।

सतर्कता आदेश के प्रति गार्ड के कर्तव्य -

1. गार्ड साइन ऑन के उपरांत सतर्कता आदेश की अपनी प्रति स्टेशन मास्टर से प्राप्त करेगा।
2. उसे अच्छी तरह से समझेगा उसके उपरांत ही हस्ताक्षर करेगा।
3. लॉबी में लगी सतर्कता आदेश की प्रति से अपनी प्रति का मिलान करेगा।
4. सुनिश्चित करेगा कि लोको पायलट सतर्कता आदेश का पालन कर रहा है
5. यदि लोको पायलट सतर्कता आदेश का पालन नहीं कर रहा है तो गार्ड प्रेशर ड्रॉप करके उसका ध्यान अपनी ओर आकर्षित करेगा।
6. कार्य स्थल की समाप्ति पर लगे T/P तथा T/G बोर्ड पार करते ही लोको पायलट को ऑल राईट सिगनल दिखा कर जानकारी देगा।

इंजन द्वारा गाड़ी को धकेलना PUSHING BACK (SR 4.12-1)

इंजन द्वारा सदैव गाडी को खींचा जाएगा, लेकिन निम्नलिखित परिस्थितियो मे इंजन द्वारा धकेला जा सकता है-

1. स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा जहा विशेष रुप से प्राधिकृत किया जाए।
2. विशेष अनुदेश के अन्तर्गत सहायक इंजन/बैकिंग इंजन कार्य करते समय।
3. जब सहायक नियम 4.12-2 के अनुसार गाडी को उस स्टेशन पर वापस धकेलना जहां से वह सेक्शन मे दाखिल हुई थी।
4. असमर्थ गाडी या दुर्घटना होने पर पिछे से आने वाले इंजन द्वारा गाडी को अगले स्टेशन तक धकेला जाएगा।
5. यदि कोई यात्री गाड़ी से गिर जाये या गाडी से टकरा जाये तो उसे उठाने के लिये (घाट सेक्शन,स्वचलित सेक्शन तथा अन्य सेक्शन जहाँ ऐसा करना मना हो को छोड़कर)।
6. जब लाइन अवरुद्ध हो और गाडी अवरोध स्थान तक दोनो ओर से चलायी जा रही हो।
7. जब किसी गाडी को चलाने मे सहायता देनी हो।
8. सामग्री गाडी कार्य करते समय।
9. पेट्रोल स्पेशल या सर्च लाईट स्पेशल का संचालन करते समय।
10. GM,COM,CE के निरीक्षण के समय उनके आदेशानुसार

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 वापिस धकेली नही जाएगी। जहॉ पर पेपर लाईन क्लीयर टिकट दिया जाता है, वहॉ स्टेशन मास्टर पेपर लाईन क्लीयर टिकट पर इस बात का पृष्ठांकन करेगा कि "गाड़ी --------------------स्टेशन को वापस धकेली जाएगी”
2) ग़ाड़ी को पुशिंग बैक करते समय गार्ड सबसे अगले वाहन में रहेगा जो कि निर्वात ब्रेक / एयर ब्रेक वाल्व से युक्त हो। यदि पहला वाहन ऐसा नही है तो गार्ड नजदीक के किसी ऐसे वाहन पर यात्रा करेगा।
3) यदि गार्ड सबसे अगले वाहन मे है तो गाड़ी की गति 25 kmph से अधिक नही होगी और यदि गार्ड सबसे अगले वाहन मे नही है तो गाड़ी की गति 8 कि.मी.प्र.घं से अधिक नहीं होगी।
4) जब गाड़ी को पुशिंग बैक मेमो के साथ ब्लॉक सेक्शन मे भेजा जाता है तो उसे ब्लॉक सेक्शन से धकेलकर वापस उसी स्टेशन पर लाया जाएगा जहॉ से यह रवाना हुई थी इसे अगले स्टेशन पर नही ले जाया जाएगा।

5) पुशिंग बैक के दौरान लोको पायलट एवं गार्ड सतर्क रहेंगे तथा किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी रोकने के लिये तैयार रहेंगे। समपार फाटक पार करते समय सडक यातायात को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट बार बार सीटी बजाएगा।

6) वापस आते समय लोको पायलट इकहरी लाईन पर अपनी गाड़ी को वाह्यतम सिगनल के पास तथा दोहरी लाईन खण्ड पर विरुद्ध दिशा के वाह्यतम सिगनल के पास खड़ी करेगा और सीटी बजाएगा।

7) सीटी सुनने के बाद इकहरी लाईन पर SM आगमन सिगनल ऑफ़ करके तथा दोहरी लाईन पर पायलट इन मेमो के द्वारा स्टेशन पर लिया जाएगा तथा 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 रजिस्टर पर हस्ताक्षर करेगा और पुशिंग बैक करने का अधिकार SM को वापस लौटा देगा।

9) आपात स्थिति को छोड़कर गिट्टी गाड़ियां केवल दिन के प्रकाश मे ही वापस धकेली जाएगी। यदि आवश्यक है तो रात के समय भी धकेली जा सकती है लेकिन रात मे गाड़ी की गति 8 kmph से अधिक नही होगी।

स्वचलित ब्लॉक सेक्शन मे गाड़ियो को पुश बैक करना या यातायात की दिशा के विपरित चलाना- (GR 9.13, SR 9.13-1)

1. आपात स्थिति को छोड़कर ऑटोमेटिक सेक्शन मे गाड़ियो को पुश बैक नही किया जाएगा।
2. जब गाड़ियो को पुशबैक करना आवश्यक हो तो गार्ड, लोको पायलट / मोटरमैन आपस मे विचार विमर्श करेंगे उसके बाद पिछले स्टेशन के SM को गाड़ी पीछे धकेलने की आवश्यकता एवं परिस्थिति के बारे मे लिखित सूचना देंगे।
3. 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 नही है उसके बाद ही गाड़ी को पुश बैक करने की लिखित अनुमति देगा।
4. पुश बैक करते समय जब गार्ड अगले वाहन मे हो जिसमे हैन्ड ब्रेक, निर्वात/ एयर प्रेशर युक्त वाल्व लगा हो गाड़ी की गति दृश्यता साफ़ होने पर 25 kmph एवं गार्ड जब अगले वाहन मे न हो या घुमाव या कटाव पर या धुंध और कोहरे के मौसम मे गाड़ी की गति 8 kmph से अधिक नही होगी।
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 के अनुसार गाड़ी को स्टेशन पर लिया जाएगा।

बिना ब्रेक यान की मालगाड़ी का संचालन- (GR4.23,SR4.23-1)

1. बिना ब्रेकयान की मालगाड़ी का संचालन विशेष अनुदेशो के अन्तर्गत आपातकालीन परिस्थितियों मे 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 नही 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 मे Sr. DOM / DOM बिना ब्रेक यान की गाड़ी को चलाने की अनुमति दे सकते है।

ii) बिना ब्रेक यान की गाड़ी केवल नियंत्रित सेक्शन मे ही चलायी जाएगी।

iii) सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने पर बिना ब्रेक यान की गाड़ी नही चलायी जाएगी।

iv) ऐसी गाड़ी मे क्षति ग्रस्त वाहन नही लगाया जाएगा।

4. संचालन की विधि-

i) ऐसी गाड़ी का संचालन करते समय गाड़ी. का गार्ड इंजन में यात्रा करेगा और स्टेशन से थ्रू 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 मे डाउन दिशा में गार्ड बैंकर के सबसे पिछले कैब में रहेगा ।

iii) गाड़ी मे इंजन से लेकर अन्तिम वाहन तक पर्याप्त मात्रा मे 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 मे यात्रा करते समय बार-बार पीछे की ओर मुड़कर देखता रहेगा।

vi) बिना ब्रेक यान की गाड़ी का कोई गति प्रतिबन्ध नही 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 मे 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 आफ़िस मे बिना ब्रेक यान के चलने वाली गाड़ियो के लिये एक रजिस्टर रखा जाएगा जिस पर Sr.DOM/DOM अनुमति देने के लिये हस्ताक्षर करेंगे।

xii) केवल आपात स्थिति मे ही बिना ब्रेक यान के गाड़ियां चलायी जाएगी और जैसे ही ब्रेक यान उपलब्ध हो जाएगा उसे गाड़ी मे लगा दिया जाएग़ा।

xiii) कोई भी गाड़ी बिना गार्ड के नहीं चलायी 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 लैंप आदि उपकरण होने चाहिए ।

मार्शलिंग (विन्यास)

गाड़ी मे वाहनो को सही क्रम मे लगाकर गाड़ी तैयार करने की विधि को मार्शलिंग कहते है।

उद्देश्य-

i) संरक्षा एवं सुरक्षा को ध्यान मे रखकर

ii) यात्रियों की सुविधाओ को ध्यान मे रखकर

iii) परिचालन सुविधा को ध्यान मे रखकर।

विध्वंस विरोधी विन्यास- Anti Telescopic Marshalling.

विध्वंस विरोधी डिब्बे का प्रयोग करके जो मार्शलिंग की जाती है तो ऐसी मार्शलिंग Anti Telescopic Marshalling (**विध्वंस** विरोधी विन्यास) कहलाती है। इस मार्शलिंग मे इंजन के बाद तथा गाड़ी मे पीछे कुछ विशेष प्रकार के डिब्बे लगाये जाते है ये डिब्बे इस प्रकार के बनाये जाते है, कि टक्कर का प्रभाव गाड़ी के अन्य हिस्सो मे न पड़े या कम से कम पड़े।

1. **मेल / एक्सप्रेस गाड़ियों की एन्टी टेलीस्कोपिक मार्शलिंग**

इंजन + SLR + 2 ATC + अन्य डिब्बे----- + 2 ATC + SLR

2. **सवारी गाड़ी की एन्टी टेलीस्कोपिक मार्शलिंग**

इंजन + SLR + 1 ATC + अन्य डिब्बे----- + 1 ATC + SLR

3. **ब्रांच लाईन पर चलने वाली सवारी गाड़ी**

इंजन + 1 ATC + साधारण डिब्बे + SLR+ साधारण डिब्बे + 1ATC

SLR स्वत: एन्टी टेलीस्कोपिक कोच माना जाता है क्योंकि यात्रियो के बैठने के स्थान पर दोनो ओर लगेज कम्पार्टमेन्ट होते है। ब्रांच लाईन पर बीच मे एस.एल.आर. लगाने का उद्देश्य शंटिंग मे लगने वाले विलम्ब को कम करना है।

एन्टी टेलीस्कोपिक कोच (ATC) की विशेषताएं-

1. यह डिब्बा स्टील का बना होता है तथा वजन मे हल्का होता है जिससे इंजन ज्यादा डिब्बे खींच सकता है।
2. इसका फ़र्श,साईड तथा छत एक ही फ्रेम की बनी होती है।
3. इन डिब्बों के किनारे कमजोर बनाये जाते है तथा शौचालय तथा फ़र्श 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 है और उसमे ये दब जाते है तथा Collapsible tube भी नष्ट हो जाती है और बीच का हिस्सा सुरक्षित रह जाता है।
4. इसकी पहचान के लिये बफ़र के पास पीछे तिरछी पट्टियॉ बनी होती है।
5. एक्सल और बोगी फ्रेम के बीच क्वाइल स्प्रिंग लगी होती है जिससे यात्रियो को झटके कम लगते है।
6. बोगी फ्रेम के सभी जोडो पर रबर का प्रयोग किया जाता है जिससे डिब्बे की फिटनेस बनी रहती है और आवाज भी नहीं आती है।

मेल / एक्सप्रेस / सवारी / मिली-जुली गाड़ी की मार्शलिंग- (SR 4.23-4)

1. मेल/एक्सप्रेस/सवारी/मिलीजुली गाड़ियो की रचना तथा उनका विन्यास मु.परि.प्रबन्धक द्वारा समय समय पर जारी किये गये विशेष अनुदेशो द्वारा निर्धारित किया जाता है।
2. मेल/एक्सप्रेस/सवारी/मिलीजुली गाड़ियो की स्थायी रचना मे कम से कम दो SLR लगाने चाहिए जिसमे एक SLR इंजन के पीछे तथा एक SLR सबसे आखिरी मे अवश्य होना चाहिए।
3. यदि दो SLR उपलब्ध नही है तो एक SLR पीछे की ओर अवश्य ही होना चाहिए।

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 बार-बार शंटिंग न करनी पड़े परंतु SLR के दोनो ओर अधिकतम दो बोगिया होनी चाहिए।
5. मिली जुली गाड़ी का विन्यास साधारणत: निम्नप्रकार से होगा-
   इंजन + माल डिब्बे + सवारी 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 रुप मे लगाया जा सकता है बशर्ते उसके ट्रेन ब्रेक के साथ-साथ 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 रुप 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 चौपहिया वाहन दो बोगी तथा इंजन और बोगी के बीच नही लगाया जाएगा।
9. जब चौपहिया वाहन सवारी गाड़ी मे लगा हो तो गाड़ी की अधिकतम गति 75 kmph होगी।
10. सवारी गाड़ी मे माल डिब्बा तब तक नही लगाया जाएगा जब तक कि TXR द्वारा उसे "यात्री गाड़ी के लिए फिट है" प्रमाण पत्र नही दिया जाता ।
11. सवारी गाडी में ट्रेन पाईप्ड वाहनों को नही लगाना चाहिए किन्तु मिली जुली गाडी में ब्रेंकयान के अन्दर पूर्णत: निर्वात / एयर ब्रेकयुक्त गाडी में लगाया जा सकता हैं.यदि उसके लगने से गाडी की प्रकाश व्यवस्था में कोई बाधा न पहुंचे।
12. सभी कोचिंग और माल वाहन परीक्षण और फ़िट टू रन परीक्षण करने वाले स्टेशनो के गाड़ी परीक्षक सवारी गाड़ी मे लगे माल वाहनो का भी परीक्षण करेंगे यद्यपि उन गाड़ियो का साधारणत: ऐसे स्टेशन पर परीक्षण नही किया जाता तो भी इन स्टेशनो पर सिर्फ़ सवारी गाड़ी मे लगे माल वाहनो का ही परीक्षण किया जाएगा और उन्हे फ़िट टू रन का प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा।
13. ऐसे स्टेशन पर जहॉ अन्तिम स्टेशन पर गाड़ी परीक्षक कर्मचारी नही रखे गये है वहॉ 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।
14. रसोईयान (पैन्ट्री कार) जहॉ तक संभव हो सके बीच मे लगाना चाहिए और वेस्टीबुल स्टॉक से जुड़ी होनी चाहिए।
15. वेस्टीबुल स्टॉक एक समूह मे लगाना चाहिए जहॉ तक संभव हो सके उनके बीच मे नॉन वेस्टीबुल कोच नही लगाना चाहिए।
16. सभी ए.सी. कोच एक ही समूह मे होने चाहिए और उपयुक्त स्थान पर वेस्टीबुल स्टॉक के साथ जुड़े होने चाहिए।
17. सेक्शनल कोच लगाते समय ध्यान रखना चाहिए कि जिस जंक्शन स्टेशन पर उसकी शंटिंग की जाएगी यदि उस स्टेशन पर शंटिंग इंजन उपलब्ध है तो उसे गाड़ी मे सबसे पीछे लगाया जाएगा और यदि शंटिंग इंजन उपलब्ध नही है तो गाड़ी मे इंजन के पीछे लगाया जाएगा।

मालगाड़ी की मार्शलिंग- (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 चाहिए।
2. मालगाड़ी मे ODC वाहन को तब तक नही लगाना चाहिए जब तक कि इसके लिये COM की पूर्व अनुमति न मिल जाये।
3. एक चौपहिया वाहन दो आठ पहिये वाले वाहनो (बोगी) के बीच तथा इंजन और बोगी के बीच नही लगाना चाहिए लेकिन रास्ते मे 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 लगाया जा सकता है।
5. डेड इंजन (जो खराब नही है) यदि गाड़ी की अधिकतम गति के बराबर चलने योग्य है तो उसे ट्रेन इंजन के बाद या 7वें क्रमांक पर लगाया जाएगा।
6. घाट सेक्शन मे दो भरे हुये वाहनो के बीच मे एक खाली चौपहिया वाहन नही लगाया जाएगा।

मार्शलिंग चार्ट

क्र	विवरण	मालगाड़ी डीजल/विद्युत इंजन द्वारा	सवारी / मिलीजुली गाड़ी डीजल/विद्युत इंजन द्वारा
1.	जानवरो/घोडो से भरा डिब्बा	इंजन से दूसरा	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
4.	बंद वैगन मे कपास	इंजन से दूसरा	नही लगाया जाता
5.	खुले वाहन मे भूसा या पुआल	इंजन से दूसरा	नही लगाया जाता
6.	क्षतिग्रस्त वाहन या इंजन (जो चलाने के लिये प्रमाणित किया गया हो)	ब्रेक यान के पीछे सिर्फ़ 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) **

* जहॉ दो इंजन चलाने की अनुमति नही है।

**जहॉ दो इंजन चलाने की अनुमति है।

<u>गार्ड वैगन</u>

1. खाली अथवा भरे वैगन जिसमे खतरनाक, विस्फ़ोटक या ज्वलनशील प्रकार का सामान न हो या खाली यात्री वाहन (पूर्णत: तालित) को गार्ड वैगन के रुप मे उपयोग किया जा सकता है।
2. इन वाहनों को विस्फोटक या ज्वलनशील द्रव या गैसों से भरे हुए वैगनों के आगे और पीछे लगाया जा सकता है ।
3. दो चार पहिये वाले वैगनो के स्थान पर एक आठ पहिये के वैगन को गार्ड वैगन के रुप मे प्रयोग किया जा सकता है।
4. खाली ज्वलनशील द्रव, गैसो के वाहनो के साथ भी नियमानुसार गार्ड वैगन लगाए जाऐंगे।

विस्फ़ोटक एवं गोला बारुद से लदे माल डिब्बे- (SR 4.28-4)

1. प्रत्येक श्रेणी की गाड़ी मे लगाये जा सकने वाले सेना के विस्फ़ोटक सामान अथवा गोला बारुद से लदे हुये माल डिब्बो या पाउडर यानो की अधिकतम संख्या निम्नलिखित है-

i) मालगाड़ी मे - 05

ii) सवारी गाड़ियो मे - 02 (यथा संभव पाऊडर यानो का

प्रयोग किया जाएगा)

iii) मिली जुली गाड़ियो मे - 04 पाउडर यान अथवा
3 बंद माल डिब्बे।

2. विस्फ़ोटक एवं गोला बारुद से भरे हुये सभी वाहनो को गाड़ी मे एक ही स्थान पर लगाना चाहिए।
3. प्रत्येक डिब्बे मे विस्फ़ोटक की मात्रा डिब्बे मे अंकित क्षमता से अधिक नही होनी चाहिए (जैसा रेड टैरिफ़ मे बताया गया है)।
4. विस्फ़ोटक पदार्थ से भरे वाहनो के आगे और पिछे दो गार्ड वैगन लगाने चाहिए। यदि विस्फ़ोटक पदार्थ से भरे वाहनो को इंजन के पास लगाया जा रहा है तो इंजन और ऐसे वाहनो के बीच एक गार्ड वैगन अवश्य होना चाहिए।
5. जहाँ तक संभव हो सके सवारी गाड़ी मे विस्फ़ोटक पदार्थों से भरे वाहनो को पीछे लगाना चाहिए।
6. उपरोक्त गार्ड वैगन का नियम मिलेट्री के डिब्बो पर भी लागू होगा।
7. मिलेट्री स्पेशल गाड़ी मे लगाये जाने वाले विस्फ़ोटको एवं गोला बारुद से लदे डिब्बो की संख्या एवं उनकी मार्शलिंग मिलेट्री टैरिफ़ के अनुसार की जाएगी लेकिन गाड़ी का अधिकतम भार लोड टेबल मे दर्शाये सेक्शनल लोड के अनुसार ही रहेगा।

पेट्रोलियम एवं अन्य ज्वलनशील द्रव पदार्थ को गाड़ी से ले जाना - (SR 4.28-5)

जो पदार्थ अत्यधिक ज्वलनशील है उन्हे **क** श्रेणी मे और अन्य ज्वलनशील प्रकृति का है उन्हे **ख** श्रेणी मे विभाजित किया गया है।

क श्रेणी मे एविएशन स्प्रिरिट, बेन्जीन कच्चा (क्रूड)तेल, पेट्रोल (मोटर स्पिरिट), धुलाने वाले (सॉलवेन्ट) तेल, मेथानॉल और नेप्था है।

ख श्रेणी मे डिजल ऑयल, फ़र्नेस ऑयल, जेट टर्बाइन ऑयल, मिट्टी का तेल और तारपीन का तेल है। रेड टैरिफ़ मे इनका विवरण दिया गया है।

पेट्रोलियम और अन्य ज्वलनशील द्रव **पदार्थो 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 पदार्थो से लदे अधिकतम चार वाहनो को लेकर जाया जा सकता है।
2. ऐसे सभी वाहनो को आपस मे एक समूह मे तथा एक साथ लगाना चाहिए और इनका विन्यास इंजन से यथा संभव दूरी पर करना चाहिए।
3. यदि वाहन क श्रेणी के द्रव पदार्थ से लदे हो तो उनके आगे और पीछे दोनो ओर दो गार्ड वैगन ब्रेकयान के अलावा लगाना चाहिए । यदि क श्रेणी के द्रूव पदार्थ से भरे वाहन इंजन के पीछे लगाये जा रहे है तो इंजन और ऐसे वाहनो के बीच मे एक गार्ड वैगन अवश्य लगाना चाहिए।
4. यदि वाहन ख श्रेणी के द्रव पदार्थ से लदे हो तो उसके आगे तथा पीछे दोनो ओर एक गार्ड वैगन अवश्य लगाना चाहिए।
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 चाहिए।
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 लगाए जाऐंगे।

अशक्त / क्षतिग्रस्त 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 गाड़ी मे लगाकर ले जाना सुरक्षित समझता है तो वह इसकी लिखित सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

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. सूचना की मूल प्रति गाड़ी के गार्ड को देनी चाहिए।
5. सूर्यास्त के पश्चात या धुंध,कोहरे या तूफ़ानी मौसम मे ऐसे वाहनो को गाड़ी से अलग कर देना चाहिए और दिन के प्रकाश में या मौसम साफ होने पर उस आगे जाने देना चाहिए।
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 वाहन/ मालडिब्बा/ इंजन मालगाड़ी या मिली जुली गाड़ी मे ब्रेक यान के पीछे लगाया जा सकता है।
8. 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 चाहिए।

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 वैग़नो के बीच मे एक खाली वैगन नही होना चाहिए।
4. भरी हुयी वैगनो को तथा खाली वैगनो को अलग-अलग समूह मे लगाना चाहिए,गाड़ी मे इंजन के बाद भरी हुयी तथा फ़िर खाली वैगनो को लगाना चाहिए।
5. गाडी पूर्ण रुप से स्वचलित निर्वात / एयर प्रेशर ब्रेक से युक्त होनी 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 (गेज परिवर्तन सहित) अधिकतम मानक आयाम का उल्लंघन करता हैं उसे ODC /ISMD कहते हैं।

स्थिति	ब्रॉड गेज (1676 मि.मी.)	नैरो गेज (762 मि.मी.)	नैरो गेज (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 मि.मी. (कोच) 3200मि.मी. (गुडस-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 रुप में दर्शाया गया हैं और इसी के आधार पर ODC को तीन वर्गों में विभाजीत किया जाता हैं।

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
ग्रॉस क्लियरेंस	9 इंच या उससे अधिक	6इंच या उससे अधिक परंतु 9 इंच से कम	6 इंच से कम (परंतु 4 इंच से कम नही)
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 क्षेत्रो मे ओ.डी.सी. का संचालन-

i. यदि ओ.एच.ई. क्लीयरेन्स 390 मि.मी. या उससे अधिक है तो कोई गति प्रतिबंध की आवश्यकता नही है।

ii. यदि ग्रास क्लियरेन्स 390मि.मी. से 340 मि.मी. के बिच हो तो 15 KM/H का गति प्रतिबंध लगाया जाएगा।

iii. यदि ग्रास क्लियरेन्स 340 मि.मी. से कम होता है तो OHE की सप्लाई बन्द कर दी जाएगी तथा 15 KM/H का गति प्रतिबंध लगाया जाएगा।

iv. जिस प्रेषण का ओ.एच.ई. क्लीयरेन्स 100 मि.मी. से कम हो तो उसे OHE विद्युतीकृत क्षेत्र मे चलाने की अनुमति नही दी जाएगी।

v. उपरोक्त क्रंमाक ii तथा iii के साथ OHE ट्रेक्शन का प्रतिनिधी साथ मे यात्रा करेगा।

vi. यदि BG मे 1981मि.मी. तथा MG1910मि.मी. से आधिक चौडाई का प्रेषण हो तो OHE ट्रेक्शन का प्रतिनिधी साथ मे यात्रा करेगा।

OHE विद्युतीकृत क्षेत्र मे ODC संचालन के समय खण्ड नियंत्रक एवं ट्रेक्शन पॉवर नियंत्रक आपस मे समन्वय बनाये रखेंगे।

ODC संचालन के दौरान सावधानियॉं-

1. पॉकेट लेबिल पर ओ.डी.सी. की श्रेणी लिखी जाएगी।
2. ODC की लूज शंटिंग नही की जाएगी।
3. ODC को सवारी गाड़ी मे नही 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 प्लेटफ़ार्म लाईन से सामान्यत: नही 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 नही गुजारना चाहिए।
9. BWL वैगन को स्पेशल गाड़ी से लेकर जाया जाएगा और इसकी अधिकतम गति 30 kmph होगी।
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।

लोको पायलट तथा गार्ड द्वारा गाडी की जांच GR4.32,SR4.32-1

यात्रा आरंभ करने के पहले तथा मार्ग मे शंटिग करने के पश्चात, लोको पायलट सहा लोको पाय्लट तथा गार्ड सुनिश्चित करेंगे कि -

1. उसका इंजन ठीक प्रकार से कार्य कर रहा है।
2. इंजन और गाडी के बिच का कपलिंग समुचित रुप से कस दिया गया है।
3. नियमानुसार हेड लाइट, मार्कर लाइट अच्छी हालत मे है तथा आवश्यकता के समय वे तेज रोशनी देती है।
4. जब लोको के काम से इंजन को गाडी से काट कर अलग करना पडे तो सहायक लोको पायलट इंजन को गाडी से अलग करेगा।
5. इंजन चलाने से पूर्व लोको पायलट और शंटर को स्वयं इस बात की अवश्य तसल्ली कर लेनी चाहिए कि कोई व्यक्ति इंजन के निचे कार्य नही कर रहा है तथा इंजन चलाने से कोई व्यक्ति चोटील नही होगा।
6. लोको पायलट अपनी गाडी को रनिंग लाइन पर तभी ले जाएगा,जब उसने अपने सब नियंत्रण, पावर और ब्रेक यंत्रो की जांच कर ली हो और उन्हे सही हालत मे पाया हो और उसके पास आवश्यक BPC हो, इसके अलावा वह विशेष अनुदेशो के अनुसार निरीक्षण और जांच का भी काम करेगा।

7. इंजन का चार्ज लेने और मार्ग मे शंटिंग करने के पश्चात प्रथम ब्लॉक सेक्शन मे लोको पायलट गाडी के ब्रेक शक्ति की जांच करेगा।
8. एयर ब्रेक गाडियो मे सुनिश्चित करना चाहिए कि इंजन से लेकर अंतिम वाहन तक एयर प्रेशर की निरंतरता है।
9. गार्ड सुनिश्चित करेगा कि सभी कप्लिंग कसे हुए हैं और कही कोइ कपलिंग लट्क तो नही रहा है तथा प्रेसर लीकेज तो नही है।
10. इंजन के आगे से तथा ब्रेक के पिछे से एंगल कौक बंद है और बीच के सभी एंगल कौक खुले हैं।

GR 4.33 लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु युनिटो की जांच

एक या बहु युनिटो को आपस मे अथवा इन युनिटो को सवारी डीब्बे को जोडते समय लोको पायलट यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि सभी विद्युत कपलिंग समुचित रुप से जोड दिए गए है तथा कार्यभार लेते समय सुनिश्चित करेगा कि सम्पूर्ण गाडी के नियंत्रण व ब्रेक समुचित एवं निर्धारीत रुप से कार्य कर रहे है।

न्यूनतम एयर प्रेशर (SR 4.18-6)

(a) गाडी रवानगी के समय यात्री और माल गाडियो के इंजन तथा पिछले ब्रेकयान मे न्यूनतम एयर प्रेशर

विवरण	**इंजन पर प्रेशर कि.ग्रा/से.मी ²**		**पिछले ब्रेकयान पर प्रेशर कि.ग्रा/से.मी ²**	
	FP	BP	FP	BP
मेल एक्स. तथा सवारी गाडीयो पर	6	5	5.8	4.8
40 BCN / 56 BOXN तक	-	5	-	4.8
40 BCN/ 56 BOXNसे अधिक	-	5	-	4.7

एयर प्रेशर समस्या(Airpressure Problem)

यात्रा के दौरान यदि बिना ब्रेकयान की गाडी मे एयर प्रेशर समस्या होती है तो -

1. गार्ड सहायक लोको पायलट के साथ पूरी गाडी के होज पाइप के डिस्कनेक्शन या लिकेज को देखेंगे। यदि स्टेशन सीमा मे ऐसी समस्या आती है तो C&W या कांटे वाले की मदद ली जा सकती है।
2. गार्ड तथा सहायक लोको पायलट लिकेज को रोकने का प्रबंध करेंगे तथा इंजिन मे पर्याप्त मात्रा मे एयर प्रेशर उपलब्ध होने पर ही गाडी को रवाना करेंगे।
3. लोको पायलट द्वारा प्रथम ब्लॉक खण्ड मे गाडी का फील टेस्ट करने के बाद इसके आधार पर गाडी की गति को नियंत्रित करेंगे।

माल गाडीयों के विभिन्न प्रकार के ब्रेक पावर प्रमाणपत्र एवं उनकी वैधता

क्र	परीक्षण के प्रकार एवं रंग	वैधता	ब्रेक पावर प्रतिशत		रंग
			प्रारम्भिक स्टेशन	मध्यवर्ती स्टेशन	
1.	क्लोज सर्किट (सी.सी.) रेक,	A,ग्रेड परीक्षण स्थान से- 7500 कि.मी./35दिन,जो पहले पूरा हो जाये. B,ग्रेड परीक्षण स्थान से- 6000 कि.मी./ 30 दिन, जो पहले पूरा हो	100%	90%	पीला
2.	प्रिमीयम रेक	12 दिन तक खाली स्थिति में एवं 3 दिन अधिक भरी स्थिति में.	95%	75%	हल्का हरा
3.	एंड टू एंड एयर ब्रेक	एयर ब्रेक स्टाक- लोडिंग से अनलोडिंग तक	90%	75%	हल्का हरा
4.	BLCA / BLCB रेक (कंटेनर रेक),	6000 कि.मी / 30 दिन, जो पहले पूर्ण हो	100%	90%	पीला
5	मिलेनियम रेक ,	3500 कि.मी./10 दिन, जो पहले पूरा हो	100%	90%	सफेद

कोचिंग गाडीयो मे ब्रेक पावर प्रतिशत –

सेवा		प्रारम्भिक %	मार्ग मे %
कोचिंग	मेल एक्सप्रेस	100	90
	सवारी	100	90

प्रचलित गुड्स एवं कोचिंग स्टॉक के कोड

BOXN	बोगी ओपेन वैगन, एयर ब्रेक सिलींडर,
BOXNHS	बोगी, ओपेन वैगन, हाई साईडेड, एअर ब्रेक, हाई स्पीड
BOXNHA	बोगी ओपेन वैगन, हाई साईडेड, एअर ब्रेक, हाई एक्सल लोड
BOXNLW	बोगी ओपेन वैगन, हाई साईडेड, एअर ब्रेक, लो टेअर वेट / लाईट वेट
BOST	बोगी, ओपन वैगन, स्टील लोडिंग के लिए,
BOXNHL	बोगी ओपन वैगन, एअर ब्रेक, हाई एक्सल लोड एवं लो टेअर वेट

BCN	बोगी, कवर्ड वैगन, एअर ब्रेक,
BCNA	बोगी, कवर्ड वैगन, एअर ब्रेक, अल्ट्रेसन (एडीशनल हाईट)
BCNAHS	बोगी, कवर्ड वैगन, एअर ब्रेक एडीसनल हाईट, हाई स्पीड
BCCN	बोगी, कवर्ड वैगन, लूज सिमेंट लोडिंग के लिए,
BRN	बोगी, ओपन फ्लैट वैगन, रेल लोडिंग, एअर ब्रेक,
BTPN	बोगी, टैंक वैगन, पेट्रोल लोडिंग, एअर ब्रेक,
BTPGLN	बोगी टैंक वैगन, लिक्विड पेट्रोलियम गैस लोडिंग,
BTALN	बोगी, टैंक वैगन, अमोनिया लिक्विड, एअर ब्रेक,
BOBRN	बोगी, ओपन, हॉपर वैगन, बॉटम रैपिड डिस्चार्ज,
BOBYN	बोगी, ओपन, हॉपर वैगन, एअर ब्रेक ,
BVZI	आठ पहिया ब्रेक वैन, गूड्स, सी.बी.सी. कपलिंग, एअर ब्रेक
WGFAC	वेस्टीबल, सेल्फ जनरेटिंग. फर्स्ट क्लास, एयर कंडीशन
WGSCN	वेस्टीबल, सेल्फ जनरेटिंग, सेकन्ड क्लास , 3 -टीयर स्लीपर कोच
SLR	सेकंड क्लास.लगेज एन्ड ब्रेक वैन
WGACCN	वेस्टीबल, सेल्फ जनरेटिंग ,एयर कंडीशन, 3 -टीयर स्लीपर कोच,
WGSCZ	वेस्टीबल, सेल्फ जनरेटिंग, सेकंड क्लास. चेयर कार
WCB	वेस्टीबल, कार बफेट/ पैंट्री कार
VP	पार्सल वैन, वहन क्षमता -18 टन

गाड़ी रवाना करने के पूर्व गार्ड के कर्तव्य

गाडियां रवाना करने से पूर्व गार्ड के कर्तव्य –

1) यात्री गाडी के मामले मे गार्ड को स्वयं देखकर इस बात से संतुष्ट होना चाहिए कि यात्री गाडी से यात्री उतर चुके है और चढ चुक है और व्यक्तिगत रुप से जांच करके अथवा यदि सिगनल दिखाई नहीं देता हो तो अपनी गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी के लिए प्रस्थान सिगनल ऑफ किए गये है तथा प्रस्थान के लिए सिगनल देने से पहले सीटी बजायेगा।
2) EMU/DMU/MEMU में गार्ड को निर्धारित कोड अर्थात 2 रिंग देकर गाडी को प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत करना चाहिए बशर्ते कि वह स्वयं संतुष्ट हो कि गाडी प्रस्थान के लिए शर्तों का पालन किया हो तथा मोटरमैन/ लोको पायलट की यह जिम्मेदारी है कि वह सही सिगनल ऑफ किए गये है।
3) उन स्टेशनों पर जहां गाडिंयों की लंबाई /घुमाव के कारण गार्ड तथा लोको पायलट के बीच सिगनल का आदान प्रदान करना संभव न हो तब गार्ड यह सुनिश्चित करने के बाद कि उसकी गाडी के लिए प्रस्थान सिगनल ऑफ कर दिए गये है, वॉकी टॉकी के द्वारा लोको पायलट को गाड़ी रवाना करने के लिए कहेगा और लोको पायलट / सहायक लोको पायलट को गाडी रवाना करने के लिए कहेगा और लोको पायलट / सहायक लोको पायलट द्वारा पावती दिए जाने तक लगातार सिगनल प्रदर्शित करता रहेगा।
4) स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ी के मामले में जब किसी भी कारण से गार्ड द्वारा दिया गया सिगनल लोको पायलट को नहीं दिखायी दे या गार्ड तथा लोको पायलट के बीच उपलब्ध कराए गए साधनों के द्वारा उनके बीच सिगनल संप्रेषित न किये जा सकते हों तो स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह गार्ड के सिगनल को ड्राइवर को दोहराने की व्यवस्था करें।

प्रस्थान स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक गार्ड के कर्तव्य

प्रस्थान स्टेशन पर गार्ड के कर्तव्य

1. गार्ड ड्यूटी पर साफ सुथरी यूनिफार्म में आएगा तथा विशेष अनुदेशों के अनुसार मालगाड़ी का गार्ड 45 मिनट सवारी गाड़ी का 30 मिनट और सबरबन का 15 मिनट पहले निर्धारित समय के पूर्व ड्यूटी पर आएगा।
2. गार्ड आदेश बुक पढ़ेगा तथा हस्ताक्षर करेगा।
3. टीएनसी से वीजी प्राप्त करेगा। उसे चेक करेगा और उसे दिये गए लोड के साथ मिलान करेगा।
4. सभी वाहनों की कपलिंग सही ढंग से लगी है और होज पाईप सही ढंग से लगे हैं यह सुनिश्चित करेगा।
5. गाड़ी की मार्शलिंग नियमानुसार की गई है यह देखेगा कमी होने पर यार्ड मास्टर / स्टेशन मास्टर को लिखित रूप से सूचना देगा।
6. सभी वाहनों के दरवाजे सही ढंग से बंद हैं और सील बराबर है सुनिश्चित करेगा।
7. सतर्कता आदेश की अपनी प्रति प्राप्त करेगा।
8. अपना पर्सनल स्टोर चेक करेगा।
9. अपनी घड़ी का मिलान करेगा
10. लोको पायलट से मिलकर अपनी घड़ी का समय बताएगा।
11. ब्रेकयान में उचित मात्रा में प्रेशर आने के बाद ही बीपीसी पर हस्ताक्षर करेगा
12. अंतिम वाहन पर टेल लैंप टेल बोर्ड सुनिश्चित करेगा।
13. सवारी गाड़ी के संबंध में ब्रेकयान की साईड बत्तीयॉ जल रही हैं सुनिश्चित करेगा यह बत्ती इंजन की तरफ सफेद तथा पीछे की ओर लाल होनी चाहिए।
14. लगेज वान में पार्सल को भौगोलिक क्रम के अनुसार लोडिंग कराना चाहिए।

15. सवारी गाड़ी में यह भी सुनिश्चित करेगा कि महिलाओं का कोच गार्ड के पास है और उसमें कोई पुरूष यात्री नहीं है ।

16. प्रस्थान प्राधिकार मिलने के बाद लोको पायलट से हाथ सिगनल आदान प्रदान कर गाडी रवाना करेगा ।

संचालन के दौरान गार्ड के कर्तव्य

1. संचालन के दौरान गार्ड निगाहें सतर्क रखेगा और समय समय पर सुनिश्चित करेगा कि टेल लैम्प टेल बोर्ड बराबर लगे हैं ।

2. ब्रेकयान के पीछे वाहन लगे हैं तो उस पर भी निगाहें रखेगा ।

3. जब गाड़ी गेट या गैंग स्टाफ कार्य करने वाले स्थल से गुजर रही हो तो उसका खतरा हाथ सिगनल देखने के लिए तैयार रहेगा ।

4. दोहरी लाईन पर बाजु वाली लाइन से जाने वालि गारी पर पुरी तरह निगाह रखेगा और उंके क्रु के साथ हाथ सिग्नल क आदान प्रदान करेगा,खतरा दिखने पर तुरंत हाथ सिग्नल दिखायेगा

5. ब्लाक सेक्सन में गारि विलम्बित होने पर GR6.03 SR 6.03-1 के अनुसार सामान्य वचाव कार्यवाही करेगा

6. यदि कोई गाड़ी किसी स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर 15 मिनट से अधिक रूकती है या स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल जिसके पीछे आईबीएस लगा है 5 मिनट से अधिक रूकती है तो पीछे से गाड़ी का बचाव करना करेगा।

7. गारि में ACPहोने पर उसे ठीक करेगा और यदि गारी 10 मिनट से ज्यादा विलम्बीत होति है तो नियमनुसार बचाव करेगा

8. सवारी गारी में सुर्योदय के एक घंटे पह्ले बत्ति बुघायेगा और सुर्यास्त के एक घंटे पह्ले बत्ती जलयेगा

9. सुनिश्चित करेग कि लोको पाय्लट सतर्कता आदेश का पालन कर रह है

रास्ते में होने वाले प्रत्येक विलम्ब को गार्ड जर्नल में नोट करेगा

गंतव्य स्तेशन पर गार्ड के कर्तव्य

1. सुनिस्चित करेगा कि स्टेशन पर गाडी टेल् लैम्प टैल बोर्ड सहित फाउलिंग मार्क के अंदर आ गयी है

2. यदि गाडी टेल् लैम्प टैल बोर्ड सहित फाउलिंग मार्क के अंदर नही आयी हो तो कएबिन को खतरा सिग्नल दिखायेगा

3. सभि जरुरी कागजात आउटगोंइंग गार्ड को सौपेंगा ।

4. सवारी गाडी के मार्ग में हुई समय्पालन कि रिपोर्ट उप नियंत्रक समयपालन को देगा

5. पार्सल बाबु को पार्सलो को सौप कर पावति लेगा

6. ब्रेअ यान तब तक नहि छोडेगा जब तक रिलिवर ना आ जाए

7. उसके बाद निर्धारित स्थान पर जाकर साइन ओफ् करेगा

समयपालन के प्रति गार्ड के कर्तव्य

1. कॉल बुक मिलने पर गार्ड को निर्धारित समय पर पहुंचकर साइन ऑन करना चाहिए
2. साइन ऑन करते समय संबंधित संरक्षा पत्रों को गाड़ी आने के पहले पढ़ लेना चाहिए
3. गाड़ी आने के पूर्व गार्ड को अपने ब्रेकयान के पास लाइन बॉक्स तथा अन्य उपकरणों के साथ उपस्थित रहना चाहिए ।
4. गाड़ी आने के बाद तुरंत अंतिम वाहन पर टेल लैम्प / टेल बोर्ड लगाकर गार्ड से नियमानुसार चार्ज लेना चाहिए ।
5. यात्री गाड़ियों में लोडिंग / अनलोडिंग निर्धारित हॉल्ट समय में पूरा करवाकर लगेज वेन को सील करवाना चाहिए ।
6. सवारी गाड़ी में यदि यात्रियों को उपस्कर की खराबी के कारण किसी प्रकार की असुविधा हो रही है तो इसकी सूचना पूर्व में देनी चाहिए ।
7. सिगनल मिलते ही गार्ड लोको पायलट को तुरंत हाथ सिगनल दिखा कर गाड़ी रवाना करना चाहिए ।
8. यदि गाड़ी विलंब से चल रही है तो उसे निर्धारित हॉल्ट समय से पहले रवाना करने की कोशिश करनी चाहिए ।
9. यदि गाड़ी अंडर रेटेड लोको से चल रही है तो गार्ड इस बात की प्रविष्टि अपने सीटीआर बुक मे करेगा और डिप्टी समयपालन को भी इसकी सूचना अवश्य देगा ।
10. यदि गाड़ी देरी से चल रही है तो लोको पायलट को टाइम मेकिंग करने के लिए आवश्यक अनुदेश समय समय पर देगा ।
11. यदि चेन पुलिंग होती है तो तुरंत अटेंड करके रिसेट करेगा ।

प्रथम रोक सिगनल पर गाड़ी विलंबित होने पर गार्ड के कर्तव्य –

1. यदि कोई गाड़ी किसी स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर 15 मिनट से अधिक रूकती है या स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल जिसके पीछे आईबीएस लगा है 5 मिनट से अधिक रूकती है तो पीछे से गाड़ी का बचाव करना आवश्यक है ।

2. यदि स्वचलित ब्लोक् सेक्सन है तो 5 मिनट के बाद पिछे से गाडी क बचाव 90-90-10 मी पर तीन पटाखे लगाकर करेगा।

3. ऐसी परिस्थिति में लोको पायलट गार्ड के ध्यानाकर्षण हेतु चार छोटी सीटी बजाएगा जिसे सुनकर गार्ड पीछे से गाड़ी का बचाव करेगा ।

4. यदि इसी बीच सिगनल ऑफ हो जाता है या सिगनल को ऑन में पार करने का अधिकार मिल जाता है तो लोको पायलट लगातार लंबी सीटी बजाएगा जिसे सुनकर गार्ड अपने ब्रेकयान में वापस आएगा ।

5. गार्ड अपने ब्रेकयान में वापस आने पर लोको पायलट को आगे बढ़ो हाथ सिगनल दिखाएगा जिसे देखकर लोको पायलट अपनी गाड़ी को आगे बढ़ाएगा।

हाथ ब्रेक (Applying of Hand break)

1. वाहनों को स्थिर रखने के उद्देश्य से सेफटी आइटम के तहत प्रत्येक गुड्स वाहन में हाथ ब्रेक लगा रहता है ।
2. यह ब्रेक यान तथा एस एल आर में भी उपलब्ध रहता है ।
3. इसका उपयोग निम्नलिखित परिस्थितियों में किया जाता है -

a. लोड स्टेबल करते समय
b. चढ़ाव / उतार पर गाड़ी रूक जाने पर
c. गाड़ी विभाजन (डिवाइडिंग) के समय
d. गाड़ी विखंडन (पार्टिंग) के समय
e. सवारी गाड़ी के चढ़ाव / उतार पर रूक जाने पर
f. ग्रेडिएंट वाले स्टेशन पर शंटिंग के दौरान डिटेच किये गए वाहन को स्थिर करने हेतु
g. जब जब एसएलआर / ब्रेकयान को छोड़ना पड़े ।

संचार साधन (स्वचल वैक्युम / एयर प्रेशर) (GR 4.18)

कोई सवारी या मिली जुली गाड़ी किसी स्टेशन से तब तक रवाना नहीं की जायेगी जब तक कि हर सवारी डिब्बे में गार्ड या लोको पायलट के साथ संचार स्थापित करने का कोई साधन नहीं लगा है।
उपरोक्त उपनियम निम्नलिखित को लागू नही होगा अर्थात-

क) उन सवारी या मिली जुली गाड़ी को जिनकी निर्वात (वैक्यूम) व्यवस्था / एयर प्रेशर व्यवस्था पूर्ण रुप से या आंशिक रुप से खराब है तथा

ख) उन विशेष गाड़ियो को जिन्हे अनुमोदित विशेष अनुदेशो के अधीन छूट दे दी गयी है।

यदि रेल प्रशासन को इस बावत समाधान हो जाता है कि उपनियम (I) मे उल्लेखित संचार साधनो का सामान्यत: शरारत पूर्ण उपयोग होता है तो वह उक्त उपनियम मे किसी भी ऐसी गाड़ी के सभी या किन्ही सवारी डिब्बो मे लगाये गये संचार साधन को तत्समय काटने का निर्देश दे सकता है।

यदि किसी माल वाहन मे यात्री ले जाये जाते है तो वह इस नियम के अर्थ मे "सवारी वाहन " नही माना जाएगा।

*****

सीटी कोड Whistle code (SR 4.50-1)

इंजन के प्राधिकृत सीटी संकेत निम्नलिखित है। ये संकेत लोको पायलट द्वारा आवश्यक्तानुसार 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 मे इंजन रवाना होने की स्थिति मे अथवा इंजन कार्य पूरा होने पर। iv) लोको यार्ड मे इंजन जाने की स्थिति मे । 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	0 0 (दो छोटी)	क) गार्ड के सिगनल के लिये। ख) गार्ड द्वारा सिगनलो का आदान-प्रदान न करने पर। ग) स्टेशन कर्मचारियो 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 मे गाड़ी को बैक करने के बाद मेन लाईन क्लीयर है, यह संकेत देने के लिये।
04	0 0 0 (तीन छोटी)	क) गार्ड द्वारा ब्रेक लगाने के लिये। ख) गाड़ी नियंत्रण के बाहर हो गयी है, गार्ड सहायता करे।
05	0 0 0 0 (चार छोटी)	क) जब दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा अन्य असाधारण कारणो की वजह से गाड़ी आगे नही जा सकती । ख) पीछे की ओर से गाड़ी का बचाव करने के लिये।
06	– – 0 0 (दो लंबी दो छोटी)	गार्ड को इंजन पर बुलाने के लिये।
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 मे पार करते समय।
08	—— (एक लम्बी सीटी)	क) रवाना होने के पूर्व- घाट सेक्शन पर निर्वात / एयर प्रेशर पुन: निर्मित किये जाने पर एवं पच्चड़ हटा देने के लिये। ख) स्वचल रोक सिगनल को पार करने पर । ग) IBS को ऑन स्थिति मे पार करने पर, जब सिगनल के खम्भे पर उपलब्ध टेलीफ़ोन खराब हो और लोको पायलट पिछले स्टेशन से संपर्क करने मे असमर्थ है। घ) गाड़ी चलने के दौरान- गार्ड के सिगनल की पावती देने के लिये।

09	———— (लगातार लम्बी)	क) सुरंग या वह क्षेत्र जहॉं दृश्यता मे 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 मे रोक सिगनल के निकट पहुंचने पर। च) रोक सिगनल पर रुक जाने पर या। छ) जब कुहासा,तूफ़ान या किसी अन्य कारण से सिगनल स्पष्ट रुप से दिखायी न दे। क्) जब सेक्शन में निकटवर्ती लाइन पर गाडी 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 मे आने पर।
11	0 0 – (दो छोटी एक लंबी)	क) खतरे की जंजीर खींची जाने पर। ख) इंजन मे अपर्याप्त निर्वात / एयर ब्रेक प्रेशर होने पर। ग) गार्ड द्वारा निर्वात/ एयर प्रेशर ब्रेक लगाने पर। घ) अन्त:संचरण उपकरण का इस्तेमाल किये जाने पर।
12	– – (दो लंबी)	पेन्टोग्राफ़ को उठाने के लिये, इसकी पावती दूसरे इंजन द्वारा दी जानी चाहिए।
13	– 0 – (लंबी छोटी लंबी)	पेन्टोग्राफ़ 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 रुप से 'ऑफ़' स्थिति मे होने पर। ग) सिगनल खराब हो जाने पर।
15	– – – (तीन लंबी)	गाड़ी उल्लंघन चिन्ह के अंदर खड़ी न होने पर।
16	000000000000 (बार-बार छोटी)	क) खतरे की आशंका होने पर। ख) आने वाली गाड़ी के लोको पायलटको खतरे का सिगनल देने हेतु जब किसी कारण से उसका रास्ता खराब अथवा अवरुद्ध हो गया हो। 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। घ) दोहरी लाईन पर गलत दिशा मे चलने पर या स्वचल सिगनलिंग क्षेत्र मे सिगनल की दिशा के विरुद्ध या इकहरी लाईन पर स्वचल ब्लॉक सिगनल वाले क्षेत्र मे स्थापित (सुव्यवस्थित) दिशा के विरुद्ध होने पर।

17	– – – – – – – (लंबी सीटी रुक रुक कर बारबार)	समपार से गुजरते समय/ पहुचते समय

प्लेटफार्म पर रेक बर्थ करना-

1.प्रारम्भिक स्टे.पे रेक बर्थिंग करते समय यह सुनिश्चित करना चाहिए कि रेक कम से कम 30 मिनट पूर्व प्लेट्फार्म पर बर्थ हो जाना चाहिए।

2.बडे स्टेशनों पर पार्सल की एवं यातायात की अधिक मात्रा देखते हुए और पहले भी रेक बर्थ किया ज सकता है।

3.इस हेतु बडे स्टेशनों पर प्लेटफार्म आक्युपेशन चार्ट तैयार किया जाता है।

4.24 घंटे हेतु बार चार्त पर प्लेट्फार्म आक्युपेशन का समय रेक आक्युपेशन के अनुसार चार्ट तैयार किया जाता है।

5. प्लेटफार्म आक्युपेशन चार्ट बनाते समय इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि चार्ट के समय अंतराल इस प्रकार व्यस्त न हो कि एक गाडी के डिटेंशन का असर दुसरी अन्य गाडियों पर पडे।

6.गाडी के गार्ड द्वारा सुनिश्चित करना चाहिए के रेक बर्थिंग के उपरांत निर्धारित समय मे ही वह अपने पुरे परिचालनिक और वाणिज्यिक कार्यो का निपटारा करके सही समय से गाडी रावाना करें।

सामग्री गाड़ी का संचालन (GR 4.62, SR 4.62-1)

कार्य विधि-

1) सामग्री गाडी का संचालन दोनो ओर के स्टेशन मास्टर की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार होगा।

2) इंजिनियरिंग विभाग के अनुरोध पर मंडल परिचालन प्रबन्धक सामग्री गाड़ी के कार्य करने के संबन्धित व्यक्तियो को आदेश जारी करेंगे, जिसमे निम्नलिखित बाते होती है-

   a. उस सेक्शन का नाम जिसमे सामग्री गाड़ी कार्य करेगी।
   b. कार्य प्रारम्भ करने की तिथि ।
   c. सामग्री गाड़ी के कार्यभारी अधिकारी का नाम।
   d. सामग्री गाड़ी को स्टेबल करने वाले स्टेशन का नाम।

3) इंजिनियरिंग विभाग द्वारा नोटिस पर्याप्त समय पहले (कम 3 दिन पहले) दे देना चाहिए।

4) यदि सामग्री गाड़ी का संचालन 15 दिनो से अधिक के लिये स्थगित कर दिया जाये या कार्य करने के सेक्शन मे परिवर्तन किया जाये तो सभी सम्बन्धित व्यक्तियों को सूचना अवश्य देना चाहिए।

5) सामग्री गाड़ी मे कम से कम एक ब्रेक यान पीछे की ओर अवश्य रहना चाहिए। जहाँ उपलब्ध हो वहाँ एक ब्रेक यान आगे तथा एक पीछे अवश्य होना चाहिए।

6) सामग्री गाड़ी के कार्यभारी की यह जिम्मेदारी है कि वह सामग्री गाड़ी के रेक का परिक्षण निर्वात ब्रेक स्टॉक के मामले मे 10 दिन मे एक बार तथा एयर ब्रेक स्टॉक के मामले मे 15 दिन मे एक बार TXR से अवश्य करवा ले।

7) सामग्री गाड़ी का कार्यभारी रेक का BPC अपने पास रखेगा तथा सामग्री गाड़ी शुरू करने से पहले लोको पायलट व गार्ड को सौपेंगे।

8) सामग्री गाड़ी का संचालन सामान्यत: दिन के समय किया जाएगा। मुम्बई मंडल मे मुम्बई और कल्याण सेक्शन के बीच तथा अन्य सेक्शनो मे भी अति आवश्यक परिस्थितियो मे मंडल रेल प्रबन्धक सूर्यास्त के बाद भी सामग्री गाड़ी के संचालन की अनुमति दे सकते है।

9) सेक्शन मे सामग्री गाड़ी की गति मालगाड़ी की निर्धारित गति के समान होगी।

10) चलती सामग्री गाड़ी से कोई भी सामान उतारा नही जाएगा लेकिन गिट्टी गाड़ी से गिट्टी गिराते समय उसे 8 kmph की अधिकतम गति से चलाया जाता है। सामग्री गाड़ी का इन्चार्ज रेलपथ साफ़ करने के लिये जिम्मेदार होगा।

11) सामग्री गाड़ी को स्टेशन सीमा के बाहर दो भागो मे बांटा नही जाएगा।

12) सामग्री गाड़ी जब सेक्शन मे कार्य कर रही हो तब गार्ड इंजिनियरिंग विभाग के कर्मचारियो द्वारा गाड़ी का बचाव करवायेगा। यह बचाव दोहरी लाईन पर पीछे की ओर से तथा इकहरी लाईन पर आगे और पीछे की ओर से निम्न प्रकार से किया जाएगा -
अंतिम वाहन से 600 मीटर की दूरी पर बैनर फ़्लैग लगायेगा एवं उसके समीप 10 मीटर के अन्तर पर दो पटाखे लगाकर बचाव किया जाएगा। छोटी लाईन पर बैनर फ़्लैग 400 मीटर की दूरी पर लगाया जाता है। गाड़ी के आगे पिछे चलने के साथ साथ बैनर फ्लेग तथा पटाखो मे भी उसी अनुसार परिवर्तन किया जाएगा।

13) सामग्री गाड़ी को उपयुक्त रास्ते पर कार्य करना चाहिए यदि सामग्री गाड़ी को धकेल कर वापस उसी स्टेशन पर लाया जाता है जहाँ से यह गाड़ी रवाना हुई थी तो यह पुशिंग बैक के नियमानुसार कार्य किया जाएगा।

14) यदि सामग्री गाड़ी पिछले ब्लॉक सेक्शन मे कार्य करती है तो स्टेशन मास्टर लाईन को ब्लॉक बैक करेगा तथा लोको पायलट को निर्धारित फ़ॉर्म पर (T/806) ब्लॉक सेक्शन मे जाने की अनुमति देगा। उन स्टेशनो पर जहाँ डायड़ो ब्लॉक उपकरण लगे है वहाँ लोको पायलट को ऑक्यूपेशन चाबी दी जाएगी।

15) सामग्री गाड़ी पीछे धकेलते समय-जब गार्ड सबसे आगे ब्रेकयान मे मौजूद हो और लाईन सीधी हो तो गाड़ी की अधिकतम गति 25 kmph होगी अन्यथा 8 kmph होगी।

16) गार्ड अगले ब्रेकयान में यात्रा करेगा, ब्रेकयान उपलब्ध ना होने पर समीप के वाहन में यात्रा करेगा और लोको पायलट को हाथ सिगनल दिखायेगा।

17) गाड़ी कर्मी तेज निगाह रखेंगे तथा किसी भी अवरोध या समपार के पहले गाड़ी रोकने के लिये तैयार रहेंगे ।

18) टर्न आऊट पर पहुंचते समय गार्ड को गाड़ी अवश्य रोक देनी चाहिए तथा सुनिश्चित करना चाहिए कि कांटे सही तरह से सैट तथा लॉक किये गये है तथा नॉन इन्टरलॉक कांटो पर पॉइंट्समैन भी मौजूद है ।

सामग्री गाड़ी को स्थिर करना- (GR 4.64, SR 4.64-1)

1. आपात स्थिति को छोड़कर सामग्री गाड़ी परिचालित लाईन पर स्थिर नही की जाएगी।
2. लोको शेड में ड्यूटी पर होने वाला लोको फोरमैन उस कार्य को करेगा जो इस संबंध में स्टेशन मास्टर के लिए निर्धारीत हैं।
3. गार्ड अपना कार्यभार तब तक नही छोडेगा जब तक कि वह सुनिश्चित नही कर लेता हैं गाडी की रक्षा निर्धारीत रुप से कर दी गई हैं।
4. यदि सामग्री गाड़ी किसी स्टेशन पर स्थायी रुप से खड़ी की गयी है तो उसकी रक्षा निम्नलिखित तरीके से की जाएगी-

स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि-

a) सामग्री गाड़ी फ़ॉऊलिंग मार्क या डिरेलिंग स्विच के अन्दर खड़ी है।
b) सामग्री गाड़ी के सभी वैगनो के हैंड ब्रेक अच्छी तरह कसे है। गार्ड ने ब्रेक यान के हैन्ड ब्रेक कसे है।
c) सामग्री गाड़ी जिस लाईन पर खड़ी की गई है उस लाईन के कांटे विरुद्ध दिशा मे लगाकर उन्हे क्लैम्प तथा पैडलॉक कर दिया गया है तथा ताले की चाबी स्टे. मा. के पास है।
d) सम्बन्धित लाईन के लिये सिगनलो स्लॉट,पाईंट लीवरो पर लीवर कॉलर, स्लाइड पर स्लाइड पिन तथा बटन पर बटन कैप लगाये गये है।
e) गार्ड तब तक अपना कार्यभार नही छोड़ेगा जब तक कि सामग्री गाड़ी की रक्षा उचित तरीके से नही कर ली जाती।

लॉंग हॉंल ट्रेन Long Haul Train (PYTHON)

मध्य रेल पर लॉंग हॉंल 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 लॉंग-हॉल रेको को चलाने के लिए दो अलग-अलग रेको को मिलाकर लॉंग-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) नाग़पुर मन्डल का (धाराकोह-मरमझरी और तिग़ांव-चिंचोंदा) को छोड़कर सभी सेक्सनों में लॉंग हॉंल ट्रेन चलेगी ।

1.3. लॉंग हॉंल गाड़ीयां '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 लॉंग 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 लॉंग 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. डब्ल्यु कर्मचारी अलग एअर प्रेशर कंटीन्युटी प्रमाणपत्र जारी करेंगे और यह परीक्षण गाड़ी प्रस्थान के पूर्व किया जाएगा।

2.3. लॉंग 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 अनुमती दी जाएगी और उस समय गाड़ी की गति 45 Kmph होगी, जिसमे 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. लॉंग 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. लॉंग 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 लोकों दो रेको के बीच लगाये जायेंगे। गाड़ी का सम्पूर्ण कर्मीदल वाकी-टाकी के माध्यम से एक दूसरे के संपर्क में रहेग़ा । उपर उल्लेखीत लोको के अतिरिक्त अन्य लोको को भी इन गाड़ियों के लिए उपलब्ध किए जा सकते है ।

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 भॉंति परिचित और पर्याप्त अनुभवीं चालक लॉंग 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 प्राप्तकर 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 स्थिती में होंगे और चार्ज करेंगे । पायथान रेक के बीच वाले लोको के L&T कॉक आइसोलेट रहेंगे ताकि उनके द्वारा बी.पी. प्रेशर चार्ज नही 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 नॉच कम करके या बढ़ाकर रियोस्टेटीक ब्रेकिंग द्वारा गाड़ियों की गति पर नियंत्रण करेंगे । रियोस्टेटीक ब्रेकिंग लगाते समय एवं उससे निकलते समय पहले 2 नॉचेस 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 नॉच लेगा और इसकी सूचना वॉकी-टॉकी द्वारा अगले लोको पायलट को देगा । इसके बाद प्रथम लोको पायलट नॉच बढ़ाना आरंभ करेगा तथा बीच वाला इसके साथ सहकार्य करेगा । बैंकर के मामले में बैंकर का लोको पायलट नॉच लेंगा ।

3.9. किसी भी कारण से लॉंग हॉल गाड़ी के लोको को बदली किया जाता है ऐसे समय पूरे लोड के एयर ब्रेक मैनुअली रिलीज किया जाए, जिससे ब्रेक बाईडिंग़ टाली जायेगी ।

4. सचार व्यवस्था -

4.1. लॉंग हॉल में कार्यरत सभी कर्मीदल गाड़ी चालू करने से पूर्व सुनिश्चित करेंगें कि उनके वॉकी-टॉकी सेट्स सही कार्यरत है एवं लॉंग हॉल गाड़ी में आगे से पीछे तक संचार स्मूथ हो रहा है । वे वॉकी-टॉकी का प्रयोग सिंग्नलों का आदान प्रदान करने के लिए कर सकते है क्योंकि लॉंग हॉल गाड़ियों की लंबाई अधिक होने के कारण गाड़ी की दृश्यता कम हो जाती है ।

4.2. लॉंग हॉल गाड़ी आरंभिक स्टेशन से लोको पायलट एवं गार्ड द्वारा सिग्नलों का आदान- प्रदान करना संभव न हो तो वॉकी-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 वॉकी-टॉकी लॉग-हॉल गाड़ी पर कार्य करने वाले कर्मीदल को उपलब्ध कराएंगें ।

4.4. गाड़ी चलते समय वॉकी-टॉकी द्वारा संचार स्थापित नहीं होता है तो अगले स्टेशन पर गाड़ी रोककर उसे आगे चलने नही दिया जायेगा ।

4.5 संचार के सभी साधन खराव होने पर या अस्थायी एकहरी लाईन वर्कींग के दौरान लॉंग-हॉल गाड़ी नही चलाई जाएगी ।

5. परिचालन(यातायात) -

5.1. लॉंग-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 नही 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 लॉंग-हॉल पायथान की अधिकतम गति 55 KMPH या खाली लॉंग-हॉल स्टॉक / लोको की बुकड गति के अनुसार होगी बशर्ते उस समय लागु सभी गति प्रतिबंधो 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 लॉंग-हॉल का प्रभारी होगा तथापि बीच वाले ब्रेक यान में भी गार्ड को रखा जाएगा ।

5.6 लॉंग 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 वॉकी-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/ एक्स्प्रेस गाड़ियों के समय के 45 मिनट के अंतराल से चलायी जायेगी ताकि मेल/ एक्स्प्रेस गाड़ीयों 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 ।

5.11रेक 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 खरावी के कारण रूकावट होती है तो उसे अन्य लेखा पर बूक किया जाय ।

6.2 विशिष्ठ 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 मदों 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 नियमो का उलंघन नही होता है, यह सुनिश्चित करे ।

मध्य रेल पर हैवीहाल (सी.सी.+8+2/सी.सी.+6+2) गाडियोंका संचालन-

1. हैवी हाल गाडी का असंचालन समय समय पर COM,CCM,PCE,CEE CME द्वारा जारी संयुक्त प्रक्रिया आदेश के तहत किया जाता है|
2. प्रस्थान स्टे. पर चालक और गार्ड हैवी हाल गाडी के संचालन से सम्बंधित मेमो दिया जाएगा जिसे बी.पी.सी. और वी.जी. के साथ संलगन किया जाएगा|
3. मार्ग के स्टाफ चेंजिंग प्वाइंट पर भी आउट्गोइंग लोको पायलट तथा गार्ड को सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा ताकि हैवी हाल गाडी को ध्यान मे रखकर गति प्रतिबंधों का पालन किया जा सके|
4. हैवी हाल गाडियों की अधिकतम गति 60 कि.मी.प्र.घं. होगी|सी.सी.+6+2 वैगनों के मामले में यह अधिकतम गति 75 कि.मी.प्र.घं. होगी(सेक्शन मे लागू अस्थाई गति प्रतिबंधों को ध्यान मे रखते हुए|
5. सभी सतर्कता नोटिस स्टेशन से इस सम्बंध में सतर्कता आदेश जारी किए जायेंगे|
6. हैवी हाल गाडी के संचालन कि प्रविष्टि एफ.ओ.इ.ए. मे हरे रंग से की जाएगी|
7. स्टालिंग से बचने के लिए उच्चतर ट्रेलिंग लोड के अनुसार इंजन उपलब्ध कराई जाएगी|
8. मानसून अर्थात (1st April-31August) के दौरान हैवी हाल सी.सी.+8+2 का संचालन नहीं किया जाएगा ।
9. मंडल पर वे ब्रीज का कार्यरत रहना आवश्यक है यदि वे ब्रीज 6 महीने तक बंद रहता है तो उच्च अधिकारी की अनुमती से संचालन किया जाएगा| इसके उपरांत हेवी हाल गाडियों का संचालन बंद किया जाएगा
10. पी सी सी +लदान वहनशीलता से अधिक वैगनों के संचालन में निम्न प्रक्रिया अपनाई जाएगी|

1. मंडल द्वारा सुनिश्चित करना चाहिए कि वैगन मे लदान पी सी सी +लदान वहनशीलता की सीमा के अंदर हो|
2. दुर्लभ मामले मे यदि इस सीमा से अधिक लदानका मामला पाया जाता है तो निम्न प्रक्रिया अपनाई जायेगी .

केस	लदी हुई गाड़ियों के नामित वैगनों का ग्रास वेट			रेलवे द्वारा की जाने वाली अपेक्षित कार्रवाई
	सीसी+8+2	सीसी+6+2	सीसी+4+2	
1.	91.28 टन से अधिक लेकिन 93.28 टन से कम	89.28 टन से अधिक लेकिन 91.28 टन से कम	87.28 टन से अधिक लेकिन 89.28 टन से कम	लोड का समायोजन / उतरान अथवा अधिक लदी हुई वैगन को अलग करना अथवा रैक को प्रतिबंधित गति से चलाना जो 50 kmph से अधिक न हो ।
3.	93.28 टन से अधिक लेकिन 95.28 टन से कम	91.28 टन से अधिक लेकिन 93.28 टन से कम	89.28 टन से अधिक लेकिन 91.28 टन से कम	लोड का समायोजन / उतरान अथवा अधिक लदी हुई वैगन को अलग करना अथवा रैक को प्रतिबंधित गति से चलाना जो 30 kmph से अधिक न हो ।
	95.28 टन से अधिक	93.28 टन से अधिक	91.28 टन से अधिक	अधिक लदी हुई वैगन को अलग करना तथा इस प्रयोजन हेतु बुलाई गई अन्य वैगन में लोड को विभक्त करें अथवा सामग्री का उतरान करके गाड़ी संचालन की अनुमति दें ।

11. ऐसी गाड़ियो के संचालन के दौरान सुनिश्चित करना चाहिये कि स्पीडोमीटर और स्पीड रिकार्डर कार्यरत होना चाहिये ।
12. अधिक लदान किये गये रेकों पर की गई कर्यवाही कि समीक्षा प्रत्येक 15 दिनो में DRM द्वारा की जायेगी और इस्की रिपोर्ट HQ को भेजि जयेगी जहाँ PHOD द्वरा समीक्षा की जायेगी ।
13. सुनिस्चित किया जायेगा कि वे ब्रिज़ सही रूप से कर्यरत हैं तथा भारोतोलन हेतु सही प्रक्रिया अपनायी जा रही है.
14. अधिक लदान से सम्बंधित आपवादिक रिपोर्ट मंडल/ सेंट्रल कंट्रोल के पास उप्लब्ध करानी चाहिये ताकि आवश्यक्ता अनुसार सम्बंधित विभाग उक्त डाटा प्रयोग कर सके.

परिचालन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी

माल परिचालन सूचना प्रणाली
Freight Operations Information System

भारतीय रेल एक वर्ष में 900मिलियन टन माल की ढुलाई करती है. भारतीय रेल के राजस्व का दो तिहाई हिस्सा माल गाड़ियां कमाती हैं और उन्हें रेलवे का राजस्व अर्जक कहा जाता है. रेलवे द्वारामुख्य रूप से ढोई जाने वाली वस्तुएं कोयला, लोह अयस्क, अनाज, लोहा और स्टील, सीमेंट, पेट्रोलियम उत्पाद, उर्वरक और कंटेनरों में सामान है. विभिन्न प्रकारकी वस्तुओं केयानांतरण की आवश्यकताओं को हैंडल करने के लिए विशिष्ट डिब्बे हैं. यात्रीगाड़ियों के विपरीत, माल गाड़ियां एक नियत शड्यूल के अनुसार नहीं चलती और इसलिए माल परिचालन को अति सूचना गहन गतिविधि बनाती हैं. इस सूचना के आधारपर, प्रबंधक, डिब्बों, इंजनों, क्रू और नेटवर्क पर मार्ग जैसे संसाधनों का इष्टतमउपयोग करने के लिए आबंटन के निर्णय निरंतर लेते रहते हैं. रीयल टाइम सूचना, अच्छे निर्णय लेने को अनुमत करती है और इसलिए प्रणाली के अंदर ही गतिशीलता के उच्च स्तर को सुनिश्चित करती है. माल परिचालन सूचना प्रणाली (फॉयस), पहली परियोजना थी, जो क्रिस ने आरंभ की. वास्तव में 80 के दशक के मध्य में क्रिस का सृजन इस प्रयत्न का परिणाम है. फॉयस ने डिब्बों, इंजनों और यूनिट गाड़ियों की गतिविधियों को ट्रैक और मॉनीटर करने के लिए एक अनुप्रयोग के रूप में शुरूआत की. अब यह माल गाड़ियों के लिए एक पूर्ण प्रबंधन मॉड्यूल हैऔर इसके साथ बिल तैयार करने और राजस्व एकत्रित करने को भी हैंडल करता है.भारतीय रेलवे की बेहतर डिब्बा उत्पादकता में भी इसने महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है और उद्देश्य यह है कि सूचना का प्रयोग उत्पादकता, ग्राहक सेवा को और बढ़ाने में किया जाए ताकि तेजी से बढ़ रही अर्थव्यवस्था की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके ।

प्रबंधन की कार्यकुशलता बढ़ाने एवं परिचालन पर नियंत्रण रखने के लिए FOIS प्रणाली का उपयोग किया जा रहा है । ब्राडगेज पर इस पद्धति द्वारा उच्च क्षमता वाले कम्प्यूटर के माध्यम से परिचालन में तुरंत एवं सही सूचना द्वारा माल भाड़ा परिचालन पर कुशल नियंत्रण रखने हेतू इस प्रणाली को अपनाया गया है । इस प्रणाली के अंतर्गत एक विशाल कम्प्यूटर जिसे सेंट्रल सिस्टम कम्प्यूटर कहा जाता है वह क्षेत्रीय रेलवे के कम्प्यूटर तथा फील्ड टर्मिनलों के साथ जोड़ा जाता है जिससे उपलब्ध डाटा आसानी से हस्तांतरित किया जा सके ।

यह एक ऑन लाइन प्रणाली है यह प्रणाली माल यातायात ग्राहकों को उनके प्रेषणों के परिवहन की तात्कालिक जानकारी देती है । इस प्रणाली को अधिकृत उपयोगकर्ता जैसे यार्डो मे मुख्य यार्ड मास्टर, यार्ड मास्टर, टी.एन.सी. तथा कंट्रोल ऑफिस में डिप्टी सी.एच.सी. (ट्रेन / स्टॉक) तथा सी.जी.एस. आदि द्वारा एरिया रिपोर्टिंग सेंटर ARC तथा Enquiry Terminal के माध्यम से संचालित किया जाता है । इस प्रणाली का नेटवर्क रेल के अपने स्वामित्व के OFC डिजीटल चैनलों और BSNL से किराए पर लिए गए टेरिस्ट्रियल तथा वी-सेट चैनलों द्वारा संचालित किया जा रहा है ।

मालगाड़ियों के संचालन की निगरानी करने के अतिरिक्त, बिज़नेस के कॉम्पलेक्स नियमों के आधार पर यह प्रणाली, मालभाड़े और अन्य प्रभारों की गणना करती है और रेलवे रसीद, शिपर द्वारा देय बिल, तैयार करती है। आज मालभाड़े के भुगतान की इलैक्ट्रॉनिक वसूली प्रतिदिन 100 करोड़ के एक महत्वपूर्ण आंकड़े तक पहुँच गई है। इस प्रणाली में भेजे गए माल के ट्रैकिंग और ट्रेसिंग तथा ऐंड उपयोगकर्ता के लिए सूचना के प्रकाशन की क्षमता-रखते हैं। अधिक पारदर्शिता लाने के लिए, भारतीय रेलवे ने प्राथमिकता नियमों, परिचालनिक प्रतिबंधों और वाणिज्यिक करारों के आधार पर चुनिंदा वस्तुओं के लिए ग्राहकों को रेक के ऑटोमेटिक आबंटन की शुरुआत की है। मुख्य ग्राहकों को यह सेवाएं उनकी लीगेसी प्रणालियों के साथ फॉयस को इंटीग्रेट करके दी जा रही है ।

वर्तमान में लगभग 10,000 लोको , 2,50,000 वैगनों एवं 3,500 मालगाड़ियों की प्रतिदिन मॉनिटरिंग इसके माध्यम से की जा रही है ।

यह प्रणाली दो मोड्यूल में विकसित की गई है - 1.रेक मेनेजमेंट सिस्टम 2.टर्मिनल मेनेजमेंट सिस्टम

रेक मेनेजमेंट सिस्टम (RMS) - इस सिस्टम के अंतर्गत जो मुख्य कार्य किए जाते हैं वे इस प्रकार हैं -

i. लोड प्लानिंग, ट्रेन आर्डरिंग, रेक फार्मेशन, ट्रेन आगमन तथा प्रस्थान की जानकारी

ii. इंटरचेंज फोरकॉस्ट, डाइवर्शन, लोड स्टेबलिंग, ट्रेन डिटेंशन, प्रि डिपार्चर ट्रेन डिटेंशन

iii. बी.पी.सी. एवं क्रू डिटेल्स, लाईट इंजिन मुवमेंट, पीसमील प्लेसमेंट एवं रिलिज, पीसमील सिक एवं फीट रिपोर्ट इत्यादि ।

टर्मिनल मेनेजमेंट सिस्टम - इसके अंतर्गत निम्नलिखित मुख्य कार्य किये जाते हे -

i. प्रोग्राम ट्राफीक का नियोजन

ii. डीमांड तथा फार्वर्डिंग नोट, एडवांस रजिस्ट्रेशन फीस, प्रतिबंधों का विवरण

iii. आर.आर. का बनाना, , भाड़े की गणना, वैगनों का रिमुवल, डेमरेज, वार्फेज की गणना

iv. लोडिंग, अनलोडिंग का विवरण, डाइवर्शन, रिबुकिंग

v. अकाउंट मेंटेनेंस, ई-पेमेंट इत्यादि ।

FOIS के लाभ -

1. उपलब्ध संसाधनों का अधिकतम उपयोग
2. संसाधनों के मेंटेनेंस खर्चों में कमी
3. असंबंधित वैगनों जैसी कठिनाइयों पर नियंत्रण
4. दावों में कमी
5. रेकों पर नियंत्रण तथा निरंतर निगरानी
6. वास्तविकता के आधार पर निर्णय लेने में आसानी
7. रोलिंग स्टाक की उपलब्धता पर नजर रखने तथा उनके कुशलतम उपयोग करने में आसानी
8. गलतियों पर नियंत्रण के साथ साथ शीघ्र पारदर्शी कार्य संचालन
9. ग्राहकों को रेक की अग्रिम जानकारी मिलने के कारण नियोजन करने में आसानी से ग्राहकों की संतुष्टि ।
10. परिचालन की कुशलता बढ़ाने के लिए अत्यंत उपयोगी ।

एकीकृत कोच प्रबंधन प्रणाली (आई.सी.एम.एस.) - प्रतिदिन लाखों यात्री अपनी यात्रा की बुकिंग इस विश्वास के साथ करते हैं कि जब नियत दिन उनकी गाड़ी चलेगी, तो वह एक डिब्बा लाएगी, जिसमें उनके लिए स्थान होगा। प्रतिदिन उनकी इस अपेक्षा को पूरा करने के लिए भारतीय रेलवे को 50 हजार डिब्बों को रेल पथ पर चलाने की आवश्यकता होती है, इस बेड़े फ्लीट को दक्षतापूर्वक डिप्लॉय करके, रेलवे अपने यात्रियों के फायदे के लिए विघ्न-बाधा और निराशा की मात्रा को न्यूनतम करते हुए अधिक सेवाएँ चलाने में सक्षम हुई है । इस विस्तृत कार्यक्षेत्र को भलिभाँति संभालने के लिए यह आवश्यक हो जाता है कि परिसंपत्तियों को समय पर सर्विस और अनुरक्षण मिले। आवश्यकतानुसार मुद्रित रिपोर्टों में पिछले वर्षों के ऐतिहासिक रिकॉर्ड या एक अधिकारी के मोबाइल फोन पर मिनट तक की सूचना दे सके। **एकीकृत कोच प्रबंधन प्रणाली** हूबहू ऐसा ही और इससे भी अधिक करती है। इसके तीन मॉड्यूल हैं जो प्रबंधकों को व्यापक अवलोकन देते हैं और उपलब्ध संसाधनों की शीघ्र पहचान तथा आवश्यकता के अनुसार उनके आबंटन को सरल बनाते हैं । इसके प्रमुख मॉड्युल COIS (कोचिंग ऑपरेशन इंफॉर्मेशन सिस्टम), PAM (पंक्चुलिटी एनालिसिस मॉड्युल) तथा कोच मेंटेनेंस मॉड्युल हैं ।

- **कोचिंग परिचालन सूचना प्रणाली** - यह मॉड्यूल, योजना, यात्री सेवाओं के परिचालन का कार्य निष्पादन और निगरानी के लिए विस्तृत, रीयल टाइम सूचना उपलब्ध कराता है । चूँकि प्रणाली को योजनाओं की जानकारी है,

अत: इसके लिए न्यूनतम डेटा इन्पुट की आवश्यकता होती है । यह इन्पुट भी आसान है क्योंकि उपयोगकर्ता, अपने यार्डो के वास्तविक प्रतिनिधित्व में पूरी तरह से सवारी डिब्बों को ड्रैग और ड्रॉप कर सकता है.

- **समय-पालन विश्लेषण और निगरानी** (PAM) – यह मॉड्यूल अपने आप ही नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग (सीओए) से विलंब को उठा लेता है और रीयल-टाइम इनसाइट को परिचालन की स्थिति में प्रदर्शित करता है । यह प्रणाली, ऑपरेटिव से लेकर स्ट्रेटेजिक तक प्रबंधन के सभी स्तरों के लिए सतत और सही रिपोर्टें उपलब्ध कराती है । चूँकि, आईसीएमएस के पास अधिकांश संबंधित सूचना होती है, इसलिए यह गाड़ियों के समय पर चलने की निगरानी और विश्लेषण करने के लिए भी महत्वपूर्ण स्थान निभाता है ।
- **कोच अनुरक्षण प्रबंधन मॉड्यूल** (CMM) – इस माड्युल को सवारी डिब्बों के अनुरक्षण को रिकॉर्ड करने और सुविधा तथा स्पेयर पार्ट्स इन्वेंटरी के प्रबंधन के लिए विकसित किया गया है । अलर्ट तैयार करने, सूचना के आदान-प्रदान, मरम्मत के लिए चल-स्टॉक के स्थापन का अनुरोध, सुपुर्दगी और सेवा के लिए सवारी डिब्बों के प्रमाणन की पावती आदि के लिए यह परिचालन मॉड्यूलों के साथ पूर्णतया एकीकृत है ।

नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग (सीओए) - भारतीय रेलवे पर गाड़ी परिचालन को 77 मंडल कार्यालयों में नियंत्रण कक्षों द्वारा नियंत्रित और मॉनीटर किया जाता है। नियंत्रण कक्ष, मंडल का नर्व केन्द्र है । मंडल के अधिकार क्षेत्र में गाड़ियों की आवाजाही की प्रवाहिकता नियंत्रण कक्ष के संचालन की दक्षता पर निर्भर करती है । अपने कार्य की इसी प्रकृति के कारण नियंत्रण कार्यालय कभी भी बंद नहीं होते और दिन के सभी घंटों तथा सप्ताह के सभी दिनों में कार्य करते हैं । पारंपरिक ग्राफ बनाकर गाड़ियों के कंट्रालिंग को नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग ने बदल दिया है । इसमें गाड़ियों की मॉनीटरिंग की जाती है, गाड़ियों की आवाजाही को रीयल टाइम में केप्चर किया जाता है और शड्यूल और बिना शड्यूल की गाड़ियों की आवाजाही की योजना बनाई जाती है और कंप्यूटर सहायता प्राप्त इंटरफेस से नियंत्रित की जाती है । गाड़ी परिचालन से संबंधित सूचना प्रौद्योगिकी अनुप्रयोगों में नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग नवीनतम परिवर्धन है । माल परिचालन सूचना प्रणाली फॉयस) के) साथ सीओए ने गाड़ी परिचालन से संबंधित सभी सूचना को कंप्यूटर से तैयार होने योग्य बना दिया है । यह वही अनुप्रयोग है जो राष्ट्रीय गाड़ी पूछताछ प्रणाली एनटीईएस) को फीड करता है), जो यात्रियों को गाड़ी के चलने की अद्यतन सूचना उपलब्ध कराता है। भारतीय रेल का उद्देश्य ऐसी प्रौद्योगिकीय उपकरणों के उपयोग द्वारा परिचालनों को अधिक बेहतर बनाना है, ताकि ऐसे शीघ्रतर डेटा केप्चर और कुशल अनुप्रयोग संभव हो सकें, जो बेहतर योजना और पूर्वानुमान साधन उपलब्ध करा सके ।

इस अनुप्रयोग में गाड़ी परिचालन से संबंधित डेटा, नियंत्रकों द्वारा प्रविष्ट किया जाना अपेक्षित है, क्योंकि वे नियंत्रण बिंदुओं या स्टेशनों से सूचना प्राप्त करते हैं. यह अनुप्रयोग एक ही सेक्शन में गाड़ी (मंडल नेटवर्क का एक अंश) .रता हैकी रनिंग को चार्ट करता है और विभिन्न परिचालनिक प्राचलों के आधार पर अग्रिम पूर्वानुमान भी तैयार क इसके बाद सूचना का निरंतर प्रवाह बनाए रखने के लिए गाड़ी को उसकी वास्तविक गति के अनुसार वास्तव में आसन्न मंडल को सौंप दिया जाता है।

इस अनुप्रयोग की मुख्य विशेषता में, यदि अपेक्षित हो तो, नियंत्रक द्वारा गाड़ियों को क्रम में करने, सभी संभव मार्गों को देखना, गाड़ियों की दिशा मोड़ना या गाड़ियों का मार्ग दोबारा तैयार करना, का सामर्थ्य शामिल है. इस अनुप्रयोग में गाड़ी के संघटन के विवरण, क्रू और इंजन के विवरण को कैप्चर करने और देखने की सुविधा है। असामान्य घटना की रिपोर्टिंग को उपयोगकर्ताओं के अनुकूल इंटरफेस से इनेबल किया गया है। यहाँ एक चार्ट भी होता है, जो लाइन अधिभोग, सतर्कता आदेशों और असामान्य कार्यप्रणाली को दर्शाता है. अनुप्रयोग का एक मुख्य घटक, गाड़ियों के चलने का पूर्वानुमान करने या बहिर्वेशन करने की योग्यता है, जिससे नियंत्रक, बेहतर योजना बना सकता है. इस तथ्य के अतिरिक्त, कि स्ट्रक्चर्ड एमआईएस रिपोर्टें भी तैयार की जाती हैं, प्रबंधकीय पर्यवेक्षण के लिए चार्टों को प्रिंट किया जा सकता है.

सीओए को इस प्रकार डिज़ाइन किया गया है कि इसे किसी भी अन्य अनुप्रयोग के साथ इंटीग्रेट किया जा सकता है. राष्ट्रीय गाड़ी पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस), समयपालन विश्लेषण मॉड्यूल (पीएएम), और मालगाड़ी - परिचालन सूचना प्रणाली सभी एक एंटरप्राइज़ अनुप्रयोग इंटीग्रेशन सॉफ्टवेयर केमाध्यम से इंटीग्रेट किए हुए हैं ।

सॉफ्टवेयर सहायता प्राप्त गाड़ी शड्यूलिंग - (SATSANG)"सत्संग" - बहुत से लोगों को रेलवे समय –सारणी देखना बहुत आनंददायक लगता है, विशेषतया जब वे किसी रेल यात्रा पर जा रहे हों. जिस मार्ग से गाड़ी जाती है, मार्ग में आने वाले स्टेशन, बहुत जाने माने या अनजाने, समय औररुकने के स्थान – ये सभी गाड़ी की यात्रा के रोमांच के एक अंश हैं । समय सारणी-देखना ठीक वैसा ही है जैसा नाविक के लिए तारों से भरी रात के आकाश को देखना । भारतीय रेलवे जैसे एक व्यस्त नेटवर्क के लिए किसी समयसारणी को तैयार- करना बहुत ही चुनौतीपूर्ण कार्य है । क्षेत्रीय रेलों पर योजना बनाने वाले स्वतंत्र रूप से कार्य करते हैं और फिर ऑल इंडिया समय सारणी विकसित-करने के लिए अन्य क्षेत्रीय रेलें योजना बनाने वालों के सहयोग से कार्य करती है । समय सारणी के मुख्य उद्देश्य यह हैं कि यह यात्रियों के लिए सुविधाजनक हो और सिस्टम में चलने के लिए उपयुक्त हो । नई गाड़ी सेवाएं प्रारंभ करना और पुरानी में वृद्धि करना एक कला है और योजना बनाने वालों का एक चुनिंदा ग्रुप इस कार्य में बहुत कुशल होता है ।

भारतीय रेलवे ने योजना बनाने की प्रक्रिया को सुगम बनाने के लिए सॉफ्टवेयर टूल प्रदान करने का विनिश्चय किया. सॉफ्टवेयर सहायता प्राप्त गाड़ी शडयूलिंग और नेटवर्क गवर्नेंस परियोजना को ऐसा टूल (सत्संग) बनाने का कार्य सौंपा गया है. संपूर्ण संसाधन आबंटन प्रक्रिया अब इस टूल द्वारा की जाएगी, जिससे और कुशल आबंटन होगा और समयसारणी को मजबूत बनाएगा- ।

क्रू मेनेजमेंट सिस्टम (सी.एम.एस.) - रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र ने भारतीय रेलवे पर क्रू प्रबंधन प्रणाली लागू करके एक और उपलब्धि हासिल की है। क्रू, जिसमें लोको पायलट और गार्ड शामिल होते हैं, गाड़ियों की रनिंग और संरक्षा के महत्वपूर्ण संसाधन हैं। सीएमएस क्रू के इन सदस्यों के बारे में हर वक्त सूचनाएं उपलब्ध कराता है, जिससे माल गाड़ियों और सवारी गाड़ियों पर तथा टर्मिनलों एवं यार्डों तक सीमित छोटी दूरी के लिए क्रू की बुकिंग आसान हो जाती है ।

भारतीय रेलवे पर चौबीस घंटे गाड़ी-परिचालन के लिए लगभग एक लाख गार्ड और ड्राइवर हैं। यह साफ्टवेयर सॉल्यूशन उनकी स्टेटस की जानकारी देकर, उनकी ड्यूटी के आबंटन की रोस्टरिंग करके, उनके होम स्टेशन पर क्रू की उपलब्धता की जानकारी देकर और गाड़ियों पर क्रू को तैनात करके उनके दैनिक कार्यों को स्वचालित करता है। इनसे क्रू का प्रबंधन और बेहतर होता है। सीएमएस को पारदर्शिता लाने और सूचनाओं की अधिक सटीकता के लिए विकसित किया गया है, ताकि निर्णय-कर्त्ता क्रू को नियंत्रित करने और इसके इष्टतम उपयोग के लिए प्रभावी निर्णय ले सकें।

यह सॉफ्टवेयर सिस्टम दिसंबर, 2007 में आरंभ किया गया था और वर्तमान में 383 क्रू बुकिंग लॉबी पर इसे चालू किया जा चुका है। वर्तमान में, सीएमएस में 1,01,888 क्रू सदस्यों का डेटाबेस है और इस सिस्टम द्वारा रोजाना 51,000 से अधिक क्रू सदस्य बुक किए जा रहे हैं। इस प्रकार भारतीय रेलवे पर क्रू बुकिंग कंप्यूटराइज्ड हुई है । इस सिस्टम की एक खास बात यह है कि क्रू एक टच-स्क्रीन किऑस्क के माध्यम से सिस्टम पर इंटर-एक्ट कर सकता है। इस सिस्टम में बायो-मेट्रिक (थम इंप्रेशन रीडर) की व्यवस्था की जा रही है, ताकि प्रॉक्सी रिपोर्टिंग की किसी संभावना को समाप्त किया जा सके। यह सिस्टम उपयोगकर्ता के लिए अत्यधिक अनुकूल है। क्रू की उपलब्धता की जानकारी मोबाइल फोन पर तत्काल उपलब्ध कराने के लिए सीएमएस द्वारा एसएमएस का इस्तेमाल किया जाता है। सीएमएस SMS के माध्यम से क्रू बुकिंग भी उपलब्ध कराता है और सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए प्रबंधन और पर्यवेक्षण से संबंधित स्टाफ को जानकारियां एवं अलर्ट्स उपलब्ध कराता है। इस प्रकार, शीघ्र निर्णय लेने में सेल फोन की भूमिका महत्वपूर्ण हो गई है। यह पूरा सॉफ्टवेयर क्रिस के सॉफ्टवेयर इंजीनियरों द्वारा क्रिस में ही विकसित किया गया है।

अनाराक्षित टिकट प्रणाली (UTS) - भारतीय रेलवे पर अनारक्षित यात्रा सुविधा का प्रयोग करते हुए प्रतिदिन 20 मिलियन यात्री सफर करते हैं। एक अनारक्षित टिकट इन यात्राओं को प्राधिकृत करती है, परंतु जैसा कि नाम से ही स्पष्ट है कि यह कोई आरक्षित बर्थ या सीट नहीं देता। यह टिकट किसी एक विशिष्ट गाड़ी सेवा के लिए भी नहीं है । इस सुविधा का उपयोग मुख्यत: नियमित रूप से आने-जाने वाले और उपनगरीय यात्रियों द्वारा छोटी दूरियों के लिए

किया जाता है, जहाँ सीट सुनिश्चित होना आवश्यक नहीं है. कम आय समूह के लंबी दूरी की यात्रा करने वालों को भी यह उपलब्ध है और ग्रामीण क्षेत्रों को जिलों, शहरों और नगरों से जोड़ता है. अनारक्षित यात्रियों को दिन या रात के किसी भी समय टिकटें जारी की जाती हैं, क्योंकि बुकिंग कार्यालय, दिन में 24 घंटे, सप्ताह में सातों दिन खुलते हैं.

अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (यूटीएस), संपूर्ण भारतीय रेलवे पर केंद्रीकृत प्रशासित कंप्यूटरीकृत टिकटिंग प्रणाली उपलब्ध कराने का प्रयत्न करता है. आज 90 प्रतिशत से अधिक अनारक्षित टिकटें इस प्रणाली के माध्यम से बेची जा रही हैं. देश के दूरवर्ती क्षेत्रों में टिकट व्यवस्था उपलब्ध कराने और सभी स्थानों पर निर्बाध सेवा प्रदान करने की योग्यता को भारत सरकार द्वारा सराहा गया है तथा इसके प्रारंभिक डिज़ाइन और क्रियान्वयन के लिए उत्तरदायी क्रिस दल के साथ इस परियोजना को लोक प्रशासन में **प्रधान मंत्री** का उत्कृष्टता पुरस्कार मिला है.

यात्री आरक्षण प्रणाली (PRS) - भारतीय रेलवे में आरक्षित यात्रा करना यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) द्वारा सुगम हुआ है। पीआरएस, प्रतिदिन देश भर में चलने वाली 2500 गाड़ियों में लगभग 1.5 से 2.2 मिलियन यात्रियों को आरक्षण की सेवाएं प्रदान करता है. पीआरएस का अनुप्रयोग कन्सर्ट (सीओएनसीईआरटी) (कन्ट्रीवाइड नेटवर्क ऑफ कंप्यूटराइज़्ड एनहान्सड रिज़र्वेशन एंड टिकटिंग), विश्व का सबसे बड़ी ऑनलाइन आरक्षण अनुप्रयोग है, जिसे क्रिस द्वारा विकसित एवं अनुरक्षित किया जा रहा है। यह प्रणाली वर्तमान में 5 डेटा केन्द्रों से परिचालित होती है. सर्वर क्लस्टर, एक कोर नेटवर्क द्वारा एक दूसरे से जुड़े हुए हैं, जो देशभर में एक जैसे टर्मिनल इनेबल करते हैं, जिसके द्वारा यात्रा करने वाले लोग किसी भी गाड़ी में, किन्हीं भी दो स्टेशनों के बीच, किसी भी तिथि और श्रेणी में सीट आरक्षित कर सकते हैं. पीआरएस वेबसाइट को वर्ष 2009 में नागरिक केन्द्रित सेवा श्रेणी में वेब रत्न प्लेटिनम आईकॉन पुरस्कार प्रदान किया गया था.

राष्ट्रीय गाड़ी पूछताछ प्रणाली (NTES) - हालाँकि, भारतीय रेल को समय पर गाड़ियां चलाने के लिए जाना जाता है, कई बार भारतीय रेलवे के नियंत्रण से बाहर के कारणों की वजह से गाड़ियां लेट हो जाती हैं, अपने प्रारंभिक स्टेशन से पुन: शेड्यूल की जाती हैं, निरस्त हो जाती हैं या किसी अन्य मार्ग की ओर मोड़ दी जाती हैं, जिसके परिणामस्वरूप इसके नियत समय से वास्तविक आगमन/प्रस्थान समय में परिवर्तन हो जाता है. गाड़ी के चलने में होने वाले इन परिवर्तनों से रेल उपयोगकर्ताओं को होने वाली असुविधा से बचाने के लिए राष्ट्रीय गाड़ी पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस), जनता को प्रत्येक रुकने वाले स्टेशन पर गाड़ी के आगमन/प्रस्थान के संभावित समय, गाड़ी के शड्यूल की सूचना, निरस्त गाड़ियों के बारे में सूचना, मार्ग परिवर्तित गाड़ियों और प्लेटफार्म बर्थिंग की सूचना के बारे में सूचना उपलब्ध कराती है।

एन.टी.ई.एस. प्रणाली का मुख्य उद्देश्य और लक्ष्य जनता को उपयोगकर्ताओं के अनुकूल इंटरफेस के माध्यम से समय पर और विश्वस्त सूचना उपलब्ध कराना है। एन.टी.ई.एस. के माध्यम से देश भर में विभिन्न डिलीवरी चैनलों यथा वेब ब्राउज़िंग द्वारा, मोबाइल फोन या लैंडलाइन फोन द्वारा (वॉयस एवं एसएमएस), तथा भारतीय रेल के सभी स्टेशनों पर व्यक्तिश: माध्यम से अब जनता को यह सूचना सुविधापूर्वक और विश्वस्ततापूर्वक उपलब्ध है. एनटीईएस को ग्राहकों के लाभ के लिए पीएसयू द्वारा आईसीटी के इन्नोवेटिव उपयोग के लिए वर्ष 2010-2011 का ई-गवर्नेंस का राष्ट्रीय पुरस्कार मिला और "राष्ट्रीय गाड़ी पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस)" को कंप्यूटरवर्ल्ड इन्फार्मेशन टैक्नॉलोजी अवार्ड फाउंडेशन, सं.रा.अ., द्वारा प्रारंभ किए गए कंप्यूटरवर्ल्ड ऑनर प्रोग्राम में अंतिम दौर में पहुंचने वाला चुना गया।

शंटिंग

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- शंटिंग के प्रकार निम्नानुसार है-

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

1. हाथ शंटिंग-

हाथ शंटिंग का अर्थ है कि मानव शक्ति का प्रयोग कर वाहनों को धकेल कर शंटिंग करना।

हाथ शंटिंग के नियम-

i. जिम्मेदार यातायात कर्मचारी के निरीक्षण मे ही शंटिंग की जानी चाहिए।
ii. ऐसे वाहनो को हमाल (कुली) दोनो बफ़र के बीच से या साईड से वाहनो को धकेलेंगे।
iii. शंटिंग किये जाने वाले वाहनो के हैन्ड ब्रैक कारगर होने चाहिए।
iv. यदि स्टेशन / यार्ड मे वाह्यतम कांटो के आगे 400 मे 1 से अधिक उतार बाहर की तरफ़ हो तो हाथ शंटिंग नही करना चाहिए।

- हाथ शंटिंग के **लाभ-**

यह शंटिंग कम खर्चिली है क्योंकि इसमे इंजन तथा ईंधन की आवश्यकता नही पडती है।

- हाथ शंटिंग से **हानि-**

इस पद्धति से शंटिंग करने मे काफ़ी अधिक समय लगता है। इसलिए यह पद्धति वहाँ के लिये उपयुक्त हो सकती है जहाँ कम शंटिंग करनी होती है।

1. लूज/हम्प शंटिंग-

लूज शंटिंग का अर्थ है कि गाड़ी मे से वाहनो को अलग करके उन्हे ईंजन से धक्का देकर या लुढका कर छोड़ देना जिससे वाहन लुढक कर जिस लाइन के लिए कांटे सैट किये गये है,उस लाइन पर पहुंच जाते है।

यदि यही शंटींग हम्प की सहायता से कि जाती है तो उसे हम्प शंटींग कहते है।

<u>निम्नलिखित वाहनो की लूज शंटिंग नही की जाएगी-</u>

1. खाली अथवा भरे हुए कोचिंग वाहन
2. पशुओ से भरे हुए डिब्बे
3. सभी प्रकार के टैक वैगन
4. खतरनाक ,ज्वलनशील, विस्फ़ोटक पदार्थ से भरे वैगन
5. वैगन जिसमे मानव हो
6. ट्रक और हैवी मैटेरियल से लदे वैगन
7. क्रेन
8. ओ.डी.सी.से भरे वाहन
9. क्षतिग्रस्त वाहन
10. ऐसे सभी वाहन जिनके ऊपर "लूज शंटिंग करना मना " है लिखा है।

- **लूज /हम्प शंटिंग के लाभ-**
  1. गाड़ियाँ 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 / हम्प शंटिंग से हानि-**
    1. वैगनो को क्षति पहुंचती है।
    2. वैगनो मे लदे माल को क्षति पहुंचती है। जिससे अधिक दावा देना पड़ता है।
    3. स्किड,पोर्टर तथा ब्रेक चेजर्स ज्यादा लगते है।
    4. कम सुरक्षित है।

3.फ़्लाई शंटिंग-

मध्य रेलवे पर हम्प यार्डो को छोड़कर अन्य यार्डो मे इस प्रकार की शंटिंग करने की मनाही 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 पहला वैगन कांटो से गुजर जाता है कांटो को दूसरी लाईन के लिए सैट कर दिया जाता है।

- **लाभ-** इससे शंटिंग मे बहुत कम समय लगता है।
- **हानि-** वे सभी जो कि लूज शंटिंग की है।

4. पुश एण्ड पुल शंटिंग-

यह पद्धति सबसे सुरक्षित पद्धति है तथा अधिकतर शंटिंग इसी पद्धति से ही की जाती है। इस पद्धति मे वाहन इंजन के साथ ही होते हैं तथा इंजन के साथ ही वाहनो को आगे की ओर से खिंचकर या पीछे की ओर से धकेलकर, निर्धारित स्थान से पकडकर निर्धारित स्थान पर रखा जाता है, इसलिए इसे पुश एण्ड पुल शंटिंग कहा जाता है। इस पद्धति मे शंटिंग का नियंत्रण शंट सिगनल के साथ-साथ कर्मचारियो के हाथ सिगनल द्वारा भी होता है इसीलिए इसे फ़्लैग शंटिंग भी कहा जाता है।

- **लाभ-** यह पद्धति बहुत सुरक्षित है। इसमे न तो वैगनो को क्षति पहुंचती है और न ही उसमे रखे सामान को क्षति पहुचाती है और न ही वैगनो के गिरने का खतरा रहता है।
- **हानि-** इस पद्धति से शंटिंग करने मे ज्यादा समय लगता है।

शंटिंग के सामान्य नियम- (SR5.13-1,SR 5.14-1)

1. लोको पायलट को शंटिंग के लिये अधिकार पत्र शंटिंग आदेश T/806 देना चाहिए। (बडे स्टेशन /यार्ड में जहाँ अलग से शंटिंग स्टॉफ तैनात किए हैं तथा शंटिंग कार्य नियमित व निर्धारित स्थान तक किया जाता है वहाँ T /806 दिये जाने की आवश्यकता नही है.)
2. शंटिंग कार्य SWR मे दिए गये शंटींग पर्यवेक्षक (Shunting supervisor) की निगरानी मे की जाएगी। जो निम्नलिखित होते है
    i. बडे स्टेशन के स्टे.मा.,यार्ड मास्टर, शंटिंग मास्टर, शंटिंग जमादार
    ii. रोड साइड स्टेशन पर गाडी का गार्ड
3. लोको पायलट को स्वयं शंटिंग करनी चाहिए।
4. शंटिंग की अधिकतम गति 15 kmph होनी चाहिए।
5. खतरनाक / ज्वलनशील / विस्फोटक पदार्थों से भरे वाहन की शंटिंग की अधिकतम गति 8 kmph होगी।(WCR में 10 kmph)
6. पॉच बॉक्स वैगन की शंटिंग करते समय इम्पैक्ट गति 2 kmph होगी।
7. एक बॉक्स वैगन की शंटिंग करते समय इम्पैक्ट गति 5 kmph होगी।
8. शंटिंग कार्य के लिये आऊटर,होम,और अंतिम रोक सिगनल को ऑफ़ नही किया जाएगा।
9. यदि शंटिंग के दैारान किसी सम्मुख कांटे को ट्रेक लॉक / लॉक बार नही है तो उसे क्लैम्प करना चाहिए।
10. जब दो इंजन हो तो शंटिंग कार्य के लिये एक ही इंजन का प्रयोग करना चाहिए लेकिन यदि दो इंजन मल्टिपल रुप मे आपस मे जुड़े हुये है तो उसे एक इंजन मानकर ही शंटिंग करनी चाहिए।

11. जब पूरी की पूरी गाड़ी. की, एक लाईन से दूसरी लाईन पर शंटिंग की जा रही हो तो गार्ड को अपने ब्रेक यान मे रहना चाहिए।
12. सामान्यत:शंटिंग करते समय पूरी गाड़ी मे एयर प्रेशर होना चाहिए।
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. यदि स्टेशन/यार्ड मे सबसे बाहरी कांटे के आगे 400 मे 1 का या इससे अधिक उतार है तो उस ओर शंटिंग नही की जाएगी यदि करना जरूरी हो तो इंजन उतार की ओर होना चाहिए।
15. शंटिंग शुरू करने के पहले शंटिंग से सम्बन्धित सभी कर्मचारियो को शंटिंग का पूरा विवरण समझ लेना चाहिए तथा उस स्टेशन पर लागू शंटिंग प्रतिबन्धो की जानकारी लेनी चाहिए।
16. यदि शंटिंग अनुदेश मे परिवर्तन करना आवश्यक हो तो पहले शंटिंग कार्य को बन्द कर देना चाहिए और जहॉ तक संभव हो सके यह जानकारी लिखित रुप मे देनी चाहिए।
17. शंटिंग के दौरान कपलिंग को घिसटते हुये नही छोड़ना चाहिए बल्कि उसे उचित स्थान पर लगाना 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 चाहिए और इसके बाद सावधानी पूर्वक इंजन को लोड पर लेना चाहिए जिससे यात्रियो का धक्का न लगे ।
19. शंटिंग के दौरान हाथ सिगनल इस प्रकार दिखाने चाहिए कि वे लोको पायलट को स्पष्ट दिखायी दे।
20. हाथ सिगनल केबिन से दिखाए जा रहे हों तो नीचे से रीपीट किये जाएंगे. लेकिन यदि स्थावर सिगनल के आधार पर शंटिंग हो तो हाथ संकेत रीपीट करने की आवश्यकता नहीं होगी.
21. यात्री गाड़ी की शंटिंग में शामिल इंजन के अलावा, यदि किसी इंजन को यात्री गाड़ी के पीछे खड़ा किया जाना आवश्यक हो, तब इंजन के साथ उपस्थित शंटिंग कर्मचारियों द्वारा प्रदर्शित हाथ सिगनलों के अनुसार उसे, यात्री गाड़ी के पीछे, इंजन और यात्री गाड़ी के बीच कम से कम 50 मीटर की पृथक दूरी पर खड़ा किया जाना चाहिए ।

शंटिंग के समय वर्जित बातें-

1. चलती गाड़ी मे डिब्बो को अलग करना।
2. शंटिंग के दौरान वैगन के नीचे से निकलना।
3. चलती गाड़ी मे बफ़र या कपलिंग पर चढकर निकलना।
4. इंजन जोड़ने के लिये इंजन और वाहन के बीच मे पहले से खड़ा रहना।
5. वैगन के नीचे आराम करना।
6. यार्ड मे सोना।
7. बचाव किये बिना वैगनो की मरम्मत करना।

ब्लॉक सेक्शन मे शंटिंग करना-

जब भी ब्लॉक सेक्शन मे शंटिंग करना हो तो स्टेशन मास्टर आवश्यकतानुसार लाईन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फ़ॉरवर्ड करेगा।

यदि लोको पायलटको ब्लॉक सेक्शन मे शंटिंग कार्य के लिये भेजना हो तो उसे निम्न प्राधिकार दिये जायेंगे -

i) शंटिंग चाभी देकर, या
ii) ब्लॉक ऑक्यूपेशन चाभी देकर, या
iii) अन्तिम रोक सिगनल के नीचे लगा शंट सिगनल ऑफ़ करके, या
iv) T/806 पर ब्लॉक बैक या ब्लॉक फ़ॉरवर्ड का प्राईवेट नं. लिखकर

ध्यान दें -

- स्टेशन सेक्शन मे शंटिंग करते समय ब्लॉक बैक / ब्लॉक फारवर्ड करने की आवश्यकता नही है।
- ब्लॉक फारवर्ड मे स्वयं के प्रायवेट नंबर का तथा ब्लॉक बैक मे पिछले स्टेशन के प्रायवेट नंबर का उल्लेख स्टेशन मास्टर द्वारा T/806 में किया जाएगा।

स्टेशनो पर शंटिंग के दौरान गाड़ी पटरी से न उतरे उसके लिये सावधानियॉं-

1) अपेक्षित कांटे सही लगाने तथा तालित करने के बाद ही शंटिंग के लिये हाथ सिगनल दिये जायेंगे।
2) दिन मे हाथ और रात मे सफ़ेद बत्ती हाथ से हिलाकर केबिन कर्मचारी को कांटा लगाने का संकेत दिया जायेगा, यह संकेत संबन्धित कांटे पर से प्रदर्शित किया जाएगा।
3) केबिन कर्मचारी, शंटिंग कर्मचारी के कांटे बदलने का हाथ सिगनल देखने के बाद पहले यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी रुक गई है। तत्पश्चात कांटे सही लाइन के लिए लगाने के बाद केबिन से खतरा हाथ सिगनल हटा लेगा।
4) कांटे बदलने से पहले लीवर मैन/ स्विच मैन खतरा सिगनल दिखायेगा।
5) जब तक कैबिन से खतरा हाथ सिगनल दिखाया जा रहा है तब तक कोई संचालन नही किया जाएगा।

दोहरी लाईन खण्ड पर जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग करना-

1) स्टेशन मास्टर इस तरह की शंटिंग करने की खण्ड नियंत्रक से अनुमति लेगा।
2) गाड़ी जाने के बाद T/806 जारी करेगा जिस पर स्पष्ट रुप से बताया जाएगा कि शंटिंग जाती हुयी गाड़ी के पीछे की जा रही है तथा उस गाड़ी का नं., प्रस्थान का समय आदि का उल्लेख किया जाएगा।
3) यदि गाड़ी के अगले स्टेशन पर पहुंचने तथा सेक्शन क्लीयर होने तक ब्लॉक सेक्शन मे शंटिंग का कार्य पूरा नही होता है तो स्टेशन मास्टर तुरंत ब्लॉक फ़ॉरवर्ड करेगा तथा शंटिंग कार्य पूरा होने के बाद ब्लॉक फ़ॉरवर्ड रद्द कर दिया जाएगा।

इकहरी लाईन खण्ड पर स्टेशन सेक्शन के बाहर शंटिंग करना-

ब्लॉक सेक्शन मे शंटिंग करने के लिये ब्लॉक बैक लेना जरूरी है लेकिन जहॉ पर टोकन वाले ब्लॉक उपकरण लगे है वहॉ TALQ व्यवस्था मे आऊटर सिगनल तक तथा बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था मे होम सिगनल तक बिना ब्लॉक बैक किये शंटिंग की जा सकती है, बशर्ते किसी गाड़ी को लाइन क्लियर नही दिया गया हो, लेकिन जैसे ही दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा लाईन क्लीयर मांगी जाती है तो स्टेशन मास्टर तुरन्त लाईन को ब्लॉक बैक करेगा।

नोट- इकहरी लाईन खण्ड पर जहॉ टोकन लैस ब्लॉक उपकरण लगे है वहॉ ब्लॉक सेक्शन मे शंटिंग करने के लिये ब्लॉक बैक किया जाएगा।

आती हुई गाड़ी की दिशा मे शंटिंग करना (SR 5.14-2)

इकहरी लाईन खण्ड पर-

1. इस प्रकार शंटिंग केवल स्टेशन सेक्शन मे की जा सकती है। यदि स्टेशन संचालन नियम अनुमति दें तो।
2. यदि स्टेशन यार्ड मे आती हुई गाड़ी की दिशा मे 400 मे 1 या अधिक का उतार है तो ऐसी शंटिंग करते समय इंजन आगे होना जरूरी है।
3. छोटी लाईन पर स्टेशन सेक्शन मे उस ओर जिधर से गाड़ी आने के लिये लाईन क्लीयर दिया गया है ऐसी शंटिंग तब तक नही की जाएगी जब तक कि गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर आकर रुक न जाये और SM स्वयं इस बात को सुनिश्चित न कर ले।

गाड़ियों के आगमन प्रस्थान के दौरान शंटिंग

किसी ऐसी लाइन पर / से आने वाली / जाने वाली गाड़ी के लिए सिगनल ऑफ किया गया हो जिसका पृथक्करण नहीं किया गया हो, तो उन कांटों की ओर शंटिंग नहीं की जाएगी जिस पर आने वाली / जाने वाली गाड़ी को पास होना है, केवल उन स्टेशनों को छोड़कर जहां बार बार शंटिंग की जाती है तथा जब ऐसे कांटों को रोक सिगनल / शंट

सिगनल या स्टॉप बोर्ड द्वारा सुरक्षित किया गया हो, ऐसी शंटिंग करते समय निम्न लिखित सावधानियों का अनुपालन किया जाएगा –

1. शंटिंग प्राधिकृत सक्षम रेल सेवक के पर्यवेक्षण में की जाए ।
2. रेक / लोड पूरी तरह वैक्युम / एयर ब्रेक पर हो ।
3. शंटिंग के दौरान गाड़ी की गति 15 kmph से अधिक न हो ।

ऐसे उतार वाले स्टेशन पर शंटिंग करना जिसकी मुख्य लाईन अन्य लाईनों से आइसोलेटेड नही है- (SR 5.20-2)

1. ऐसे स्टेशन पर जहाँ स्टेशन से बाहर की ओर उतार है वहाँ उतार की ओर शंटिंग करते समय इंजन सामने की ओर (Leading) अर्थात उतार की ओर होना चाहिए।
2. ऐसे स्टेशन पर जहाँ इंजन को उतार 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 क्लीयर नही दिया हो। इस तरह की शंटिंग को स्टेशन बिल्डिंग तक या उतार से 45 मी. पहले स्थान तक की जा सकती है।
3. उपरोक्त के अतिरिक्त निम्नलिखित सावधानियो का पालन भी शंटिंग करते समय किया जाएगा-
    - i) लूज शंटिंग नही की जाएगी।
    - ii) लोड को पूरी तरह से एयर प्रेशर पर लिया जाएगा।
    - iii) अलग किये गये वैगनो 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।
    - v) जिस स्थान के आगे इस प्रकार की शंटिंग करना मना है उस स्थान को स्पष्ट रुप से चिन्हित किया जाएगा।

4. इन नियमो को उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम मे शामिल किया जाएगा।

स्टेशनो पर वाहनो को स्थिर रखना- (SR 5.23-1)

1. जहां तक संभव हो लोड को मुख्य परिचालित लाइन पर स्टेबल नही किया जाएगा। यदि आवश्यक हो तो स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक से अनुमति लेगा।
2. लोड स्टेबल करते समय लोको पायलट तथा गार्ड सुनिश्चित करेंगे कि लोड उल्लंघन चिन्ह या डिरेलिंग स्विच के अंदर है।
3. ब्रेकयान तथा वाहनो के हैण्ड ब्रेक अच्छी तरह से कस देने चाहिए। यदि रोलर बियरींग का लोड हो तो इंजन तथा ब्रेकयान के पास के 6 **वाहनो** के हैण्ड ब्रेक अच्छी तरह से कसना चाहिए।
4. ढलान की ओर वुडन वैजेस लगाने चाहिए।
5. वाहनो को जंजीर से बांधकर उनमे ताला लगाना चाहिए।
6. उस लाइन से संबंधित कांटो को लाईन के विरुद्ध लगाकर उन्हे क्लैम्प एवं पैडलॉक करना चाहिए तथा चाबी को SM ने अपने पास रखनी चाहिए।
7. इंजिन को अलग करते समय पहले इंजिन के एंगल कॉक को बंद किया जाएगा, तत्पश्चात वाहन के एंगल कॉक को बंद किया जाएगा, पाइप को अनकपल किया जाएगा और अंत मे इंजन के कपलिंग को खोला जाएगा।
8. लोको पायलट तथा गार्ड BPC और VG को स्टेशन मास्टर को सौप देंगे।

नोट- सुरक्षा जंजीर को पहिये और पटरी के ऊपर से दो बार लपेटकर बांधना चाहिए और तब ताला बंद करना चाहिए ताकि तालो पर किसी प्रकार का जोर न पड़े।

बॉक्स डिब्बो को बांधकर स्थिर करना (SR 5.23-2)

1) जब कभी एक या अधिक बॉक्स वैगनो या अन्य रोलर बेयरिंग वैगनो जैसे बी.ओ.बी, BCX,BRH इत्यादि को गाड़ी से काटकर स्टेशन की ढाल का विचार किये बिना किसी रनिंग लाईन या साइडिंग मे खड़ा किया जाय तो ऐसे बॉक्स वैगनो को अलग करने से पहले उनके हाथ ब्रेको को पूरी तरह से अवश्य कस देना चाहिए।
2) लकड़ी के पच्चड़ो को भी काम मे लाना चाहिए।
3) वैगनो को लुढकने से बचाने के लिये ट्रॉली फ्रेम के हेडस्टॉक और वैगन की बॉडी के बीच की जगह से जंजीर निकालकर उन्हे बांध देना चाहिए।
4) जहॉ तक संभव हो सके ऐसी वैगनो को उन लाईनो पर खड़ा करना चाहिए जो रनिंग लाईन से अलग है। जब इन वैगनो को रनिंग लाईन पर खड़ा करना पड़े तो स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि सभी कांटे इन लाईनो के विरुद्ध लगा दिये गये है और कांटो को क्लैम्प करके उन पर ताला लगा दिया है और इसकी चाबी अपनी निजी आभिरक्षा मे है।
5) यदि बॉक्स वैगनो का रेक खड़ा (स्टेबल) किया गया है तब प्रत्येक सिरे की 6 बॉक्स वैगनो के ब्रेको को अवश्य कसकर लगा देना चाहिए।
6) वाहनो को बांधकर स्थिर रखने का कार्य स्टेशन कर्मचारी जैसे कांटे वाले, पोर्टर या गाड़ी के गार्ड या स्टेशन मास्टर या शंटिंग करवाने वाले किसी कार्यभारी व्यक्ति के निजी पर्यवेक्षण के अन्तर्गत किया जाना चाहिए।

रोड साइड स्टेशन से स्टेबल लोड क्लियर करना

1) सर्वप्रथम लोको पायलट व गार्ड स्टेशन मास्टर से क्लियर किए जाने वाले लोड की जानकारी लेंगे ।
2) स्टेशन मास्टर से लोड का BPC तथा VG लेगे तथा लोड को चेक करेंगे।
3) इंजन को लोड पर लगाने से पहले उसे पर्याप्त दूरी पहले खडा किया जाएगा।

4) लोको को जिस दिशा से लोड पर लगाना है, उस साइड के ब्रेक पाइप के एंगल कॉक को खोलेंगे और सुनिश्चित करेंगे कि प्रेशर बराबर आ रहा है।
5) इंजन को लोड पर लगाने के पहले यह सुनिश्चित करेंगे कि लोड पुरी तरह सुरक्षित है।
6) सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल दिखाए जाने पर इंजन को सावधानीपूर्वक लोड पर लेंगे
7) इंजन और लोड के बिच सिंगल पाइप प्रणाली मे ब्रेक पाइप को ब्रेक पाइप से तथा ट्वीन पाइप प्रणाली (Twin pipe) मे ब्रेक पाइप को ब्रेक पाइप से और फीड पाइप को फीड पाइप से जोडा जाएगा।
8) सर्वप्रथम लोड के एंगल कॉक को खोलेंगे उसके बाद इंजन के एंगल कॉक को खोलेंगे तथा सुनिश्चित करेंगे कि इंजन के आगे का एंगल कॉक बंद है और अंतिम वाहन / ब्रेक यान का एंगल कॉक बंद है।
9) गार्ड, सहायक लोको पायलट, पॉइंटसमैन लोको से ब्रेकयान की ओर हैन्ड ब्रैक तथा चैन खोलते हुए जायेंगे, वुडन वैजेस को हटाया जाएगा तथा सुनिश्चित करेंगे कि सभी कनेक्शन, कपलिंग सही लगे हुए है और सभी एंगल कॉक खुले हुए है तथा कोई लिकेज नही है। इसके अलावा Empty/Loaded डिवाइस लोड के अनुसार सही स्थिति मे है, यह भी देखा जाएगा।
10) कंटीन्युटी जांच की जाएगी।
11) ब्रेक यान मे प्रेशर वाहनो के अनुसार 4.7Kg/cm ² से 4.8Kg/cm ² होना चाहिए।
12) यह भी देखा जाएगा कि वैगनो के पिस्टन रिलीज हो रहे है अन्यथा रिलीज किया जाएगा।
13) कार्यरत सिलेंडर के आधार पर ब्रेक पॉवर प्रतिशत निकाला जाएगा, जो 75% से कम नही होना चाहिए।
14) BPC की जांच करेंगे यदि अवैध हो तो लोको पायलट एवं गार्ड एक संयुक्त मेमो (GDR) तीन प्रतियो मे तैयार करेंगे और उस पर हस्ताक्षर करके एक एक प्रति अपने पास रखकर एक प्रति स्टेशन मास्टर को सौपेंगे। इस GDR मे ब्रेक पॉवर प्रतिशत, कोई कमी यदि हो तो उल्लेख किया जाएगा।
15) यह मेमो देने के पहले लोको पायलट और गार्ड गाडी की जांच करके यह सुनिश्चित करेंगे कि गाडी मे कोई असुरक्षित स्थिति नही है।
16) जब तक लोको पायलट एवं गार्ड द्वारा संयुक्त रुप से "गाडी जाने योग्य " मेमो नही मिल जाता तब तक स्टेशन मास्टर गाडी को प्रस्थान की अनुमति नही देगा।
17) उचित प्रस्थान प्राधिकार पत्र मिल जाने पर गाडी को रवाना किया जाएगा एवं प्रथम अवसर पर ब्रेक पॉवर की जांच की जाएगी।

घाट सेक्शन मे कार्य करने के नियम

घाट सेक्शन का विवरण मंडलो की संचालन समय सारिणी मे दिया जाता है और घाट सेक्शन मे गाड़ियो का संचालन किस प्रकार करना है उसका उल्लेख भी संचालन समय सारणी मे किया जाता है।

जो स्टेशन घाट सेक्शनो मे स्थित होते है उन स्टेशन पर ग़ाड़ियो का संचालन किस प्रकार किया जायेग़ा उसका पूर्ण विवरण भी उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम मे किया जाता है।

मध्य रेल पर मुम्बई मंडल के कसारा - इगतपुरी, कर्जत - लोनावला और नागपुर मंडल पर धाराकोह - मरामझिरी एवं तीगांव - चिचोंडा घाट सेक्शन हैं ।

घाट सेक्शन मे गाड़ियो के संचालन के लिये ली जाने वाली सावधानियॉ

1. घाट सेक्शन मे चलने वाली गाड़ियों की मार्शलिंग नियमानुसार होनी चाहिए ।
2. मालगाड़ी मे इंजन के बाद भरे हुए वाहन तथा उनके बाद खाली वाहनो को लगाना चाहिए।
3. दो बोगी के बीच या इंजन और बोगी के बीच एक चौपहिया वाहन नही लगाना चाहिए।
4. घाट सेक्शन मे चलने वाली गाड़ियों का भार निर्धारित सीमा के अन्तर्गत ही रहना चाहिए।
5. जिन सेक्शनो मे बैकर इंजन लगाने के अनुदेश दिये गये है वहॉ पर गाड़ियो को बिना बैकर इंजन के नही चलाना चाहिए ।
6. घाट सेक्शन मे उन्ही चालको को गाड़ी चलानी चाहिए जो घाट सेक्शन मे गाड़ी चलाने के लिये प्रशिक्षित है ।
7. घाट सेक्शन में इंजन को लोड से अलग नही किया जाएगा ।
8. लांग हॉल गाडी तथा लॉरी को घाट सेक्शन में कार्य करने की अनुमति नहीं हैं ।

कैच साइडिंग तथा स्लिप साइडिंग मे अंतर

क्र.	कैच साइडिंग	स्लिप साइडिंग
1.	यह साइडिंग उन स्टेशनो पर बनायी जाती है जहॉ पर स्टेशन से बाहर की ओर 80 में एक का उतार होता है।	यह साइडिंग उन स्टेशनो पर बनायी जाती है जहॉ पर स्टेशन की ओर तथा आगे 100 मे एक का चढाव होता है।
2.	कैच साइडिंग के कांटे गाड़ी आने की दिशा मे सम्मुख होते है।	स्लिप साइडिंग के कांटे गाड़ी आने की दिशा मे अनुमुख 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।
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 नही होती है।
6.	कैच साइडिंग की क्षमता पूरी गाड़ी की लम्बाई के बराबर होती है।	स्लिप साइडिंग की क्षमता केवल तीन या चार डिब्बो की होती है।
7.	कैच साइडिंग वाले स्टेशन पर गाड़ियॉ हमेशा रुककर जाती है (उन स्टेशन को छोड़कर जहॉ गति संवेदक यंत्र SSD) लगे है। **	स्लिप साइडिंग वाले स्टेशनो से गाड़ियॉ हमेशा बिना रुके जाती है।

ध्यान दें -

- कैच सायडिंग, स्लीप सायडिंग, सैण्ड हम्प मे गाडी का प्रवेश सांकेतिक दुर्घटना कहलाता है।

ब्लाक सेक्सन मे गाडी खडी होने या अवरोध होने पर गार्ड एव लोको पायलट के कर्तव्य और बचाव के नियम (Protection Rules) (GR 6.03 SR 6.03 -1)

1 जब दुर्घटना या अन्य किसी कारण से ब्लाक सेक्शन में गाड़ी रूक जाए जिसका कारण स्पष्ट न हो तथा गाड़ी आगे बढ़ने में असमर्थ हो तो लोको पायलट तुरंत हेडलाईट बंद करके फलेशर लाइट ऑन करेगा और चार छोटी सीटी बजाकर एवं दिन में लाल झंडी / रात में लाल बत्ती दिखाकर गार्ड को सूचित करेगा ।

2 गार्ड द्वारा उपरोक्त सीटी स्वीकृती लाल हाथ सिगनल उपर नीचे हिलाकर दी जाएगी । लोको पायलट इस संकेत को देखकर इसकी पावती एक लंबी सीटी बजाकर देगा ।

3 गार्ड लाल झंडी या बत्ती, ब्रेकेट या दरवाजे के हैंडल पर या ब्रेकवान पर ऐसी जगह लगाएगा जिसे लोको पायलट आसानी से देख सके ।

4 यदि उपलब्ध हो तो रात के समय ब्रेकयान की साइड लैम्प को लोको पायलट की ओर लाल कर देगा तथा अपने टेल लेम्प/ टेल बोर्ड की सुनिश्चिती करेगा ।

5लोको पायलट विरूद्ध दिशा से आने वाली गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए बार बार छोटी सीटी बजाएगा ।

6आने वाली गाड़ी का लोको पायलट जैसे ही फ्लैशर लाईट या खतरा हाथ सिगनल देखेगा वह तुरंत ही अवरोध से पहले गाड़ी रोकने का प्रयास करेगा। वह प्रभावित गाड़ी की सभी संभव सहायता करेगा । वह अपनी यात्रा सामान्य गति से तभी आरंभ करेगा जब वह सुनिश्चित करले की जिस लाइन पर उसे जाना है उस पर कोई अवरोध नहीं है ।

7यदि उसे यह पता लगा है कि जिस लाइन पर उसे जाना है वह अवरोधित है तो लोको पायलट एवं गार्डअपनी गाड़ी का बचाव सामान्य नियम 6.03 के अनुसार करेंगे ।

8बगल वाली लाइन से गुजरने वाली गाड़ी का लोको पायलट अगले स्टेशन पर अपनी गाड़ी को खड़ा करेगा तथा घटना की सूचना देगा एवं सहायता की आवश्यकता को बताएगा ।

9ईएमयू के मामले में तुरंत ब्लिंकर लाईट ऑन कर देगा ।

10 BG पर 600-600-10-10 मीटर तथा NG पर 400-400-10-10 मीटर पर चार पटाखो द्वारा ऐसा बचाव किया जाएगा।

11 गाडी का बचाव करने के जाने वाला व्यक्ति आती हुई गाडी को रोकने के लिए लगातार खतरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

12 यदि उसे गाडी आती हुई दिखायी दे तो एक पटाखा यथासंभव दूरी पर रखेगा, तथा यदि BG/NG पर क्रमश: 600/400 मीटर पर एक पटाखा रखने के बाद दूसरा पटाखा क्रमश: 1200/800 मीटर पर रखना संभव ना हो तो यथासंभव दूरी पर दूसरा पटाखा रखेगा।

13 यदि गाड़ी आगे जाने योग्य हो जाए तो बचाव करने गए व्यक्ति को वापस बुलाने हेतु लोको पायलट लगातार लंबी सीटी बजाएगा। वापस आते समय वह व्यक्ति तीन पटाखों को छोड़कर मध्यवर्ती पटाखा उठाते हुए आएगा

14 यदि गाड़ी का बचाव आगे से भी किया गया हो एवं गाड़ी को आगे ले जाया जा रहा हो तब लोको पायलटगाड़ी लेकर आगे बढ़ेगा और इन पटाखों को उठाने का प्रयास करेगा।

15 लोको पायलट फ्लैशर लाइट तभी बंद करेगा जब उसकी गाड़ी आगे जाने में समर्थ हो जाए अथवा वह सुनिश्चित कर ले कि बगल वाली लाइन पर कोई अवरोध नहीं है तथा उस गाड़ी को रोकने की आवश्यकता नहीं है। फ्लैशर लाइट न होने पर या खराब होने पर हेड लाइट को बार-बार जलाया बुझाया जाएगा

16 अकेले इंजिन या कपल इंजिन के मामले में बचाव की जिम्मेदारी लोको पायलट की होगी ।

ब्लॉक सेक्शन मे इंजन असमर्थ होना तथा सहायता की मांग करना

1. जब कोई इंजन खराब हो जाये तो गार्ड लोको पायलट से पूछेगा कि सहायक इंजन मंगवाने की आवश्यकता है या नही। लोको पायलट इंजन को 30 मिनट मे ठीक कर सकता है या नही इसके बारे मे गार्ड को सूचना देगा।
2. यदि लोको पायलट के अनुसार खराबी ऐसी है कि इसे ठीक करना संभव नही है तो वह तुरंत गार्ड को सहायता इंजन की आवश्यकता हेतु लिखित मेमो देगा।
3. यदि 30 मिनट तक लोको पायलट गार्ड को ऐसा मेमो नही देता है तो गार्ड लोको पायलट को लिखित सुचना देगा कि वह सहायता इंजन की मांग कर रहा है एवं गार्ड 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 पायलट इंजन ठीक कर लेता है तो मालगाड़ी का लोको पायलट कन्ट्रोलर को / स्टेशन मास्टर को इंजन ठीक होने की सूचना देगा और गाड़ी रवाना करने की अनुमति मांगेगा।
6. कंट्रोलर / स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि कोई सहायता इंजन ब्लॉक सेक्शन मे नही भेजा गया है। इसके बाद कन्ट्रोलर / स्टेशन मास्टर मालगाड़ी के लोको पायलट को क्रमश: ट्रेन नोटिस नं. / प्राईवेट नं. देकर गाड़ी चलाने की अनुमति देंगे।
7. मालगाड़ी के लोको पायलट को जब तक कन्ट्रोलर का ट्रेन नोटिस नं. या स्टेशन मास्टर का प्राईवेट नं. न मिल जाये तब तक वह अपनी गाड़ी रवाना नही करेगा

ध्यान दें -

- सवारी गाड़ी के मामले मे यदि एक बार सहायता इंजन की मांग कर ली जाती है तो इंजन ठीक होने के बाद भी सहायता इंजन की मांग को रद्द नही किया जाएगा।

असामान्य परिस्थितियो मे गाड़ी संचालन

प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन मे गाडी (GR6.06)

1) जब किसी लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन मे यह मालूम होता है कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार नही है या उचित नही है तो वह तुरंत गाडी रोक देगा।
2) गाडी को ब्लॉक सेक्शन मे अवरोध माना जाएगा और GR 6.03 के नियमानुसार बचाव किया जाएगा।
3) गार्ड / लोको पायलट द्वारा इसकी सूचना निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जाएगी।
4) यदि लोको पायलट मार्ग मे टोकन या प्रस्थान प्राधिकार खो देता है तो वह अगले स्टेशन तक जाएगा और इसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा।

सेक्शन पर लागू ना होने वाले या सेक्शन से आगे टोकन ले जाने पर कार्यवाही (SR6.06-1,SR14.1-1)

1) यदि लोको पायलट सेक्शन मे लागू ना होने वाले टोकन के साथ या गलत टोकन के साथ प्रवेश करे तो वह तुरंत गाडी खडी कर देगा और आगे तथा पिछे से सहायक लोको पायलट, गार्ड द्वारा बचाव किया जाएगा।
2) लोको पायलट द्वारा सहायक लोको पायलट को गलत टोकन के साथ नजदीकी स्टेशन पर भेजा जाएगा।
3) यदि टोकन पिछले स्टेशन को भेजा गया हो तो स्टेशन मास्टर गलत टोकन अपने पास रखकर सही टोकन सहायक लोको पायलट को देगा।
4) यदि टोकन अगले स्टेशन पर भेजा गया हो तो स्टेशन मास्टर गलत टोकन अपने पास रखकर, अपने स्टेशन तक आने के लिए बिना लाइन का प्रस्थान प्राधिकार देगा।
5) सही टोकन या बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार के साथ रवाना होने से पूर्व बचाव मे लगाये गये सभी पटाखो को हटा देना चाहिए।
6) यदि लोको पायलट किसी टोकन को, जिस सेक्शन पर लागू होता है उस सेक्शन से आगे लेकर चला जाए और उसके पास सही टोकन भी हो तो, वह अगले स्टेशन तक जाएगा और अगले स्टेशन पर टोकन सौपकर इसकी पावती लेगा।

दोहरी लाईन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियो का संचालन-
(SR 6.02-3)

जब डबल लाइन पर दो स्टेशनो के बीच प्रयुक्त सभी संचार साधन खराब हो जाये तो इस स्थिति को सम्पूर्ण संचार व्यवस्था का भंग होना कहते है। ये साधन प्राथमिकता के क्रम में निम्नलिखित है-

vii. ब्लॉक उपकरण / ट्रैक सर्किट / एक्सल काऊन्टर

viii. ब्लॉक टेलीफ़ोन

ix. स्टेशन से स्टेशन फिक्स्ड टेलिफोन

x. रेल्वे ऑटो/ BSNL / MTNL के फिक्स्ड टेलिफोन

xi. कन्ट्रोल टेलीफ़ोन

xii. वी.एच.एफ़.सैट (जिन सेक्शनो मे सवारी गाडी चलती है वहाँ यह संदेश के संपूर्ण साधन के रुप मे नही माना जाएगा)

ऐसी परिस्थिती मे गाड़ियो का संचालन निम्नानुसार किया जाएगा-

1. सभी गाड़ियो को स्टेशन पर रोका जाएगा।
2. स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थितियो की जानकारी दी जाएगी।
3. गाड़ी के लोको पायलट को स्टेशन मास्टर T/C 602 अधिकार पत्र देगा।

   T/C 602 अधिकार पत्र के तीन भाग होते है-

   i) बिना लाईन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार

   ii) सिग्नलो को ऑन स्थिति मे पार करने का अधिकार

   iii) सतर्कता आदेश- जिसमे गाड़ी की अधिकतम गति-

   - दृश्यता साफ़ होने पर - 25 kmph
   - दृश्यता साफ़ न होने पर -10 kmph
   - सुरंग मे या धुंध और कोहरे के मौसम मे जब आगे की ओर स्पष्ट दिखाई न दे किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा पायलट किया जाएगा। लोको पायलट चौकसी रखेगा व बार बार सीटी बजाएगा ।
4. यदि रास्ते मे सुरंग पड़ती हो तो उसमे प्रवेश तभी करना चाहिए जब यह निश्चित हो जाये कि सुरंग खाली है इसमे यदि आशंका हो तो गाड़ी को पायलट करना चाहिए।
5. जब गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन मे रुक जाती है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर खतरा हाथ सिगनल दिखायेगा और जॉच करेगा कि टेल लैम्प या टेल बोर्ड सही तरह से लगा है।
6. यदि गाड़ी ब्लॉक सेक्शन मे 10 मिनट से अधिक रुकती है तो ग़ाड़ी का बचाव 250 - 250 -10 मी. पर तीन पटाखे लगाकर किया जाएगा।
7. गाड़ी को किसी भी परिस्थिति मे पीछे नही लिया जाएगा लेकिन यदि गाड़ी को पीछे ले जाना अपरिहार्य हो जाये तो पहले जहाँ तक गाड़ी को पीछे धकेलना है, उस स्थान से 250-250-10 मी. पर तीन पटाखे लगाकर बचाव किया जाएगा उसी के बाद गाड़ी को पीछे लिया जाएगा।
8. अगले स्टेस्शन के निकट पहुंचकर लोको पायलट अपनी गाड़ी को प्रथम रोक सिगनल पर रोक देगा और लगातार लम्बी सीटी बजाएगा।
9. स्टेशन मास्टर आगमन सिगनल ऑफ़ करके गाड़ी को स्टेशन पर लेगा । यदि 10 मिनट तक सिगनल ऑफ़ न हो और न ही कोई अधिकार पत्र मिले 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 मे प्रवेश करने के लिये सिगनल की प्रतिक्षा कर रही है।
10. स्टेशन पर आने के बाद लोको पायलट T/C 602 अधिकार पत्र स्टे.मा. को सौंप देगा।

11. अनुगामी गाड़ियो को 30 मिनट के अन्तराल से चलाया जाएगा उनके लोको पायलट को भी स्टेशन मास्टर T/C 602 अधिकार पत्र देगा और उनकी गति भी दृश्यता साफ़ होने पर 25 kmph, दृश्यता साफ़ न होने पर 10 kmph तथा सुरंग /धुंध और कोहरे के मौसम मे पैदल रफ़्तार से अधिक नही होगी। लोको पायलट को दिये जाने वाले T/C 602 अधिकार पत्र पर 30 मिनट पहले गयी गाड़ी तथा 30 मिनट के बाद रवाना होने वाली गाड़ी का विवरण लिखा जाएगा।

12. गार्ड पिछे की ओर चौकसी रखेगा और किसी गाड़ी के निकट आने से बचाव के लिए खतरा सिगनल प्रदर्शित करेगा व गाड़ी की सुरक्षा के लिए तैयार रहेगा ।

13. दोनों प्रभावित स्टेशनों पर TSR में ऐसे संचालन का रिकॉर्ड रखा जाएगा।

14. ऐसा संचालन तब तक जारी रहेगा जब तक कि उपरोक्त साधनो में से कोई साधन शुरु ना हो जाए।

15. जब संचार के साधनो मे से कोई एक साधन शुरू हो जाये तो दोनो ओर स्टेशन मास्टर अंतिम रवाना की गई तथा आई हुई गाड़ियो का विवरण T/I 602 अधिकार पत्र पर प्रायवेट नंबर के आदान-प्रदान के साथ भरेंगे तथा जब तक संतुष्ट न हो जाएं कि उनके स्टेशन से छूटने वाली गाड़ियां दूसरी ओर के स्टेशन पर पहुँच गई हैं तब तक अन्य गड़ियों को उपलब्ध साधन पर लाइन क्लियर लेकर नहीं चलाया जाएगा।

16. परिवहन निरीक्षक इससे सम्बन्धित रिकॉर्ड की जॉच करेंगे तथा अपनी रिपोर्ट 7 दिन मे DRM को भेज देंगे ।

इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियो का संचालन- (SR 6.02-4)

इकहरी लाईन खण्ड पर जब दो स्टेशनो के बीच प्रयुक्त सभी संचार साधन खराब हो जाये तो इस स्थिति को सम्पूर्ण संचार व्यवस्था का भंग होना कहते है। ये साधन प्राथमिकता के क्रम में निम्नलिखित है-

i. ब्लॉक उपकरण / ट्रैक सर्किट / एक्सल काऊन्टर
ii. ब्लॉक टेलीफ़ोन
iii. स्टेशन से स्टेशन फिक्सड टेलिफोन
iv. रेल्वे ऑटो/ BSNL/MTNL के फिक्सड टेलिफोन
v. कन्ट्रोल टेलीफ़ोन
vi. वी.एच.एफ़.सैट (जिन सेक्शनो मे सवारी गाडी चलती है वहॉ यह संदेश के संपूर्ण साधन के रुप मे नही माना जाएगा)

नोट - संचार साधनो के पूर्णत: बाधित होने के दौरान जब किसी गाडी या रेलपथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी अन्य बाधा के कारण दोहरी लाइन खंड में किसी एक लाइन का प्रयोग न हो सके अथवा जब कभी दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान संचार साधन पूर्णत: बाधित हो तो भी इन अनुदेशों का पालन किया जाएगा।

ऐसी परिस्थिती मे गाड़ियो का संचालन निम्नानुसार किया जाएगा-

निम्नलिखित साधनो मे से किसी एक साधन को अगले स्टेशन पर संचार व्यवस्था शुरु करने (लाईन क्लीयर पूछने) के लिए भेजा जाएगा-

a) लाईट इंजन
b) ट्रेन इंजन (ऑन ड्यूटी SM के आदेशानुसार गाड़ी से अलग करके)
c) मोटर ट्रॉली / टॉवर वैगन (जिसके साथ ऑन ड्यूटी ASM से भिन्न कोई ASM या गार्ड जाएगा)

d) ट्रॉली / साईकिल ट्रॉली / मोपेड ट्रॉली (जिसके साथ ऑन ड्यूटी ASM से भिन्न कोई ASM या गार्ड जाएगा)

e) डीजल कार / रेल मोटर कार / EMU रेक- (यात्री रहित)

2. ब्लॉक सेक्शन मे भेजने से पहले स्टेशन मास्टर जाने वाले कर्मचारियो को परिस्थितियो की जानकारी देगा तथा यह सुनिश्चित करेगा कि वे इकहरी लाईन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान गाड़ी संचालन के नियमो से अच्छी तरह से परिचित है और इसके लिये वह उनके हस्ताक्षर भी लेगा।

3. लाईन क्लीयर लेने जाने वाले (संचार व्यवस्था शुरू करने के लिये जाने वाले) वाहन को स्टेशन मास्टर निम्नलिखित अधिकार पत्र देगा-

a) T/B 602- जिसमे निम्न पॉच भाग होते है-

ii) बिना लाईन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार

iii) सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करना

iv) सतर्कता आदेश- जिसमे अधिकतम गति निम्नानुसार होगी-

- दृश्यता साफ़ होने पर - 15 kmph
- दृश्यता साफ़ न होने पर- 10 kmph
- धुंध और कोहरे के मौसम मे या सुरंग मे दो व्यक्ति पैदल इंजन के सामने चलेंगे एक के पास खतरा हाथ सिगनल होगा तथा दुसरे के पास पटाखे होंगे। एक सहायक लोको पायलट होगा तथा एक व्यक्ति स्टेशन मास्टर द्वारा उपलब्ध कराया जाएगा।

v) लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश

vi) सशर्त लाईन क्लीयर संदेश- इसमे इंजन के अगले स्टेशन पर पहुंचने के बाद अकेले या किसी गाड़ी के साथ आने के लिये लाईन क्लीयर का उल्लेख प्रा.नं. के साथ रहेगा

b) T/E 602 आवश्यकतानुसार- लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश।

नोट T/B 602 (iv) भाग मे केवल एक गाड़ी का विवरण लिखा जाता है लेकिन यदि एक से अधिक गाड़ियो के लिये लाईन क्लियर की आवश्यकता है तो T/B 602 के साथ मे T/E 602 अधिकार पत्र दिया जाएगा। ऐसे समय T/B 602 के भाग (iv) मे कुछ भी लिखा नही जाएगा बल्कि सभी गाड़ियो का विवरण T/E 602 मे ही लिखा जाएगा।

4. लाईन क्लीयर लेने के लिये जाने वाला इंजन सेक्शन मे फ़्लैशर लाईट जलाकर तथा खतरे की सीटी बजाते जाएगा।

5. बाह्यतम फेसिंग पाईंट के बाहर लाइन को अवरूद्ध करने की अनुमति नहीं होगी जब तक की इंजिन / टॉवर वैगन / डीजल कार / मोटर कार / ई एम यू / ट्रॉली इत्यादि वापस न आ जाए।

6. यदि ब्लॉक सेक्शन में विरुद्ध दिशा से दूसरा इंजन/साधन आता हुआ मिले तो दोनो लोको पायलट सुरक्षित दूरी पर इंजनो को रोक कर यह निर्णय लेंगे कि दोनो इंजनो / वाहनों को किस स्टेशन पर लेकर जाये। ऐसे समय निम्नलिखित बातों का ध्यान रखा जाएगा-
   - गाड़ी का महत्व
   - स्टेशनो से दूरी
   - ग्रेडीएंट / कैच सायडिंग

7. अगले स्टेशन पर पहुंचने के बाद T/B 602 तथा T/E 602 (यदि है) स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जाएगा।

8. उस स्टेशन का SM इंजन को अकेले या किसी गाड़ी के साथ निम्नलिखित अधिकार पत्र सौप कर रवाना करेगा-
   - ✓ T/G 602(UP) या T/H 602 सशर्त लाईन क्लीयर टिकट (सशर्त लाईन क्लीयर संदेश के आधार पर)
   - ✓ T/409 या T/A 409 सतर्कता आदेश- (परिस्थितिनुसार)
   - ✓ T/ 369 (3b) या T/511 (परिस्थितिनुसार)

- ✓ T/F 602 लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश का जवाब प्राईवेट नं. सहित)
- ✓ T/E 602 (यदि लाइन क्लियर पूछना हो तो)

9. प्रतिक्षारत गाड़ी के ड्राईवर को निम्नलिखित अधिकार पत्र दिये जायेंगे-
   - ✓ T/G 602(UP) या T/H 602 सशर्त लाईन क्लीयर टिकट
   - ✓ सतर्कता आदेश- T/409 या T/A409 (परिस्थितिनुसार)
   - ✓ T/ 369 (3b) या T/511 (परिस्थितिनुसार)
10. यदि यातायात एक ही दिशा मे हो तो सभी गाड़ियो के लिये लाईन क्लीयर T/E 602 पर पूछा जा सकता है तथा अगले स्टेशन मास्टर द्वारा भी सभी गाड़ियो के लिये लाइन क्लीयर T/F 602 पर दिया जा सकता है। ऐसे समय प्रत्येक गाड़ी के लिये अलग-अलग प्राईवेट नं.दिया जाएगा।
11. यदि दोनो दिशाओं मे गाड़ियों का यातायात एक समान हो तो बाद वाली गाड़ियो के लिये लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश T/E 602 तथा सशर्त लाईन क्लीयर संदेश T/F 602 पहले जाने वाली गाड़ी के गार्ड के माध्यम से भेजा जाएगा।
12. यदि लाईन क्लीयर एक से अधिक गाड़ियो को प्राप्त हुआ है तो पहली गाड़ी जाने के बाद 30 मिनट के अंतराल से अन्य प्रतिक्षारत गाड़ियां चलायी जाएगी और उन गाड़ियो के लोको पायलट को निम्नलिखित अधिकार पत्र दिया जाएगा-
   - ✓ T/G 602(UP) या T/H 602 सशर्त लाईन क्लीयर टिकट
   - ✓ T/409 सतर्कता आदेश- - जिसमे ग़ाड़ी की गति दृश्यता साफ़ होने पर 25 kmph दृश्यता साफ़ न होने पर 10 kmph तथा धुंध और कोहरे के मौसम मे या सुरंग मे पैदल गति से अधिक नही होगी।इसमे इंजिनियरिंग विभाग द्वारा लगाये गये कम गति के गति प्रतिबन्धो को भी लिखा जाएगा।
   - ✓ T/ 369 (3b) या T/511 (परिस्थिति के अनुसार)
13. यदि ऐसे समय ब्लॉक सेक्शन मे कोई गाड़ी रुकती है या प्रथम रोक सिगलन पर 10 मिनट से अधिक रुकती हैं तो उसका बचाव 250-250-10 मीटर पर तीन पटाखे लगाकर किया जाएगा यह बचाव गाड़ी के आगे तथा पीछे दोनो ओर से किया जाएगा।
14. जैसे ही कोई भी एक संचार साधन शुरु हो जाये तो दोनो ओर के स्टेशन मास्टर अंतिम गाड़ियो का विवरण, प्रायवेट नंबर के आदान-प्रदान के साथ T/I 602 मे भरेंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि सभी गाड़ियां स्टेशन पर आ गयी है और सेक्शन साफ़ है इसके बाद सामान्य संचालन शुरु करेंगे।
15. परिवहन निरीक्षक इससे सम्बन्धित रिकॉर्ड की जॉच करेंगे तथा अपनी रिपोर्ट 7 दिन मे DRM को भेज देंगे

नोट- यदि स्टेशन पर केवल लाईट इंजन या इंजन और ब्रेक यान खड़ा है और जिसे अगले स्टेशन जाना है तो लोको पायलट को T/B 602 के पहले तीन कॉलम भरकर दिये जायेंगे। यदि उसी दिशा में कोई दूसरा लाईट ईजन अथवा दूसरा इंजन और ब्रेकयान भेजना आवश्यक हो तो उसके भेजे जाने का समयांतर कम से कम 30 मिनट का होना चाहिए।

दोहरी लाईन खण्ड पर अस्थायी इकहरी लाईन संचालन TSL WORKING (SR 6.02-1)

दोहरी लाईन खण्ड मे किसी एक लाईन का उपयोग किसी गाड़ी के दुर्घटना ग्रस्त हो जाने या रेल पथ के खराब हो जाने या अन्य किसी कारणवश नही हो पाता है तो अप एवं डाउन गाड़ियों का संचालन उपलब्ध लाईन पर किया जाता है। गाड़ियो के इसी संचालन को TSL वर्किंग अथवा दोहरी लाईन खण्ड पर अस्थायी इकहरी लाईन संचालन कहते है।

इसके लिये निम्नलिखित प्रणालियों मे से किसी एक का प्रयोग किया जा सकता है -

- ❖ विद्युत संचार यंत्रो द्वारा लाईन क्लीयर प्राप्त करके
- ❖ यदि एक लाईन अधिक समय तक बन्द रहने की संभावना है तो इकहरी लाईन के ब्लॉक उपकरण व शंटिंग लिमिट बोर्ड लगाकर

1. TSL वर्किंग प्रारम्भ करने वाले स्टेशन मास्टर को विश्वसनीय जानकारी प्राप्त करनी चाहिए कि एक लाईन साफ़ है यदि लाईन साफ़ होने मे कोई सन्देह है तो PWI से इस बारे मे लिखित प्रमाणपत्र लेना चाहिए।
2. TSL वर्किंग उन्ही दो स्टेशनो के बीच की जाएगी जहाँ अप तथा डाउन लाईन को जोड़ने के लिये क्रॉस ओवर लगे हो।
3. यदि बीच मे कोई 'C' क्लास स्टेशन या IBS है तो उसे बन्द कर दिया जाएगा और वहाँ के सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये पिछले स्टेशन मास्टर द्वारा अधिकृत किया जाएगा।
4. इन सभी स्टेशनो के ब्लॉक उपकरण TOL स्थिति मे लॉक कर दिये जायेंगे। डायडो उपकरण जिन्हें TOL पर रखना संभव न हो तो वहाँ उनके कम्युटेटर पर सतर्कता पट्टी लगाई जाएगी ।
5. इस बात को सुनिश्चित कर लेने के बाद कि एक लाईन यातायात के लिये साफ़ है, TSL वर्किंग शुरु करने वाला स्टेशन मास्टर प्राईवेट नं. का आदान-प्रदान करते हुये दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को एक निर्धारित संदेश जारी करेगा
7. स्टेशन पर गाड़ी रोकी जाएगी। लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थितियों की जानकारी दी जाएगी।
8. स्टेशन मास्टर उपलब्ध साधन से लाईन क्लीयर लेगा तथा लोको पायलट एवं गार्ड को निम्नलिखित अधिकार पत्र देगा-

   सही लाईन से जाने वाली गाड़ी के लिये

   T/D 602

   गलत लाईन से जाने वाली गाड़ी के लिये

   T/D 602 एवं

   T/511 या पायलट आऊट मेमो और गाड़ी को अन्तिम कांटो तक पायलट किया जाएगा।

9 T/D 602 अधिकार पत्र के तीन भाग होते है-

- i) लाईन क्लीयर टिकट
- ii) सिगनलो को ऑन स्थिति मे पार करने का प्राधिकार
- iii) सतर्कता आदेश-सतर्कता आदेश मे निम्नलिखित बातो का उल्लेख रहेगा-
  - a) TSL वर्किंग मे प्रयुक्त लाईन
  - b) अवरोध का कि.मी. नम्बर
  - c) गति प्रतिबंध (इंजिनियरिंग विभाग द्वारा लगाया गया)
  - d) यदि कोई ट्रैप प्वाइन्ट है तो उसे क्लैम्प करने का आश्वासन
  - e) न्यूट्रल सेक्शन का विवरण

10 TSL मे जाने वाली पहली गाड़ी की अधिकतम गति 25 kmph होगी तथा बाद वाली गाड़ियो की गति सामान्य होगी।

11 TSL मे जाने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट रास्ते के गेट मैन, गैंगमेन को TSL प्रारम्भ होने की जानकारी देते हुये जाएगा।

12 TSL वर्किंग मे गलत लाईन से जाने वाली प्रत्येक गाड़ी का लोको पायलट इंजन की फ़्लैशर लाईट ऑन करके तथा बार-बार खतरे की सीटी बजाते हुये जाएगा। यदि स्टे.मा.,गैट मैन गैंगमैन देखते हैं कि गाडी गलत लाइन पर बिना फ्लैशर लाइट ऑन किए चल रही है तो वे तुरंत गाडी रोक देगे।

13 यदि गाड़ी किसी कारणवश ब्लॉक सेक्शन मे रुक जाती है तो उसका आगे तथा पीछे से (GR 6.03 के अनुसार) सामान्य बचाव किया जाएगा।

14 अगले स्टेशन पर गाड़ी लेना-

गलत लाईन पर चलने वाली गाड़ी- गलत लाईन पर चलने वाली गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाईन के प्रथम रोक सिगनल अथवा गलत लाईन (जिस पर वह चल रहा है) से सम्बन्धित अंतिम रोक सिगनल पर जो भी पहले आये रोक देगा।स्टेशन मास्टर रास्ते के सभी कांटो को सैट, 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 करेगा।

सही लाईन पर चलने वाली ग़ाड़ी- सही लाईन पर चलने वाली गाड़ी को अगले स्टेशन पर आगमन सिगनलो को ऑफ़ करके लिया जाएगा।

15 स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि गाड़ी पूरी आ गयी है। टेलीफ़ोन पर प्राईवेट नम्बर देकर सेक्शन क्लीयर करेगा।

16 **सामान्य संचालन शुरु करना-**

a) PWI से, रेल पथ गाडी संचालन के लिये साफ़ एवं सुरक्षित है, ऐसा प्रमाण पत्र प्राप्त करने पर स्टेशन मास्टर इसकी सूचना दूसरे स्टेशन मास्टर को देगा तथा प्राईवेट नं. का आदान-प्रदान करेगा और सेक्शन कन्ट्रोलर से विचार विमर्श करके सामान्य संचालन शुरु किया किया जायेगा।

b) ब्लॉक उपकरण, स्थावर सिगनल, IBS जिनका प्रयोग बन्द कर दिया गया था, प्रयोग मे लाये जायेंगे।

c) सामान्य संचालन शुरु होने के बाद जाने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट रास्ते के सभी गेट मैन / गैंग मैनो को सामान्य संचालन शुरू होने की जानकारी देता जाएगा।

d) TSL वर्किंग से सम्बन्धित रिकॉर्ड की जॉच TI करेंगे तथा सामान्य संचालन शुरू होने से 7 दिन के भीतर अपनी रिपोर्ट DRM को भेजेंगे।

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 IBH 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. अगले स्टेशन पर 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 निकटतम स्टेशन मास्टर को तथा मुख्य नियंत्रक को,संबंधित सेक्शन के जूनियर इंजिनियर / सेक्शन इंजिनियर को AEN, DEN, को तथा DOM को इसकी सूचना देगा।
4. संबंधित सेक्शन में ट्रेक मेंटेनेन्स मशीन / टावर वैगन / लाईट इंजिन को और इनकी अनुपस्थिति में गाड़ी को जिसमें इंजिनियरिंग विभाग के संबंधित कर्मचारी उपस्थित हैं, सतर्कता आदेश जारी करके (stop dead) भेजेगा

संबंधित इंजिनियरिंग कर्मचारी ट्रेक का निरिक्षण 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 लोको पायलट के लिए निर्देश रहेगे कि प्रभावित स्थान के पहले रूको और सुनिश्चित करो कि ट्रेक आगे बढने के लिए सुरक्षित है यदि सुरक्षित है तो अधिकतम 10 Km/h की गति से आगे बढ़ो अन्यथा वापस स्टेशन पर आना है।

5. यदि लोको पायलट यह पाता है कि आगे बढ़ने के लिए ट्रेक असुरक्षित है तो वह पिछले स्टेशन पर वापस आएगा। परंतु यदि लोको पायलट प्रभावित स्थान से आगे निकल जाता है तो बाद वाली गाड़ियाँ 10 Km/h के गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए तब तक चलायी जाएगी जब तक इंजिनियंरिंग विभाग द्वारा ट्रेक सुरक्षित घोषित नहीं कर दिया जाता।

6. यदि किसी गाड़ी के गार्ड द्वारा ट्रेक में खराबी की स्थिति का पता लगाया जाता है तो वह वाकी 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

धुंध और कोहरे के मौसम में गाडियों 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 नही 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 पध्दति 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 Kmph से अधिक नही होगी।

(iii) स्वचल सिगनल क्षेत्र में लोको पायलट उस गति से अधिक गति पर गाड़ी नही चलायेगा जैसा कि नीचे निर्धारित किया गया है :-
हरा सिगनल- 60 Kmph,
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 मैन के रूप में कार्य करने के लिए नामित किये जायेंगे।

(iii) दोहरी लाइन वाले जिन स्टशनों 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 आश्यकता नही है :-

(i) जिन सेक्शनों में विश्वसनीय कोहरा सुरक्षा उपकरण (FSD) लगाये गये हैं।

(ii) जहां पूर्व चेतावनी की पर्याप्त सुविधा है अर्थात 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 नही 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 नही 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 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।

मवेशियों के गाडी से कट जाने पर गाडी कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली कार्यवाही:-

1. जैसे ही गाडी के निचे आकर मवेशी कट जाते हैं तो यदि गाडी का बी.पी.प्रेशर अचानक गिर जाता है तो गाडी कर्मचारी बी.पी.प्रेशर में कमी के लिए गाडी की जांच करेगा।
2. यदि बी.पी./एफ.पी.पाइप अलग हुआ दिखाई दे तो गाडी कर्मचारी द्वारा जोड दिया जाएगा?
3. गाडी का ब्रेक रिलीज करना सुनिश्चित किया जाएगा।
4. यदि ब्रेक बाइंडिंग का मामला है तो गाडी कर्मचारी द्वारा हाथ से ब्रेक रिलिज किया जाएगा।

यदि हाथ से ब्रेक रिलिज करना सम्भव नही है तो उस विशिष्ट डिब्बे को विधिनुसार आइसोलेट कर दिया जाएगा।

5. गाडी का गार्ड प्रभावित डिब्बे के सम्बंध मे अगले स्टेशन पर खंड नियंत्रक को संदेश देगा जो इस संदेश को सी.एंड डब्ल्यु. नियंत्रक को कोच नं. सहित सुचित करेगा।
6. टी.एक्स.आर. कर्मचारी प्रथम उपलब्ध परीक्षण स्थल पर उचित कार्यवाही करेंगे।

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 नही पँहुचती 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 विरूद्ध 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 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।

*****

जी डी आर चेक (GDR Check list)

गार्ड एवं ड्राईवर द्वारा माल गाड़ी का सुरक्षित संचालन हेतु किए गये संयुक्त परीक्षण को जी डी आर चेक (GDR Check) कहते है,

जहाँ ट्रेन परीक्षण की सुविधा न हो, उस स्टेशन से गार्ड एवं ड्राइवर को निम्नलिखित परिस्थियाँ में जी. डी. आर. चेक करना चाहिए-

1. रोड साइड स्टेशन से स्टेबल लोड निकालने से पूर्व ।
2. बी.पी.सी (BPC) अवैद्य होने पर ।
3. प्रत्येक लोडिंग के बाद ।
4. प्रत्येक टीपलर पर अनलोडिंग के बाद ।

BPC अवैद्य होने की स्थिति में GDR चेक करने के बाद ट्रेन का संचालन ट्रेन की दिशा में अगले परीक्षण स्टेशन तक करना है, जिसकी प्रविष्टी संयुक्त मेमो में करना है। GDR चेक के दौरान गार्ड़ एवं ड्राइवर को निम्नलिखित बातें सुनिश्चित करना चाहिए :--

1. रेक की इंट्रीग्रीटी 10 चौपहिया युनिट/4 आठपहिया वैगन से अधिक बद्लाव न हो। रेक में केवल गाड़ी परीक्षण स्टॉफ द्वारा सघन जाँच के बाद फिट दिये गये वैगन हीं लगे हैं ।
2. सभी CBC तथा एयर होज सही तरीके से कपल तथा लॉक स्थिति में होना चाहिए ।
3. सभी वैगन के एंगल कॉक खुले स्थिति में होने चाहिए तथा अंतिम वाहन का पिछला एंगल कॉक बंद स्थिति में होना चाहिए एवं एयर होज सस्पेन्शन हूक पर लटका होना चाहिए ।
4. इम्पटी लोड हैंडल वैगन के खाली या भरी स्थिति के अनुसार सही पोजीशन में रखा होना चाहिए ।
5. ट्रेन में कोई भी लटकता हुआ पूर्जा नही होना चाहिए जो कि ट्रेन संचालन के लिये खतरा बन सके, जैसे पुश रॉड, पुल रॉड, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रैकेट, ब्रेक ब्लॉक, ट्रैक एरिया पिन, ब्रेक गीयर पिन, CBC ओपरेंटिंग हैंडल आदि ।
6. सभी वैगनों के हैंड ब्रेक रिलीज स्थिति में होना चाहिए ।
7. सभी वैगनों के दरवाजे बन्द एवं लॉक स्थिति में होना चाहिए ।
8. ट्वीस्ट लॉक (Twist lock) सही पोजीशन में होना चाहिए ।
9. कोई भी हॉट एक्सल वाला वैगन नही होना चाहिए ।
10. ट्रेन का ब्रेक पॉवर प्रतिशत निकालना चाहिए ।
11. गार्ड एवं ड्राईवर प्लेन पेपर पर तीन प्रति में संयुक्त मेमों बनायेंगे तथा मेमों में ब्रेक पॉवर प्रतिशत तथा ट्रेन में पाई गई खराबियों का विवरण करेगें। संयुक्त मेमों पर गार्ड एवं ड्राईवर दोनों के हस्ताक्षर होना चाहिए । दोनों अपनी एक-एक प्रति रखेंगे तथा गार्ड द्वारा दोनों प्रति पर स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर के हस्ताक्षर प्राप्त करने चाहिये और तीसरी प्रति स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को देनी चाहिये। स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को सेक्सन कंट्रोलर को सूचित करना चाहिये और ट्रेन के संचालन के लिये लाइन क्लीयर प्राप्त करना चाहिये ।
12. ट्रेन संचालन के पूर्व कंटीन्युटी टेस्ट करना चाहिये ।

(पोस्ट लोडिंग/ पोस्ट टिपलिंग का प्रोफार्मा)

लोको पायलट और गार्ड द्वारा ज्वाइंट चेक का प्रोफार्मा

1	दिनांक ---------------	2	ट्रेन क्रमांक--------------
3	लोको क्रमांक एवं लोड पर समय -------- -------	4	लोड------------------
5	कहाँ से---------------	6	कहाँ तक ----------
7	बीपीसी जारी करने वाले स्टेशनका नाम -----------	8	जारी करने की तारिख ---------------

9	बीपीसी क्रमांक -------------------	10	लदान स्टेशन/ टिपलिंग स्टेशन---------------

--------------- **-----------------------**

(लोको पायलट के हस्ताक्षर) **(गार्ड के हस्ताक्षर)**

लोको पायलट का नाम ------------ गार्ड का नाम -------------(यह मेमों 03 प्रति में बनाए जायेंगे, लोको पायलट और गार्ड अपनी -अपनी प्रति रखेंगे और तीसरी प्रति स्टेशन मास्टर/ यार्ड मास्टर को देंगे)

एअर प्रेशर कंटीन्युटी टेस्ट

उद्देश्य –

1. इंजिन से लेकर अंतिम वाहन तक ब्रेक पाइप में बी.पी. प्रेशर निरंतर होना चाहिए।
2. आपातकालीन स्थिति में गार्ड द्वारा बी.पी.प्रेशर ड्रॉप करने पर ट्रेन में ब्रेक लगना चाहिए।
3. लोको पायलट द्वारा बी.पी.प्रेशर ड्रॉप करने पर ट्रेन में ब्रेक लगना चाहिए।

परिस्थितियाँ ---

1. प्रारंभिक स्टेशन से ट्रेन चलाने से पूर्व।
2. ट्रेन के इंजिन के आगे या पीछे इंजिन लगाने पर।
3. ट्रेन के अंतिम वाहन के पीछे इंजिन लगाने पर।
4. ईजिन बदली होने पर।
5. ट्रेन में शंटिंग होने पर।
6. किसी भी स्टेशन से स्टेबल ट्रेन चलाने के पूर्व।
7. ट्रेन में एअर प्रेशर या ब्रेक पॉवर से संबंधित कार्य करने पर।
8. ट्वीन पाइप एअर ब्रेक प्राणाली में ब्रेक पाइप क्षतिग्रस्त होने के बाद, कोच बायपास करने के बाद।

विधि (संदर्भ :-- कार्य संचालन समय सारणी / WTT- 95)

1. लोको पायलट एवं गार्ड क्रमशः इंजिन तथा ब्रेक यान में निर्धारित मात्रा में बी.पी. एवं एफ.पी. प्रेशर सुनिश्चित करेंगे।

ट्रेन के प्रकार	बी.पी./ एफ.पी.प्रेशर	इंजिन में प्रेशर की मात्रा (कि.ग्रा./वर्ग से.मी.)	ब्रेक यान में प्रेशर की मात्रा (कि.ग्रा./ वर्ग से.मी.)
सवारी गाड़ी	बी.पी.प्रेशर	5	4.8
	एफ.पी.प्रेशर	6	5.8
मालगाड़ी	बी.पी.प्रेशर	5	4.8(40 BCN/ 56 BOXN तक)
	बी.पी.प्रेशर	5	4.7 (40BCN/ 56BOXN से अधिक)

2. गार्ड इमरजेंसी ब्रेक वॉल्व हैंडल की सहायता से 1.00 कि.ग्रा./वर्ग से.मी. बी.पी.प्रेशर ड्रॉप करेगा।
3. लोको पायलट एअर फ्लो इंन्डीकेटर की सहायता से बी.पी. प्रेशर ड्रॉप होना सुनिश्चित करेंगे, साथ हीं साथ बी.पी.प्रेशर गेज में गिरावट होगी, इंजिन में बजर बजेगा तथा LSAF (लाइट सिगनल एयर फ्लो) की बत्ती जलेगी, जिससे कंटीन्युटी का पता चलता है।
4. लोको पायलट द्वारा बी.पी. प्रेशर ड्रॉप होने की सूचना गार्ड को दी जाएगी तथा गार्ड इमरजेंसी हैंडल को रिलीज स्थिति में रखेगा।

5. लोको पायलट एवं गार्ड सुनिश्चित करेंगे कि इंजिन तथा ब्रेक यान में बी.पी.प्रेशर निर्धारित मात्रा तक पुनः चार्ज हो गया है ।

6. ब्रेक यान में पर्याप्त मात्रा में बी.पी.प्रेशर बनने के बाद गार्ड बी.पी.सी. पर हस्ताक्षर करेगा तथा हस्ताक्षर किया हुआ बी.पी.सी., TXR स्टॉफ द्वारा लोको पायलट के पास भेजा जाएगा ।

7. लोको पायलट A-9 वॉल्व के द्वारा बी.पी.प्रेशर शून्य तक कम करेगा ।

8. गार्ड भी ब्रेक यान में बी.पी.प्रेशर शून्य होना सुनिश्चित करेगा ।

9. सहायक लोको पायलट एवं गार्ड अपने-अपने सिरे से तीन-चार डिब्बों में ब्रेक लगना सुनिश्चित करेंगे ।

1o. इसके बाद लोको पायलट A-9 वॉल्व को रिलीज स्थिति में रखेगा तथा बी.पी.प्रेशर 5 कि.ग्रा./वर्ग से.मी. बनने के बाद बी.पी.सी. पर हस्ताक्षर करेगा

12. गार्ड ब्रेक यान में पर्याप्त बी.पी.प्रेशर बनने के बाद प्रस्थान संकेत दिखलाएगा.

अलार्म चेन पुलिंग होने पर गार्ड के कर्तव्य –SR 4.18-2

1. यदि लोको पायलट को प्रेशर गेज में गिरावट दिखती है तो वह अपनी गाड़ी को उचित स्थान पर खड़ी करेगा और दो छोटी एक लंबी सीटी बजाकर गार्ड का ध्यान अपनी ओर आकर्षित करेगा ।
2. गार्ड लोको पायलट को दिन में लाल झंडी और रात में लाल बत्ती दिखाकर पावती देगा ।
3. यदि जंजीर किसी असुविधाजनक स्थान पर खिंची गई है तो लोको पायलट एयर प्रेशर तैयार करके सुरक्षित स्थान तक ले जाएगा ।
4. गाड़ी खड़ी होने के उपरांत गार्ड लाल झंडी / लाल बत्ती दिखाते हुए बांयी ओर से आगे की ओर आएगा तथा गाड़ी यदि दाहिने घुमाव पर खड़ी हो तो गार्ड दांयी ओर से आगे आएगा ।
5. लोको पायलट सहायक लोको पायलट को गार्ड की सहायता हेतु दूसरी ओर से पीछे भेजेगा ।
6. यदि जंजीर उचित कारण से खिंची गई है तो यात्री की आवश्यकता को ध्यान में रखा जाएगा अन्यथा अगले बड़े स्टेशन पर जीआरपी को सूचना दी जाएगी तथा गार्ड जनरल में इसकी प्रविष्टि की जाएगी ।
7. यदि गाड़ी 10 मिनट से अधिक विलंबित होने की संभावना है तो गाड़ी का सामान्य बचाव किया जाएगा ।

ग्रेडिएंट पर गाड़ी खड़ी हो जाने पर की जाने वाली कार्यवाही (SR 6.04.2)

1. लोको पायलट तुरंत फलेशर लाईट ऑन करेगा ।
2. लोको ब्रेक तथा ट्रेन ब्रेक लगाएगा तथा ट्रेन ब्रेक रिलीज नहीं करेगा ।
3. लोको पायलट इंजिन को अनमेन्ड नहीं छोड़ेगा यदि आवश्यकता पड़ती है तो यह सुनिश्चित करेगा की सहायक लोको पायलट इंजिन में मौजूद है ।
4. यदि गाड़ी 15 मिनट तक रवाना होने की संभावना न हो तो लोको पायलट को निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -
   - ✓ इंजिन के हैंड ब्रेक लगाएगा ।
   - ✓ सहायक लोको पायलट को गाड़ी के आगे से 8 पहिया वाले 5 एवं 4 पहिया वाले 10 वाहनों के हैंड ब्रेक बाँधने के लिए तथा इंजिन के पहियों के नीचे वुडन वैजेस लगाने के निर्देश देगा।
   - ✓ गार्ड द्वारा हाथ ब्रेक लगाने के लिए तीन छोटी सीटी तथा गाडी का पीछे से बचाव करने के लिए चार छोटी सीटी बजाएगा
   - ✓ इकहरी लाइन सेक्शन में गाड़ी का आगे से सामान्य बचाव करने के लिए सहायक लोको पायलट को भेजेगा ।

6. लोको पायलट द्वारा बजाई गई तीन छोटी व चार छोटी सीटी सुनकर गार्ड तुरंत ब्रेक वेन के हैंड ब्रेक एप्लाय करेगा तथा पिछे से 8 पहिया वाहनों के 5 एवं 4 पहिए वाले वाहनों के मामले में 10 वाहनों के हैंड ब्रेक बाँधेगा । यात्री गाड़ी के मामले में ब्रेक वान के नजदीक के दो वाहनों के नीचे वुडन वेजेस लगाएगा और गाड़ी का पिछे से सामान्य बचाव करेगा ।
7. पिछे से बचाव करने के पश्चात गार्ड आगे आएगा और लोको पायलट से सहायता संबंधी विचार विमर्श करेगा ।
8. गाड़ी को दुबारा रवाना करने से पहले निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी -
   - a. पर्याप्त मात्रा में एयर प्रेशर या वैक्युम बनाएगा
   - b. लोको ब्रेक को लगाए रखते हुए ट्रेन ब्रेक को पूर्णत: रिलीज करेगा ।
   - c. चढ़ाव पर गाड़ी खड़े होने पर आगे की दिशा में कुछ नॉचेस लेगा और यदि गाड़ी उतार पर खड़ी है तो पिछे की दिशा में कुछ नॉचेस लेगा ।
   - d. वैगनों के हैंड ब्रेक को रिलीज किया जाएगा तथा वुडन वैजेस को हटाया जाएगा ।
   - e. गार्ड भी अपने ब्रेकयान का हैंड ब्रेक रिलीज करेगा ।
   - f. गार्ड के साथ ऑल राईट सिगनल एक्सचेंज करने के पश्चात लोको के हैंड ब्रेक को रिलीज किया जाएगा तत्पश्चात लोको ब्रेक को धीरे धीरे रिलीज करते हुए गाड़ी शुरू करेगा ।
   - g. प्रथम अवसर पर गाड़ी के ब्रेक पावर की जाँच करेगा ।
9. यदि गाड़ी 400 में 1 से अधिक ग्रेडिएंट पर खड़ी हो जाए तो लोको पायलट ब्रेक पावर को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त सावधानी बरतेंगे जिससे गाड़ी रोल डाउन न हो ।

फ्लैट टायर (Flat Tyre)

यदि इंजन या वाहन का पहिया ब्रेक बाइंडींग, 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 ब्लाक रिलीज होने के पश्चात जब यह वाहन रेल पथ पर घुमता है तो हथौडे जैसी आवाज (Hammering) करता है और न केवल स्वयं का बल्कि रेल पथ का भी गंभीर नुकसान करता है।

अत: 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।

उपरी उपस्कर(OHE) ट्रिपिंग (SR 17.09-1)

1. यदि दोहरी लाइन खण्ड पर किसी एक लाइन के उपरी उपस्कर मे 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 मे 60 KM/H तथा रात मे 30 KM/H अधिकतम गति का सतर्कता आदेश दिया जाएगा तथा बाजू वाली लाइन पर असामान्यता का पता लगाकर इसकि 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 निर्धारीत 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 सुचित 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।

स्वचालित ब्लॉक पद्धति- (SR 9.01)

मध्य रेलवे पर निम्नलिखित खण्डो पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति लागू है-

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

7 TNA - NERUL

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

1. जहाँ गाड़ियो का संचालन दोहरी लाईन पर स्वचलित ब्लॉक पद्धति से होता है वहाँ-

a) लाईन पर लगातार ट्रैक सर्किट या एक्सल काऊन्टर लगाये जाते है।

b) आवश्यकता होने पर दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनो के बीच की लाईन कई स्वचलित ब्लॉक सिगनल सेक्शन मे बॉटी जा सकती है। प्रत्येक ऐसे सेक्शन दो क्रमिक रोक सिगनल के बीच परिचालित लाईन के भाग होंगे और इनमे प्रवेश रोक सिगनल द्वारा शासित होगा तथा

c) ट्रैक सर्किट या एक्सल काऊन्टर, स्वचलित ब्लॉक सिगनल सेक्शन मे गाड़ी के प्रवेश को शासित करने वाले रोक सिगनल को इस प्रकार नियंत्रित करेंगे कि-

i) सिगनल तब तक ऑफ़ स्थिति मे नही जाएगा जब तक लाईन न केवल अगले रोक सिगनल तक, बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक क्लीयर नही है, तथा

ii) जैसे ही गाड़ी सिगनल पार करे वैसे ही सिगनल अपने आप ON स्थिति मे आ जाएगा।

2. जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशो द्वारा निर्देश नही दिया जाता है, उपरोक्त पर्याप्त दूरी 120 मी. से कम नही होगी।

3. 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 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।

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 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 स्वत ऑफ होगा अथवा ऑफ किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

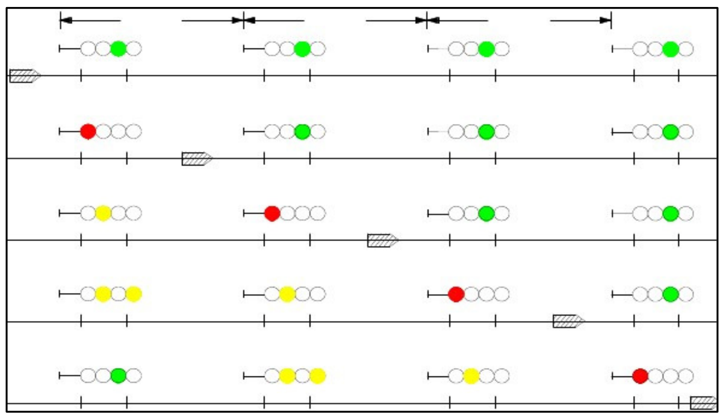
D. धुँध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं दे तो असामान्य स्थितियों के दौरान,मध्यखड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को विशेष अनुदेशों मे तहत निर्धारित विधि में A चिन्ह को बुझाया जा सकता है और इस कार्रवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का A 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 खड 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 खड 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 ।

स्वचल (ऑटोमेटिक) सिगनल

1. यह एक रोक सिगनल है जो स्वचलित ब्लॉक पद्धति मे 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 है।
5. ये सिगनल उन स्थानों पर लगाये जाते है जहाँ कोई कॉटा (प्वाइंट) या गेट नहीं होता है।
6. लोको पायलट इस सिगनल को दिन मे एक मिनट तथा रात मे दो मिनट रूक कर ऑन स्थिति मे पार कर सकता है। (गति 15/8 अगले सिगनल तक)
7. लोको पायलटइस सिगनल को ऑफ़ स्थिति मे जब पार करता है तो यह सिगनल अपने आप ऑन स्थिति मे आ जाता है और पुन: ऑफ़ स्थिति (एक पीला) में तब तक नही होता है जब तक कि लाईन न केवल अगले रोक सिगनल तक बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी (120 मीटर) तक साफ़ न हों।

अर्द्ध-स्वचल (सेमी ऑटोमेटिक) सिगनल

1. यह सिगनल हस्तचलित तथा स्वचलित दोनो 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 पायलटइस 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 सिग्नल को बिना प्राधिकार पत्र के ऑन स्थिति मे पार नहीं कर सकता है।
6. ये सिगनल सामान्यत: ऐसे स्थानों पर लगाये जाते है जहाँ प्वाइंट,गेट लगे होते है।

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

जब कोई ऑटोमेटिक सिगनल लोको पायलटको ऑन स्थिति मे 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 मे एक मिनट व रात मे दो मिनट तक रुककर सिगनल ऑफ़ होने का इंतजार करेगा। यदि इस दौरान सिगनल ऑफ़ नही 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 बढेगा। ऐसे समय दृश्यता साफ़ होने पर गाड़ी की गति 15 kmph एवं दृश्यता साफ़ 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 मे 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 नही होना चाहिये तथापि ई.एम.यू. गाड़ी के सम्बन्ध मे ई.एम.यू. गाड़ी और आगे जाने वाली गाड़ी या अवरोध के बीच अन्तर 75 मीटर या एक ओ.एच.ई.स्पैन से कम नही होना चाहिये।

स्वचलित रोक सिगनल एवं अर्द्ध-स्वचलित रोक सिगनल मे अन्तर

क्र.	स्वचलित रोक सिगनल	अर्द्ध-स्वचलित रोक सिगनल
1.	इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खम्भे पर सफ़ेद गोल चक्री मे काले रंग से A लिखा बोर्ड लगाया जाता है।	इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खम्भे पर काली पृष्ठभूमि मे सफ़ेद 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 काँटे (प्वाइंट), गेट नही होगे।	यह सिगनल सामान्यत: क्रॉस ओवर, काँटे (प्वाइंट), गेट से पहले लगाया जाता है।
4.	लोको पायलटइस सिगनल को दिन मे एक मिनट तथा रात मे दो मिनट रूकने के बाद ऑन स्थिति मे पार कर सकता है।	जब सिगनल का A मार्कर प्रज्वलित हो तब लोको पायलटइस सिग्नल को स्वचलित सिगनल के समान दिन मे एक मिनट तथा रात मे दो मिनट रूकने के बाद इसे ऑन स्थिति मे पार कर सकता है। यदि A मार्कर बुझा है तो लोको पायलटऐसे सिगनल को बिना उचित प्राधिकार पत्र के ऑन स्थिति मे पार नही करेगा।
5.	ये सिगनल गाड़ी के चलने से अपने आप ऑन-ऑफ़ होते है।	ये सिगनल किंग लीवर द्वारा या पैनल से बटन द्वारा संचालित होते है।

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 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 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 स्वत: ऑफ होगा अथवा ऑफ किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।
4. धुँध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं दे तो असामान्य स्थितियों के दौरान,मध्यखड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को विशेष अनुदेशों मे 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 के होम सिगनल का A चिन्ह भी बुझ जाएगा।
5. सामान्य स्थितियों के दौरान मध्य खड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा।

A. जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य खड 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।

स्वचल ब्लाक सेक्सन में रुकी हुइ गाडी का बचाव

1 स्वचल ब्लाक सेक्सन में रुकी हुइ गाडी का गार्ड तुरंत रोक हाथ सिगनल दिखायेगा।

2 टेल लम्प/टेल बोर्ड सुनिस्चित करेगा।

3 यदि गाडी अचानक खडी हुइ हो और कारण अंजान हो तो लोको पायलट तुरंत फ्लशेर लाइट आन करेगा और सहायक लो पा बाजुवाली लाइन का GR 6.03 और SR 6.03-01के अनुसार सामान्य बचाव करने भेजेगा और गार्ड के धयान अपनी ओर आकर्षित करने के लिये निर्धारित् कोड में सीटी बजायेगा।

4 सीटी सुनकर गार्ड अपनी लाइन का पीछे से 90-90-10 मीटर पर 3 पटाखे लगाकर बचाव करेगा।

5 यदि गाडी ऐसे होम सिग्नल पर खडी होती है जिसका पिछला सेक्सन स्वचलित हो तो पीछे से 90-90-10 मी पर तीन पटाखे लगाकर बचाव किया जायेगा।

स्वचालित ब्लॉक पद्धति मे जब कुछ समय के लिये सभी सिगनल खराब हो तथा संचार के साधन उपलब्ध हो (SR 9.12-1)

1. S&T विभाग के कर्मचारियो को ऐसी खराबी की तुरन्त सूचना दी जाएगी।
2. गाड़ियों को प्रभावित सेक्शन मे जाने से पहले नामित स्टेशन पर रोका जाएगा।
3. स्टेशन मास्टर निम्नलिखित संचार साधनो से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से लाईन क्लीयर प्राप्त करेगा-
   a) स्टेशन से स्टेशन फिक्स टेलिफोन
   b) रेल्वे/ BSNL/ MTNL टेलिफोन
   c) कन्ट्रोल फ़ोन
   d) वी.एच.एफ़.सैट (जिन सेक्शनो मे सवारी गाडी चलती है वहॉ यह अकेले साधन के रुप मे माना नही जाएगा)
4. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर लाईन क्लीयर तब तक नही 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 जहॉ 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 सम्बन्धित रास्ते के सभी कांटो को सैट, क्लैम्प तथा लॉक न कर दिया गया हो।
5. ऐसे समय सम्बन्धित स्टेशनो पर TSR को उपयोग मे लाया जाएगा और उसमे प्रत्येक गाड़ी की प्रविष्टी की जाएगी तथा प्रत्येक गाड़ी के प्रस्थान तथा आगमन का समय खण्ड नियंत्रक को बताया जाएगा।
6. ग़ाड़ियो को स्टेशन पर रोका जाएगा। लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थिति की जानकारी दी जाएगी । रास्ते के सभी कांटो को सैट, क्लैम्प एवं तालित किया जाएगा और उसके बाद लोको पायलट को 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 kmph होगी।
7. स्टेशन से गाड़ी रवाना होने पर स्टेशन मास्टर इसकी सूचना अगले स्टेशन मास्टर को एवं खण्ड नियंत्रक को देगा और दोनो ओर के स्टेशन इस समय को TSR मे दर्ज करेंगे ।
8. जब अगले स्टेशन पर गाड़ी पूर्ण रुप से टेल लैम्प / टेल बोर्ड के साथ आ जाती है तो स्टेशन मास्टर सेक्शन क्लीयर करने के लिये पिछले स्टेशन के SM को प्राईवेट नम्बर देगा। दोनो SM इस को TSR मे दर्ज करेंगे।

9. सभी सिगनल ठीक किये जाने पर सक्षम अधिकारी द्वारा यह सूचना स्टेशन मास्टर को दी जाएगी। दोनो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि सेक्शन साफ़ है और प्राईवेट नं. का आदान-प्रदान करके कन्ट्रोलर की अनुमति लेकर सामान्य संचालन प्रारम्भ करेंगे।
10. इस संचालन से सम्बन्धित रिकॉर्ड की जॉच TI द्वारा की जाएगी तथा वे 7 दिन मे अपनी रिपोर्ट DRM को भेजेंगे।

स्वचालित ब्लॉक खण्ड मे संचार के साधन उपलब्ध न हो, तथा जब कुछ समय के लिये सभी सिगनलो के खराब होने पर यातायात को गम्भीर विलम्ब हों- (SR 9.12-2)

स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत दो स्टेशनो के बिच जब कुछ समय के लिये सभी सिगनल खराब होने पर और निम्नलिखित साधनों से लाइन क्लियर प्राप्त न होने पर..

a) स्टेशन से स्टेशन फिक्स टेलिफोन
b) रेल्वे/ BSNL/ MTNL टेलिफोन
c) कन्ट्रोल फ़ोन
d) वी.एच.एफ़.सैट (जिन सेक्शनो मे सवारी गाडी चलती है वहॉ यह अकेले साधन के रुप मे माना नही जाएगा)

गाड़ियां निम्नलिखित पद्धति के अनुसार संचालित की जाएगी-

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 क्लैम्प एवं तालित किया जाएगा।
3. प्रभावित सेक्शन मे जाने वाली गाड़ी को रोका जाएगा, उसके लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थितियों की जानकारी दी जाएगी तथा लोको पायलट को निम्नलिखित अधिकार पत्र दिया जाएगा-

i) स्वचालित ब्लॉक खण्ड मे बिना लाईन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार T/B 912
ii) T/B 912, जिस पर स्वचल,अर्द्ध-स्वचल, गेट तथा हस्तचलित रोक सिग्नल को ऑन स्थिति मे पार करने का प्राधिकार दिया जाता है। अर्द्ध-स्वचलित, गेट तथा हस्तचलित सिगनल को तभी ऑन स्थिति मे पार करना है जब उसके पास से वर्दीधारी कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल दिखाया जाएगा, इसका उल्लेख भी रहेगा।
iii) ऐसे समय गाड़ी की अधिकतम गति-

- दृश्यता साफ़ होने पर - 25 kmph
- दृश्यता साफ़ न होने पर - 10 kmph तथा
- सम्मुख कांटो पर - 15 kmph

सुरंग मे प्रवेश तभी किया जाएगा जब वह साफ हो यदि संदेह हो तो सहायक लोको पायलट / गार्ड द्वारा पायलट किया जाएगा।

4. पहली गाड़ी के जाने के बाद दूसरी गाड़ी को 15 मिनट के अन्तराल से उपरोक्त अधिकार पत्र देकर उपरोक्त गति से चलाया जाएगा। विशेष अनुदेशों के द्वारा यह समय कम किया जा सकता है।
5. यदि गाड़ी इस दौरान ब्लॉक सेक्शन मे 5 मिनट से अधिक समय के लिये खड़ी हो जाती है तो गार्ड द्वारा नियमानुसार बचाव किया जाएगा।
6. अगले नामित स्टेशन पर पहुंचते समय लोको पायलट अपनी गाड़ी को स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर खड़ी करेगा तथा एक लगातार लम्बी सीटी बजाएगा।

7. स्टेशन मास्टर रास्ते के सभी कांटो को सैट, क्लैम्प तथा तालित करने के बाद एक पाईंट्समेन को प्रथम रोक सिग्नल पर भेजेगा जो गाडी को पायलट करते हुये स्टेशन तक लायेगा।
8. स्टेशन पर पहुंचकर लोको पायलट T/B 912 स्टेशन मास्टर को सौंप देगा। इस प्राधिकार पत्र के आधार पर स्टेशन मास्टर गाड़ियो का विवरण TSR मे दर्ज करेगा।
9. इस पद्धति के अनुसार गाड़ियाँ तब तक चलाई जाएगी जब तक कि सिगनल ठीक न हो जाये या सक्षम प्राधिकारी द्वारा संचार साधनो मे से किसी एक साधन को ठीक न कर दिया जाये।
10. जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये, दोनो स्टेशन मास्टर अंतिम गाड़ी का विवरण प्रायवेट नंबर के आदान-प्रदान के साथ T/I 602 मे भरेंगे तथा यह सुनिश्चित करेंगे कि सेक्शन साफ़ है और ग़ाड़ियो का सामान्य संचालन करेंगे।
11. परिवहन निरिक्षक संबंधित रिकॉर्ड की जॉच करेंगे तथा अपनी रिपोर्ट 7 दिन मे DRM को भेजेंगे ।

स्वचालित ब्लॉक पद्धति मे दोहरी लाईन सेक्शन पर जब एक लाईन अवरुद्ध हो, तब गाड़ियो का संचालन

(TSL working in Automaic Block System on Double Line section)- (SR 9.12-3)

जब स्वचलित ब्लॉक पद्धति मे दोहरी लाईन वाले खण्ड पर कोई एक लाईन किसी कारण से अवरोधित हो जाती है तो बची हुई एक लाईन से यातायात का संचालन किया जाता है जिसे अस्थायी इकहरी लाईन संचालन कहा जाता है।

1. स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि TSL वर्किंग हेतु एक लाईन साफ़ है यदि उसे लाईन के साफ़ होने मे कोई संदेह है तो PWI से उस लाईन साफ़ होने का सुरक्षा प्रमाण पत्र लिया जाएगा।
2. TSL वर्किंग उन स्टेशनो के बीच मे तथा उन लाईनो पर किया जाएगा जो विशेष अनुदेश द्वारा इसके लिये निर्धारित की गई हो ।
3. ऐसा संचालन शुरु करने वाला स्टेशन मास्टर प्रभावित खंड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राईवेट नम्बर के आदान-प्रदान के साथ एक निर्धारित संदेश देगा।
4. गलत लाईन पर भेजी जाने वाली सभी गाड़ियो को स्टेशन पर रोका जाएगा और लाईन क्लीयर लिया जाएगा।
5. दूसरे तरफ़ का स्टेशन मास्टर गलत लाईन से आने वाली गाड़ी को लाईन क्लीयर तब तक नही देगा जब तक कि-
   सही लाईन के प्रथम रोक सिगनल या गलत लाईन के अंतिम रोक सिगनल जो भी पहले पड़े के आगे कम से कम 180 मी. दूरी तक लाइन साफ़ ना हो।
6. गलत लाईन से जाने वाली सभी गाड़ियो को निम्नलिखित अधिकार पत्र दिये जायेंगे-
   a) T/D 602
   b) T/A 912- गलत लाईन मे चलते समय बाजू वाली लाईन के सिगनल जो लागू नही है का विवरण रहेगा तथा अर्द्ध-स्वचलित गेट तथा हस्तचलित रोक सिगनल को तभी ऑन स्थिति मे पार करने के बारे मे लिखा जाएगा जब वहॉ कोई वर्दीधारी रेल कर्मचारी हाथ सिगनल दिखाये।
7. गलत दिशा मे TSL मे जाने वाली पहली गाडी के लोको पायलट द्वारा रास्ते के गेट मैन / गैंग मैन को सूचित किया जाएगा।
8. TSL मे गलत दिशा मे जाने वाली प्रत्येक गाडी की तथा सही दिशा की पहली गाडी की गति अधिकतम 25 kmph रहेगी।

9. अगले स्टेशन पर पहुंचते समय लोको पायलट सही लाईन के प्रथम रोक सिग्नल या गलत लाईन जिस पर गाड़ी चल रही है के अंतिम रोक सिगनल, जो भी पहले पड़े वहाँ अपनी गाड़ी खड़ी करेगा और एक लगातार लम्बी सीटी बजाएगा। स्टेशन मास्टर रास्ते के सभी कांटो को सैट, क्लैम्प एवं लॉक करने के बाद एक पाईंट्समेन को गाड़ी रुकने के स्थान पर भेजेगा जो गाड़ी स्टेशन तक पायलट करके लाएगा। पूरी तरह से गाडी आने के बाद स्टेशन मास्टर प्राईवेट नं. देकर सेक्शन क्लीयर करेगा।

10. 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 गाड़ियो के लिये स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल ऑन स्थिति मे रखा जाएगा और उसे पार करने के लिये अधिकार पत्र दिया जाएगा।

11. प्रभावित स्टेशनो पर गाड़ियो का विवरण TSR मे लिखा जाएगा।

12. 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 नं. के आदान-प्रदान के साथ यह सूचना देगा तथा कन्ट्रोलर से विचार विमर्श करके निश्चित करेगा कि किस गाड़ी के जाने के बाद सामान्य संचालन शुरु किया जाएगा।

13. TSR मे TSL वर्किंग प्रारम्भ होने का तथा समाप्त होने का समय लिखा जाएगा।

14. TI रिकॉर्ड की जॉच करेंगे तथा अपनी रिपोर्ट 7 दिन मे DRM को प्रस्तुत करेंगे ।

ध्यान दें -

- पूर्ण ब्लॉक पद्धति मे TSL के दौरान केवल पहली गाडी की गति 25 KM/H होती है, जबकि स्वचल ब्लॉक ब्लॉक पध्दति मे TSL के दौरान गलत दिशा की प्रत्येक गाड़ी की गति 25km/h होती हैं।

सक्षमता प्रमाण पत्र (COMPETENCY CERTIFICATE)

1. लोको पायलट तथा गार्ड(रनिंग कर्मचारी) जो स्वचलित ब्लाक सेक्शन मे कार्य करते हैं, उन्हें वर्ष में एक बार गहन कोर्स हेतु स्थानिय बी.टी.सी./ए.टी.टी.एस. मे भेजा जाता है।
2. इस कोर्स मे सभी कर्मचारियों को स्वचलित ब्लाक सेक्शन में गाडी के संचालन, असमान्य संचालन अधिकार पत्र तथा सम्बंधित सभी विषय का प्रशिक्षण दी जाएगी।
3. प्रशिक्षण के उपरांत कर्मचारियों की परीक्षा सक्षम अधिकारी द्वारा ली जाती है एवं सक्षमता प्रमाण जारी किया जाता है।

4.गहन प्रशिक्षण से सम्बंधित प्रविष्टि गार्ड परफारमेंस किताब में की जाती है।

5.यदि कर्मचारी ओवरड्यु हो जाता है तो उसे स्वचलित ब्लाक सेक्शन में नही भेजा जाएगा।

यातायात में बाधा डालने वाले इंजिनियरिंग विभाग के कार्य (SR 15.06-1)

इन कार्यो को चार श्रेणी में बाँटा गया है -

1. श्रेणी क – इस श्रेणी के अंतर्गत सामान्य रोजमर्रा के निर्माण कार्य अनुरक्षण कार्य जैसे – लाइन उठाना और उसका भराव करना, कुछ स्लीपरों को बदलना इत्यादि कार्य आते हैं।
2. श्रेणी ख – निर्माण कार्य जैसे कुछ स्थानों पर पाट या स्लीपरों के नवीनीकरण का छुट-पुट कार्य, बोल्टों को ग्रीस लगाना, पुलों को रंग लगाना या ऐसे निर्माण कार्य जिसमें हाथ सिगनलों या रोक अथवा सतर्कता से आगे बढ़ो सिगनल आदि का अनुपालन करना आवश्यक है।
3. श्रेणी ग- ऐसे निर्माण कार्य जिसके लिए परिपत्र नोटिस निकालना आवश्यक है परंतु चालू लाईन को ब्लॉक करना आवश्यक ना हो। जैसे सिगनलों का स्थान बदलना, नए सिगनल लगाना, सिगनल एवं इंटरलॉकिंग के ढांचों इत्यादि के ओवरहॉलिंग कार्य।
4. श्रेणी घ – इसमें ऐसे निर्माण कार्य आते हैं जैसे रेलपथ तोड़ना, सिगनल एवं इंटरलॉकिंग व्यवस्था में हस्तक्षेप करना, अस्थायी मार्ग परिवर्तन करना या रेलपथ का नवीनीकरण करने या यातायात में बाधा डालने वाले अन्य कार्य।

नोट – सामान्यत: इस श्रेणी के अंतर्गत आने वाले वे कार्य जिसके लिए विद्युतिकृत सेक्शन पर पॉवर ब्लॉक की आवश्यकता होती है, घ श्रेणी के अंतर्गत समझे जाऐंगे।

लाइन ब्लाक के दौरान गार्ड के कर्तव्य

1)चलती सामग्री गाड़ी से कोई भी सामान उतारा नही जाएगा लेकिन गिट्टी गाड़ी से गिट्टी गिराते समय उसे 8 kmph की अधिकतम गति से चलाया जाता है।

2)सामग्री गाड़ी का इन्चार्ज अर्थात इंजिनियरिंग विभाग के कर्मचारी रेलपथ साफ़ करने के लिये जिम्मेदार होगा।

3) सामग्री गाड़ी को स्टेशन सीमा के बाहर दो भागो मे बांटा नही जाएगा।

4) सामग्री गाड़ी जब सेक्शन मे कार्य कर रही हो तब गार्ड इंजिनियरिंग विभाग के कर्मचारियो द्वारा गाड़ी का बचाव करवायेगा।

5) यह बचाव दोहरी लाईन पर पीछे की ओर से तथा इकहरी लाईन पर आगे और पीछे की ओर से निम्न प्रकार से किया जाएगा -
अंतिम वाहन से 600 मीटर की दूरी पर बैनर फ़्लैग लगायेगा एवं उसके समीप 10 मीटर के अन्तर पर दो पटाखे लगाकर बचाव किया जाएगा। छोटी लाईन पर बैनर फ़्लैग 400 मीटर की दूरी पर लगाया जाता है। गाड़ी के आगे पिछे चलने के साथ साथ बैनर फ्लेग तथा पटाखो मे भी उसी अनुसार परिवर्तन किया जाएगा।

मानसून पेट्रोलिंग / पेट्रोलमैन का सेक्शन मे विलम्बित होना (SR15.04-2)

1. जब मानसून प्रारंभ हो तब गश्त लगाना प्रारंभ करना चाहिए
2. गश्त चार्ट मंडल इंजीनियर द्वारा विभिन्न सेक्शन के लिए अलग अलग तैयार किये जाऐंगे जिसकी एक प्रति स्टेशन मास्टर को उपलब्ध कराई जाएगी जिसमे पेट्रोलिंग का समय किताब का नं, और कौन से कि.मी. पर पेट्रोल मैनो को किताबो का आदान-प्रदान करना है, स्टेशन से पेट्रोल मैनो के रवाना होने तथा उनके आगमन का समय आदि बातों का विवरण लिखा होता है।
3. पेट्रोलिंग शुरू करने की तारीख PWI /AEN द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचित की जाती है।

4. निर्धारित समय पर दोनो स्टेशनो से पेट्रोलमैन अपनी किताबों पर स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर लेकर पेट्रोलिंग के लिये निकलते है तथा सेक्शन मे निर्धारित स्थान पर (कि.मी.) दोनों पेट्रोलमैन एक दूसरे से मिलकर अपनी किताबों का आदान-प्रदान करते है और वापस आकर स्टेशन मास्टर से किताबो पर हस्ताक्षर लेते है।

5. स्टेशन मास्टर अपनी डायरी मे पेट्रोल मैन का नाम, दिशा, 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 वहाॅ तक जाएगा जहाॅ 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 पहुंचकर 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-

a) उस ब्लॉक सेक्शन मे जाने वाली सभी गाड़ियो को खड़ी करेगा।

b) उस सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को भी इसी प्रकार की कार्यवाही करने के लिये कहेगा तथा कन्ट्रोलर को सूचित करेगा।

c) दोनो ओर के स्टेशन मास्टर उस सेक्शन मे जाने वाली सभी गाड़ियो 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 kmph और रात मे या दिन मे जब दृश्यता साफ़ न हो तो 15 kmph के गति प्रतिबन्ध का उल्लेख सतर्कता आदेश मे किया जाएगा।

d) स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन मे गैंगमैन या पाईंट्समेन को भेजकर पेट्रोल मैन के वापस न आने का कारण पता करेगा।

e) 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।

रेल पथ पर या गाड़ी मे विस्फ़ोट (SR6.07-2)

1. रेल पथ, पुल आदि पर बम विस्फोट की सूचना मिलते ही स्टेशन मास्टर उस ब्लॉक सेक्शन मे कोई संचालन नही करेगा।

2. विस्फ़ोट की आवाज सुनते ही लोको पायलट को यथा शीघ्र अपनी गाड़ी खड़ी करनी चाहिए और नुकसान की मात्रा जानने के लिये गार्ड के साथ विस्फ़ोट स्थल पर रेलपथ की जॉच करनी चाहिए । यदि लोको पायलट उचित समय मे गाडी खडी ना करे तो गार्ड वेक्युम/एयर प्रेशर का प्रयोग कर लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करेगा।

3. लोको पायलट गार्ड के साथ मिलकर गाडी का परिक्षण करेगा यदि गाड़ी को थोड़ा या कोई नुकसान न पहुचा हो और अगले ब्लॉक स्टेशन तक गाड़ी ले जाने मे कोई खतरा न हो तो अगले ब्लॉक स्टेशन तक गाड़ी ले जायी जाएगी और वहाॅ पहुंचने पर गार्ड तथा लोको पायलट दोनो ही संयुक्त रुप से ड्यूटी वाले SM को इस घटना की रिपोर्ट करेंगे।

4. यदि रेलपथ को इतना अधिक नुकसान पहुचा हो कि उसके कारण वह असुरक्षित हो गया हो तो रेलपथ को GR 6.03 के अनुसार बचाव करने के लिये उस स्थान पर पटाखो के साथ एक सक्षम रेल सेवक को छोड़ दिया जाएगा।

5. गार्ड एवं लोको पायलट से विस्फ़ोट होने की रिपोर्ट मिलने पर स्टेशन मास्टर तुरंत दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को तथा खंड नियंत्रक को इस बात की सूचना देगा।

समपार (लेवल क्रासिंग)

समपार- समपार का अभिप्राय एक ही धरातल पर सड़क और रेल पथ का एक दूसरे को पार करने वाले स्थान से है।
समपार फ़ाटक- समपार 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 वालो के उपयोग के लिये लगे छोटे दरवाजे या चक्रद्वार नही है।
गेट दो प्रकार के होते है

1. **यातायात फ़ाटक**
2. **इंजिनियरिंग फ़ाटक**

यातायात फ़ाटक- वे समपार फ़ाटक जो स्टेशन के बाह्यतम रोक सिगनलों के बीच स्थित है, उन्हे यातायात फ़ाटक कहते है। इन यातायात फ़ाटकोपर कर्मचारी रखना और परिचालन करना, परिचालन विभाग के नियंत्रण मे रहेगा।

इंजीनियरिंग फ़ाटक- वे समपार फ़ाटक जो यातायात फ़ाटक के अलावा है, 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.ई.डी. बेस्ड फ्लेशिंग ट्राईकलर एच.एस. लैम्प - 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. दुरमुट
11. गैंती
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

समपार फ़ाटको के कार्य करने के तरीके- SR 16.03-1 समपार फ़ाटकों के कार्य करने के तरीके से संबंधित विस्तृत अनुदेश SWR मे शामिल किये जायेंगे चाहे वे फ़ाटक स्टेशन सीमा मे हो और ऐसे इंजीनियरिंग फ़ाटक जिनका स्टेशन केबिन के साथ टेलीफ़ोन संचार उपलब्ध हो। सभी गेट संचालन अनुदेश Sr.DOM/DOM एवं DEN

द्वारा हस्ताक्षरित होने चाहिये। अंग्रेजी के साथ-साथ प्रादेशिक भाषा मे भी संचालन अनुदेशो की हस्ताक्षर की हुई प्रति समपार फ़ाटक पर उपलब्ध रहनी चाहिये ।

नॉन- इन्टरलॉक गेटो का संचालन जो स्टेशन से टेलीफ़ोन द्वारा नही जुड़े है- ऐसे गेटो की सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिये बन्द होती है।

यातायात गेट का संचालन- ऐसे गेटो के प्रति स्टेशन मास्टर की यह जिम्मेदारी है कि वह उस गेट की तरफ़ किसी 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 चाबियॉ उसके पास है। यदि गेट की तरफ़ 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 मे दोनो तरफ़ 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 तरफ़ कोई गाड़ी नही आ रही है एवं इसके बाद दोनो तरफ़ 5 मीटर की दूरी पर बैनर फ़्लैग 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 फ़्लैग निकाल लेगा।

नॉन इन्टरलॉक गेट जो टेलीफ़ोन द्वारा जुड़े है जिसकी सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए बंद अथवा खुली हो उनका संचालन

1. गेट की तरफ़ किसी भी गाड़ी को चलाने या आने की अनुमति देने के पहले SM गेटमैन को फ़ोन 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 नही हो पाती है या गेट मैन से प्राइवेट नं. नही मिल पाता है तो SM अपने स्टेशन से गेट की तरफ़ जाने वाली गाड़ियो को स्टेशन पर खड़ी करेगा और उस गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
2. इसी तरह गेट की तरफ़ किसी गाड़ी को आने की अनुमति देने से पहले उस गाड़ी को पिछलें 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 टेलीफ़ोन खराब होने की सूचना प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ दी जायेगी।
4. यदि गेटमेन ने स्टेशन / केबिन से प्राइवेट नंबर एक्सचेंज नही किया है तथा कोई गाड़ी नहीं आ रही है यह 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 ।

इण्टरलॉक 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 नही 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 मे है और यदि रात का समय हो तो सिगनल की रोशनी पूरी तरह तेज है।

b) जहॉ गेट की सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिये खुली हो वहॉ गेट मैन अच्छी तरह से सुनिश्चित करेगा कि कोई भी गाड़ी किसी ओर से नही 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 ।

विद्युतीकृत सेक्शन मे गाड़ियो का संचालन (GR 17.04)(SR 17.04-1)

पावर ब्लाक - विद्युतीकृत क्षेत्र में संबंधित सेक्शन की बिजली सप्लाय बंद करके उस सेक्शन में विद्युत इंजिनों के प्रवेश को रोका जाता है जिसे पावर ब्लाक कहा जाता है ।

ट्रफिक ब्लाक - संबंधित सेक्शन में गाड़ियों के पूरी तरह आवागमन रोकने को ट्राफिक ब्लाक कहा जाता है । पावर ब्लाक को तीन भागों में बाँटा गया है -1. पूर्व नियोजित पावर ब्लाक 2. इमर्जेंसी पावर ब्लाक 3. लोकल पावर ब्लाक ।

विद्युतीकृत क्षेत्र में पावर ब्लाक तथा ट्राफिक ब्लाक लेने की विधि

a) विद्युतीकृत क्षेत्र में जो विभाग पावर ब्लाक तथा ट्राफिक ब्लाक लेना चाहते हैं और ऐसा कार्य करते समय वे ओ.एच.ई. विभाग के कर्मचारियों की उपस्थिति चाहते हैं तो वे मंडल विद्युत इंजिनियर (TD) को सोमवार की सुबह 10 बजे तक निर्धारित फ़ार्म पर कार्य का पूरा विवरण देंगे ।

b) सभी विभागो की आवश्यकताओ का समन्वय मंडल विद्युत इंजिनियर (कर्षण वितरण) के कार्यालय मे किया जाएगा और एक समन्वित (Consolidated) विवरण तैयार करके उसे बुधवार को 12 बजे तक मंडल परिचालन प्रबन्धक के पास ट्रैफ़िक और पॉवर ब्लॉक के साप्ताहिक कार्यक्रम मे शामिल करने के लिये भेजा जाएगा।

c) आवश्यक कार्य TPC से आपातकालीन ब्लॉक और कार्य अनुमति (परमिट टू वर्क) लेकर किये जायेंगे।

d) ट्रैफ़िक ब्लॉक, पॉवर ब्लॉक तथा कार्य अनुमतियो (परमिट टू वर्क) से संबंधित कार्य का साप्ताहिक कार्यक्रम मंडल परिचालन प्रबन्धक के कार्यालय मे तैयार किया जाएगा और सभी सम्बन्धितो के पास अगले सोमवार से आरम्भ होने वाले सप्ताह के लिये शुक्रवार की शाम तक भेज दिया जाएगा ।

e) TPC द्वारा निर्धारित फार्म पर दो प्रतियों में पावर ब्लाक की माँग की जाएगी ऐसा ब्लाक उपलब्ध होने पर प्राइवेट नंबर के साथ खंड नियंत्रक द्वारा TPC को सूचना दी जाएगी । इसके पश्चात TPC द्वारा संबंधित सेक्शन का सप्लाय बंद किया जाएगा इस संदर्भ में सूचना सेक्शन कंट्रोलर द्वारा संबंधित स्टेशन मास्टरों को प्राईवेट नंबर के आदान प्रदान के साथ दी जाएगी ।

f) पावर ब्लाक से संबंधित सभी विवरण ट्रेन सिगनल रजिस्टर / स्टेशन मास्टर डायरी तथा पावर ब्लाक रजिस्टर में लिखे जाऐंगे ।

g) पावर तथा ट्राफिक ब्लाक के दौरान स्टेशन मास्टर द्वारा No Voltage Leger collar / Button तथा संबंधित ब्लाक उपकरणों पर No Voltage पट्टी का उपयोग किया जाएगा

h) कार्य पूरा होने पर TPC द्वारा इस संबंध में संदेश प्राप्त होने पर सेक्शन कंट्रोलर द्वारा प्राइवेट नंबर देकर संबंधित स्टेशन मास्टर को पावर ब्लाक रद्द करने की सूचना दी जाएगी

टॉवर वैगन का संचालन GR 17.08 SR 17.08-1

1. यदि ओ.एच.ई. के अनुरक्षण के लिये या किसी खराबी को दूर करने के लिये या अन्य किसी मार्ग के लिये टॉवर वैगन चलाना आवश्यक हो तो टॉवर वैगन का कार्यभारी कर्मचारी, स्टेशन मास्टर को टॉवर वैगन के संचालन के बारे मे सूचना देगा।
2. टॉवर वैगन का संचालन एक गाड़ी की तरह किया जाता है परन्तु यह बिना गार्ड के चलाई जाती है। ऐसे समय मे गार्ड के कर्तव्यों का निर्वाह टॉवर वैगन के साथ जाने वाले ओ.एच.ई. पर्यवेक्षक द्वारा किया जाएगा।
3. जब ओ.एच.ई. ब्लॉक दिया जाता है तब एक या अधिक टॉवर वैगन एक के पीछे एक चलाये जा सकते है। ऐसे समय सेक्शन मे प्रवेश करने वाले प्रथम टॉवर वैगन की अधिकतम गति 40 कि.मी.प्र.घं. होगी उसके बाद स्टेशन मास्टर अनुगामी टॉवर वैगनो को T/A 602 प्राधिकार पत्र देकर भेजेगा। इस पर कार्यस्थल का विवरण बताया जाएगा तथा अधिकतम गति 8 कि.मी.प्र.घं.,का उल्लेख भी किया जाएगा।
4. काम पूरा हो जाने पर सेक्शन मे प्रवेश करने वाले अंतिम टॉवर वैगन का कर्मचारी अगले स्टेशन पर जाकर प्रमाणित करेगा कि सेक्शन मे अवरोध नही है और "गाड़ी सिगनल रजिस्टर" मे संबंधित प्रविष्टी के सामने इस प्रमाण स्वरुप हस्ताक्षर करेगा कि अंतिम टॉवर वैगन सेक्शन से बाहर हो गया है।

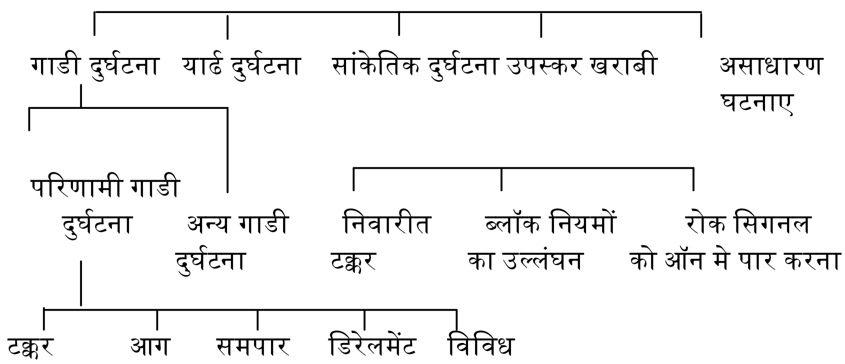
5. पूर्ण ब्लॉक पद्धति मे टॉवर वैगन को गाड़ी के पीछे जाने की अनुमति नही दी जायेगी।
6. ओ.एच.ई. के अनुरक्षण मे तथा खराबियो को दूर करने मे टॉवर वैगन का महत्वपूर्ण स्थान है इसलिये जैसे ही कार्य पूरा हो जाये टॉवर वैगनो को दुर्घटना राहत गाड़ी के समान अत्यंत शीघ्र ही उनके मूल डिपो मे भेजना चाहिये।

दुर्घटना (Accident) (AM 104)

परिभाषा - ऐसी कोई भी घटना जिसमे रेलपथ, रेल इंजन, चल-स्टॉक, स्थायी ढॉचो को क्षति पहुंचती है या क्षति पहुंचने की सम्भावना होती है या ऐसी कोई घटना जिसमे किसी व्यक्ति की जान को खतरा पहुंचता है या खतरा पहुंचने की सम्भावना होती है अथवा ऐसी घटना जिससे रेल संचालन मे बाधा पहुंचती है या बाधा होने की सम्भावना होती है को दुर्घटना कहते है।

सांख्यिकी के लिये दुर्घटनाओ का वर्गीकरण श्रेणी A से श्रेणी R मे किया गया है जिसमे I तथा O शामिल नही है।

दुर्घटनाओ का वर्गीकरण (AM 117)



1. **गाड़ी दुर्घटना-**
   ऐसी दुर्घटना जिसमे एक गाड़ी शामिल होती है गाड़ी दुर्घटना कहलाती है।
   गाड़ी दुर्घटना दो प्रकार की होती है-

a) परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं

b) अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं

a) परिणामी गाड़ी दुर्घटना- ऐसी गाड़ी दुर्घटनाएं शामिल है जिसमे निम्नलिखित के किसी भी एक या अधिक परिणाम हुये हों-

   I. किसी व्यक्ति की मृत्यु हो गयी हो
   II. मानवीय चोट
   III. रेलवे सम्पत्ति का नुकसान
   IV. रेल यातायात मे 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 मे शामिल नही है को अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं कहा जाता है

2. **यार्ड दुर्घटना** - यार्ड मे होने वाली वे सभी दुर्घटनाएं जिनमे गाड़ी शामिल नही है को यार्ड दुर्घटना कहा जाता है। इसमे A5, B7 C9 तथा D6 श्रेणी के अन्तर्गत वर्णित सभी मामले शामिल है।

3. **सांकेतिक दुर्घटना**- यह वास्तव मे घटित होने वाली दुर्घटना नही है बल्कि सम्भावित खतरे है इसमे किसी प्रकार का नुकसान नही होता लेकिन दुर्घटना घटित होने का आभास होता है। इसमे निम्नलिखित शामिल है -

i. निवारित टक्कर
ii. ब्लॉक नियमो का उल्लंघन तथा
iii. लोको पायलट द्वारा खतरा सिगनल पार करने,के मामले

i.**निवारित टक्कर**- किसी व्यक्ति या व्यक्तियो 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 है। इसका वर्गीकरण F मे किया गया है।

निम्नलिखित घटनाओ को निवारित टक्कर नही 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 मे- स्टेशन सीमा मे जब गाड़ी और गाड़ी के बीच या गाड़ी और अवरोध के बीच कोई रोक सिगनल ऑन स्थिति मे हो और लोको पायलट द्वारा उसका पालन किया जाये।

ii. ब्लॉक नियमो का उल्लंघन- निम्नलिखित परिस्थितियो को ब्लॉक नियमो का उल्लंघन माना जाएगा जिसका वर्गिकरण G मे किया गया है

a) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन मे बिना प्रस्थान प्राधिकार के प्रवेश करना।
b) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन मे बिना उचित प्रस्थान प्राधिकार के प्रवेश करना।
c) गाड़ी का गलत लाईन मे प्रवेश कर जाना।
d) गाड़ी का कैच साइडिंग, स्लिप साइडिंग या सैड हम्प मे 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।

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।

5. **असामान्य घटनाए** –

इनमे कानुन एवं व्यवस्था से संबधित तथा प्राकृतिक आपदा से संबंधित वे मामले आते है जिनके परिणामस्वरुप गाडी दुर्घटना नही हुई हो। इनका वर्गिकरण N,P,Q,R मे किया गया है।

गम्भीर दुर्घटना Serious Accident (AM - 105)

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 जॉच CCRS/CRS की राय मे CRS द्वारा होनी चाहिए, को गम्भीर दुर्घटना कहते है।

अपवाद-

I. अनाधिकृत रुप 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 नही माना जाएगा।
II. रेल कर्मचारी अथवा वैध टिकट/पास वाले व्यक्ति गाडी के फुटबोर्ड, छत अथवा बफर पर यात्रा करते समय उनकी मृत्यु हो जाती है या वे घायल हो जाते है अथवा समपार पर गाडी द्वारा कुचल जाने के मामले गंभीर दुर्घटना मे नही कहलाऐंगे ।
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 जॉच होनी है तो ऐसी दुर्घटना को गम्भीर दुर्घटना माना जाएगा।

IPC की धारा 320 मे वर्णित घातक चोटें-

i) किसी एक ऑख की दृष्टि का नष्ट हो जाना।
ii) किसी भी कान की सुनने की शक्ति का नष्ट हो जाना।
iii) हड्डी का टूट जाना।
iv) दॉत का टूट जाना।
v) जोड़ का सरक जाना।
vi) किसी अंग का स्थाई रुप से अलग हो जाना।
vii) नपुंसक हो जाना।
viii) स्थायी रुप से चेहरा विकृत हो जाना।
ix) ऐसी चोट जिसके कारण घायल व्यक्ति को 20 दिनो 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 चोटो 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 गाडी 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 साधनो से गार्ड को सूचित करेगा।

4. सूचना देना - उपलब्ध साधनो के माध्यम से नियंत्रण कक्ष और स्टेशन मास्टर को दुर्घटना की जानकारी देगा।
5. तकनीकी सावधानियाँ - गाडी को सुरक्षित रखने के लिए सभी आवश्यक तकनीकी सावधानियाँ बरतेगा जिससे गाडी सुरक्षित रहें।
6. मदद - गार्ड को हर संभव सहायता करेगा। इंजन, चल स्टॉक को हुए नुकसान के आकलन मे तथा अपेक्षित सहायता के आकलन मे विशेष रुप से गार्ड की सहायता करेगा।

गम्भीर दुर्घटना के समय गार्ड के कर्तव्य (AM 3.06)

जैसे ही गार्ड को दुर्घटना का पता लगता है वह तुरंत निम्नलिखित कार्यवाही करेंगे -

1 दुर्घटना का समय,दिनांक, स्थल का कि.मी. नंबर नोट करेगा ।

2 बाजू वाली लाईन का बचाव सुनिश्चित करेगा, तत्पश्चात अपनी लाईन का बचाव GR 6.03 और SR 6.03-1 के अनुसार करेगा। इस कार्य में सक्षम रेल सेवक की मदद लेगा ।

3 सर्वेक्षण एवं सूचना : दुर्घटना में मारे गए तथा गंभीर रूप से घायल यात्री, चल स्टॉक को पँहुचा नुकसान तथा दुर्घटना स्थल पर किस प्रकार की मदद की आवश्यकता है , इसका शीघ्र सर्वेक्षण करेगा और नजदीकी स्टेशन मास्टर या खंड नियंत्रक को सूचित करेगा ।

4 प्रथमोपचार : दुर्घटना में घायल यात्रियों के लिए प्रथमोपचार की सुविधा उपलब्ध कराएगा । यात्रियों की जान बचाने हेतू डॉक्टर, रेलकर्मी, स्वयं सेवक आदि की मदद लेगा तथा गार्ड जर्नल में उसकी प्रविष्टि करेगा ।

5 विस्तृत जानकारी तथा किस प्रकार की मदद की आवश्यकता है इस संदर्भ में जानकारी शीघ्र नजदीक के स्टेशन मास्टर / खंड नियंत्रक को देगा ।

6 गंभीर रूप से घायल यात्रियों को उपलब्ध साधनों द्वारा नजदीकी अस्पताल में पँहुचाने की व्यवस्था करेगा ।

7 टी टी ई तथा ट्वाणिज्य विभाग के कर्मचारियों की मदद से घायल यात्रियों के लिए चाय, पानी आदि की व्यवस्था करेगा ।

8 आर.पी.एफ. / जी.आर.पी. / स्वयं सेवकों की मदद से रेल सम्पत्ति / डाक सम्पत्ति / यात्रियों की सम्पत्ति की सुरक्षा का प्रबंध करेगा ।

9 दुर्घटना के संभावित कारणों से संबंधित सबूतों की रक्षा करेगा ।

10 दुर्घटना संबंधी निरंतर सूचना देने हेतू किसी रेल सेवक को टेलीफोन पर नियुक्त करेगा ।

11 किसी वरिष्ठ जिम्मेदार रेल सेवक द्वारा कार्यमुक्त किये जाने तक दुर्घटना स्थल पर कार्यरत रहेगा ।

गाड़ी विखण्डन (Train Parting) (GR 6.08, SR 6.08-1)

1. अर्थ- ट्रेन पार्टिंग का अर्थ है- गाड़ी का चलते-चलते अपने आप दो भागो मे बॅट जाना।
2. लोको पायलट- जैसे ही लोको पायलट को पता चलता है कि उसकी गाड़ी विखण्डित हो गयी है तो वह निम्नलिखित कार्य करेगा -
   i. फ़्लैशर लाईट ऑन करेगा।
   ii. गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लम्बी-छोटी लम्बी-छोटी सीटी बार-बार बजाएगा
   iii. गार्ड के सिगनल के लिये पीछे की ओर देखेगा ।
   iv. अगले हिस्से को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि पिछला हिस्सा रुक न जाये परंतु रोक सिगनल ऑन मे मिलने पर उसका पालन अवश्य करेगा।
3. गार्ड- जैसे ही गार्ड को ट्रेन पार्टिंग का पता चलता है तो वह ब्रेक यान का हैन्ड ब्रेक लगाकर पिछला हिस्सा रोकेगा तथा लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये दिन मे हरी झण्डी को तथा रात मे सफ़ेद बत्ती को ऊपर-नीचे करके दिखाएगा । लोको पायलट इसकी पावती - o - o सीटी बजाकर देगा तथा फ़्लैशर लाईट ऑन करके अगले हिस्से को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि पिछला हिस्सा रुक न जाये या रोक सिगनल ऑन मे ना मिले।
4. बैकिंग इंजन का लोको पायलट - यदि गाड़ी मे 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 - o - o सीटी बजाएगा जिसे सुनकर अगला लोको पायलट इसकी पावती - o - o बजाकर देगा, फ़्लैशर लाईट ऑन करेगा तथा अगले हिस्से को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि पिछला हिस्सा रुक न जाये या रोक सिगनल ऑन मे ना मिले।
5. गेट मैन- यदि गेट मैन देखता है कि गाड़ी दो भागो मे बंटकर चल रही है तो वह लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये दिन मे हरी झण्डी व रात मे सफ़ेद बत्ती ऊपर-नीचे करके दिखाएगा और यदि पिछला हिस्सा आने मे समय है तो सामने पटरी पर 10-10 मीटर के अन्तर पर तीन पटाखे लगायेगा।

1. स्टेशन मास्टर- SM यदि देखता है कि गाड़ी दो भागो मे बंटकर चल रही है तो वह लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये दिन मे हरी झण्डी व रात मे सफ़ेद बत्ती को ऊपर-नीचे करके दिखाएगा यदि पिछला हिस्सा आने मे समय है तो सामने पटरी पर 10-10 मीटर के अन्तर पर तीन पटाखे लगायेगा।
2. जैसे ही गाड़ी का पिछला भाग रुक जाये, वैसे ही उसका बचाव गार्ड द्वारा SR 6.03-1 के अनुसार पिछे तथा आगे दोनो ओर से किया जाएगा। यदि पिछे बैंकर हो तो बैंकर के लोको पायलट द्वारा पिछे से और गार्ड द्वारा आगे से बचाव किया जाएगा।
3. दोनो भाग रुक जाने के बाद उनको फ़िर से जोड़ा जाएगा लेकिन यदि पिछले हिस्से मे 10 या उससे कम 4 पहियो वाले वाहन और 5 या उससे कम 8 पहिये वाले वाहन है तो उन्हे जोड़ा नही जाएगा बल्कि GR 6.09 के अनुसार क्लीयर किया जाएगा लेकिन यदि पीछे बैकिंग इंजन लगा है तो उपरोक्त पिछला लोड जोड़ा जा सकता है।

गाड़ी का विभाजन (Train Dividing)(GR 6.09, 6.09-1)

जब दुर्घटना या अन्य किसी कारण से ब्लॉक सेक्शन मे इंजन पूरा लोड आगे खींच पाने मे असमर्थ हो जाये और इस कारण गाड़ी रुक जाये तो लोको पायलट गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये चार छोटी सीटी बजाएगा । गार्ड GR 6.03 के अनुसार गाड़ी का बचाव करने के लिये तुरन्त कदम उठायेगा ।

1. गाड़ी का बचाव करने के बाद गार्ड लोको पायलट से परामर्श करेगा कि इंजन अकेला या आंशिक लोड के साथ अगले स्टेशन जा सकता है। यदि इंजन आंशिक लोड के साथ जा सकता है तो गाड़ी को दो भागो मे बांटने से पहले बचे हुये लोड मे कम से कम 50% वाहनो के या 10 वाहनो के जो भी अधिक हो, के हाथ ब्रेक कसे जायेगे और ब्रेक यान का हैन्ड ब्रेक भी लगाया जाएगा। एयर ब्रेक स्टॉक मे अलग किये गये डिब्बो के एंगल कॉक खोल दिये जायेंगे जिससे वे रोल डाऊन न हो।

2. गार्ड लोको पायलट को अगले भाग को अगले स्टेशन तक ले जाने के लिये T/609 अधिकार पत्र देगा जिसमे इंजन के साथ जाने वाले वाहनो की संख्या अंतिम वाहन का नम्बर, मालिक रेलवे का नाम एवं बचे हुये वाहनो का कि.मी. नं. आदि लिखा होगा। इकहरी लाईन पर यदि लोको पायलट के पास कोई टोकन या लाईन क्लीयर टिकट हो तो गार्ड उसे ले लेगा और T/609 पर इसकी लिखित पावती देगा। ऐसे समय अगले भाग के अंतिम वाहन पर टेल लैम्प / टेल बोर्ड नही लगाया जाएगा। लोको पायलट अपने सहायक को गार्ड की सहायता के लिये वहीं छोड़ देगा और अकेला जाएगा।

3. अवरोध स्थल पर से लोको पायलट जैसे ही अगला हिस्सा लेकर आगे जाता है। गार्ड ब्दारा बचे हुये लोड का आगे से भी सामान्य बचाव किया जाएगा तथा आगे गार्ड स्वयं रहेगा पीछे की ओर से बचाव करने के लिये सहायक लोको पायलट को भेज देगा।

4. अगले स्टेशन पर सतर्कतापूर्वक पहुंचते समय लोको पायलट यह जानते हुये कि पिछला ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है गाड़ी को वाह्यतम सम्मुख कांटो पर रोकेगा और लम्बी छोटी लम्बी छोटी सीटी बजाएगा ऐसे स्टेशन पर जहॉ सम्मुख कांटे नही है लोको पायलट अपनी गाड़ी पिछला ब्लॉक सेक्शन क्लीयर किये बिना स्टेशन / केबिन के सामने खड़ी करेगा और लम्बी छोटी लम्बी छोटी सीटी बजाएगा।

5. स्टेशन मास्टर परिस्थिति समझने के पश्चात अगले हिस्से को स्टेशन पर लेने के लिये प्लेटफ़ार्म से / केबिन से सब ठीक है हाथ सिगनल बतायेगा। स्टेशन पर पहुंचने के बाद T/609 के आधार पर स्टे.मा./ लोको पायलट सुनिश्चित करेंगे कि अगला हिस्सा पूरी तरह से आ गया है।

6. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर बचे हुये लोड को लाने के लिये यदि उसी लोको पायलट को भेजता है तो उसे निम्नलिखित अधिकार 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 kmph.

7. यदि किसी कारणवश वही लोको पायलट नही जा पाता है तब SM उससे T/609 लेकर अपने पास रख लेगा और दूसरे जाने वाले लोको पायलट को निम्नलिखित अधिकार पत्र देगा-

i. T/A 602- इसमे अवरोध का कि.मी. का उल्लेख T/609 के अनुसार किया जाएगा ऐसे समय मे इस इंजन की अधिकतम गति-

दृश्यता साफ़ होने पर - 15 kmph

दृश्यता साफ़ न होने पर-10 kmph

ii. T /511 (यदि इंजन को बिना सिगनल वाली लाईन से रवाना करना पड़े तो)

8. स्टेशन मास्टर जाने वाले इंजन के साथ एक पाईंट्समेन को भेजेगा।

9. जाते समय लोको पायलट बाहर की ओर देखता रहेगा तथा सीटी का प्रयोग करते हुए अधिकतम गति का पालन करेगा और गार्ड का खतरा हाथ सिगनल देखते ही इंजन को तुरन्त रोकेगा।

10. गार्ड इंजन के रुकने के बाद रखे तीन पटाखो (1200, 1210, 1220 मी.) को उठाकर इंजन पर आ जाएगा और मध्यवर्ती पटाखा फ़ोड़ते हुये पायलट करेगा।

11. जैसे ही छूटा हुआ लोड लोको पायलट या गार्ड को दिखायी देना प्रारम्भ हो वैसे ही इंजन को रोक लिया जाएगा, गार्ड इंजन से उतर जाएगा और पैदल पायलट करते हुये इंजन को सतर्कता पूर्वक लोड पर लिया जाएगा।

12. एक लगातार लम्बी सीटी बजाकर पीछे खड़े सहायक लोको पायलट को बुलाया जाएगा। सहायक लोको पायलट मध्यवर्ती पटाखे को उठाते हुये आगे आयेगा।

13. गार्ड सहायक लोको पायलट तथा पाईंट्समेन हैन्ड ब्रेक रिलीज करेंगे तथा सभी पाइप कनेक्शन लगायेंगे और गाड़ी को रवाना करके अगले स्टेशन पर लेकर जाऐंगे । ब्लॉक सेक्शन क्लीयर करने से पहले स्टेशन मास्टर और गार्ड संयुक्त रुप से जॉच करेंगे कि सम्पूर्ण गाड़ी पहुंच गयी है।

विशेष कथन- ब्लॉक सेक्शन मे यदि सवारी गाड़ी का इंजन गाड़ी को खींचने मे असमर्थ हो जाये तो सवारी गाड़ी का विभाजन नही किया जाएगा बल्कि सहायता इंजन मंगवाया जाएगा।

गरम धुरा (Hot Axle)

रोलर बेयरिंग हॉट एक्सल के लक्षण-

1 ग्रीस छिटकने के निशान चक्के पर आना।

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

गरम धुरा देखने के बाद रेल कर्मचारियों की ड्यूटी (SR 4.29-2)

1. कोई भी रेल कर्मचारी किसी चलती हुई गाड़ी मे कोई गरम धुरा देखता है तो वह गाड़ी रोकने और गाड़ी कर्मचारियों को इसकी चेतावनी देने के लिये यथा संभव प्रयास करेगा।
2. हॉट एक्सल वाहन के साथ गाड़ी को रवाना नही किया जाएगा बल्कि ऐसे वाहन को या तो सुधारा जाएगा अन्यथा उसे गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा।
3. हॉट एक्सल बॉक्स को ठंडा करने के लिये उस पर पानी नही डाला जाएगा बल्कि ठंडा होने का इंतजार किया जाएगा। यदि एक्सल बॉक्स से आग की लपट निकल रही हो तो उसे बुझाने के लिये अग्निशामक यंत्र या रेत अथवा मिट्टी का प्रयोग किया जाएगा।
4. जब कभी स्टेशन से गुजरते समय किसी गाड़ी. से गर्म धुरा, खुले माल डिब्बे / वाहन का लटकता हुआ नीचला भाग इत्यादि जैसी असुरक्षित स्थिति हो तो स्टेशन मास्टर / केबिन कर्मचारी गाड़ी रोकने के लिये खतरा हाथ सिगनल दिखायेंगे तथा स्थावर सिगनलो को ऑन स्थिति मे करके गाड़ी रोकने का पूरा प्रयत्न करेंगे।
5. स्टेशन मास्टर "रोको और गाड़ी की जॉच करो " संदेश मिलने पर गाड़ी को तब तक सीधे प्रवेश करने नही देगा जब तक यह सुनिश्चित न कर ले कि गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर रुक गयी है। इसके बाद गाड़ी को मेन लाईन पर लेने के लिये आगमन रोक सिगनलो को ऑफ़ किया जाएगा।
6. यदि मेन लाईन उपलब्ध न होने के कारण गाड़ी को लूप लाईन पर लेना हो तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर आकर रुक गयी है। उस गाड़ी के लोको पायलट को पाईंट्समेन द्वारा गाड़ी मे हॉट एक्सल वाहन होने की तथा उसको लूप लाईन पर लेने के बारे मे अवगत कराया जाएगा।
7. लोको पायलट यह सूचना प्राप्त होने के बाद हॉट एक्सल वाहन की जांच करके यह निर्णय लेगा कि क्रॉस ओवर पार करके लूप लईन पर जाना सुरक्षित होगा या नही। यदि ऐसा करना सुरक्षित समझा जाता है लूप लाईन के लिये सिगनलो को ऑफ़ किया जाएगा तथा गाड़ी को स्टेशन तक पाईंट्समेन द्वारा पायलट किया जाएगा, ऐसे समय गाड़ी की अधिकतम गति 10 kmph होगी।
8. गाड़ी के स्टेशन पर आने के बाद उसमे से हॉट एक्सल वाहन को गाड़ी से अलग किया जाएगा तथा वैगन एक्सचेंज रजिस्टर मे उसका नं. मालिक रेलवे आदि का उल्लेख किया जाएगा एवं सम्बन्धित TXR को सूचित किया जाएगा।

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

1. लोको पायलट / गार्ड को जैसे ही गाडी मे आग लगने का पता चले तो वे तुरंत गाडी खडी 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 नही ले जाना चाहिए जब तक अन्य वाहनो से उन्हे अलग ना कर दिया जाये। इसके अलावा जलते वाहन मे लदे माल पर विचार करना चाहिए। ऐसे मामले मे गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को अपने विवेकानुसार कार्यवाही करनी चाहिए।
5. जब सवारी गाड़ी मे आग लगने का पता चलता है तो सबसे पहले यात्रियो को और फ़िर डाक सामग्री को बचाने का प्रयास करना चाहिए।
6. यदि विद्युत इंजन मे आग लग जाये तो लोको पायलट को पेन्टोग्राफ़ 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 मे आग लगने पर यदि प्रभावित भाग वितरण प्रणाली से अपने आप अलग नही हुआ हो तो उसे वितरण प्रणाली से अलग कर देना चहिये 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 मे गाड़ी जाना रोक देगा।
10. यदि विद्युतीकृत क्षेत्र मे आग लग जाती है और उसे बुझाने के लिये फ़ायर ब्रिगेड की आवश्यकता हो, तो उसे तब तक काम प्रारम्भ नही 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।

चलती गाड़ी में यात्री बीमार होने पर गार्ड के कर्तव्य - (AM 6.04)

1. यात्रा के दौरान कोई यात्री बीमार हो जाता है तो उसे चिकित्सा सहायता दी जाएगी ।
2. यात्री द्वारा इस हेतु अनुरोध किया जाएगा और उससे चिकित्सा फीस लिया जाएगा
3. यदिबीमारी का कारण पेंट्री कार द्वारा बेचा गया खाना है तो इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दी जाएगी ।
4. स्टेशन मास्टर द्वारा यह सूचना कंट्रोलर को दी जाएगी तथा कंट्रोलर द्वारा सीनीयर डीएमओ / डीएमओ को दी जाएगी।
5. चिकित्सा आधिकारी से निर्देश प्राप्त होने पर सेकशन कंट्रोलर स्टेशन मास्टर को रासायनिक परीक्षण करने की व्यवस्था के लिए निर्देश देगा ।

यात्री गाड़ी में यात्री घायल होने पर गार्ड के कर्तव्य – (AM 6.04)

1. यात्रा के दौरान यदि किसी यात्री को चोट लगती है तो उस यात्री को चिकितसा सहायता देना चाहिए ।
2. यदि चोट का कारण खिड़की या दरवाजे का खराब होना है या खराब फीटींग है तो उसका निरीक्षण करना चाहिए ।
3. गाड़ी के गार्ड द्वारा इसकी रिपोर्ट तैयार की जाएगी जिसमें यात्री का नाम टिकट क्रमांक कोच का विवरण और खिड़की की फीटींग की स्थिति इत्यादि बातें लिखी जाएगी ।
4. गार्ड द्वारा गाड़ी परीक्षक को कोच की जॉंच करने का संदेश दिया जाएगा और डीआरएम (याता.) को इस बात की सूचना दी जाएगी ।

चलती गाड़ी में हत्या होने पर गार्ड के (AM 6.21)

1. यदि चलती गाड़ी में किसी व्यक्ति की हत्या हो जाती है और लोको पायलट और गार्ड में से किसी को भी इस बात की जानकारी मिलती है तो उनके द्वारा उचित कार्रवाई की जाएगी ।
2. यदि घटना द्वीतीय श्रेणी के कोच में हुई है और गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में है तो गाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाया जाएगा और स्टेशन पर उस कोच के यात्रियों को उतार कर उसे अलग कर दिया जाएगा ।
3. यदि ऐसी जानकारी स्टेशन पर मिलती है तो उस कोच को वहीं गाड़ी से अलग किया जाएगा ।
4. यदि हत्या उच्च श्रेणी में हुई है तो उस कूपे को खालीकराके उसमें ताला लगवाया जाएगा और कोच को उस स्थान तक ले जाया जाएगा जिस स्टेशन पर उच्च श्रेणी का कोच उपलब्ध है ।
5. गार्ड और स्टेशन मास्टर GRP को लिखित रूप से सूचना देंगे और प्राथमिक कार्रवाई होने तक गार्ड / लोको पायलट / सहा. लोको पायलट वहां पर उपस्थित रहेंगे ।
6. कानूनी व्यवस्था में आवश्यकता पड़ने पर गार्ड को संपूर्ण रिकार्ड के साथ उपस्थित रहना चाहिए ।
7. जिस कोच में हत्या हुई है उस कोच को दुबारा उपयोग में तब तक नहीं लाया जाएगा जब तक की पुलिस द्वारा उसे गाड़ी में लगाने की अनुमति न दी जाए ।

चलती गाड़ी से यात्री गिरने या टकराने पर गार्ड 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 / टीटीई / कंडक्टर या कोई अन्य रेल कर्मचारी उस व्यक्ति का मृत्यु पूर्व बयान लेगा। जिसमें उसका नाम, 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 जाऐंगे।

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 / रेल कर्मचारी द्वारा एक मेमो दिया जाएगा जिस पर निम्नलिखित बातें लिखी 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।

जब गाड़ी किसी व्यक्ति के गिरने के कारण रोकी गई हो तो उपरोक्त कार्यवाही के साथ साथ निम्नलिखित कार्यवाही भी की जाएगी –

i. कि.मी. जहां व्यक्ति गाड़ी से गिरा या टकराया है ।
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 माता-पिता 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 / आरपीएफ कांस्टेबल गाड़ी में है तो उसकी जानकारी एवं दुर्घटना का कारण ।
xi. जीआरपी / आरपीएफ या दूसरे व्यक्ति के गवाह के रूप में हस्ताक्षर ।
xii. यदि यात्री बालक है तो बालक का स्टेटमेंट जीआरपी के सामने लिखा जाएगा और दो यात्रियों की गवाही ली जाएगी ।

xiii. गाड़ी से गिरने से पहले व्यक्ति या बालक कहां बैठा था या खड़ा था । तथा जिन यात्रियों ने देखा उनसे पूछकर विवरण लिखा जाएगा ।
xiv. कोच से इंजन की स्थिति, मालिक रेलवे और कोच क्रमांक
xv. दरवाजे की स्थिति, हैंडल की स्थिति यदि खिड़की से गिरा है तो खिड़की का विवरण ।
xvi. जीआरपी / आरपीएफ कांस्टेबल गाड़ी में है तो उसकी जानकारी एवं दुर्घटना का कारण ।
xvii. जीआरपी / आरपीएफ या दूसरे व्यक्ति के गवाह के रूप में हस्ताक्षर ।
xviii. यदि यात्री बालक है तो बालक का स्टेटमेंट जीआरपी के सामने लिखा जाएगा और दो यात्रियों की गवाही ली जाएगी ।

गाडी बाबू के कार्य

गाड़ी बाबू (TNC) मुख्यतः यार्डो, बड़े स्टेशनो एवं कंट्रोल आफिस मे पदस्थापित होते है| जहां जरूरत के हिसाब से उन्हे अलग- अलग प्रकार के अनेकों कार्य करने होते है | TNC के निम्नलिखित मुख्य कार्य होते है-

1. यार्ड पोजीशन रिपीट करना |

2. यार्ड बैलेंष तैयार करना|

3. आउट रिपोर्ट देना|

4. लोड टनेज की गणना करना|

5. व्हीकल गाएडेन्स तैयार करना|

6. रेक/लोड को परीक्षण हेतु देना एवं परीक्षण के पश्चात लोड बनाना|

उपरोक्त कार्यो के अलावा गाड़ी बाबू को और भी निम्नलिखित कार्य कारण पड़ता है-

1. TNC को यार्ड/ स्टेशन / कन्ट्रोल आफिस मे सभी आने वाली गाडियो के आगमन विवरण देने चाहिये और अपने हैड बुक व वैगन एक्सचेंज रजिस्टर मे दर्ज करना चाहिए।

2 TNC को यार्ड / स्टेशन/ कंट्रोल आफिस मे कार्य करते समय जाने वाली गाड़ियो के सभी विवरण जैसे लोड एव आउट रिपोर्ट की सही जांच करके पुनः तैयार करना चाहिए तथा संबन्धित रजिस्टर मे प्रविष्टि करना चाहिए।

3. यार्ड से बनाने वाली नई गाड़ियो तथा इंटरचेंज गाड़ियो के डिब्बा मार्ग पत्रक बनाकर गार्ड को देना चाहिए।

4. TNC द्वारा यार्ड मे रखे जाने वाले महत्वपूर्ण सांख्यिकी के आकडे जैसे DWB, WTR, Floting Balance,गाड़ियो का average बिलंबन आदि सभी विवरण बनाकर संबन्धित कार्यालया मे अनुरक्षित करना चाहिए।

5. यार्ड / स्टेशन / कंट्रोल ऑफिस मे रखे जाने वाले विभिन्न प्रकार के रजिस्टर को TNC अनुरक्षित करेगा ।

6. TNC यार्ड मे स्टॉक की गणना स्वय जाकर करेगा। स्टॉक की गणना समान्यतया प्रतिदिन सुबह के समय की जाएगी । बड़े यार्डो मे ईसे सप्ताह मे एक बार भी लिखा जा सकता है।

7. जहां यार्डो मे वैगनो के लिए Cordex System है वहा संबधित वैगनो को यार्ड छोडने तक Cordex कार्ड मे प्रविस्टी की जाएंगी ।

8. यार्ड / स्टेशन/ गुडस शेड साईडिंग आदी मे बिलम्बित असम्बन्धित वैगनो को गंतव्य स्टेशन भेजने की व्यवस्था करनी चाहिए।

9. यार्ड मे बिलम्बित वैगनो के लिए 24 घंटे , 48 घंटे एवं 72 घंटे डिटेन्सन का विवरण लिखना चाहीये ताकि उन्हे प्रथम उपलब्ध गाड़ी द्वारा रवाना किया जा सके।

10.TNC को यार्ड मास्टर / स्टेशन मास्टर/ नियंत्रक को वैगन बैलेंस यार्ड की स्थिती बताते रहना चाहिए जिसके आधार पर अगली योजना बनाई जा सके।

11.TNC को मुख्य नियंत्रक की अग्रिम डायरी , गाड़ियो की दैनिक योजना, मण्डल मे चलने वाली विशेष प्रकार के वैगनो तथा समय समय पर लागू यातायात प्रतिबंधों या रोक की जानकारी रखनी चाहिए,

12. TNC हैंड बुक मे गाड़ियो को लेते समय प्रस्थान तथा गनत्व स्टेशन के नाम वैगनो का पूर्ण विवरण सावधानी पूर्वक एव सही तरेके से लेनी चाहिए।

13. TNC हैंड बुक मे ली गई सभी गाड़ियोके वैगन एक्सचेंज रजिस्टर मे सही रूप से प्रविष्ट करना चाहिए ताकी गाड़ी से संबन्धित पूर्ण विवरण ज्ञात हो सके।

14. TNC को आने वाली तथा जाने वाली गाड़ियोकी VG/ BPCदिशा अनुसार अलग अलग रखना चाहिए ताकी किसी प्रकार की गलती न हो सके।

15. TNC द्वारा लोड टनेज की गणना निम्नलिखित तरीके से करेगा|

वाहन/ वैगन	यूनिट
कोचिंग वाहन	
4/6 व्हीलर	01 यूनिट
बोगी (08 व्हीलर)	01 यूनिट

वाहन/ वैगन	यूनिट
गुड्स वाहन	
बोगी (08 व्हीलर)	01 यूनिट
बोगी खुला / बंद	01 यूनिट
हुपर वैगन (12 व्हीलर)	01 यूनिट

16. TNC लोड/ वैगन को परीक्षण देने हेतु भरे जाने वाले फार्म संख्या टी/431 को भरते समय वैगन/ वाहन/ गाड़ी का सही नंबर दर्ज करेगा|

17. TNC लोड/ वैगन को परीक्षण के पश्चात फिट मिलने पर अनफ़िट वैगनो के नंबर सावधानी पूर्वक देखकर शंटिग हेतु यार्ड/ स्टेशन मास्टर को बताएगा|

डिब्बा मार्ग पत्रक :

1यह एक पत्रक होता है जिसमें गाड़ी के साथ वाहनों के नंबर,प्रकार, मालिक रेलवे का नाम, एम्प्टी/ लोडेड , प्रस्थान एवं गंतव्य स्टेशनों के नाम लिखे जाते हैं.

10. इस फार्म का नंबर मालगाड़ी के लिए T/81 Fतथा सवारी गाड़ी के लिएT/81F A होता है.
11. इसे टी एन सी द्वारा साफ अक्षरों में तैयार किया जाता है.
12. इसे दो प्रति या आवश्यकतानुसार अधिक प्रतियों में तैयार किया जाता है.
13. प्रस्थान स्टेशन पर गार्ड इसे टी एन सी से प्राप्त करेगा एवं व्ही जी के अनुसार लोड चेक करेगा.
14. यदि मध्यवर्ती स्टेशन पर कोई वाहन जोड़ा या घटाया जाता है तो गार्ड वाहन नंबर की प्रविष्टि व्ही जी में करेगा एवं स्टेशन मास्टर से साइन लेगा.
15. गंतव्य स्टेशन पहुँचने के बाद इस पत्रक को स्टेशन या यार्ड कर्म्चारियों को सैाप देता है.
16. सभी सवारी गाड़ी तथा वि शेष गाड़ियों के व्ही जी COM को भेजे जाते हैं.
17. सभी मालगाड़ी तथा मिली जुली गाड़ी के व्ही जी DRM को भेजे जाते हैं.

स्टेशन/ यार्ड मे रखे जाने वाले रजिस्टर

क्रम संख्या	रजिस्टर का नाम	क्रम संख्या	रजिस्टर का नाम
1.	TNCहैंड बुक	20.	व्हीकल गईडेन्स/ वैगन वे-बिल
2.	फ्लोटिंग/रनिग बैलेस रजिस्टर	21.	विशेष स्टाकरजिस्टर
3.	वैगन एक्सचेंज रजिस्टर	22.	मिडनाईट बैलेस रजिस्टर
4.	वैगन कार्ड एंडेक्स	23.	रनिग डायरी
5.	शंटिंग ईंजन लाग बुक	24.	ट्रेन नोटिस रजिस्टर
6.	प्लसमेंट/ रिमुवाल रजिस्टर	25.	टेंक वैगनरजिस्टर
7.	यार्ड परफॉर्मेंस रजिस्टर	26.	कोल वैगनरजिस्टर
8.	लोड डेटेन्सन रजिस्टर	27.	POHवैगनरजिस्टर
9.	सिक वैगन रजिस्टर	28.	ईनवर्ड लोड रजिस्टर
10.	अनकनेक्टेड वैगन रजिस्टर	29.	आउटवार्ड लोडरजिस्टर
11	नापतोल रजिस्टर	30.	साईडिंग रजिस्टर
12.	स्टाक रिपोर्ट रजिस्टर	31.	खाली वैगन रजिस्टर
13.	QTS रजिस्टर	32.	लाईव स्टाकरजिस्टर
14.	QST रजिस्टर	33.	ट्रांशिपमेंट रजिस्टर
15.	रात आदेश किताब	34.	मैसेज रजिस्टर
16.	ISMD/ODCरजिस्टर	35.	गार्ड आदेश रजिस्टर
17.	सीलकट वैगनरजिस्टर	36.	वैगन आपूर्ति रजिस्टर
18.	24, 48, 72 घंटे रजिस्टर	37.	दुर्घटना रजिस्टर
19.	यार्ड ईंट्री रजिस्टर	38.	प्रतिबंध एव रोक रजिस्टर

कंट्रोल आफिस मे रखे जाने वाले रजिस्टर

क्रम संख्या	रजिस्टर का नाम	क्रम संख्या	रजिस्टर का नाम
1.	ट्रेन लोड रजिस्टर	15.	जावक मैसेज बुक
2.	ट्रेननोटिस बुक	16.	वर्क आडर नम्बर बुक
3.	डीजल लोको बिलम्ब रजिस्टर	17.	फोरकास्ट तथा स्वीकृति बुक
4.	एसी लोको बिलम्ब रजिस्टर	18.	गाडी आदेश बुक
5.	लाईव स्टाक रजिस्टर	19.	विशेष गतिविधिरजिस्टर
6.	सिगनल तथा काटा खराब रजिस्टर	20.	नोट आर्डर बुक
7.	दक्षता पंजी	21.	ODC रजिस्टर
8.	बिलम्बित लोड पंजी	22.	दुर्घटना रजिस्टर

9.	स्टाकरिपोट रजिस्टर	23.	लाईन आक्युपेशन रजिस्टर
10.	स्टाकपोजीसन रजिस्टर	24.	मास्टर चार्ट
11	सिक वैगन रजिस्टर	25.	CHCडायरी
12.	लोडिग आदेश बुक	26.	सेंट्रल कंट्रोल बुक
13.	प्रतीबंध तथा कोटा रजिस्टर	27.	समय पालन रजिस्टर
14.	आवक मैसेज बुक		

स्टॉक रिपोर्ट (Stock Report)

स्टेशनो पर, यार्ड मे,तथा गुड्स शेड मे उपलब्ध वैगनो की संख्या और वैगनो की आवश्यकताओं का संक्षिप्त विवरण कन्ट्रोल ऑफ़िस को प्रतिदिन 16 बजे दिया जाता है। जहाँ पर कन्ट्रोल फ़ोन नही लगे होते है या जहाँ अधिक काम रहता है वहाँ यह विवरण टेलीग्राफ़ द्वारा या किसी गाड़ी द्वारा भेजा जाता है। इसमे स्टेशन /यार्ड /शेड मे 20 बजे तक रहने वाली वैगनो की संख्या व आवश्यकता का विवरण रहता है। यह रिपोर्ट विभिन्न कूटों के द्वारा दी जती है जो इस कार्य के लिये निर्धारित होते है। स्टॉक रिपोर्ट मे निम्नलिखित सूचनायें दी जाती है-

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

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

स्टॉक रिपोर्ट की उपयोगिता-

1. स्टॉक रिपोर्ट मे दी गई सूचनाओं के अनुसार भारतीय रेल पर बहुत महत्वपूर्ण आंकड़े निकाले जाते है इसलिये थोड़ी सी गलती या भूल चूक के कारण गलत आंकड़े निकल आते है इसलिये यह प्रयत्न करना चाहिये कि स्टॉक रिपोर्ट सही प्रकार से बने।

2. इस रिपोर्ट मे दी गयी वैगनो की मांग को देखकर मुख्य नियंत्रक महत्व के अनुसार वैगनो का बंटवारा करता है।
3. इस रिपोर्ट के आधार पर वैगनो को भरने या खाली करने के लिये मजदूरों का प्रबन्ध किया जाता है।
4. इस रिपोर्ट के आधार पर NP या ऐसी वैगने जो POH के लिये ड्यू है उनको वापस भेजने का प्रबन्ध भी किया जाता है।
5. इस रिपोर्ट के आधार पर स्टेशनो पर खड़े हुये वैगनो को क्लियर करने के लिये गाड़ी चलायी जाती है।
6. DCM इस रिपोर्ट को देखकर यह पता लगाते है कि वैगनो की आपूर्ति सही प्रकार से की गयी है। मालगोदाम तथा TP शेड मे चल रहे कार्य का पता चलता है।
7. DOM इस रिपोर्ट के द्वारा मंडल मे आवश्यक वैगनो की संख्या का पता लगाता है तथा इससे यह भी पता लगाते है कि परिवहन सुचारु रुप से हो रहा है और यदि कहीं कोई कमी पायी जाती है तो उसे दूर करने के निर्देश भी देते हैं।
8. CCM इस रिपोर्ट को देखकर यह पता लगाते है कि इनके रेलवे पर किस प्रकार का यातायात चल रहा है और इस बारे मे अपने विचार COM को देते है।
9. COM इस रिपोर्ट के आधार पर मंडल की वैगनो की संख्या निर्धारित करते है और अतिरिक्त वैगनो को दूसरे रेलवे को या अपनी ही रेलवे मे दूसरे मंडल को देने का प्रबन्ध करते है

स्टॉक रिपोर्ट से लाभ-

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

सेंसस (Census)

प्रत्येक रेल मंडल पर डिब्बो की संख्या ईंटरचेन्ज के अनुसार सही है या नही, यह जानने के लिए प्रतिवष निर्धारित दिन और समय सम्पुर्ण रेल्वे पर डिब्बो की गणना एक साथ की जाती है। प्रत्येक रेलवे मे उपल्ब्ध वैगनो की संख्या होना, नयी वैगनो जो पूल मे नही थी, वैगन जो पूल से निकाली गयीहै तथाबेकार की गयी वैगनो या सेवा लायक न होने वाली वैगनो ईत्यादी को ध्यान मे लिया जाता है. प्रत्येक रेल्वे के सभी मंड्ल मे निर्धारित तिथी तक कितनी वैगन उपल्ब्ध है, ईसे वैगनो की गणना (Census)कहते है।

रेलवे मे वैगनो की गणना के लिए दिनाक व समय निर्धारित किया जाता है। गणना के लिए क्षेत्रीय रेलवे को जिला और ब्लाक मे विभाजित किया जाता है। ईस गणना के लिए निर्धारित संख्या मे कर्मचारियो को नामित किया जाता है, जिन्हे एक निर्धारित फार्म अर्थात टेलीशीट दी जाती है, वह कर्मचारी स्टेशनो पर उप्लब्ध डिब्बो को सम्पुर्ण विवरण के साथपेंसिल से टेलीशीट मे स्वय दर्ज करेंगे, ईस गणना मे यार्ड , स्टेशन, सिक सायडिग, गुडस शेड, यानांतरण शेड ईत्यादि या अन्य किसी भी लाईन पर रखे हुये डिब्बो को शामिल किया जाता है।
टेलीशीट मे निम्नलिखित बाते होती है-

1. क्रमाक
2. वैगन नं
3. वैगन का प्रकार
4. मालिक रेल्वे

5. वैगन कुट
6. खाली/ भरा वैगन
7. वापसी की तारीख

गणना का कार्य सामान्यत; माल स्टाक के लिए 30 नवम्बर, तथा कोचिग स्टाक के लिए 31 अक्टूबर को 12 से 14 बजे तक किया जाता है, गणना का कार्य करने के लिए गाडी को निश्चित समय पर रोक दिया जाता है, तथा टेलीशीट पर वैगनो का सम्पुर्ण विवरण लिखा जाता है, प्रत्येक सीट को एकत्रित करने के बाद सर्किल, डिस्टिक समरी बनाई जाती है, जिसे रेलवे स्तर पर अधिकृत रेपोर्ट के साथ चेक किया जाता है, जिसकी एक प्रति IRCA को भेजी जाती है, IRCA प्रत्येक रेलवे की दुसरी रेलवे पर कितनी वैगन है ईसका आकडा निकालती है और ईन दोनो के अंतर उस दिन का मूल वैगन संतुलन माना जाता है गणना का परिणाम IRCA द्वारा प्रारम्भिक व आंतरिक दो अवस्थाओ मे प्रकाशित किया जाता है

सवारी डिब्बो की गणना भी ईसी प्रकार से की जाती है विशेष प्रकार के डिब्बे जैसे –BFR,BFK, DBKM तथा BTPN की गणना स्वतंत्र रूप से की जाती है, वैगन गणना करने के लिए क्षेत्रीय स्तर पर, मण्डल स्तर पर, यार्ड स्तर पर अधिकारी व कर्मचारी नियुक्त किए जाते है, गणना होने के बाद सभी टेलीशीट मुख्यालय को भेज दी जाती है मुख्यालय मे पहले से ही उपलब्ध कम्प्यूटर से टेली किया जाता है और उसे रेलवे बोर्ड के मूल रिकार्ड से मिलाया जाता है, गणना के आधार पर ईंटरचेंज का रिकार्ड रखा जाता है।

वैगनो की दैनिक गणना

प्रत्येक यार्ड , बड़े स्टेशनो पर प्रत्येक दिन सुबह 06 बजे, 16 बजे, और 24 बजे उपलब्ध वैगनो का UP/DN दिशा वाईज स्वतंत्र रूप से लिखी जाती है परिचालित लाईन पर उपलब्ध डिब्बो, बीमार डिब्बो या स्पेशल प्रकार के वैगनो को अलग अलग रखा जाता है ईस गणना को 06, 16, तथा 24 बजे की पोजीशन मे दिया जाता है।

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 जाऐ । 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 पुन: प्रारम्भ करना।

सायरन संकेत (HOOTER CODE)

उन स्टेशनो पर जहाँ दुर्घटना राहत गाड़ी व मेडिकल वैन रखी गयी है वहाँ सर्व संबन्धितो को दुर्घटना की सूचना एक साथ व तुरन्त देने के लिये सायरन की व्यवस्था की जाती है। इसके संकेत निम्नानुसार है –

क्र.	हुटर कोड	तात्पर्य
1.	दो हुटर	होम स्टेशन पर दुर्घटना राहत गाड़ी (ART) / रोड मोबाइल ए.आर.टी.की आवश्यकता होने पर।
2.	तीन हुटर	बाहरी स्टेशन पर दुर्घटना राहत गाड़ी (ART) / रोड मोबाइल ए.आर.टी. की आवश्यकता होने पर।
3.	चार हुटर	होम स्टेशन पर दुर्घटना राहत गाड़ी (ART) / मेडिकल वैन (MRV) तथा रोड मोबाइल ए.आर.टी. की आवश्यकता होने पर।
4.	पांच हुटर	बाहरी स्टेशन पर दुर्घटना राहत गाड़ी (ART) / मेडिकल वैन (MRV) / रोड मोबाइल ए.आर.टी. की आवश्यकता होने पर।
5.	एक लंबा हुटर (90 सेकंड)	पिछला संदेश रद्द करने के लिये।

नोट-

i. एक हूटर 45 सेकेन्ड के लिये बजाया जाता है तथा दो हूटर के बीच मे 5 सेकेन्ड का विराम रखा जाता है जिससे अन्तर स्पष्ट सुनायी दे।

ii. पॉच मिनट के बाद हूटर कोड दोहराये जायेंगे।

दुर्घटना राहत गाड़ी निकलने का समय

ART(Accident Relief Train)

a) दिन मे - 30 मिनट

b) रात मे - 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 गाड़ियो 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 नही किया जाएगा बल्कि TI या LI गाड़ी को लेकर जाऐंगे बाद मे 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 I इसका मुख्य सिद्धान्त है कि प्रथम घंटे में अधिकतम लोगो की जान बचाना इसी समय को गोल्डन ऑवर कहा जाता है I
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 I

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.	CONCOR	: Contrainer corporation of India Limited
25.	CMS	: Crew Management System
26.	DEMU	: Diesel Electrical Multiple Unit.
27.	DFCCIL	: Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited.
28.	DAR	: Discipline and Appeal Rules.
29.	DEMU	: Diesel Electrical Multiple Unit.
30.	DLW	: Diesel Locomotive Works, Varanasi.
31.	DMRC	: Delhi Metro Rail Corporation.
32.	DPC	: Departmental Promotional Committee.
33.	DSC	: Double Stack Container./Div Security Commandent.
34.	DWSO	: Divisional Work Study Officer.
35.	EOTT	: End of Train Telemetry.
36.	FA & CAO	: Finance Adviser & Chief Accounts Officer.

37.	FOIS	:	Freight Operation Information System.
38.	RMS	:	Rake Management System
39.	RDSO	:	Research Disigns and Standards Organisation.
40.	TMS	:	Terminal Management System
41.	HOER	:	Hours of Employment Regulation.
42.	ICMS	:	Integrated Coach Management System.
43.	IRCTC	:	Indian Railway Catering and Tourism Corporation ltd.
44.	ISMD	:	Infringing Standard Moving Dimensions.
45.	IVRS	:	Interactive Voice Response System.
46.	ITES	:	Integrated Telephone Enquiry System.
47.	LVCD	:	Last Vehicle Checked Device.
48.	MAUQ	:	Multi-Aspect Upper Quadrant.
49.	MEMU	:	Mainline Electrical Multiple Unit.
50.	MSD	:	Minimum Sighting Distance.
51.	NDMA	:	National Disaster Management Association.
52.	ODC	:	Over Dimensional Consignment.
53.	PAM	:	Punctuality Analysis and Monitoring.
54.	PEASD	:	Passenger Emergency Alarm Signal Device.
55.	POMKA	:	Portable Medical Kit for Accident.
56.	RLDA	:	Railway Land Development Authority.
57.	RMS	:	Rake Management System.
58.	ROSHAN	:	Rolling Stock Health Analyst.
59.	SDGM	:	Senior Deputy General Manager.
60.	SGE	:	Siemens and General Electrical Railway Signal Company Ltd.
61.	SMARTS	:	Singular Modular Advance Railway Ticketing System.
62.	SPAD	:	Signal Passed AT Danger.
63.	SPARME	:	Self Propelled Accident Relief Medical Equipment.
64.	SPART	:	Self-Propelled Accident Relief Trains.
65.	SPURT	:	Self Propelled Ultrasonic Rail Testing Car.
66.	SSD	:	Speed Sensing Device.
67.	SSDAC	:	Solid State Digital Axle Counter.
68.	SWR	:	Station Working Rule.
69.	SWRD	:	Station Working Rule Diagram.
70.	TALQ	:	Two-Aspect Lower Quadrant.
71.	TAWD	:	Train Actuated Warning Device.
72.	TCAS	:	Train Collision Avoidance system
73.	TPWS	:	Train Protection Warning System

74. WILD : Wheel Impact Load Detector.

75. SIMS :Safety Information Management System.

76. TTM :Tie Tempering Machine.

77. BCM :Ballast Cleaning Machine.

END