डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर

साधारण नियम

डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर रेलवे सहायक नियम सहित

(केवल सरकारी उपयोग हेतु)

2018

डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड

भारत सरकार (रेल मंत्रालय) का उपक्रम

भारत के राजपत्र,
असाधारण,
भाग-2 और खंड-3-उप-खंड(i)

भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 अगस्त, 2018

सा का नि. 765 (अ).-केन्द्रीय सरकार,रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) की धारा 198 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, माल के वहन के लिए भारत में प्रशासित डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल के लिए निम्नलिखित साधारण नियम बनाती है।

रेल मंत्रालय

(रेलवे बोर्ड)

नई दिल्ली, 10 **अगस्त**, 2018

संख्या 2010/**सेफटि**(**ए**&**आर**)/19/17

संकल्प

माल के सार्वजनिक यातायात हेतु तत्समय उपयोग की जा रही सरकार द्वारा शासित डीएफसीसीआईएल के कामकाज के लिए साधारण नियम जिन्हे डीएफसीसीआईएल के साधारण नियम 2018 के विभिन्न अध्यायों में तैयार करके शामिल किया गया है। भारत में पहली बार डीएफसीसीआईएल प्रणाली शुरू की जा रही है जिसकी विशेषताएं रेलवे के चालू लाइन से व्यापक रूप से कई प्रकार से अलग हैं, इसलिए डीएफसीसीआईएल के लिए साधारण नियम भारतीय रेल के साधारण नियम (चालू लाइन , 1976) से कई मामलों में अलग है ।

नियमों के नए सेट द्वारा इन नियमो को परिवर्तित, संशोधित, अधिसूचित या प्रस्थापित किया जा सकता है।

आदेश:- आदेश दिया जाता है कि अनुलंग्नकों के साथ इस संकल्प को, एक अधिसूचना के अंतर्गत सरकारी राजपत्र में प्रकाशित किया जाए जैसा कि भारतीय रेल अधिनियम, 1989 (1989 के 24) की धारा 198 द्वारा अपेक्षित है और इसकी एक प्रतिलिपि रेलवे स्टेशनों पर निरीक्षणार्थ रखी जाए जैसा कि उक्त धारा की उपधारा 4 द्वारा आदेशित है साथ ही अनुलंग्नकों सहित इस संकल्प की एक प्रति लिपि निम्नलिखित सरकारों, प्रशासनों और अधिकारियों को सूचनार्थ भेजी जाए।

(गिरीश पिल्लई)
सदस्य यातायात,
रेलवे बोर्ड, तथा पदेन सचिव, भारत सरकार

संलग्न प्रलेख: - डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे के लिए साधारण नियम 2018।

1. सचिव, नागरिक उड्डयन मंत्रालय, संचार, कॉर्पोरेट मामले, रक्षा, गृह मामलों, कानून और न्याय, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस, सड़क परिवहन और राजमार्ग, नौवहन और पर्यटन।
2. मुख्य सचिव, आंध्र प्रदेश ,अरुणाचल प्रदेश, असम, बिहार, छत्तीसगढ़, गोवा, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू-कश्मीर, झारखंड, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, नागालैंड, ओडिशा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तमिलनाडु, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड और पश्चिम बंगाल सरकार।
3. मुख्य सचिव , अंडमान और निकोबार, चंडीगढ़, दादरा और नगर हवेली, दमन और दीव, दिल्ली (एनसीटी - राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र), लक्षद्वीप, पुडुचेरी प्रशासन।
4. भारत के अतिरिक्त उप नियंत्रक और महालेखा परीक्षक (रेलवे) और रेलवे लेखा परीक्षा के पदेन निदेशक।
5. मुख्य आयुक्त रेल संरक्षा ।
6. आयुक्त रेल संरक्षा, मध्य, पूर्वी, उत्तरी, पुवोत्तर, पुवोत्तर सीमांत, दक्षिणी, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, और पश्चिमी मंडल।
7. महाप्रबंधक, मध्य रेलवे (मुंबई), पूर्वी मध्य रेलवे (हाजीपुर), पूर्वी तट रेलवे (भुवनेश्वर), पूर्व रेलवे (कोलकाता), मेट्रो रेलवे (कोलकाता), उत्तर मध्य रेलवे (इलाहाबाद), पूर्वोत्तर रेलवे (गोरखपुर), पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (गुवाहाटी), उत्तर रेलवे (नई दिल्ली), उत्तर पश्चिम रेलवे (जयपुर), दक्षिण मध्य रेलवे (सिकंदराबाद), दक्षिण पूर्व रेलवे (कोलकाता), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (बिलासपुर), दक्षिण रेलवे (चेन्नई), दक्षिण पश्चिम रेलवे (हुबली), पश्चिम मध्य रेलवे (जबलपुर) और पश्चिम रेलवे (मुंबई)।
8. महाप्रबंधक, चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स, डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, रेल कोच फैक्टरी और रेल व्हील फैक्ट्री।
9. मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, महानगर परिवहन परियोजनाएं (रेलवे), मुंबई, दिल्ली और चेन्नई।
10. महानिदेशक, अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन,लखनऊ।
11. प्रिंसिपल, भारतीय रेल उन्नत रेलपथ प्रद्योगिकी संस्थान पुणे, भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत इंजीनियरिंग संस्थान जमालपुर, भारतीय रेल सिगनल इंजीनियरिंग एवं दूरसंचार संस्थान, सिकंदराबाद और रेलवे स्टाफ कॉलेज वडोदरा।

12. अध्यक्ष, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कंदला पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे और विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट रेलवे।
13. अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक, कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड।
14. अध्यक्ष, रेलवे भर्ती बोर्ड।
15. अध्यक्ष, रेल दर अधिकरण।
16. सचिव, भारतीय रेलवे सम्मेलन ।
17. निदेशक, भारत का राष्ट्रीय अभिलेखागार।
18. पुस्तकाध्यक्ष, केंद्रीय सचिवालय पुस्तकालय, राष्ट्रीय पुस्तकालय, कोलकाता, संसद पुस्तकालय और रेलवे बोर्ड पुस्तकालय।
19. अधीक्षक, पुस्तकालय और अनुसंधान, कानून मंत्रालय और न्याय तथा कॉर्पोरेट मामलों।

डीएफसीसीआईएल
साधारण नियम, 2018

डीएफसीसीआईएल के कर्मचारियों
के दिशानिर्देश के लिए

भारत सरकार
रेलवे मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

संख्या 2010/**सेफटि** (**ए**&**आर**) /19/17

अधिसूचना

नई दिल्ली 10 **अगस्त**, 2018

जी एस आर 765 (**अ**) .- रेलवे अधिनियम, 1989 (1989 की 24) की धारा 198 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए केंद्र सरकार सरकार द्वारा शासित डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे के लिए तत्समय मालगाड़ी के वहन के लिए निम्नलिखित साधारण नियम बनाती है: -

प्रस्तावना

1) कर्मचारियों के सूचना और मार्गदर्शन के लिए साधारण एवं सहायक नियम डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे 2018 प्रकाशित किया जा रहा हैं।

2) साधारण नियम मोटे अक्षरों में मुद्रित हैं जबकि सहायक नियम महीन अक्षरों में मुद्रित हैं और वे पहचान हेतु अक्षर स नि द्वारा शुरू होते है।

3) सहायक नियम को क्रमानुसार संख्यांकित नहीं किया जाता है; इनकी क्रमसंख्या वही होती है जिस साधारण नियम की व्याख्या या विस्तार करते है, सहायक नियम साधारण नियमों के साथ पढ़े जाएंगे ,ये किसी भी प्रकार से साधारण नियम के प्रावधानों को विस्थापित या उसका उल्लंघन नहीं करते है।

4) डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेलवे का प्रत्येक कर्मचारी, मार्गदर्शन के लिए जारी सामान्य, सहायक और अन्य विभागीय नियमों का पालन करने के लिए बाध्य है। नियमों की अज्ञानता को अनदेखा करने के लिए न्यायसंगत याचिका के रूप में स्वीकार नहीं किया जाएगा।

5) कर्मचारियों के मार्गदर्शन के लिए जारी अनुपूरक पुस्तकों, निर्देशों या मैनुअलों का सावधानी से साधारण और सहायक नियमों के संयोजन के साथ अध्ययन किया जाना चाहिए और यह कर्मचारियों पर बाध्यकारी होगा।

6) इस पुस्तक के प्रकाशन के बाद जारी किए गए सभी परिशिष्ट और शुद्धिपत्र का एक रिकार्ड उन कर्मचारियों द्वारा सावधानी से रखा जाएगा जिन्हें उचित जगह पर इन परिशिष्ट और शुद्धिपत्र को चिपकाकर नियमों की किताब अद्यतन रखना होगा।

7) यदि कर्मचारी किसी भी आदेश को पूरी तरह से समझ नहीं पाता है तो वह तुरंत अपने पर्यवेक्षक से बताएगा।

8) जब तक प्राधिकृत अधिकारी के द्वारा लिखित में आदेश नहीं मिलता तब तक, इस पुस्तक में निहित कोई आदेश परिवर्तित, अभिग्रहीत या निलंबित नहीं किया जाएगा।

नवीन कुमार शुक्ला
निदेशक (परि.एवं व्या. वि.)
डीएफ़सीसीआईएल

<u>अनुक्रमणिका सारांश</u>

अध्याय	विषय	पृष्ठ संख्या
I	प्रारंभिक	01 – 14
II	रेल सेवक पर साधारणत: लागू होने वाले नियम	15 – 19
III	सिगनल	20 – 48
IV	स्टेशन और उनके सिगनलिंग उपकरण	49 – 62
V	पूर्ण ब्लॉक पद्धति	63 – 86
VI	ऑटोमैटिक ब्लॉक सिस्टम	87 – 105
VII	स्टेशनों का नियंत्रण और कार्यप्रणाली	106 – 116
VIII	रेलगाडियों की साधारण कार्यप्रणाली	117 – 163
IX	विफलताएं, असामान्य घटनाएं और दुर्घटनाएं	164 – 204
X	विद्युत एवं रेल-पथ तथा निर्माण-कार्य	205 – 224
XI	समपार	225 – 232
परिशिष्ट	गाडी संचालन के दौरान प्रयोग में आने वाली प्राधिकारों की सूची	233 – 253

अध्याय-I
प्रारंभिक

1. संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ
2. परिभाषाये

अध्याय- II
रेल सेवक पर साधारणत: लागू होने वाले नियम

3. नियमों की प्रतियां देना
4. नियमों की प्रति का रख-रखाव
5. नियमों की जानकारी
6. नियम पालन में सहयोग
7. अतिचार, क्षति और हानि की रोकथाम
8. नियमों और आदेशों का पालन
9. कर्तव्य / ड्यूटी पर उपस्थिति
10. कर्तव्य / ड्यूटी से अनुपस्थिति
11. मदिरा और अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन
12. रेल सेवक का आचरण
13. संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य

अध्याय- III

सिगनल

(क) साधारण उपबन्ध

14. उपयोग किए जाने वाले विहित सिगनल
15. सिगनलों के प्रकार
16. सिगनलों का स्थापन

(ख) स्थावर रंगीन लाइट सिगनलों का वर्णन

17. उपयोग किए जाने वाले स्थावर सिगनल

(ग) कार्य करने की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में स्थावर सिगनलों का प्रकार

18. अनुमोदित दूरस्थ सिगनल और इनके सकेंतों का विवरण
19. आने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार
20. प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार
21. मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल
22. सिगनलों का संयोजन

(घ) स्वचालित (ऑटोमेटिक) ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार

23. स्वचालित (ऑटोमेटिक) ब्लॉक क्षेत्रों में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार
24. आने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रकार
25. प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रकार
26. दोहरी लाइन पर अर्द्ध-स्वचालित, निकट (होम) और प्रस्थान, मध्यवर्ती प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल
27. उदाहरणात्मक चित्रण

(ड) अन्य स्थावर सिगनल और मार्कर

28. बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल
29. समपार फाटकों पर स्थावर सिगनल
30. शंट सिगनल
31. को-एक्टिंग सिगनल
32. पुनरावर्ती (रिपिटिंग) सिगनल
33. सिगनलों के लिए चिन्हों और निशानों को अलग करना
34. प्रयोग में न आने वाले (अप्रयुक्त) सिगनल
35. एक ही पोस्ट (खम्भे) पर एक से अधिक सिगनल लगाना
36. विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर)
37. प्वांइट संकेतक (इंडिकेटर)

(च) हाथ (हैंड) सिगनल

38. हाथ (हैण्ड) सिगनलों का प्रदर्शन
39. हैण्ड सिगनलों को प्रदर्शित करना
40. रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग)
41. हाथ (हैण्ड) सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना

(छ) एम्बर फ्लैशर लाइट

42. एम्बर फ्लैशर लाइट का विवरण
43. सभी चालू लाइनों को संदर्भित करने के लिए एम्बर फ्लैशर
44. एम्बर फ्लैशर लाइट का प्रावधान

45. एम्बर फ्लैशर लाइट की जानकारी एवं उन्हें पास रखना
(ज) ऑन- बोर्ड सिगनल
46. ऑन- बोर्ड सिगनल
47. आपातकालीन चेतावनी अलार्म का विवरण
48. आपातकालीन चेतावनी अलार्म के उपाबंध
49. रेलवे आपातकालीन कॉल की जानकारी
(झ) पटाखा सिगनल
50. पटाखा सिगनलों का वर्णन
51. पटाखा सिगनलों के प्रयोग करने की पद्धति
52. पटाखा सिगनल को रखना
53. विस्फोट के पश्चात पटाखों का बदलाव
54. पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना

अध्याय- IV

स्टेशन और उनके सिगनलिंग उपकरण

(क) स्टेशनों का वर्गीकरण और उनके सिगनल उपकरणों

55. स्टेशनों का वर्गीकरण
56. ब्लाक स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपकरण
57. स्टेशन पर सामान्य रूप से अतिरिक्त स्थावर सिगनल
58. एक अग्रिम प्रस्थान, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड (बीएसएलबी) और फ्री जोन लिमिट बोर्ड (एफजेडएलबी) का उपाबंध
59. स्टेशनों पर स्थावर सिगनल प्रदान करने हेतु दायित्व
60. स्थावर सिगनलों की स्थापना

(ख) सिगनलिंग उपकरणों की देख-भाल

61. सिगनलिंग उपकरणों की दशा
62. सिगनलिंग उपकरणों का अनुरक्षण
63. सिगनलिंग कार्यों का निरीक्षण
64. सिगनलिंग उपकरणों और काँटे तथा क्रासिंग के साथ छेड़- छाड़
65. स्टेशनों के रिले कक्ष/केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटर-लॉकिंग) कक्ष खोलना

(ग) सिगनल और काँटों का प्रचालन

66. समान्यत: स्थावर सिगनल
67. सिगनलों के सामान्य संकेत
68. गाड़ी के चालन को प्रभावित करने वाले कांटे
69. काँटों की सामान्य स्थिति और सम्मुख काँटों को लॉक करना
70. निकट सिगनलों को ‘ऑफ’ करने हेतु शर्तें
71. प्रस्थान और मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल को ‘ऑफ’ करने हेतु शर्तें
72. पूर्ण ब्लाक प्रणाली वाले स्टेशन जो मैनुअल रूप से परिचालित बहु-संकेत रंगीन लाइट सिगनलिंग से लैस है के लिए अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टॉप) सिगनल को ऑफ करने की शर्ते
73. समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल ‘ऑफ’ करने के लिए शर्तें
74. कालिंग-ऑन सिगनल को ‘ऑफ’ करने के लिए शर्तें
75. शंटिग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग
76. एक ही समय पर एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनलों को ‘ऑफ’ करना
77. ट्रैप प्वांइट या डिरेलिंग स्विच और ट्रैप इंडिकेटर
78. कांटे और सिगनल को परिचालित करने वाले रेलवे सेवकों को नहीं छोडना है

अध्याय- V

पूर्ण ब्लाक पद्धति

(क) आवश्यकताएं

79. पूर्ण ब्लाक पद्धति की आवश्यकताएं

(ख) दोहरी लाइन के ‘बी’ श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर और अवरोध दूर किए जाने की शर्तें

80. दोहरी लाइन पर श्रेणी ‘बी’ स्टेशन पर लाइन क्लियर दी जाने की शर्तें
81. दोहरी लाइन पर श्रेणी ‘बी’ स्टेशन के स्टेशन सेक्शन में अवरोध
82. दोहरी लाइन पर श्रेणी ‘बी’ स्टेशन के ब्लॉक सेक्शन में अवरोध

(ग) इकहरी लाइन पर श्रेणी ‘बी’ स्टेशन पर लाइन क्लियर देने और अवरोध की शर्तें

83. इकहरी लाइन पर श्रेणी ‘बी’ स्टेशनों पर लाइन क्लियर देने और अवरोध की शर्तें
84. इकहरी लाइन पर श्रेणी ‘बी’ स्टेशन के स्टेशन सेक्शन में अवरोध

85. इकहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन के ब्लॉक सेक्शन में अवरोध

(घ) इकहरी और दोहरी दोनो लाइनों के श्रेणी 'बी' स्टेशनों पर आने वाली गाडी के समक्ष पहले स्टॉप सिगनल तक अवरोध

86. इकहरी और दोहरी लाइन के मामलें में पहले स्टॉप सिगनल तक स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध

(ङ) इकहरी और दोहरी लाइन पर एक श्रेणी 'सी' स्टेशन पर लाइन क्लियर दिए जाने की शर्तें

87. इकहरी लाइन या दोहरी लाइन के एक श्रेणी 'सी' स्टेशन पर लाइन को क्लियर नहीं समझा जाएगा और लाइन क्लियर नहीं दी जाएगी

(च) इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या मल्टीपल लाइन या दो इकहरी लाइन के एक विशेष श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने और शंटिग या अवरोध की शर्तें

88. **विशेष'** श्रेणी के स्टेशनों पर लाइन क्लियर एवं शंटिग तथा अवरोध संबंधी शर्तें

89. दो इकहरी लाइन के लिए लागू नियम

(छ) ब्लॉक की कार्यप्रणाली

90. लाइन क्लियर प्रदान करने या प्राप्त करने के माध्यम

91. उपकरणों का प्रावधान

92. ब्लॉक वर्किंग उपकरण के साथ हस्तक्षेप करने से पूर्व सहमति आवश्यक है

93. सक्षमता का प्रमाण-पत्र

94. स्टेशनों के बीच गाडियों की सिगनलिंग के लिए बैल कोडिंग

95. सिगनलों की पावती

96. गाड़ी सिगनल रजिस्टर

97. आगे बढने का प्राधिकार

98. लोको पायलट द्वारा आगे बढने के प्राधिकार की जांच

99. आगे बढने के प्राधिकार में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी

100. ब्लॉक सेक्शन को बन्द करने और गाडियों के पूर्ण आगमन के लिए शर्तें

101. इंटरमीडिएट ब्लॉक पोस्ट को बन्द करना

(ज) सामान्य प्रावधान

102. ब्लॉक बैक या ब्लॉक उपबंध (फारवर्ड)

103. ब्लॉक सेक्शन में शंटिग या अवरोध के लिए प्राधिकार

104. विशिष्ट सम्पूर्ण नहीं यद्यपि व्यापक आरेख

अध्याय- VI
ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम

(क) दोहरी लाइन के लिए लागू नियम

105. दोहरी लाइन पर ऑटोमैटिक ब्लॉक सिस्टम की अनिवार्यताएं
106. दोहरी लाइन पर ऑटोमैटिक ब्लॉक सिस्टम क्षेत्र में फ़िक्स्ड सिगनलों के उपकरण

(ख) इकहरी लाइन के लिए लागू नियम

107. इकहरी लाइन पर ऑटोमैटिक ब्लॉक सिस्टम की अनिवार्यताएं
108. इकहरी लाइन पर ऑटोमैटिक ब्लॉक क्षेत्र में स्टेशनों पर स्थापित सिगनलों के उपकरण
109. मैनुअल स्टॉप सिगनल या सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को ऑफ रूप में लेने की शर्तें
110. इकहरी लाइन पर गाडियों के संचालन के लिए रेलकर्मी का प्रभारी होना

(ग) मल्टीपल लाइनों और दो इकहरी लाइनों के लिए लागू नियम

111. मल्टीपल लाइनों और दो इकहरी लाइनों के लिए लागू नियम

(घ) दोहरी / मल्टीपल / इकहरी और दो सिगल लाइनों के लिए लागू नियम

112. ऑटोमेटिक मोड में बरास्ता मुख्य लाइन से थ्रू चलने वाली गाडियां
113. जब किसी ऑटोमेटिक स्टॉप के ऑन होने की स्थिति में गुजरना हो तो लोको पायलट की ड्यूटी
114. किसी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल की रिपोर्ट करना जब उसमें कोई लाइट नहीं दिख रही हो या वह बराबर अपने रंग बदलते हुए हरे से पीला या लाल या इससे विपरीत अवस्था में बदल रहा हो या टिमटिमा रहा हो
115. केन्द्रीय यातायात नियंत्रण क्षेत्र में दोहरी या इकहरी या दो इकहरी लाइनों पर गाड़ियों की कार्यप्रणाली
116. एक ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में किसी गाड़ी के ठहराव को संरक्षित करना
117. समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच लम्बे चलने वाले ऑटोमेटिक सिगनलिंग विफलता के दौरान तय दिशा में गाडियों की कार्य प्रणाली
118. गलत दिशा में गाडियों की कार्य प्रणाली या अस्थाई इकहरी लाइन कार्यप्रणाली

119. शंटिंग या अवरोध
120. अवरोध के दौरान ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में विपरीत दिशा में राहत इंजन या दुर्घटना राहत गाडी का प्रेषण
121. अवरोध के दौरान ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में गाडियों को पीछे धकेलना.
122. ऑन स्थिति में सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरने की प्रक्रिया.
123. ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में "ऑन" स्थिति में "ए" मार्कर वाले किसी समपार फाटक स्टॉप सिगनल से गुजरना.
124. 'ए' के साथ-साथ 'एजी' मार्कर के ऑन स्थिति में ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में एक सेमी ऑटोमेटिक समपार फाटक स्टॉप सिगनल से गुजरना

(ड़) ब्लॉक वर्किंग

125. लाइन क्लियर
126. सिगनलों का ट्रांसमिशन
127. गाडी सिगनल रजिस्टर
128. गाडी प्रबंधन प्रणाली
129. संचार उपकरणों का प्रावधान
130. सक्षमता प्रमाण-पत्र
131. ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड
132. ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार

अध्याय- VII

स्टेशनों का नियंत्रण और कार्य प्रणाली

133. कार्यप्रणाली के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी
134. प्वांइटो, सिगनलों एवं अन्य उपकरणों के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी
135. उपकरण तक पहुंचना और उनका संचालन
136. किसी अवरूद्ध लाइन पर गाडी को लेना
137. बिना सिगनल वाली लाइन पर गाडी को लेना
138. बिना सिगनल वाली लाइन या सामान्य प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाडी का प्रस्थान
139. गाडियों और वाहनों की शंटिंग का नियंत्रण

140. समपार के नजदीक शंटिंग

141. ढलान पर शंटिंग

142. लूज शंटिंग

143. वाहनों की फ्लाई शंटिंग

144. केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण के अधीन स्टेशनों पर गाडी संचालन एवं शंटिग

145. ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना किसी रनिंग लाइन पर किसी प्रकार कोई अवरोध उत्पन्न नहीं करना

146. किसी गाडी को एक अग्रिम स्थान पर ले जाना

147. स्टेशन पर वाहनों की सुरक्षा

148. वाहन को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोडना

149. स्टेशन संचालन नियम

अध्याय- VIII
रेलगाडियों की साधारण कार्य प्रणाली

(क) गाडियों का समय और संचालन

150. मानक समय
151. गाडी के चालकदल के लिए उपस्थिति का समय
152. संचलन की दिशा
153. वर्किंग टाइम टेबल और मानक परिमापों की अनुसूची की आपूर्ति

(ख) गाडियों की गति

154. साधारणतया गति सीमाएं
155. सतर्कता आदेश
156. फेसिंग प्वांइट पर गति की सीमाएं
157. स्टेशनों से थ्रू जाते समय गति की सीमाएं
158. रेल इंजन पुशिंग

(ग) गाडियों के उपकरण और गाडी के चालकदल

159. रेलवे इमरजेंसी अलर्ट अलार्म
160. एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री
161. हेड लाइट, मार्कर लाइट, फ्लैशर लाइट और स्पीडोमीटर

162. टेलबोर्ड या टेललेम्प
163. लोको पायलट या सहायक लोको पायलट के उपकरण
164. रेल इंजन उपकरण
165. चालू रेल इंजन में तैनाती
166. रेलगाडी को चलाना
167. रेल इंजन पर चढना
168. एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री की अनुपस्थिति में गाडियों की कार्यप्रणाली
169. किसी गाडी के पिछले हिस्से में एम्बर फ्लैशर लाइट के बिना गाडियों की कार्यप्रणाली
170. मोबाइल ट्रेन रेडियों कम्यूनिकेशन सिस्टम के कैब रेडियों या ऑपरेशनल रेडियों के बिना गाडी की कार्यप्रणाली
171. कपलिंग

(घ) वाहन और क्रेनें

172. क्रेन
173. वाहनों का लदान
174. मार्शलिंग आर्डर और क्षतिग्रस्त या खराब वाहनों को लगाना

(ड़) गाडी चलाने से पूर्व सावधानियां

175. प्रस्थान करने से पूर्व लोको पायलट द्वारा नोटिसों की जांच
176. गाडी चलाने से पूर्व परीक्षण
177. यात्रा की शुरूआत से पूर्व लोको पायलट की ड्यूटी
178. इकहरी और मल्टीपल यूनिट सहित गाडियो की वितरित पावरफार्मेशन का लोको पायलट द्वारा परीक्षण
179. जब किसी रेलकर्मी को विशिष्ट परिस्थितियों में गाडी के साथ यात्रा करने का काम सौंपा जाता है
180. गाडियों को चलाना
181. लोको पायलट का गाडी का प्रभारी होना
182. स्टेशन सीमा में लोको पायलट का अधीनस्थ होना
183. सहायक लोको पायलट द्वारा लोको पायलट की आज्ञा मानना
184. लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन करना

(च) यात्रा के दौरान गाडियों में कार्यरत स्टाफ की ड्यूटी

185. लोको पायलट और सहायक लोको पायलट द्वारा भलीभांति नजर रखना
186. लोको पायलट और सहायक लोको पायलट द्वारा पीछे देखना
187. सिगनलों के संबंध में रेल इंजन चालकदल की ड्यूटी

188. किसी स्टेशन से गाडी गुजरते समय लोको पायलट और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या स्टेशन स्टाफ के बीच 'ऑलराइट' सिगनल का आदान-प्रदान

189. लोको पायलट ठीक तरह से नजर रखेगे

190. पहले स्टॉप सिगनल पर गाडियों का रोका जाना

191. लोकोपायलट गाडी से रेल इंजन को अलग नहीं करेगा

192. रेल इंजन की सीटी बजाना

(छ) गाडी के आगमन पर स्टाफ की ड्यूटी

193. पावर का ऑफ करना

194. लोको पायलट द्वारा स्टार्टर सिगनल या स्टॉप बोर्ड से पहले ठहरना

195. रेल इंजन को अलग करना

196. गाडी को हस्तांतरित किए जाने तक लोको पायलट द्वारा गाडी को न छोडना

197. लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए रेल इंजन को नहीं छोड़ेंगा

198. सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना

(ज) मैटिरियल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टॉवर वैगन या कार और रेल-सह-सडक वाहन की कार्यप्रणाली

199. दो ब्लॉक स्टेशन या स्टेशन सीमा के भीतर कुछ कार्य करने के लिए एक मैटेरियल या डिपार्टमेंटल रेल की कार्यप्रणाली

200. रेलपथ अनुरक्षण मशीन की कार्यप्रणाली

201. टावर वैगन / कारों की कार्यप्रणाली

202. मल्टीपल मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेनों और या अन्य अनुरक्षण वाहनों या मशीनों की कार्यप्रणाली

203. मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, और रेल-सह-सड़क वाहन पर कार्यरत कामगार

204. खडे रहने पर मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, और रेल-सह-सड़क वाहन की सुरक्षा

(झ) प्राइवेट रेल इंजन और वाहन

205. प्राइवेट रेल इंजन और वाहन

;ण) परिमाप से अधिक परेषण ले जाने वाली गाडियां

206. परिमाप से अधिक परेषण ले जाना

अध्याय- IX
विफलता, असामान्य घटनाएं और दुर्घटनाएं

(क) खराब या क्षतिग्रस्त कांटें
207. खराब या क्षतिग्रस्त कांटे
(ख) खराब सिगनल
208. सिगनल की खराबियां
209. सामान्यत: जब एक स्टॉप सिगनल खराब होता है तो स्टेशन मास्टर की डयूटी
210. जब डिस्टेंट सिगनल खराब हों तो लोको पायलट और स्टेशन मास्टर की डयूटी
211. जब कोई एप्रोच स्टॉप सिगनल खराब हो तो स्टेशन मास्टर और लोको पायलट की डयूटी
212. जब एक प्रस्थान स्टॉप सिगनल खराब हो तो स्टेशन मास्टर और लोको पायलट की डयूटी
213. खराबी को ठीक करने के बाद अधिकारियों को सूचना
214. एक कॉलिंग-ऑन सिगनल के संबंध में लोको पायलट की डयूटी
215. मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना
216. समपार फाटक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना
(ग) लाइन क्लियर लेने या प्रदान करने के लिए उपकरणों या अन्य उपस्करों और अन्य सिगनलिंग उपकरणों की विफलता
217. ब्लॉक उपकरण की विफलता
(घ) दोहरी लाइन सेक्शन पर कार्यरत अस्थायी इकहरी लाइन
218. दोहरी लाइन सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन की कार्यप्रणाली
(ङ) खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान गाडियों की कार्यप्रणाली
219. खराब मौसम में कम दृश्यता की स्थिति में स्टेशन मास्टर के कर्तव्य
220. फॉग से बचाव के उपकरण के बिना गाडियों का संचालन
221. खराब मौसम में कम दृश्यता के मामलें में लोको पायलट की डयूटी
(च) ब्लॉक सेक्शन इत्यादि में गाडी का ठहराव, देरी से चलना, आगे नहीं बढ पाना और असमर्थ होना
222. दुर्घटना या अवरोध की स्थिति में कार्य-प्रणाली और असुरक्षित संचालन की रिपोर्ट करना
223. स्टेशनों के बीच ठहरी गाडियों की सुरक्षा
224. ब्लॉक सेक्शन में गाडियों की असामान्य देरी
225. दुर्घटना या ब्रेक डाउन के मामलें में सहायता मांगने के बाद गाडी आगे नहीं बढेगी

226. किसी ब्लॉक सेक्शन में गाडी का बिना प्राधिकार के चले जाना
227. गाडी का विखंडन
228. इंजन द्वारा गाडी को खींचने में सक्षम न होने पर या अन्य कारणों से लोड के दो या अधिक हिस्सों में संचालन की कार्यप्रणाली
229. ब्लॉक हुई लाइन पर राहत इंजन या राहत गाडियों (दुर्घटना राहत यान या दुर्घटना राहत मेडिकल यान) की कार्य प्रणाली
(छ) गाडियों के परिचालन को प्रभावित करने वाली स्थितियों की रिपोर्ट
230. गाडियों के संचालन को प्रभावित करने वाली स्थितियों की नियंत्रक या केन्द्रीय यातायात नियंत्रण आपरेटर को रिपोर्ट करना
(ज) स्टेशन से भाग निकलने वाले वाहन
231. स्टेशन से भाग निकलने वाले वाहन
(झ) आग
232. आग

अध्याय- X
विद्युत एवं रेल पथ तथा निर्माण कार्य

(क) रेलपथ या निर्माण कार्य के लिए तैनात रेलकर्मी
233. विद्युत एवं रेलपथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षक
234. रेलपथ तथा निर्माण कार्य की स्थिति
235. लाइन का अनुरक्षण
236. सामग्री का रखना
237. रेलपथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण
238. लाइनों पर गश्त
239. गाडियों या यातायात के लिए खतरे वाले कार्य
240. रात्रि में और खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान कार्य
241. ऐसे कार्य संचालित करने से पूर्व सावधानियां, जिनसे लाइन अवरोधित हो
242. अवरोध की स्थिति में या जब लाइन मरम्मत के अधीन हो, तो किसी गाडी को रोकने के लिए सिगनल दिखाना किंतु रेलपथ के उस हिस्से पर गाडियों की आवा-जाही निलंबित किए जाने की आवश्यकता नहीं होगी
243. गाडियों इत्यादि की संरक्षा में सहायता इत्यादि
244. निरीक्षण और अनुरक्षण स्टाफ को सिगनलों और रेलपथ उपकरणों की जानकारी
245. सिगनल, यंत्रों और औजार का निरीक्षण
246. लाइन की संरक्षा के लिए रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक की जिम्मेदारी

247. किसी लाइन के निकट गिट्टी बिछाना तथा कार्य करना
248. कांटे या क्रासिंग को तय करना और हटाना
249. खतरे से निपटते समय विद्युत और रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षकों या अनुरक्षण स्टाफ की ड्यूटी
(ख) ट्रालियों, मोटर ट्रालियों और लॉरियों की कार्यप्रणाली
250. ट्राली और लॉरी के बीच अंतर स्पष्ट कीजिए
251. मोटर ट्राली या लॉरी सहित ट्राली का उपकरण
252. एक ट्राली, मोटर ट्राली या लॉरी पर दर्शाए जाने वाले लाल झंडी या बत्ती
253. सक्षम ब्रेक
254. लॉरी या ट्राली के लाइन पर होने के समय सक्षम रेलकर्मी का प्रभारी होना
255. लॉरी या ट्राली को किसी गाडी में जोडे जाना निषेध है
256. संचालन का समय
257. मोटर ट्राली की कार्य प्रणाली
258. मोटर ट्राली के अलावा ट्राली की कार्यप्रणाली और संरक्षण
259. लाइन पर लॉरी की सुरक्षा
260. मोटर ट्रॉलियों सहित ट्रॉलियों या लॉरियों का जब उपयोग न हों
261. कोरीडोर ब्लॉक और शैडो ब्लॉक के अंतर्गत कार्य
(ग) विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम
262. विद्युत रेलपथ और निर्माण कार्यों में खराबियों की सूचना देना
263. स्टाफ और आम जनता को चेतावनी
264. विद्युत उपकरण पर कार्य करने की अनुमति
265. ऊपरी उपस्कर को डैड करने की प्रक्रिया
266. कार्य स्थल पर स्टाफ की सुरक्षा
267. रेलपथ में परिवर्तन
268. न्यूट्रल सेक्शनों- पर इंजनों के सर्किट ब्रेकरों की ट्रिपिंग
269. ऊपरी उपस्कर के शट-डाउन करने संबंधी नियम
270. विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम

अध्याय- XI

समपार

271. भारतीय रेलवे समपार (लेबिल क्रासिंग) फाटक की उपयुक्तता
272. समपार फाटकों की नियंत्रक रेलवे
273. समपार फाटक की इंटरलॉकिंग, आने वाली गाडी को चेतावनी और रेलपथ की लॉकिंग
274. सिगनलों और फाटक संचालन का ज्ञान होना

275. सडक यातायात
276. उपकरणों की आपूर्ति और उनकी देखभाल
277. समपार फाटक पर ताला लगाने की व्यवस्थाओं की विफलता
278. गेटमैन द्वारा गुजरती हुई गाडियों पर नजर रखना और गेटमैन की स्थिति
279. पहियों के फ्लेंज के लिये चैनल
280. समपार पर अवरोध
281. गाडी का विखंडन
282. अनधिकृत प्रवेश
283. फाटक के प्रभार का हस्तान्तरण
284. ऊँचाई मापी (हाइट गेज)
285. परिशिष्ट

****

अध्याय -I
प्रारम्भिक

1. **संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ**:- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे, साधारण नियम 2018 है;

(2) ये राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत होंगे।

2. **परिभाषायें**: **इन नियमों में, जब तक संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो** -

(1) अधिनियम से रेल अधिनियम,1989 (1989 का 24) से अभिप्रेत हैं;

(2) ''पर्याप्त दूरी'' का अभिप्राय, संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी है;

(3) ''प्रवेश प्रकाशन'' (एप्रोच लाइटिंग) का अभिप्राय, गाड़ी पहुंचने पर स्वतः नियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था से है;

(4) ''संचार के अनुमोदित'' साधनों का अभिप्राय ऐसे संचार उपकरणों या प्रणाली से है जो नियंत्रक या स्टेशनों या गाडी चलाने वाले कर्मियों के बीच ऑडियों या टेक्सट संदेश भेजने में सक्षम हो तथा विशेष अनुदेशों के अंतर्गत अनुमोदित हो;

(5) ''अनुमोदित विशेष अनुदेश'' का अभिप्राय रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश है;

(6) सिगनल के संकेत का अभिप्राय है कि आने वाली गाडी के लोको पायलट द्वारा सिगनल (रंग या प्रकाश) प्रकाश को देखना;

(7) ''प्राधिकृत अधिकारी'' का अभिप्राय डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के निदेशक (परिचालन और व्यवसाय विकास) से है;

(8) ''प्रस्थान प्राधिकार'' का अभिप्राय संचालन पद्धति के अधीन किसी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए दिये गये प्राधिकार से है;

(9) ''धुरी काउण्टर'' (एक्सल काउण्टर) का अभिप्राय रेल पथ पर दो स्थानों पर लगाये गये ऐसे विद्युत यंत्र से है, जो उनके बीच आने वाले तथा जाने वाले धुरियों की गणना द्वारा यह सिद्ध करता है कि उन दोनों स्थानों के बीच रेल पथ खाली है या भरा हुआ है;

(10) "खराब मौसम और खराब दृश्यता" का अभिप्राय प्रतिकूल मौसम की स्थिति से है,जिसमें सामान्य दृश्यता एक सौ अस्सी मीटर से भी कम हो जाती है,

जिसके दौरान गाड़ियों के संचालन में विशेष उपायों और अतिरिक्त सावधानी की आवश्यकता होती है;

(11) “ब्लॉक बैक” का अभिप्राय दोहरी, डबल लाइन पर पिछले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को और इकहरी लाइन पर अगले और 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;

(12) ''ब्लॉक फारवर्ड'' का अभिप्राय दोहरी (डबल) लाइन पर किसी ब्लॉक स्टेशन से अपने निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को यह सूचना भेजने से है कि आगे का ब्लॉक सेक्शन अवरूद्ध है या अवरूद्ध होने वाला है;

(13) "ब्लॉक ओवरलैप" का अभिप्राय अग्रिम ब्लॉक स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल से एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी से है जिसे पिछले ब्लॉक स्टेशन को लाइन क्लियर देते समय खाली रखा जाना आवश्यक है;

(14) "एक्सल काउंटर के द्वारा ब्लॉक खंड की सुरक्षा'' (बीपीएसी) का अभिप्राय प्रवेश स्थान पर गाडी में लगी हुई कुल धुरियों की संख्या की गणना से गाडी के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना है तत्पश्चात ब्लॉक स्टेशन के निकास स्थान से उसी गाडी के धुरियों की संख्या की तुलना करना है;

(15) "ब्लॉक सेक्शन" का अभिप्राय है कि दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच परिचालित लाइन के उस खंड से है जिस पर ब्लॉक सेक्शन की दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर मिले बिना कोई परिचालित गाडी प्रवेश नहीं कर सकती है तब कि गाडी संचालन पद्धति के अधीन ऐसा करने के लिए प्राधिकृत न किया गया हो. पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के मामले में ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार केवल ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर मिलने के पश्चात ही दिया जाएगा। संचालन की स्व-चालित ब्लॉक प्रणाली के मामले में,यह प्राधिकार स्वत: ही अगले स्व-चालित सिगनल से पर्याप्त दूरीहोने पर मिल जाता है;

(16) ‘’ब्लॉक स्टेशन’’ से अभिप्राय उस स्टेशन से है जहां लोको पायलट को अपनी गाडी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए संचालन पद्धति के अनुसार प्रस्थान अधिकार लेना आवश्यक है। संचालन पद्धति के अन्तर्गत लगाए गये न्यूनतम सिगनलों के आधार पर स्टेशनों का वर्गीकरण किया जाता है;

(17) सतर्कता सूचना से अभिप्राय है कि विद्युतमय उपस्कर से संलग्न या उसके पास टंगी हुयी व सूचना जिसमें ऐसे उपस्कर छूने से या उसके कार्य में

हस्ताक्षेप करने से उत्पन खतरे की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है और उस पर "सावधान–विद्युतमय उपस्कर" लिखा रहता है;

(18) "सतर्कता आदेश"का अभिप्राय गाड़ी के पाइलट को दिया गया आदेश है, जब कभी लाइन के मरम्मत कार्य हो रहा है या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता है;

(19) ''केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण'' का अभिप्राय उस प्रणाली से है जिसमें उस मार्ग पर जहां यह प्रणाली लागू है, गाडियों का संचालन, किसी दूरवर्ती निर्दिष्ट स्थान से नियंत्रित स्थावर सिगनलों द्वारा शासित होता है;

(20) ''केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक'' का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात सक्षम रेल सेवक से है, जो केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण क्षेत्र में गाडियों के संचालन के लिए उस समय जिम्मेदार है;

(21) "क्लियर स्टेंडिंग लेंथ" का अभिप्राय स्टेशन यार्ड पर मुख्य लाइन और दिशात्मक लूप लाइनों के मामलों में समान लाइन के पीछे की और उल्लंघन चिन्ह और सिगनल के निचले हिस्से के बीच की दूरी है। स्टेशनों पर कॉमन लूप के मामलों में, सीएसएल उसी लाइन पर दो विपरीत दिशा में स्थित स्टार्टर सिगनलों के बीच की दूरी होगी;

(22) ''रेल संरक्षा आयुक्त'' का अभिप्राय रेल संरक्षा आयुक्त से है जो अधिनियम के अधीन अभिहित कार्यों के पालन के लिए नियुक्त किया गया है और इसके अन्तर्गत मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त भी शामिल है;

(23) ''सक्षम रेल सेवक'' का अभिप्राय उस रेल सेवक से है जो उसे सौंपे गए कर्तव्यों का उत्तरदायित्व उठाने और उनके पालन के लिए सम्यक अर्हता प्राप्त है;

(24) ''संयोजन'' का अभिप्राय, जब उसका उपयोग परिचालित लाइन के संदर्भ में किया जाता है, तो उन कॉटे और कैंची या अन्य साधनों से है जो परिचालित लाइन को अन्य लाइनों से जोडने के लिए या उसे पार करने के लिए प्रयोग किए जाते है;

(25) ''नियंत्रक'' का अभिप्राय ड्यूटी पर उस रेल सेवक से है जो एक सेक्शन में संचार प्रणाली से सुसज्जित भाग पर यातायात संचालन को नियमित करने के लिए जिम्मेदार है;

(26) "खतरे की सूचना" का अभिप्राय है कि वह सूचना जो किसी बिजली हीन उपस्कर पर इस बात की चेतावनी के लिए टाँग दिया जाये कि उस उपस्कर को विद्युतमय न किया जाये और उस पर लिखा हो ''खतरा'' कर्मचारी कार्य कर रहे है;

(27) "खतरे का क्षेत्र" का अभिप्राय है वह क्षेत्र जो पच्चीस केवीएसी कर्षण पद्धित में किसी विद्युतमय प्रणाली में विद्युतमय उपस्कर दो मीटर के अंदर हो तथा जिसके अन्तर्गत झटके के कारण चोट, जलने, आग या विस्फोट से जीवन के लिए खतरा है.ट्रांसमिशन, परिवर्तन, रूपांतरण, वितरण या बिजली ऊर्जाका उपयोग, और जब उपकरण चालू/कार्यशील रहते है तो कोई भीकार्य करने की अनुज्ञा नहीं है;

(28) ''दिन'' का अभिप्राय सूर्योदय से सूर्यास्त तक का समय है:

(29) ''यातायात की दिशा'' का अभिप्राय है-

(क) दोहरी लाइन और मल्टिपल लाइन पर उस दिशा से है जिस दिशा में लाइन पर सिगनल लगे है ;

(ख) इकहरी लाइन और टविन सिंगल लाइन पर, उस समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में, संचालन पद्धति के अधीन, गाडियां चलने की अनुज्ञाली गयी हो.

(30) "निदेशक/परिचालन और व्यवसाय विकास" का अभिप्राय उस व्यक्ति से है जो यातायात विभाग के प्रमुख होंगे डीएफसीसीआईएल में मालगाडियों के संचालन के लिएज़िम्मेदार है.निदेशक / परिचालन और व्यवसाय विकास, यातायात विभाग के प्रमुख होंगे. सदस्य यातायात / रेल बोर्ड / निदेशक मंडल के एक विशेष आदेश द्वारा उन्हे प्राधिकृत अधिकारी के नाम के रूप में सहायक नियम व उनमें संशोधन करने का या अनुदेश जारी करने की शक्तियां प्रदान की गई हैं;

(31) "वितरित शक्ति" का अभिप्राय गाडी की लंबाई के साथ वितरित दो या दो से अधिक इंजनों की शक्ति को साथ-साथ करने की व्यवस्था है। इसमें पीछे का इंजन रेडियो संचार (ट्रांसमिशन) के माध्यम से,आगे के इंजन से रिमोट द्वारा नियंत्रित होता है;

(32) "विद्युतीकृत लाइन" का अभिप्राय ऊपरी उपस्कर के साथ प्रदान रेलपथ से है

(33) "विद्युतीकृत मार्ग और कार्य" का अभिप्राय रेलके विद्युतीकृत सेक्शनों पर प्रदान ऊपरी उपस्कर और अन्य जुड़े कार्यों सहित ट्रेक्शन(कर्षण)संबंधित उपकरणों की स्थापना से है;

(34) जीएसएम (आर) आधारित मोबाइल गाडी रेडियो संचार (एमटीआरसी) प्रणाली में, "रेलआपातकालीन कॉल" सर्वोच्च प्राथमिकता समूह कॉल है, जिसे किसी भी रेलपरिचालन आपात स्थिति के मामले में मोबाइल रेडियो / नियंत्रक / एमएमआई उपयोगकर्ता द्वारा प्रारंभ किया जा सकता है तथा इसे पूर्व निर्धारित उपयोगकर्ताओं को भेजा जाता है जैसे- लोको पायलट, स्टेशन मास्टर, नियंत्रक और अन्य रेल कार्मिक जो कि परिचालन से संबंधित है, तथा पूर्व निर्धारित भौगोलिक क्षेत्र में स्थित है.

(35) "ईओटीटी" का अभिप्राय गाडी दूरमापी यंत्र के अंतिम छोर से है, जो गाडी के सबसे पीछे के वाहन के पीछे की ओर स्थित युग्मक(कपलर) पर लगाए गए अनुमोदित डिज़ाइन के एक पीछे की ओर स्थापित उस इलेक्ट्रॉनिक यंत्र से है,और जो ब्रेक लगाने, निरंतरता निगरानी,अंतिम वाहन की जांच और अन्य कार्यों के लिए इंजन पर संगत उपकरण के साथ रेडियो सिगनल के माध्यम सेसंदेश को संचारित करता है. पीछे की ओर अंत में लगा यह इलेक्ट्रॉनिक उपकरण जिसमें एक चमकती लाल रोशनी होती है, एक टेल लैम्प के रूप तथा एक अम्बर फ्लेशिंग लाइट के रूप में भी इंजन ड्राइवर द्वारा चालू और बंद किया जा सकता है या गाडी के विभाजन के मामले में स्व-चालित रूप से 'चालू' हो जाता है;

(36) ''सम्मुख और उन्मुख कॉटे'' कॉटों पर चलते समय गाडी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कॉटें सम्मुख या उन्मुख कहलाते है.यदि कॉटों के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाडी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है,तो वे सम्मुख कॉटे कहलाते है.

(37) "फीडिंग पोस्ट" का अभिप्राय इलेक्ट्रिक आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट से है,जहां ग्रिड याउप-स्टेशन से आने वाली फीडर लाइनें समाप्त हो जाती हैं।

(38) "स्थावर सिगनल" का अभिप्राय रंगीन प्रकाश सिगनल, दिन और रात के उपयोग के लिए, एक निश्चित स्थान पर प्रदान किया जाता है जो गाडियों के आवगमन को प्रभावित करने वाली स्थिति को इंगित करता है;

(39) "फॉग सेफ डिवाइस" -एक उपकरण है, जो एक सिगनल के क्षेत्र में आने वाली गाडी के इंजन ड्राइवर को पूर्व चेतावनी देने के लिए है. यह खराब मौसम में दृश्यता कम होने पर लोकोमोटिव कैब में लगाया जाता है;

(40) "उल्लंघन चिह्न" उस स्थान को इंगित करता है जिसके परे,जहांदो लाइनेंएक दूसरे को पार करती है या एक दूसरे से मिलने के कारण,मानक गतिमान मापदंडों का उल्लंघन होता है;

(41) "फाटक वाला" का अभिप्राय फाटक के प्रचालन के लिए समपार पर नियुक्त सक्षम रेल सेवक से है;

(42) "माल गाडी" का अभिप्राय (वस्तु ढोने वाली गाडी के अलावा) ऐसी गाडी से है जिसका उद्देश्य मुख्य रूप से पशु या माल ढोना है;

(43) "गार्ड" का अभिप्राय उस रेलसेवक या अन्य रेल कर्मचारी सेहै, जो उस समय लोको पायलट के अधीन एक गार्ड के कर्तव्यों का पालन कर रहा है;

(44) "विद्युत रेलपथ और कार्य निरीक्षक" (वरिष्ठ कार्यकारी विद्युत / कार्यकारी विद्युत) का अभिप्राय एक रेलकर्मचारी या ऐसे किसी व्यक्ति से है, जो उस समय स्टेशनों पर और किसी एक सेक्शन के विद्युत रेलपथ और कार्यों के निर्माण या अनुरक्षण कार्यों याऊपरी उपस्कर से संबंधित अन्य कार्यों के लिए जिम्मेदार है, या उस समय पर इलेक्ट्रिक रेलपथ और कार्यों से संबंधित कर्तव्य कर रहा है;

(45) "रेलपथ निर्माण और कार्य निरीक्षक" (वरिष्ठ कार्यकारी सिविल / कार्यकारी सिविल) का अभिप्राय एक रेलसेवकया ऐसे किसी व्यक्ति से है, जो उस समय स्टेशनों पर और किसी एक सेक्शन के रेलपथ, कॉटों, फाटक, पुलों के निर्माण कार्यों के लिए जिम्मेदार है, और उस समय पर रेलपथ निर्माण निरीक्षक संबंधित कर्तव्यों का पालन कर रहा है;

(46) "अन्तर्पाशन" का अभिप्राय किसी एक स्टेशन पर या एक केन्द्रीयकृत स्थान से है जो आपस में यांत्रिक और /या विद्युतीय / इलेक्ट्रानिक माध्यमों से जुडे हैं, यह वहां परपैनल / वीडीयू (वीडियो डिस्प्ले यूनिट) से सिगनल, कॉटें और अन्य उपकरणों के संचालन की व्यवस्था है, ताकि संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उचित क्रम में परिचालन हो सके.अन्तर्पाशन सुनिश्चित करता है कि लाइनका सिगनल जो इसकी रक्षा करताहै उसे बाहर नहींकिया जा सकता जब तक कि रास्ता निर्धारित न हो जाए, सम्मुख कॉटे

लॉक न हो जाए,रेलपथ की लाइन का सर्किट पूर्ण न हो जाए तथा रेल पथ पर कोई अवरोध न हो;

(47) "मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट (आईबीपी)" का अभिप्राय दोहरी लाइन पर एक मानव रहित वर्ग 'सी' स्टेशन से है जो पीछे के ब्लॉक स्टेशन से दूर से नियंत्रित किया जाता है;

(48) ''मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल व्यवस्था'' का अभिप्राय दोहरी लाइन पर एक मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट द्वारा किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बांटकर उन्हें अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था है;

(49) "आई आर जंक्शन स्टेशन" का अभिप्राय भारतीय रेल द्वारा डीएफसीआर लाइनों के साथ संबंध रखने वाला एक स्टेशन है;

(50) प्रथक्करण का अभिप्राय एक ऐसी व्यवस्था से है जिसमें लाइन को अन्य सम्बद्ध लाइनों के अवरोध के संकट से बचाने के लिए कॉटों के निर्धारण या विशेष निर्देशों के तहत अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा सुरक्षित करना है ;

(51) "बाधक (इंटरप्टर) आइसोलेटर स्विच" का अभिप्राय विद्युतीकृत लाइनों में ऊपरी उपस्कर को बिजली आपूर्ति हेतु प्रदान किए गए बंद (ऑफ) करने या चालू(ऑन) स्विचों से है;

(52) ''अंतिम रोक सिगनल'' का अभिप्राय अगले ब्लॉक सेक्शन में गाडियों के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्टेशन के स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल से है;

(53) "अंतिम वाहन जांच उपकरण (एलवीसीडी)" का अभिप्राय उस उपकरण से है जो स्टेशन पर गाडियों के पूर्ण आगमन की स्वत: जाचं करता है;

(54) ''समपार'' का अभिप्राय एक ही धरातल पर सडक और रेलपथ का एक दूसरे को पार करने वाले स्थान से है;

(55) "समपार फाटक (एलसी गेट)" का अभिप्राय किसी भी प्रकार के गतिमान बेरियर से है जिसमें चेन और / या धातु तार तथा / या अन्य उपकरण जो समपार फाटको पर सड़क वहानों को रोकने के लिए दोनो ओर की सडक और लाइन को बंद करने में सक्षम हों. इसमें पैदल चलकर पार करने वालो द्वारा उपयोग में लाए जाने वाले विकेट गेट या घूमने वाले (टर्नस्टाइल) गेट शामिल नहीं है;

(56) ''लाइन क्लियर'' का अभिप्राय किसी ब्लाक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लाक स्टेशन से गाडी के छूटने और पूर्व कथित स्टेशन तक पहुंचने के लिये दी जाने वाली अनुज्ञा से है,या एक ब्लॉक स्टेशन से गाडी छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुंचने के लिये ली जाने वाली अनुज्ञा से है ;

(57) "लाइन-मैन" का अभिप्राय एक रेल कर्मचारी से है जो विद्युतीकृत ओवरहेड सम्बंधित लाइनों तथा स्विचों पर निरीक्षण और काम करने के लिए अधिकृत है तथा ऐसा अन्य व्यक्ति जो उस समय के लिए एक लाइन-मैन के कर्तव्यों के लिए जिम्मेदार है, भी शामिल है;

(58) ''इंजन ड्राईवर" (लोको पायलट) का अभिप्राय इंजन ड्राइवर या किसी अन्य सक्षम रेल सेवक से है, जो उस समय गाडी या स्वयं-चलित वाहन चलाने का प्रभारी है;

(59) "मुख्य लाइन" का अभिप्राय स्टेशनों के बीच गाड़ियों के परिचालन के लिए उपयोग किये जाने वाली सामान्य लाइन से है;

(60) "सामग्री गाडी'' (मेटेरियल गाडी) का अभिप्राय उस विभागीय गाडी से है जो केवल या मुख्यत: रेल के उस सामान को ढोने के काम आती है जो स्टेशनों के बीच या स्टेशन की सीमा के भीतर, उठाया या डाला जाता है या निर्माण कार्यों के निष्पादन में प्रयोग होता है;

(61) "मोबाइल गाडी रेडियो (मोबाइल ट्रेन रेडियो)" का अभिप्रायगाडी चालक कर्मीदल और / या नियंत्रक और / या स्टेशनों के बीच कोई भी डिजिटल वायरलेस आधारितसुरक्षित संचार साधन उपकरणों सेहै. यह डिजिटल वायरलेस संचार प्रणाली "डुप्लेक्स पॉइंट टूपॉइंट वॉयस कॉल", सिम्पलेक्स "वॉयस ग्रुप कॉल" तथा "सिम्पलेक्स आपातकालीन कॉल" प्रदान करेगी;

(62) ''बहु संकेती रंगीन लाइट सिगनलिंग'' व्यवस्था का अभिप्राय ऐसी सिगनल व्यवस्था से है जिसमें सिगनल किसी एक समय में तीन या चार सिगनलों में से किसी एक सिगनल को प्रदर्शित करते है और जिसमें प्रत्येक सिगनल संकेत को, पिछले सिगनल या सिगनलों के संकेत द्वारा पूर्व चेतावनी मिले;

(63) "बहुइकाईगाडी" या "लांग हाउल गाडी" का अभिप्राय एक ऐसीगाडी से है जिसमें दो या दो से अधिक एकल यूनिट गाडियां आपस में जुडती है और एक गाडी के रूप में संचालित होती हैं;

(64) "तटस्थ खंड (न्यूट्रल सेक्शन)" का अभिप्राय विद्युतीकृत लाइनों पर इन्सुलेटेड और अकार्यशीलऊपरी उपस्कर का एक छोटा सा वो हिस्सा है, जो आस-पास के उप-स्टेशनों या फीडिंग पोस्ट से पूर्व में जिन क्षेत्रों को आपूर्ति प्रदान की जा रही थी, उनको अलग करता है;

(65) ''रात्रि'' का अभिप्राय सूर्यास्त से सूर्योदय तक का समय है;

(66) ''अवरोध'' और समान अभि-व्यक्ति के शब्दों का अभिप्राय उन गाडी, वाहन या रेल लाइन पर अवरोध या रेल लाइन का उल्लंघन या अन्य से है,जिनसे गाडियों के परिचालन में खतरे की संभावना हो;

(67) "ऑनबोर्ड सुरक्षा उपकरण" का अभिप्राय ऐसे उपकरण से है, जो एक गाडी में स्व-चालित ब्रेक लगाना सुनिश्चित करता है जब- (अ) एक गाडी टकराने की स्थिति में है, और / या (ब) चालू (ऑन) की स्थिति में रोक (स्टॉप) सिगनल को पार कर जाए, और / या (स) गाडीकी गति निर्धारित सीमा से अधिक हो, या (द) इंजन ड्राइवर के सतर्क न होने पर; इनमें से कुछ उपकरण टकराव विरोधी उपकरण /एंटीकोलिजन डिवाइस, गाडी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली, सतर्कता नियंत्रण उपकरण आदि हैं;

(68) ''ओवर हेड उपकरण (ऊपरी उपस्कर)'' का अभिप्राय रेलपथ के ऊपर लगे हुए विद्युत संवाहक तार तथा उनसे संबंद्ध फिटिंग, विद्युत रोधक और अन्य संयोजकों से है जिनके सहारे वे विद्युत कर्षण के लिए लटकाए जाते हैं तथा अपनी जगह टिके रहते है;

(69) "पैंटोग्राफ" का अभिप्राय है कि एक लगाने-हटाने वाले उपकरण (कॉलप्सिविल डिवाइस) से है जो एक इलेक्ट्रिक इंजन या मोटर कोच की छत से विद्युत-रोधित विधि में लाकर के लगाया जाता है और जिसमें ऊपरी उपस्कर से बिजली एकत्रित करने के साधन उपलब्ध रहते है;

(70) ''कॉटा और ट्रैप संकेतक'' यह सिगनल नहीं है, परन्तु ये कॉटों पर फिट तथा उनके साथ संचालित होकर रात या दिन में कॉटों की स्थिति बताने वाले उपकरण है;

(71) ''पावर ब्लॉक'' का अभिप्राय लाइन के एक हिस्से को केवल विद्युत यातायात तक अवरूद्ध करना है;

(72) "निजी नंबर पुस्तिका (प्राइवेट नम्बर बुकलेट)" का अभिप्राय एक पुस्तिका से है जिसमें रेल संचालन में उपयोग किए जाने वाले निजी संख्याओं की

श्रृंखला शामिल है और जिसका प्रयोग रेल सेवक अपने कर्तव्यों के दौरान करता है. पुस्तिका को उपयोगकर्ताओं द्वारा अपने व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जाना चाहिए और अभिरक्षक की ज़िम्मेदारी होगी कि उसके अतिरिक्त कोई भी इस पुस्तिका तक न पहुंच सके;

(73) "रेल-सह-सड़क वाहन (रेल-कम-रोड व्हीकल)" एक विशेष रूप से डिज़ाइन किया गया वाहन है, जो सड़क और रेल दोनों पर चलने में सक्षम है तथा इसका उपयोग निरीक्षण और अनुरक्षण के काम के लिए किया जाता है. आरआरवी सामान्य तौर पर सड़क पर चलेगा परन्तु जहां सेक्शनों पर कार्य किया जाना आवश्यक है, वहां पर यह लाइनों पर भी चलेगा. जब यह लाइनों पर चलता है तब इसे 'गाडी' के रूप में माना जाता है;

(74) "रेल" का अभिप्राय रेल से है जैसा कि रेल अधिनियम,1989 (1989 की 24) की धारा 2 खंड (31) के अंतर्गत परिभाषित है और जिसमें सरकारी और गैर-सरकारी रेल शामिल है;

(75) "रेल प्रशासन", के संबंध में –

(क) एक सरकारी रेल, जिसका अभिप्राय एक क्षेत्रीय रेल के महाप्रबंधक;

(ख) गैर-सरकारी रेल का अभिप्राय उस व्यक्ति से है जो रेल का स्वामी या पट्टेदार है या एक करार के अंतर्गतरेल मेंकाम करने वाला व्यक्ति है; तथा डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल के मामले में, डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल के "निदेशक मंडल" से अभिप्राय है;

(ग) डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल की ओर से, का अभिप्राय डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल के "प्राधिकृत अधिकारी" से है ;

(76) "रनिंग लाइन (चालू लाइन)" का अभिप्राय एक या एक से अधिक सिगनल द्वारा कनेक्शन सहित शासित लाइन से है, यदि कोई हैं, जिनका उपयोग गाडी द्वारा स्टेशन में प्रवेश करने या स्टेशन छोड़ने या स्टेशनों से पास होने या स्टेशनों के बीच किया जाता है;

(77) "रेल सेवक" का अभिप्राय सरकारी रेल, डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल, और अन्य गैर सरकारी रेल के स्टाफ से है,जिनको इन नियमों के द्वारा निश्चित जिम्मेदारी सौंपी गयी है;

(78) "रिवर्सिंग हैंडल" का अभिप्राय एक ऐसे हैंडल से है जो कर्षण मोटर को आगे और पीछे की ओर चलाने को नियंत्रित करता है और यह इस तरह से लगाया जाता है कि इसे केवल तब ही हटाया जा सकता है जब मास्टर नियंत्रक लॉक्ड ''ऑफ'' है;

(79) "परिचालित गाडी (रनिंग ट्रेन)" का अभिप्राय एक ऐसी गाडी से है जो किसी स्टेशन या यार्ड से आगे बढ़ने के लिए अधिकृत है और इसमें अपनी यात्रा पूरी नहीं की है;

(80) "संचार के सुरक्षित साधनों" का अभिप्राय संचार के एक अनुमोदित माध्यम से है जहां कॉलर की आईडी और और जिसे कॉल किया गया है यह स्पष्ट रूप में स्थापित होता है और प्रत्येक वार्तालाप के पश्चात या तो निजी नंबर का आदान-प्रदान या प्राधिकरण, प्रमाणीकरण और दोनों के बीच की गई कार्रवाई की अस्वीकृति को दर्ज किया जाता है;

(81) ''शंटिंग'' का अभिप्राय उस संचलन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का या किसी इंजन का या किसी अन्य स्वयं-चलित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन का गाडी के साथ जोडने, अलग करने या स्थान बदलने या किसी अन्य प्रयोजन के लिये किया जाए;

(82) "शंटिंग कुंजी/शंटिंग की (एसएचके)" का अभिप्राय उस कुंजी से है जिसे जब ब्लॉक उपकरण से बाहर निकाला जाता है तब ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग कार्य करना प्राधिकृत हो जाता है. कुंजी को इंजन ड्राइवर अपने कब्जे में रखता है. कुंजी के वापस आने तक लाइन क्लियर देने या लेने के लिए दिया गया ब्लॉक उपकरण बंद रहता है और इसे परिचालित नहीं किया जा सकता;

(83) "सिगनल निरीक्षक" (वरिष्ठ कार्यकारी सिग्नल / कार्यकारी सिग्नल) का अभिप्राय है एक रेलसेवक या किसी अन्य व्यक्ति से है जो उस समय पर, निर्धारित स्टेशनों पर, सिगनलिंग उपकरणों के डिजाइन, निर्माण और / या रखरखाव या उनके साथ जुड़े अन्य कार्यों के लिए ज़िम्मेदार है या उस समय पर सिग्नल निरीक्षक के कर्तव्यों का पालन कर रहा हो;

(84) "सिगनल ओवरलैप" का अभिप्राय अगली रोक (स्टॉप) सिगनल से एक सौ बीस मीटर मीटर की न्यूनतम पर्याप्त स्पष्ट दूरी रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑफ' करने के लिए रखी जानी आवश्यक है;

(85) "सिगनलिंग उपकरण"- एक स्टेशन पर सिगनलिंग उपकरणों का अभिप्राय स्थावर सिगनलों, ब्लॉक उपकरणों, अन्तर्पाश, रेलपथ सर्किट, धुरी काउण्टर, कनेक्टेड गियर, केबल्स और रिले, जंक्शन बॉक्स, डेटा लॉगर, पैनल उपकरण, पॉइंट मशीन, गेट पैनल तथा इंटरलॉकिंग गियर बूम को शामिल करते हुए और गेट सिगनलों तथा किसी अन्य संबंधित उपकरण या कनेक्शन या सॉफ्टवेयर के साथ इंटरलॉकिंग या इन नियमों में सिगनिलंग उद्देश्यों के लिए उपयोग किए जाने वाले किसी भी चेतावनी बोर्ड या मार्कर के साथ इंटरलॉकिंग, तथा विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित अन्य मदों के साथ इसकी इंटरलॉकिंग;

(86) ''विशेष अनुदेश'' का अभिप्राय विशेष मामलों या परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय समय पर जारी किए जाने वाले अनुदेशों से है;

(87) ''स्टेशन'' का अभिप्राय रेल लाइन पर उस स्थान से है जहां यातायात का प्रबंध किया जाता है या जहां संचालन पद्धति के अधीन 'प्रस्थान प्राधिकार' दिया जाता है;

(88) ''स्टेशन सीमा'' का अभिप्राय रेल के ऐसे किसी भाग से है जो किसी स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में है और जो स्टेशन के बाह्यतम सिगनलों के बीच स्थित है या जो विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है;

(89) ''स्टेशन मास्टर'' का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात ऐसे व्यक्ति से है जो उस समय स्टेशन सीमा में यातायात के संचालन के लिए जिम्मेदार है और इसके अन्तर्गत ऐसे अन्य व्यक्ति भी हैं जिनके स्वतंत्र कार्यभार में उस समय, सिगनलों का प्रचालन होता है तथा जिन पर लागू संचालन पद्धति के अधीन, गाडियों के संचालन की जिम्मेदारी है;

(90) ''स्टेशन सेक्शन'' का अभिप्राय स्टेशन सीमा के ऐसे सेक्शन से है, जहां 'बी' श्रेणी के स्टेशन पर बहु संकेती रंगीन लाइट सिगनल उपलब्ध करायी गई है (अ) दोहरी लाइन व्यवस्था में- (i) प्रत्येक दिशा के लिए निकट रोक (स्टॉप) सिगनल और ब्लॉक सेक्शन सीमा के बीच का है, या (ii) प्रत्येक दिशा हेतु बाह्यतम सम्मुख कॉटे और निकट रोक (स्टॉप) सिगनल के बीच का है, यदि कोई भी ब्लॉक सेक्शन बोर्ड नहीं है; या (ब) एकल लाइन व्यवस्था में (i) अग्रिम स्टार्टर्स के बीच में (ii) बाह्यतम सम्मुख कॉटों के बीच, यदि कोई भी अग्रिम स्टार्टर्स नहीं है तो;

(91) ''सहायक नियम'' का अभिप्राय उन विशेष अनुदेशों से है जो प्राधिकृत अधिकारी द्वारा जारी किए गए हैं जो कि तत्संबंधी सामान्य नियमों केअधीन हैं तथा किसी साधारण नियमोंसे भिन्न (विरूद्ध) नहीं है;

(92) "पर्यवेक्षक या आधिकारिक प्रभारी" का अभिप्राय रेलसेवक सेहै जो अपने कर्तव्यों के अतिरिक्त, यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है कि उनके अधीन कार्यरत रेलकर्मचारीगण जैसा रेलप्रशासन द्वारा अधिसूचित किया गया है, अपने निर्धारित कर्तव्यों का पालन करते हैं और इसमें यातायात निरीक्षक, सिगनल निरीक्षक, विद्युतीय रेलपथ और कार्यों के निरीक्षक तथा स्थायी रेलपथ और कार्यों के निरीक्षक शामिल होगे;

(93) ''संचालन पद्धति'' का अभिप्राय रेल के किसी भाग पर गाडियों के संचालन के लिए तत्समय अपनाई गयी पद्धति से है;

(94) "टर्मिनल स्टेशन" का अभिप्राय स्टेशन या यार्ड या यार्ड का वो हिस्सा है, जिसे विशेष रूप से प्राधिकृत अधिकारी द्वारा घोषित किया जाता है, जहां सामान्यत: गाडी नहीं चलती है और गाडियों के चालक दल के सदस्य और / या इंजन तथा / या सावधानी आदेशके जारी होने के बाद अगली यात्रा आरम्भ या समाप्त होती है या जारी रहती है या इस तरह के स्टेशन या यार्ड या यार्ड के हिस्से में वैकल्पिक रूप से रोक (स्टॉप) सिगनल के स्थान पर रोक (स्टॉप) बोर्ड प्रदान किया जाता है जहां गाडी सामान्यत: रूकने के लिए आती है. ऐसे स्टेशन या यार्ड पर सिगनल ओवरलैप की आवश्यकता नहीं है;

(95) ''रेलपथ सर्किट (ट्रैक सर्किट)'' का अभिप्राय विद्युत के उस परिपथ से है जो रेलपथ के किसी भाग पर किसी वाहन की उपस्थिति ज्ञात करने के लिए लगाया जाता है तथा रेल पथ की पटरियां परिपथ का हिस्सा मानी जाती है;

(96) "टॉवर वैगन" का अभिप्राय एक स्व-चालित वाहन से है जिसका उपयोग विद्युतीकृत लाइनों में ऊपरी उपस्कर के अनुरक्षण और मरम्मत के लिए किया जाता है;

(97) "कर्षण शक्ति नियंत्रक (ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर)" का अभिप्राय एक सक्षम रेलसेवक से है जो उस समय पर कर्षण वितरण प्रणाली में बिजली आपूर्ति के नियंत्रण हेतु जिम्मेदार है;

(98) "कर्षण शक्ति वितरण प्रणाली (ट्रैक्शन पावर डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम)"- कर्षण उद्देश्यों के लिए विद्युतीय ऊर्जा वितरण करने संबंधी प्रणाली को संदर्भित करता है;

(99) "यातायात ब्लॉक (ट्रेफिक ब्लॉक)" का अभिप्राय किसी लाइन के विशेष हिस्से को सभी प्रकार के यातायात संचालन को अवरूद्ध करने से है, सिवाय उस हिस्से को छोडकर जहां पर किए जा रहे कार्यों के लिए गाडियों या वाहनों के संचालन की आवश्यकता है, जिस हेतु ब्लॉक परिचालित है;

(100) ''गाडी'' का अभिप्राय वाहनों के साथ या उनके बिना, कोई इंजन या ट्रेलर सहित या उसके बिना, ऐसे स्वयं-चलित वाहन से है, जिसे रेलपथ से आसानी से नहीं उठाया जा सकता है;

(101) ''गाडी परीक्षक'' का अभिप्राय ऐसे रेल सेवक से हें जो गाडियों की परीक्षा करने और यह प्रमाणित करने के लिए योग्यता प्राप्त है कि निरापद (सुरक्षित) परिचालन के उपयुक्त है और इसके अंतर्गत ऐसा कोई अन्य रेल सेवक भी है, जो उस समय गाडी परीक्षक की ड्यूटी कर रहा है;

(102) "यूनिट गाडी" एक गाडी है जिसे भारतीय रेल के मानक सीएसएल में समायोजित किया जा सकता है।

अध्याय – II
रेल सेवक पर साधारणत: लागू होने वाले नियम

3. नियमों की प्रतियां देना – डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन उपलब्ध कराएगा.-

(क) इन नियमों की एक प्रति-

(i) डीएफसीआर के सभी परिचालन नियंत्रण केन्द्र और स्टेशनों को;

(ii) भारतीय रेल के सभी जंक्शन स्टेशनों और स्टेशनों द्वारा नियंत्रित एक ही समपार फाटक जिनसे डीएफसीआर की लाइनें भी पास होती है;

(iii) ऐसे भारतीय रेलवे के क्षेत्रीय, मंडलीय और उस क्षेत्र विशेष को नियंत्रित करने वाले कार्यालयों, जो डीएफसीआर लाइनों पर गाडियों के संचालन से जुड़े हुए हैं;

(iv) प्रत्येक इंजन चालनशेड जो डीएफसीआर लाइनों पर गाडियों के संचालन से जुड़े है;

(v) ऐसे सभीअन्य कार्यालयों के लिए जैसा कि विशेष अनुदेशों के अंतर्गत, यह विहित किया जा सकता है;

(ख) प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे उक्त नियमों द्वारा कोई निश्चित जिम्मेदारी सौंपी गई है, इन नियमों या नियमों के उस हिस्से की प्रति सौंपेगा, जिसमें उसके कार्य से संबंधित कर्तव्यों का उल्लेख है;

(ग) किसी भी रेल सेवक को इन नियमों या उसके कार्य से सम्बन्धित उन भागों का अनुवाद देगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए गये हैं. किन्हीं भी विसंगतियों के मामलों में, इसका अंग्रेजी पाठ ही मान्य होगा;

4. नियमों की प्रति का रख-रखाव प्रत्येक रेलसेवक जिसे इन नियमों की एक प्रति दी गई है, करेगा.-

(क) ड्यूटी के समय उसे अपने पास सहज रूप से उपलब्ध रखेगा;

(ख) उसमें सभी संशोधन को समाविष्ट करता रहेगा;

(ग) अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी की मांग पर निरीक्षण के लिए जैसा विशेष अनुदेशों के अंतर्गत है, निर्धारित समयावधि में, उसे प्रस्तुत करेगा;

(घ) प्रति खो जाने या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से एक नई प्रति प्राप्त करेगा, और;

(ड) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन कर्मचारियों को सभी संशोधन प्राप्त हो गए है और वे भीइस नियम के उपबन्धों का पालन कर रहे हैं;

5. **नियमों की जानकारी- प्रत्येक रेल सेवक,-**

(क) अपने कर्तव्यों से संबंधित नियमों से भली-भॉंति परिचित रहेगा, चाहे उसे नियमों की प्रति या उसके कर्तव्यों से संबंधित नियमों का अनुवाद दिया गया है या नहीं, और डीएफसीआर यह सुनिश्चित करेगा कि वह ऐसा करता है;

(ख) यदि कोई परीक्षाएं निर्धारित की गई है तो वह उन्हें उत्तीर्ण करेगा;

(ग) स्वयं को आश्वस्त करेगा कि उसके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों ने खण्ड़ (क)और (ख) के प्रावधानों का अनुपालन किया है, और;

(घ) यदि आवश्यक है, तो अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारिवृंद को उन नियमों को समझायेगा,जो उन पर लागू होते है;

6. **नियम पालनमें सहयोग**- प्रत्येक रेल सेवक इन नियमों के पालन में संभव सहयोग प्रदान करेगा,और यदि उसे इन नियमों के उल्लंघन का ज्ञात होता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी और अन्य संबंधित प्राधिकारी को करेगा;

7. **अतिचार, क्षति और हानि की रोकथाम**.-

(1) प्रत्येक रेल सेवक, डीएफसीआर प्रशासन की ऐसी सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और बचाव के लिए जिम्मेदार है जो उसके प्रभार (चार्ज) में है;

(2) प्रत्येक रेल सेवक यह रोकने का पूरा प्रयत्न करेगें;

(क) रेल परिसरों में अतिचार (ट्रेस पासिंग);

(ख) रेल सम्पत्ति की चोरी, नुकसान या हानि;

(ग) स्वयं और अन्य लोगों को क्षति, और;

(घ) रेल परिसरों में आग लगना;

8. **नियमोंऔर आदेशों का पालन**.-प्रत्येक रेल सेवक के लिए

(1) तत्परता से निरीक्षण और पालन करें;

(क) सभी नियमों और विशेष अनुदेश;

(ख) अपने वरिष्ठ अधिकारियों के सभी विधिपूर्ण आदेशों का;

(2) नियमों, विशेष अनुदेश और अन्य निर्देशों को अपने ज्ञान हेतु अद्यतन करें;

9. **कर्तव्य / ड्यूटी पर उपस्थिति**.-प्रत्येक रेल सेवकऐसे समय और स्थान पर और उतनी अवधि के लिए अपने कर्तव्य / ड्यूटी पर उपस्थित रहेगा, जो इस बारे में रेल प्रशासन निश्चित करेंऔर यदि किसी अन्य समय और स्थान पर उसकी सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तो वहां भी उपस्थित होगा;

10. **कर्तव्य / ड्यूटी से अनुपस्थिति**.-

(1) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना कर्तव्य/ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं होगा,या अपनी उपस्थिति के दौरान नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवकसे अपने कर्तव्य/ड्यूटी की अदला-बदली नहीं करेगा या जब तक उसे समुचित रूप से मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी कर्तव्य/ड्यूटीका प्रभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा;

(2)यदि कोई रेल सेवक अपने कर्तव्य / ड्यूटी के दौरान अनुपस्थित होना चाहता है, तो वह इस मामलें की जानकारी तत्काल अपने पर्यवेक्षक या प्रभारी को देगा और तब तक वह अपने कर्तव्य/ड्यूटी को नहीं छोडेंगा, जब तक उसके स्थान पर सक्षम रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता;

(3) यदि कोई रेलसेवक अपने नियत रोस्टर ड्यूटी पर उपस्थिति होने में असमर्थ है, तो वह अपने पर्यवेक्षक या प्रभारी को पहले से सूचित करेगा जिस हेतु एक सक्षम सेवक की उसके स्थान पर काम करने की व्यवस्था की जा सके;

11. **मदिरा और अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं कासेवन**.-

(1) ड्यूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक चाहे वह गाडी के संचालन से सीधा संबंधित है या नहीं, नशे की अवस्था में या किसी ऐसी दशा में नहीं होगा जो कि किसी प्रकार की मदिरा और अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसेबनी अन्य वस्तुओं के सेवन से कर्तव्य / ड्यूटी देने की उसकी क्षमता क्षीण हो जाती है;

(2) रेल सेवक अपनी ड्यूटी आरम्भ होने से आठ घंटे के भीतर कोई मदिरा और अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी कोई अन्य वस्तु नहीं लेगा और उनका प्रयोग नहीं करेगा और ड्यूटी पर ऐसे किसी पेय औषधि या उनसे बनी वस्तु का सेवन नहीं करेगा;

(3) मदिरा के प्रभाव में या नशे की स्थिति में पाए गए रेलवे सेवक को कर्तव्य / ड्यूटी पर नहीं रखा जाएगा;

(4) विशेष अनुदेशों के अनुसार, डीएफसीआर प्रशासन द्वारा समुचित स्थानों पर उप नियम (1), (2)और (3) के कार्यान्वयन के लिए निगरानी तंत्र की स्थापना की जाएगी;

(5) किसी भीरेल सेवक को कर्तव्य/ड्यूटी पर लेने से पहले, उसकीनशे की स्थिति का आंकलन करने के लिए आयोजित निर्धारित परीक्षण पर आपत्ति नहीं होगी;

12. **रेल सेवक का आचरण**.–

प्रत्येक रेल सेवक-

(क) कर्तव्य /ड्यूटी के दौरान बिल्ला (बैज)और वर्दी, जैसा विहित है, पहनेगा और देखने में साफ-सुथरा रहेगा और निद्रावस्था में नहीं रहेगा;

(ख) चुस्त, सतर्क,सभ्य और विनम्र रहेगा;

(ग) अवैध पारितोषिक न तो मांगेगाऔर न ही स्वीकार करेगा;

(घ) जनता को हर प्रकार की उचित सहायता प्रदान करेगा और सही और संबंधित जानकरी देने में पूर्ण सावधानी बरतेगा, और;

(ड़) पूछे जाने पर, बेहिचक अपना नाम और पदनाम बताएगा;

13. **संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्त्तव्य**.-

(1) प्रत्येक रेल सेवक-

(क) जनता की सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु किए गए सघन प्रयत्न करेंगे;

(ख) ऐसी कोई भी घटना जिससे रेल के सुरक्षित और समुचित कार्य चालन पर प्रभाव पडता हो या उसकी संभावना है, के संज्ञान में आने पर,शीघ्र ही उसकी रिपोर्ट करेगा. और;

(ग) दुर्घटना, प्राकृतिक आपदा या अवरोध उत्पन्न होने के मामलें में, मांग किए जाने पर सभी संभव सहायता प्रदान करेगा,और;

(घ) अपने नियत कर्तव्यों/ड्यूटी हेतु निर्धारित सभी सुरक्षित प्रथाओं/चलन और सावधानियों का पालन करेगा, और कभी भी संरक्षा को खतरे में डालने के पद्धतियों का सहारा नहीं लेगा;

(2) प्रत्येक रेल सेवक जो संप्रेक्षण करता है;

(क) कि कोई सिगनल खराब है;

(ख) विद्युतीयकृत रेलपथ या कार्यों या नियमित रेलपथ या कार्यों के किसी भाग पर कोई भी अवरोध या खराबी है या उसकी संभावना है;

(ग) गाडी में कोई भी खराबी जैसे-हॉट-बॉक्स/धुरी, अंडरगियर लटकना और संबद्ध वाहन ढीला जोड, और;

(घ) किसी भी असामान्य परिस्थिति या स्थितियों जिसमें खराब मौसम, तूफान इत्यादि की भविष्यवाणी/पूर्वानुमान की चेतावनी है जिससे गाडियों के सुरक्षित परिचालन और जनता की सुरक्षा में कोई बाधा उत्पन्न होती हो या होने की संभावना हो; उस स्थिति में मामले की परिस्थितियों की मांग के अनुसार, दुर्घटना रोकने हेतु नजदीकी स्टेशन मास्टर और/या नियंत्रक

कार्यालय को शीघ्र ही संभव माध्यमों के द्वारा सूचित करना. इस सूचना के मिलने पर स्टेशन मास्टर और/या नियंत्रक सभी संभव उपाय जिसमें सम्मिलित है जैसे- सिगनलों को 'ऑन' की स्थिति मे लाना, ओएचई बंद करना, इंजन ड्राइवर को अनुमोदित संचार माध्यमों से चेतावनी देना, रेलवे आपातकालीन कॉल लगाना, जहां एमटीआरसी प्रणाली दी गई है, गाडी को रोकने के लिए हाथ सिगनल दिखाना; परन्तु, यदि गाड़ी विभाजित हो गई हो तो वह रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल नहीं दिखायेगा बल्कि इंजन ड्राइवर का ध्यान अनुमोदित संचार माध्यमों का उपयोग कर, चिल्लाकर, संकेत करके या अन्य साधनों के द्वारा आकर्षित करने का प्रयास करेगा;

(3) तूफान और तेज हवाओं के दौरान गाडियों के परिचालन में सावधानियां– चक्रवात, तूफान या तेज हवाओं के चेतावनी संदेश के मामलों में भविष्यवाणी होने पर स्टेशन मास्टर,सेक्शन नियंत्रक / गाडी के इंजन ड्राइवर के साथ परामर्श करगाडी को रोकने और उस स्टेशन की ओर आने वाली गाडियों को लाइन क्लियर नहीं देंगा जब तक कि तूफान धीमा न हो गया हो और उसके विचार में गाडियों का आवागमन सुरक्षित है;

इसके अलावा, स्टेशनों के बीच गाडी के परिचालन के दौरान यदि इंजन ड्राइवर के विचार में गाडी की सुरक्षा को खतरा पैदा होने की संभावना है तब वह तुरंत ही गाडी की गति को नियंत्रित करेगा और सबसे पहले आने वाले सुविधाजनक स्थान पर इसे रोकेगा, ध्यान रखेगा, जहां तक संभव हो, गाडी को तीव्र मोड, उच्च तटबंध और पुलों (इनके निकटतम स्थान सहित) पर रोकने से बचेगा. वह तूफान के धीमें होने पर और उसके विचार में गाडियों का परिचालन सुरक्षित होने की दशा में ही, इसे पुनः चलाएगा;

अध्याय -III
सिगनल
क - साधारण उपबंध

14. **उपयोगमें लाये जाने वाले विहित सिगनल**.-इन नियमों में विहित सिगनलों का उपयोग गाड़ियों के कार्य चालन का नियंत्रण करने के लिए सभी मामलों में किया जायेगा, केवल उन अपवादों को छोड़कर जिनके बारे में विशेष अनुदेशों द्वारा अनुज्ञा नहीं दी गई है;

15. **सिगनलों के प्रकार**.-गाड़ियों के कार्यचालन को नियंत्रित करने के लिए प्रयोग होने वाले सिगनल होंगे;

(क) स्थावर सिगनल

(ख) हैंड सिगनल

(ग) पटाखा सिगनल

(घ) ऑन-बोर्ड सिगनल

(ड) कैब सिगनलिंग

16. **सिगनलों का स्थापन**.-(1) (क) स्थावर सिगनल उनकी ओर आती हुई गाड़ियां के लोको पायलटों को स्पष्ट दिखाई देने चाहिए,और उन्हें संदर्भित लाइन के ठीक बाईं ओर या ऊपर लगाया जायेगा जब तक कि अन्यथा विशेष अनुदेशों के अतर्गत प्राधिकृत नहीं किया गया है;

(ख) जब तक अन्यथा विशेष निर्देशों द्वारा अनुमत नहीं किया जाता है, जहां दो या दो से अधिक लाइनें एकत्रित होती हैं, वहां सिगनलों को अलग-अलग पोस्ट (खंभों) पर लगाना चाहिए या गैंट्री (धातु के पायों) पर;

(ग) जहां, एक गैन्ट्री पर सिगनलों को लगाया जाता हैं, ये होंगे - (i) इस प्रकार से समूह में होंगे कि चालू लाइन पर संबंधित सिगनल को आसानी से पहचाना जा सके और ये चालू लाइन के ऊपर लगाए जाएगें, जिससे उनका संदर्भ है, और;

(ii) जहां सिगनलों को अलग-अलग पोस्ट (खंभों) पर लगाया जाता है, इस प्रकार की व्यवस्था हो कि सबसे बाएं हाथ का सिगनल सबसे बाएं हाथ

की लाइन को इंगित/संदर्भित करता हो और बाएँ से दूसरा, बायीं तरफ की अगली लाइन को संदर्भित करता हो, और इसी प्रकार;

(2) हैंड सिगनल को इस प्रकार प्रदर्शित किया जाएगा कि वे आनेवाली गाडी के लोको पायलट की तरफ इंगित हों;

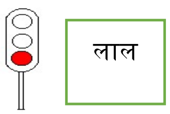
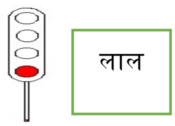
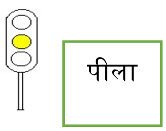
(3) बोर्ड पर लगने वाले सिगनलों को इंजन की ड्राइविंग कैब के ड्राइवर सीट के सामने कंसोल में प्रदर्शित किया जाएगा;

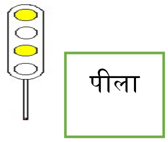
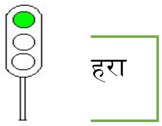
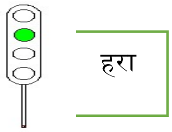
ख– स्थावर रंगीन लाइट सिगनलों का वर्णन

17. **उपयोग किए जाने वाले स्थावर सिगनल.-** (1) सभी स्टेशनों को बहु संकेतीय रंगीन लाइट (एमएसीएल) सिगनल से लैस किया जाएगा; कार्य करने की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के मामलें में चार संकेतीय स्थावर रंगीन लाइट सिगनल और स्वयं चलित ब्लॉक प्रणाली के मामलें में तीन या चार संकेतीय स्थावर रंगीन लाइट सिगनल;

(2) दिन और रात्रि दोनों में, रंगीन प्रकाश का संकेत और स्थिति एक ही होगी और यह स्थावर लाइट द्वारा प्रदर्शित होंगी;

(3) तीन या चार संकेतीय सिगनलिंग क्षेत्र में स्थावर रंगीन लाइट रोक (स्टॉप) सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए है;

तीन संकेतीयएमएसीएल सिगनलिंग		**चारसंकेतीयएमएसीएलसिगनलिंग**	
संकेत	निर्देश	संकेत	निर्देश
ऑन  लाल	रुको	ऑन  लाल	रुको
ऑफ  पीला	चेतावनी-आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो	ऑफ पीला	चेतावनी-आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो

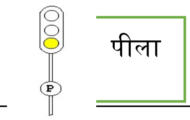
		ऑफ 	सावधान- सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले सिगनलों को प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो.
ऑफ 	आगे बढ़ो	ऑफ 	आगे बढ़ो

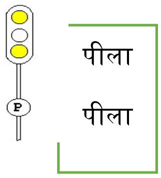
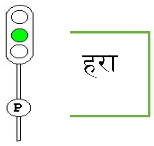
ग –कार्य करने की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में स्थावर सिगनलों का प्रकार

18. **अनुमोदित दूरस्थ सिगनल और इसके संकेतों का विवरण.**- (1) एक रंगीन लाइट दूरस्थ सिगनल का उद्देश्य एक लोको पायलट को चेतावनी देना है, जो एक रोक (स्टॉप) सिगनल के नजदीक पंहुचनें का संकेत है. यह रोक (स्टॉप) सिगनल के पीछे पर्याप्त दूरी पर प्रदान किया जाता है;

(2) एक रंगीन लाइट दूरस्थ सिगनल- सिगनल पोस्ट के नीचे की ओर सिगनल पर सफेद रंग की डिस्क में काले अक्षरों में 'पी' मार्कर के निशान के साथ प्रदान किया जाएगा;

(3) एक रंगीन लाइट दूरस्थ सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं;

संकेत	**निर्देश**
ऑन 	**चेतावनी**-आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो.

ऑफ 	**सावधान**-आगे बढ़ो और अगले सिगनलको विशेष निर्देशों द्वारा विहित प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो. गाडी को या तो मुख्य लाइन पर या लूप लाइन पर लिया जा रहा है और जहां स्टार्टर सिगनल पर रूकना अपेक्षित है; या लूप लाइन से पास किया जा रहा है.
ऑफ 	**आगे बढ़ो-आगे ब्लॉक सेक्शन क्लियर है,गाड़ी मेन लाइन से बिना रूके जाएगी.**

(4) जहां आवश्यक है, वहां एक से अधिक दूरस्थ (डिस्टेंट) सिगनल लगाए जाएं. ऐसी स्थिति में, सबसे बाहरी सिगनल दूरस्थ सिगनल माना जाएगा और दूसरा इनर दूरस्थ सिगनल केवल ''सावधान'' या'' आगे बढो'' जैसे संकेतो को प्रदर्शित करेगा-,

(क) इनर दूरस्थ सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल के पीछे एक हजार मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर स्थित होगा, जो चेतावनी देने के उद्देश्य से है, आने वाली गाडी की दिशा में प्रथम सिगनल से दो हजार मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर स्थित दूरस्थ सिगनल;

(ख) चेतावनी बोर्ड लोको पायलट को यह संकेत देता है कि वह सबसे बाह्य सिगनलके करीब आ रहा है, जिसकी एक से अधिक दूरस्थ सिगनलों के प्रदान करने पर आवश्यकता नहीं है;

(ग) दूरस्थ और इनर दूरस्थ सिगनलों के संकेत नीचे इंगित किए गए हैं.-

	दूरस्थ (डिस्टेंट)	इनर दूरस्थ	होम	स्टार्टर	अग्रिम स्टार्टर
1. निकट (होम) सिगनलपर रुकना है	दो पीला	पीला	लाल	--	--
2. लूप लाइन के	दो पीला	दो पीला	मार्ग संकेतक के साथ पीला	लाल	--

स्टार्टरपर रुकना है					
3. लूप लाइन के माध्यम से पास करना	दो पीला	दो पीला	मार्ग संकेतक के साथ पीला	पीला	हरा
4. मुख्य (मेन) लाइन के स्टार्टर पर रुकना है	हरा	दो पीला	पीला	लाल	--
5. मुख्य (मेन) लाइन से सीधा पास हो जाना	हरा	हरा	हरा	हरा	हरा

(घ) दूरस्थ सिगनल खंभों पर पेंट हुए वैकल्पिक पीले और काले बैंड होंगे. एक से अधिक दूरस्थ सिगनलों के मामले में इनर दूरस्थ सिगनल पोस्ट (खंभों) पर सफेद रंग होगा;

(5) (क) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के तहत एक रंगीन लाइट दूरस्थ सिगनल को पीछे के स्टेशन के अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल या समपार फाटक की रक्षा करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के साथ जोड़ा जाए;

(ख) जब एक रंगीन लाइट दूरस्थ सिगनल को इस प्रकार जोडा जाता है, तब व्यवस्था ऐसी होगी कि सिगनल, रोक (स्टॉप) संकेत की तुलना में कम प्रतिबंधक संकेत प्रदर्शित नहीं करेगा जब तक कि पूर्व मामले में आगे के स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिल रही है और बाद के मामले में जब तक कि गाडी जाने के रास्ते के लिए समपार फाटक को ताला-बंद नहीं कर दिया गया हो.

19. **आने वाली गाडियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार**.-

(1) एक स्टेशन पर पहुंचने वाली गाड़ियों के परिचालन का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल को निकट (होम) सिगनल कहते है;

(2) (क) निकट (होम) सिगनल, एक स्टेशन का प्रथमरोक (स्टॉप) सिगनल है औरजो उस लाइन पर सभी कनेक्शनों के बाहर एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर स्थित होगा, जिस लाइन के लिए यह निर्दिष्ट है, और;

(ख) जहां आवश्यक हो,एक स्टेशन पर एक से अधिक निकट (होम) सिगनल प्रदान किए जा सकते हैं और उस स्थिति में, सबसे बाहरी सिगनल निकट (होम) सिगनल कहलाएगा और बाद के सिगनलों को दूसरा निकट (होम) और तीसरा निकट (होम) सिगनल कहा जाएगा.

(3) जब भी लोको पायलट को यह इंगित करने की आवश्यकता होती है, कि दो या दो से अधिक भिन्न मार्गों में से कौन सा मार्ग उसके लिए विहित किया गया हैं, तब जैसा कि नीचे दिए गए उपनियम (5) में वर्णित एक मार्ग सूचक (रूट इंडिकेटर) निकट (होम) सिगनल पोस्ट पर प्रदान किया जाएगा, जो सिगनल के साथ मिलकर केवल मार्ग दिखाने का काम करेगा. जब सिगनल को 'ऑफ' किया जाता है, लाइट नहीं जलती है कोई भी विचलन नहीं होता है,जैसा नीचे दिया गया है-

मार्ग संकेतक में बिना लाइट के साथ मुख्य (मेन) सिगनल पीला या दो पीला या हरा	जलते हुए मार्ग संकेतक के साथ मुख्य (मेन) सिगनल पीला
दर्शाता है- '' कोई पथान्तरण (डाइवर्जन) नहीं''	दर्शाता है- पथान्तरण- लाइट जलने वाली लाइन की तरफ

(4) पथान्तरण (डाइवर्जन) के प्रयोजन के लिए, मार्ग संकेतक की पांच बत्तियों में से कम से कम तीन बत्तियां वाले एकल पीले रंग के संकेत को प्रदर्शित करने वाला सिगनल को सही ढंग से अलग करने वाले सिगनल के रूप में लिया जाएगा,यदि तीन बत्तियों से कम जल रहीं हैं, तो सिगनल को दोषपूर्ण माना जाएगा;

(5) मार्ग संकेतक या तो पांच बत्ती वाली इकाई भुजा वाला एक दिशा निर्देशन प्रकार कासंकेतक हो सकता है या बिजली चालित एक डिब्बा (बॉक्स) है जो उस लाइन संख्या को प्रदर्शित करता है जिस पर गाडी का पथान्तरण किया जा रहा है.

20. **प्रस्थान करने वाली गाडियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार**.–(1) स्टेशन से प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के नियंत्रण के लिए रोक

(स्टॉप) सिगनल दो प्रकारके होते है, अर्थात् (i) प्रस्थान (स्टार्टर) और (ii) अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर).

(2) जबस्टेशन से छूटने वाली गाड़ी केवलएक ही प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल से मार्गदर्शित होती है, जैसा कि एक स्टेशन पर या तो एक ही प्रस्थान लाइन के मामले में या दो या अधिक प्रस्थान लाइनों के लिए एक समान प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल हो, यह स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल होता है जिसे प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल कहते हैं.

(3) यदि स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी एक से अधिक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनलों से मार्गदर्शित है, जैसा कि ऐसे मामले में, जिसमें एक स्टेशन पर दो या अधिक प्रस्थान लाइनें जो अपने-अपने पृथक प्रस्थान सिगनल के साथ हैं, वहां बाह्यत प्रस्थान सिगनल अंतिम रोक (स्टॉप)सिगनल होता है और यह अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल कहलाताहै.

(4) यदि, केवल एक ही प्रस्थान सिगनल लगा है,या सभी जुडावों (कनेक्शनों) जिनसे इनका संदर्भ है, के बाहर एक सौ बीस मीटर की पर्याप्त न्यूनतम दूरी पर अग्रिम प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल लगाया जाएगा, जो ब्लॉक सेक्शन के आंरभ होने को परिभाषित करता है जिसके परे कोई भी गाडी कार्य चालन प्रणाली के अंतर्गत बिना प्रस्थान आदेश के आगे नहीं चलेगी.

(5) प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, जो एक विशेष लाइन के निर्दिष्ट में है, की इस प्रकार से स्थापना की जाएगी कि जिसके अन्य चालू लाइन तक लगे प्रथम सम्मुख कॉटों या कनेक्शनों के उल्लंघन चिह्न की रक्षा की जा सके.

(6) (क) जब एक लाइन के सन्दर्भ में, अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल और प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल लगाये गए हैं, वहां पर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, चालूलाइनों के ब्लाक स्टेशन में प्रवेश करने से पूर्व पथांतरण के कारण दिया हुआ है. प्रथम प्रस्थान सिगनल को प्रस्थान सिगनल कहा जाएगा और अगला वाला सिगनल प्रथम मध्यवर्ती सिगनल और दूसरा मध्यवर्ती सिगनल इसी प्रकार से आगे.इस प्रकार लगाया जाएगा कि वह किसी दूसरी परिचालित लाइन से संयोजित सर्वप्रथम सम्मुख (फेसिंग) कांटों या उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) की रक्षा करें;

(ख) एक से अधिक प्रस्थानसिगनल,एक के बाद एक, वाले विस्तारित लूप वाले स्टेशनों के मामले में, अंतिम प्रस्थान सिगनल को प्रस्थान सिग्नल कहा जाएगा औरइससे पूर्व के प्रस्थान सिगनल को पिछला प्रस्थान सिगनल कहा

जाएगा;और पीछे की ओर एक से अधिक प्रस्थान सिगनलों के प्रदान करने संबंधी मामलों में, पिछले प्रस्थान सिगनल से तुरंत पहले वाले सिगनल को पीछे का प्रथम प्रस्थान कहा जाएगा, तत्पश्चात इसके बाद वाला दूसरा पिछला प्रस्थान सिगनल कहलाया जाएगा और इसी प्रकार आगे.

(7) दो या दो से अधिक विचलन मार्गों में से कौन सा एक मार्ग उसके लिए विहित है, के सम्बन्ध में जब भी लोको पायलटको संकेत देने की आवश्यकता होती है, को नियम19के उप नियम (3), (4) और (5) में वर्णित अनुसार एक मार्ग सूचक को प्रस्थान / मध्यवर्ती प्रस्थान सिग्नल के खम्भे पर प्रदान किया जाएगा;

(8) गाड़ियों की बर्थिंग के लिए प्रयोग की जाने वाली लाइन की रक्षा करने के लिए" प्रत्येक प्रस्थान सिग्नल/मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल के खम्भे पर एक बोर्ड होगा जिसका बेक ग्राउंड नीला होगा जहां, सीएसएल सिगनल खम्भे पर इंगित किया जा सकता, वहाँ एक अलग सूचक बोर्ड प्रदान किया जाएगा;

21. **मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल.**-मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल वह निकट (होम) सिगनल है, जो मध्यवर्ती ब्लॉक खम्भे परलगा होता है;

22. **सिगनलों का संयोजन.**- एक स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिगनलों को एक साथ जोड़ा जा सकता है, यदि पहले स्टेशन के पहले स्टॉप सिगनल के साथ ब्लॉक सेक्शन की अपर्याप्त लंबाई के कारण या विशेष निर्देशों के अंतर्गत एक समपार फाटक की रक्षा रोकने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के साथ औरऐसे मामलों में, इस प्रकार व्यवस्था होगी ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि संयुक्त सिगनल को 'बंद' नहीं किया जा सकता है जब तक कि संयुक्त सिगनलों के घटकों के प्रत्येक संबंधित संकेतों को 'बंद' करने की शर्तों को पूरा नहीं किया जाता है औरयदि यह समपार फाटक की रक्षा कर रहा है, तब समपार फाटक को गाड़ियों के पास होने के रास्ते का ताला बंद कर दिया गया हो;

घ– स्वचालित (आटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार

23. **स्वचालित (आटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार.**-स्वचालित (आटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्र में रोक सिगनल निम्नलिखित प्रकार के होंगे.-

(i) एक स्वचालित रोक सिगनल मैनुअल चालन पर निर्भर नहीं होता है, बल्कि एक गाड़ी के स्वचालित ब्लॉक सिगनल व्यवस्था के सेक्शन में प्रवेश करने उसमें होकर जाने और उससे बाहर निकलने पर, स्वतः ही नियंत्रित होता है;

(ii) अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल आवश्यकतानुसार या तो स्वचालित सिगनल या मैनुअल रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में परिचालित होने में सक्षम होता है;

(क) जब, एक अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल एक स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में कार्य करता है तो वह आगे वाले स्व-चालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों की स्थिति के अनुसार स्वतः ही 'ऑन' और 'ऑफ' स्थिति में आजाता है;

(ख) जब,एकअर्द्ध-स्वचालितरोक(स्टॉप) सिगनल, मैनुअल रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करता है, तब आगे वाले स्व-चालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों के घिरे होने पर, यह स्वतः 'ऑन' स्थिति में आ जाता है,किन्तु मैनुअल रूप से परिचालित होने पर 'ऑफ' स्थिति में आ सकता है,परन्तु यह सब आगे वाले संबंधित स्व-चालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन के क्लियर होने पर निर्भर है;

(ग) जब,एक अर्द्ध स्व-चालितरोक (स्टॉप) सिगनल, स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता है तो सिगनल के नीचे लगा हुआ 'ए' चिन्ह(मार्कर) प्रज्जवलित हो जाता है। यदि 'ए' चिन्ह बुझ जाता है तो सिगनल को मैनुअल रूप में काम करता हुआ समझाजाएगा;

(iii) विशेष निर्देशों के अंतर्गत, सेक्शन के मध्य में एक स्व-चालित या अर्द्ध स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल में से एक को एक संशोधित अर्द्ध स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल में परिवर्तित करके; जब 'ए' मार्कर बुझ जाता है, तो यह एक संशोधित अर्द्ध स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता है और स्व-चालित रूप से 'ऑफ' हो जाता है या दोहरी लाइन के मामले में नियम 105 (2) अनुसार और एकल लाइन के मामले में नियम 107 (2) के अनुसार 'बंद' कर दिया जाता है। जब 'ए' मार्कर प्रकाशवान रहता है तो यह किसी अन्य स्व-चालित स्टॉप सिगनल के रूप में काम करता है;

(iv) मैनुअल रूप से संचालित होने वाला एक मैनुअल रोक (स्टॉप) सिगनलएक स्वचालित या एक अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम नहीं कर सकता है.

24. **आने वाली गाडियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रकार**.-रोक (स्टॉप) सिगनल जो देहरी लाइन स्व-चालित ब्लॉक क्षेत्र में एक स्टेशन की ओर आने वाली गाडियों के चालन को नियंत्रित करता है,या तो जैसे नियम 19 में मैनुअल रूप से संचालित होगा या एक अर्द्ध-स्वचालित निकट सिगनल के रूप में भी होगा और उल्लिखित नियम के अन्य प्रावधान पूर्ववत और समान रूप से लागू होंगे सिवाय इसके कि इसे सभी जुडावों के बाहर एक सौ बीस मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर लगाया जाए;

एकल लाइन के मामले में आगमन रोक (स्टॉप) सिगनल सदैव ही प्रत्येक दिशा के लिए मैनुअल रूप से संचालित किया जाएगा एंव यह सभी जुडावों के बाहर की और एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर स्थित होगा;

25. **प्रस्थान करने वाली गाडियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रकार**.- स्टेशन छोड़ने वाली गाडियों के चालन को नियंत्रित करने वाला रोक (स्टॉप) सिगनल नियम 20 में उल्लेख के अनुसार प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थाननाम से दो प्रकार का होगा,और उल्लिखित नियम के अन्य उपबंध पूर्ववत और समान रूप से लागू होंगे;

(क) एकल लाइन के मामले में ऐसे प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल प्रत्येक दिशा के लिए मैनुअल रूप से संचालित रोक सिगनल होगे,और;

(ख) दोहरी लाइन के मामले में ऐसे प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल या तो मैनुअल रूप से संचालित होंगे या अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल होंगे;

26. **दोहरी लाइन पर अर्द्ध-स्वचालितनिकट (होम) और प्रस्थान, मध्यवर्ती प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल**.-

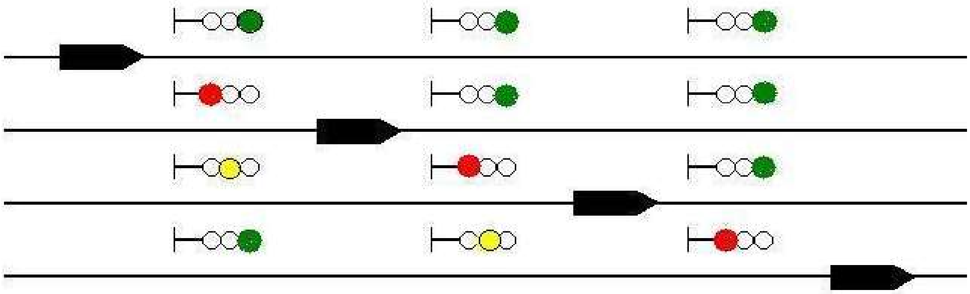
(1) दोहरी लाइन के एक स्टेशन पर, चाहे निकट (होम) सिगनल, मुख्य लाइन का प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल और मुख्य लाइन मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल, यदि कोई हो, औरजहां अग्रिम प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल लगाया गया है, तो वे सभी, या तो मैनुअल रूप से संचालित होंगे या अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल होंगे;

(2) दोहरी लाइन के एक स्टेशन पर, चाहे निकट (होम) सिगनल, मुख्य लाइन का प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल और मुख्य लाइन मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल, यदि कोई हो, और जहां अग्रिम प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, लूप-लाइन प्रस्थान सिगनल और मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल यदि हो, तो वे मैनुअल रूप से संचालित रोक (स्टॉप) सिगनल होंगे;

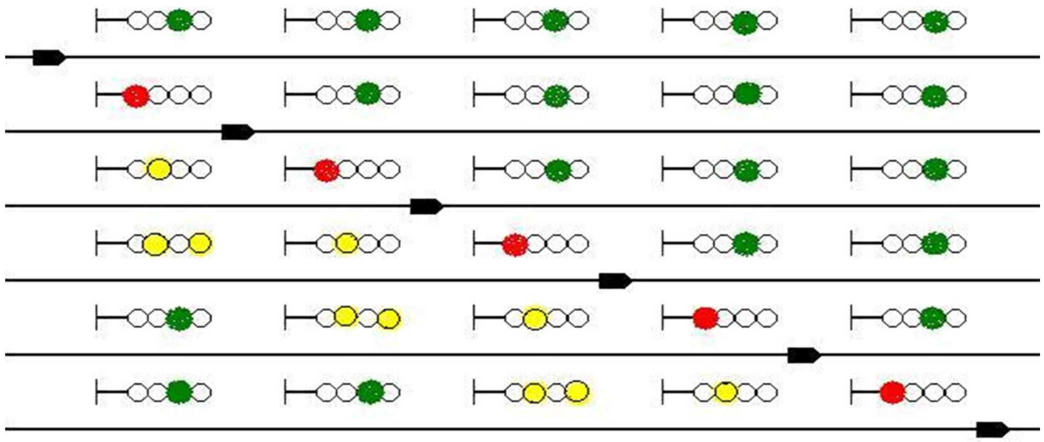
(3) अर्द्ध-स्वचालित से स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के मध्यपरिवर्तन (स्विचिंग) करने से पूर्व प्रक्रिया और सावधानियों को अपनाने का ध्यान रखना चाहिए और इसके विपरीत भी एसडब्ल्यूआर में उल्लेख किया जाएगा;

27. **उदाहरणात्मक चित्रण.**- रंगीन लाइट केसंकेत, निर्देश और स्थान और स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में तीन और चार संकेतों को निम्नानुसार दर्शाए गया है,-

(क) तीनसंकेतीसिगनलिंग क्षेत्र में गाडियों के पीछे संकेतों के क्रम का स्वत: परिवर्तन



(ख) चार संकेती सिगनलिंग क्षेत्र में गाडियों के पीछे संकेतों के क्रम का स्वत: परिवर्तन



ड- अन्य स्थावर सिगनल और मार्कर

28. **बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल.**-(1) कॉलिंग-ऑन सिगनल एक सहायक सिगनल होता है जिसका 'ऑन' स्थिति में कोई स्वतंत्र संकेत नहीं होता हैऔर जो 'सी' चिन्ह (मार्कर) के साथ एक छोटी पीली लाइट होगी;

(2) जहां भी,एक कॉलिंग-ऑन सिगनलप्रदान किया गया है, आने वाली एक गाडीको शासित करने वालेरोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे की ओर लगा होगा. विशेष निर्देशों के अंतर्गत, कॉलिंग-ऑन सिगनल को अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल को छोड़कर किसी अन्य रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाय जाए.

(3) एक कॉलिंग-ऑन सिगनल का उपयोग तब किया जाएगा जब नीचे दिया गया सिगनल दोषपूर्ण हो या अवरोधित वाली लाइन पर गाडी की अगवानी (रिसीव) करे क्योंकि मुख्य सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है.

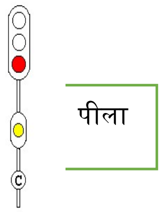
(4) कॉलिंग-ऑन सिगनल 'ऑन' स्थिति में कोई लाइट / रोशनी नहीं दिखायेगा.

(5) एक कॉलिंग-ऑन सिगनल जहां अनुमति प्रदान की गयी है को छोडकर अन्यथा विशेष निर्देशों के तहत मार्ग में आने वाले सभी कॉटें जो मुख्य सिगनल के ऊपर है का पता लगाएगा, उपरोक्त मुख्य सिगनल ओवरलैप के भीतर आने वाले उन कॉटों को छोड़कर.

(6) कॉलिंग-ऑन सिगनल, जब 'ऑफ' स्थिति में होता है तो गाड़ी के ड्राइवर कोयह सूचित करता है कि चाहे उसके ऊपर वाला रोक

सिगनल 'ऑन' स्थिति में ही हैं, गाड़ी को रोकने के बाद सतर्कता से उसे आगे बढ़ाए और साथ ही यह संकेत भी देता है कि उसे किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिए तैयार रहना चाहिए.

(7) कॉलिंग-ऑन सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गये है;

संकेत	निर्देश	संकेत	निर्देश
ऑन	लोको पायलटरोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा	ऑफ 	रुको और तत्पश्चात सतर्कतापूर्वक गाडी आगे बढाओ और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहो.

29. **समपार फाटकों पर स्थावर सिगनल.**-(1) सडक के पार स्थित समपार फाटक का प्रत्येक दरवाजा इंटरलॉक होना चाहिए और सिवाय इसको छोडकर, कि जब स्टेशन सिगनल के साथ इंटरलॉक किया गया है, तब समपार फाटक खुले होनेपर सड़क यातायात को पास करने के लिए एक स्थावर सिगनल समपार फाटक के किनारे से एक सौ अस्सी मीटर से न्यूनतम पर्याप्त दूरी परदोनों दिशाओं अप एंड डाउन लाइनों के लिए रोक (स्टॉप) संकेतों को प्रदर्शित करता हुआ लगाया जाए.

(2) इसके अलावा,नियम 60 के उपनियम (3) के अनुसार अनुमोदित डिज़ाइन का एक चेतावनी बोर्ड दो हजार मीटर की पर्याप्त दूरी पर और जब समपार फाटक खुला है तब एक हजार मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर एक अनुमोदित दूरस्थ सावधान बोर्ड को रोक (स्टॉप) सिगनल के पीछे की ओर लगाना चाहिए. जब समपार फाटक सडक यातायात के लिए बंद होता है तब रोक (स्टॉप) और अनुमोदित दूरस्थ सिगनल जहां भी प्रदान किए गए है आगे बढने का संकेत प्राप्त करेंगे.

(3) स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में इन तीन या चार संकेतीय रंगीन लाइट फाटक सिगनल को उपरोक्तानुसार समपार फाटक के साथ उनके अर्न्तपाश (इंटरलॉकिंग) के अतिरिक्त, स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग का एक हिस्सा बनाया जाना चाहिए.

(4) पूर्ण ब्लाक सिगनलिंग क्षेत्र में, निम्नलिखित परिस्थितियों के अंतर्गत के सिवाय, समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल पर एक 'जी' मार्कर प्रदान किया जाएगा,-

(क) जब, समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल और फाटक के बीच एक पुल होता है;

(ख) जब,समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल काँटों की रक्षा कर रहा है;

(ग) जहां,समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल रेल-सह-सड़क पुल पर गाड़ियों के चालन को नियंत्रित कर रहा है;

(घ) जहां, अन्यथा, विशेष निर्देशों के तहत निषिद्ध है;

(5) स्व-चालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में,- (क) स्व-चालित समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल के मामले में, "जी" मार्कर के अतिरिक्त, एक "ए" मार्कर प्रदान किया जाएगा जो केवल सडक यातायात के लिए फाटकों के लिए तालाबंद होने पर ही प्रकाशवान होगा;

(ख) एक अर्द्ध-स्वचालित समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल के मामले में, जो समपार फाटक के अतिरिक्त मौजूद कांटों की रक्षा करता है पर इसमें "ए" मार्कर होगा जो केवल सडक यातायात हेतु फाटकों के लिए तालाबंद होने पर ही प्रकाशवान होगा,औरकांटे मार्ग के लिए सही रूप में सेट और तालाबंद होगे; इसके अतिरिक्त "जी" मार्कर को "एजी" मार्कर द्वारा प्रतिस्थापित किया जाएगा, जो केवल तभी प्रकाशवान होगा, जब फाटक या तो सड़क यातायात के लिए खुले होंगे या खराब होंगे, लेकिन जहां कांटें मौजूद हैं, वो मार्ग के लिए सही रूप से सेट और तालाबंद होंगे; कोई भी मार्कर प्रकाशवान नहीं होगा, जब मौजूद कांटें सही ढंग से सेट नहीं हैं और मार्ग के लिए बंद नहीं होते हैं, या विफल हो जाते हैं;

(ग) एक संशोधित अर्द्ध-स्वचालित समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल केस्वचालित मोड में काम न करने के मामले में 'ए' और'एजी' मार्कर दोनों प्रकाशवान नहीं होंगे.

30. **शंट सिगनल**- (1)शंट सिगनल एक सहायक सिगनल है जो केवल शंटिंग चालन का नियंत्रण करता है और यह एक हल्के लाइट सिगनल की स्थिति में होगा.

(2) एक शंट सिगनल एक अलग पोस्ट (खंभे) पर होगा या स्टेशन के प्रथम और अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल के सिवाय,रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा होगा.

(3) एक ही पोस्ट (खम्भे) पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाए जा सकते हैं और इस प्रकार लगेहोने पर सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बायीं लाइन के लिए होगा और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल बाएं से अगली लाइन के लिए होगा और इसी प्रकार आगे.

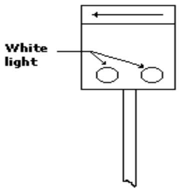
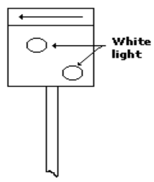
(4) जब एक शंट सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा है, तो 'ऑन' स्थिति में उसमें से कोई भी लाइट प्रदर्शित नहीं होगी.

(5) शंट सिगनल अगले शंट सिगनल तक या रोक (स्टॉप) सिगनल तक जो दोनों में से निकटतम है, लेकिन कोई सिगनल ओवर-लैप नहीं होगा, वहां कांटों का पता लगाएंगे.

(6) यदि शंट सिगनल 'ऑफ' है तो यहलोको पायलटको शंटिंग कार्यों के लिए सतर्कता पूर्वक आगेबढ़ने को उसे प्राधिकृत करता है यद्यपि, उसके ऊपर का रोक सिगनल (यदि कोई है) 'ऑन' स्थिति मेंहै.

(7) यदि शंट सिगनलों के प्रदान नहीं किए गए है, तो कांटों का सही निर्धारण सुनिश्चित करने और सम्मुख कांटों को तालाबंद करने के बाद, हाथ सिगनलों का उपयोग शंटिंग के लिए किया जाएगा.

(8) पोजीशन लाइट टाइप शंट सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गये हैं.-

संकेत	**निर्देश**	**संकेत**	**निर्देश**
ऑन 	**रूको(स्टॉप)**	**ऑफ** 	**शंटिग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो**

(9) **दोषपूर्ण शंट सिग्नल**- लोको पायलट शंट सिगनल पास नहीं करेगा जो कि उसे 'ऑन' या शंटिंग के दौरान दोषपूर्ण होने को निर्दिष्ट करता है, जब तक कि उसे ड्यूटी पर उपस्थि त स्टेशन मास्टर से

शंट सिगनल का दोषपूर्ण होने का और इसे 'ऑफ' नहीं किया जा सकता संबंधी एक शंटिंग आदेश प्राप्त नहीं होता है;

31. **को-एक्टिंग सिगनल.**-(1) को-एक्टिंग सिगनल डुप्लीकेट सिगनल होते हैं, जो मुख्य सिगनलों के नीचे उसी पोस्ट (खम्भे)पर लगे होते हैं जहाँ पर, सिगनल के खम्भे की ऊँचाई या ओवर ब्रिज या अन्य रूकावट के होने के कारण लोको पायलट को पूरे समय तक सिगनल तक पहुचनें और इससे गुजरने तक मुख्य लाइट दिखाई नहीं देती है;

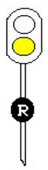
(2) को-एक्टिंग सिगनल ऐसी ऊँचाई पर लगा हो कि या तो मुख्य सिगनल की बत्ती या को-एक्टिंग सिगनल की बत्ती सदैव दिखाई देती रहे;

32. **पुनरावर्त्ती(रिपीटिंग) सिगनल.**- (1) आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को पहले से ही, स्थावर सिगनल के संकेत दोहराने के लिए उस स्थावर सिगनल के पीछे लगाये गये सिगनल को पुनरावर्ती सिगनल कहते हैं और यह तब प्रदान किया जाता है जब तीव्र घुमाव या किसी अन्य कारण से लगातार कम दृश्य दूरी से गाड़ी ड्राइवर को एक स्थावर सिगनल दिखाई नहीं देता है.

(2) पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) 'आर' चिन्ह के साथ प्रदान किया गया रंगीन लाइट सिगनल होगा.

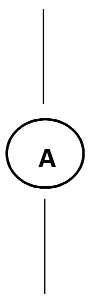
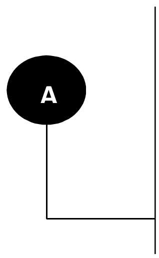
(3) एक सिगनल के लिए एक से अधिक पुनरावर्ती सिगनल प्रदान किए जाए,जब स्थानीय परिस्थितियों द्वारा ऐसा वांछित हो.

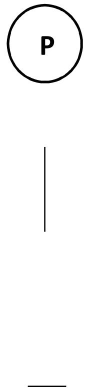
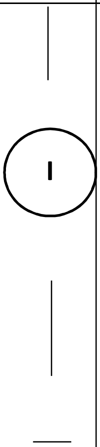
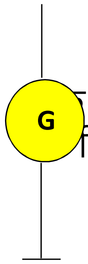
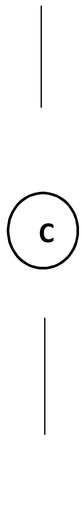
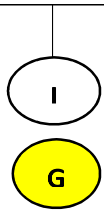
(4) एमएसीएल सिगनलिंग में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं,-

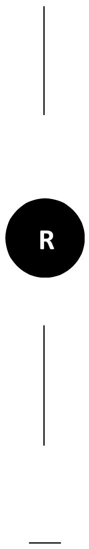
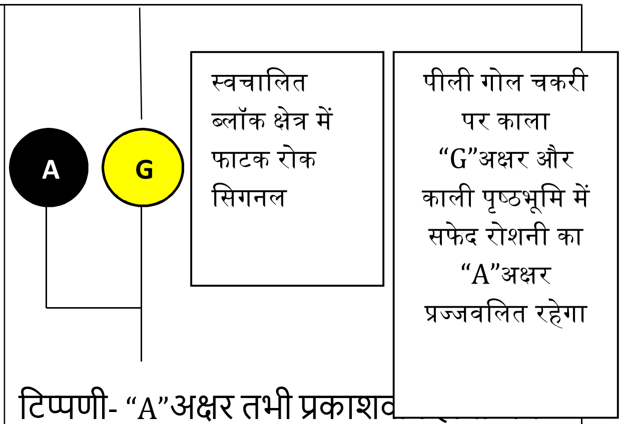
संकेत	निर्देश	संकेत	निर्देश
ऑन 	**चेतावनी**- दोहराया गया सिगनल "ऑन" हैं	**ऑफ**	**आगे बढ़ो**- दोहराया गया सिगनल "ऑफ" हैं

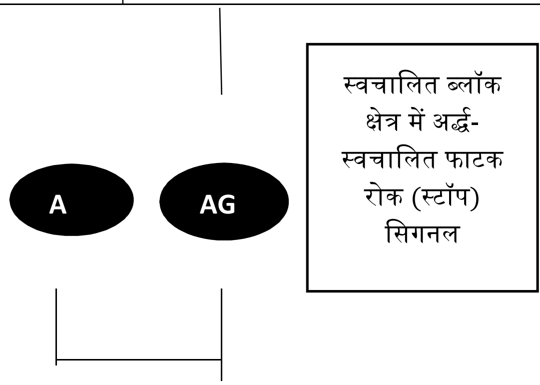
(5) एक रंगीन लाइट पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल),पुनरावर्ती सिगनल और एक ऐसा सिगनल जो दोहराने के संकेत तो देता है परंतु अवरोधित है के बीच के रेलपथ में ,ट्रैक सर्किट क्षेत्र में कोई लाइट नहीं दिखाएगा.

33. **सिगनलो के लिए चिह्नऔर निशानों को अलग करना.**- (1) जहां आवश्यक हो, सिगनलों को विहित चिह्नों द्वारा अलग किया जाएगा और ऐसे चिह्न सिगनल पोस्ट (खम्भे) के नीचे सिगनल पर निम्नानुसार लगाए जाएंगे;

आकृति	**पर प्रदान किया गया**	**विवरण**	**आकृति**	**पर प्रदान किया गया**	**विवरण**
	स्वचालित (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल	सफेद गोल चकरी पर काले रंग में“A” अक्षर		अर्द्ध-स्वचालित (सेमी ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल	स्वचालित (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप)सिगनल की भांतिकाम करते समय काली पृष्ठभूमि में सफेद लाइट में “A”अक्षर प्रकाशवान रहेगा और एक मैनुअल रोक (स्टॉप)सिगनल की भांति काम करते समय “A” अक्षर प्रकाशवान नहीं रहेगा
	एक पोस्ट (खम्भे) पर दूरस्थ (डिस्टेंट) रंगीन लाइट सिगनल		सफेद गोल चकरी पर काले रंग में “P” अक्षर		

	टिप्पणी-जहाँ रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेंट) सिगनल कोअंतिम रोक सिगनल के साथ जोड कर लगाया हुआ है, जैसा किनियम 24 के अन्तर्गत उपबन्धित है, वहाँ चिह्न (मार्कर) की आवश्यकता नहीं होगी.				
	मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल	सफेद गोल चकरी पर काले रंग में“IB”अक्षर		फाटक (स्टॉप) सिगनल	पीली गोल चकरी पर काले रंग में“G” अक्षर
	कॉलिंग-ऑन सिगनल	सफेद गोल चकरी पर काले रंग में“C” अक्षर		मध्यवर्ती ब्लॉक रोक(स्टॉप) सह फाटक सिगनल	सफेद गोल चकरी पर काले रंग में “IB”अक्षर. पीली गोल चकरी पर काले रंग में “G” अक्षर

<table>
<tr>
<td>
</td>
<td>रंगीन लाइट सिगनलिंग क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)</td>
<td>काली पृष्ठभूमि पर सफेद लाइट में चमकता हुआ “R”अक्षर</td>
<td>

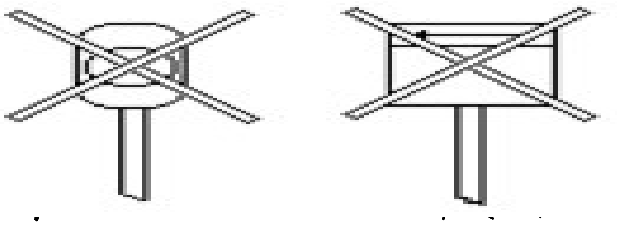
टिप्पणी- “A”अक्षर तभी प्रकाशव… फाटक सड़क यातायात के लिए तालाबंद है.</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="4">
</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="3">(क) अक्षर 'A' केवल तब जलाया जाएगा जब सड़क यातायात हेतु फाटक तालाबंद हो जाता है और फाटक सिगनल द्वारा संरक्षित कांटे, यदि कोई हो, तो मार्ग के</td>
<td>(ग) मार्कर लाइट नहीं जलाई जाएगी, जब फाटक सिगनल द्वारा संरक्षित कांटे यदि कोई हों, को मार्ग हेतु सही रूप में सेट और लॉक नहीं किया जाता है या कांटें दोषपूर्ण हो चुके है</td>
</tr>
</table>

लिए सही ढंग से सेट और लॉक हैं.		
(ख) अक्षर 'एजी' केवल तब जलाया जाएगा जब या तो फाटक सड़क यातायात हेतु खुला होता है या फाटक या फाटक सिगनल दोषपूर्ण हो जाता है, लेकिन फाटक सिगनल द्वारा संरक्षित कांटे, यदि कोई हों, तो मार्ग के लिए सही ढंग से सेट और लॉक हों.	(घ) एक संशोधित अर्द्ध-स्वचालित सिगनल स्वचालित मोड में काम नहीं कर रहा है तब मार्कर लाइट 'A' और 'AG' को नहीं जलाया जाएगा.	

(2) रेल बोर्ड के अनुमोदन के साथ अन्य विशिष्ट निशानों (मार्कर) और संकेतों का उपयोग किया जाएगा;

34. **प्रयोग में न आने वाले (अपर्युक्त) सिगनल.**- (1) यदि किसी स्थावर सिगनल का उपयोग नहीं हो रहा है तो उसकी पहचान के लिए उस पर दो क्रास पट्टियाँ बना दी जाएंगी और प्रत्येक पट्टी कम से कम एक मीटर लम्बी और दस सेमी. चौडी होगी, जैसा कि नीचे चित्रण किया गया है;

(2) प्रयोग न आने वाले सिगनलों में लाइट नहीं जलाई जाएगी;



35. **एक ही पोस्ट (खम्भे) प**
में चलने वाली गाडियों के लिए, चाहे वे एक ही लाइन या अलग-अलग लाइनों पर हैं, एक ही पोस्ट (खम्भे) पर एक से अधिक सिगनल नहीं लगाए जाएंगे सिवाय इसके किनियमों के अंतर्गत, कॉलिंग-ऑन, शंट और को-एक्टिंग सिगनलों के लिए, जैसा विहित किया गया है;

36. **विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर).**- यदि सिगनल के प्रचालन स्थान से किसी स्थावर सिगनल की लाइट दिखाई नहीं पड़ती तो प्रचालन स्थान पर एक सक्षम विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) के माध्यम से संकेतों को दोहराया

जाएगा.किसी सिगनल हेतु लगे विद्युत पुनरावर्तक के खराब हो जाने की दशा में जिस सिगनल के लिए इसे लगाया गया है वह खराब माना जाएगा;

37. **प्वाइंट संकेतक (इंडिकेटर)**.- (1) प्वाइंट संकेतक (इंडिकेटर) गैर-अर्न्तपाश वाले सम्मुख कांटों पर प्रदान किए जाएंगे;

(2) जब कांटे सीधे लाइन के लिए सेट होते हैं,तो बिंदु संकेतक (प्वाइंट इंडिकेटर) प्रत्येक दिशा में दिन तक एक सफेद लक्ष्य और रात में एक सफेद लाइट प्रदर्शित करेगा;

(3) जब कांटें अलग-अलग लाइनों के लिए सेट होते हैं, तो बिंदु संकेतक (प्वाइंट इंडिकेटर) प्रत्येक दिशा में दिन तक एक सफ़ेद लक्ष्य औररात तक हरे रंग की लाइट प्रदर्शित करेगा;

च – हाथ(हैंड) सिगनल

38. **हाथ (हैंड) सिगनलों का प्रदर्शन**.- (1)इन नियमों में विहित रूप में, सभी हाथ (हैंड) सिगनलदिन के समय झंडी या हाथ दिखाकर और रात के समय लाइट दिखाकर दिएजाएंगे;

(2) दिन के समय में, हैंड सिगनल के रूप में एक लाल या हरी झंडी का प्रयोग किया जायेऔर हाथों का प्रयोग केवल आपात स्थिति में ही, जब कि झंडियां उपलब्ध नहीं हैं,किया जाएगा;

(3) रात के समय और खराब कम दृश्यता वाले मौसममें, सामान्यत:हाथ सिगनल लाल या हरी बत्ती दिखाकर ही दिया जाएगा. लाल बत्ती उपलब्ध न होने पर ही सफेद बत्ती को तेजी से हिलाकर, उसका प्रयोग रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में किया जाएगा;

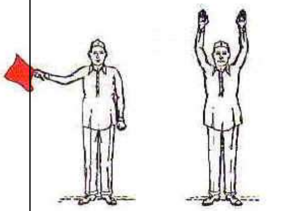
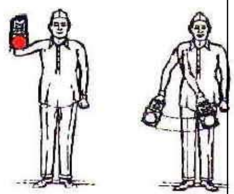
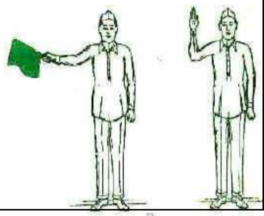
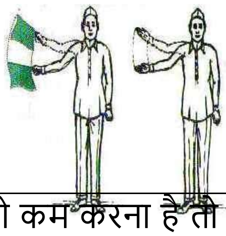
(4) नियम 38 के उप-नियम (3) में निर्दिष्ट लाल या हरा प्रकाश चमकने का प्रकार होगा;

(5) हैंड सिगनल झंडे (हरा और लाल) का आकार विशेष निर्देशों के अनुसार होगा;

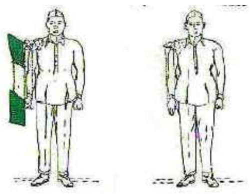
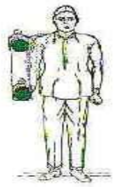
(6) लाल झंडेको सामान्यत:सक्रिय हाथ में और हरे झंडे को अन्य हाथ में रखा जाना चाहिए;

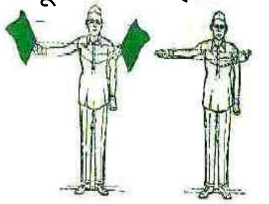
39. **हैंड सिगनलों को प्रदर्शित करना**.-

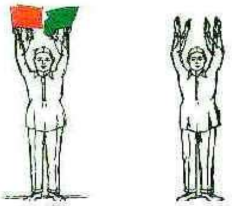
(1) रोक(स्टॉप), आगे बढो और सावधानी के साथ आगे बढो का प्रदर्शन निम्नानुसार दर्शाया गया है.-

हैंड सिगनल के प्रकार	दिन में	रात्रि में	निर्देश
रुको	लाल झंडी दिखाना या दोनों भुजाओं को सिर के ऊपर उठाना 	एक लाल लाइट दिखाकर या शरीर के चारों ओर क्षैतिज रूप से एक सफेद रोशनी लहराकर 	एकदम रुक जाओ
आगे बढ़ो	हरी झंडी को हाथ में पकड़ना या अपनी एक भुजा को स्थिर रखना 	हरी बत्ती को हाथ में स्थिर रखना	आगे बढ़ो
सतर्कता से आगे बढो	हरी झंडी को ऊपर नीचे हिलाना या उसी प्रकार एक भुजा को हिलाना 	हरी बत्ती को ऊपर-नीचे हिलाना	सतर्कता से आगे बढ़ो
टिप्पणी:- यदि गति को कम करना है तो यह सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिया जाएगा और यदि गाड़ी रोकनी है, तो रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा।			

(2) शंटिंग के लिए हाथ सिगनल का प्रदर्शन निम्न प्रकार दर्शाया गया है;

<table>
<tr><td>सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर हट जाओ</td><td>हरी झंडी या भुजा को धीरे-धीरे ऊपर नीचे हिलाना
</td><td>हरी बत्ती को धीरे-धीरे ऊपर नीचे हिलाना
</td><td>सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर हट जाओ</td></tr>
<tr><td colspan="4">टिप्पणी- “सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर हट जाओ” के लिए हाथ सिगनल धीमे धीमे दिया जाएगा, जब तक कि रोक (स्टॉप) हाथ सिगनल नहीं दिया जाता, यदि गाडी को रोकना है;</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर आएं</td><td>हरी झंडी या एक भुजा को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना
</td><td>हरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना
 </td><td>सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर आएं</td></tr>
<tr><td colspan="4">टिप्पणी- ‘’सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर’’ के लिए हाथ सिगनल धीमे धीमे दिया जाएगा, जब तक कि रोक (स्टॉप) हा थ सिगनल नहीं दिया जाता, यदि गाडी को रोकना है.</td></tr>
</table>

युग्मक (कपलिंग) के लिए धीरे-धीरे चलना	हरीऔर लाल झंडी को या दोनों हाथों को सिर से ऊपर उठाना और एक दूसरे के पास और दूर ले जाना 	हरी बत्ती को सिर से ऊपर उठाना और कलाई को मोडते हुए हिलाना	युग्मक (कपलिंग) के लिए धीरे-धीरे चलना

40. **रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग)**.- रोक पताका एक अल्पकालिक रोक सिगनल है. यह लाल कपडे या विशिष्ट निर्देशों के अन्तर्गत अनुमोदित किसी अन्य वस्तु का बना हुआ होता है, जो पोस्ट (खम्भों) के सहारे लगा होता हैऔर संबंधित लाइन के आर-पार फैला दिया जाता है.

41. **हाथ (हैंड) सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना**.- (1) गाडियों के संचालन, शंटिग कार्य, संस्थापनों की देखभाल और गाडियों की संरक्षा संबंधी किसी प्रकार के निर्माण कार्य से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को,-

(क)हाथ (हैंड) सिगनलों के प्रदर्शन की सही जानकारी होगी;और

(ख) उसके पास ड्यूटी के समय अपेक्षित हाथ (हैंड) सिगनल होंगे और वह उन्हें अच्छी चालू हालत में और तुरंत प्रयोग के लिए तैयार रखेगा.

(2) प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि हैंड सिगनलों का प्रयोग करने वाले उसके अधीन सब सेवकों को हाथ (हैंड) सिगनल देने के लिए सभी आवश्यक साज-सामान पर्याप्त मात्रा में मिले हैं और उन्हें उनके सही प्रयोग की जानकारी है.

(3) दिन में हाथ (हैंड) सिगनल देने के लिए अपेक्षित साज-सामान एक लाल और एक हरी झंडी होगी और रात्रि में लाल, हरा और सफेद प्रकाश दे सकने वाली हाथ बत्ती होगी. इसके अलावा संबंधित सेवक,विशेष निर्देशों के अनुसार एम्बर फ्लैशर बत्ती भी ले जाएगा.

(4) प्रत्येक स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन पर हाथ (हैंड) सिगनल देने के लिए सभी अपेक्षित साज-सामान पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध हैं.

छ- एम्बर फ्लैशर लाइट

42. **एम्बर फ्लैशर लाइट का विवरण**.- एक एम्बर फ्लैशर स्वतंत्र रूप से या 'रेल आपातकालीन कॉल' के संयोजन के साथ अनुमोदित डिज़ाइन की एक चमकती लाइट है जहां एमटीआरसी प्रणाली को इंजन चालक दल का ध्यान आकर्षित करने के लिए प्रदान किया जाता है, जिससे उसे संभावित आगे के खतरे या बाधा के बारे में चेतावनी दी जाती है। एक एम्बर फ्लैशर से बाहर निकलने वाली पीले- नारंगी रंग की चमकती रोशनी ऐसी तीव्रता (कैंडेला) है ताकि आस-पास / बगल की दोहरी या बहु-लाइन सेक्शन के लाइन या लाइनों पर चलने वाली गाडियों के लोको पायलट को स्पष्ट मौसम में चौदह सौ मीटर की न्यूनतम दूरी से दिन और रात दोनों के दौरान दिखाई दे.

43. **सभी चालू लाइनों को संदर्भित करने के लिए एम्बर फ्लैशर**.- दोहरी और बहु-लाइन सेक्शनों पर,इससे कोई फर्क नहीं पड़ता कि कौन सी लाइन या स्थान एम्बर फ्लैशर दिखाई जाती है, यह सभी लाइनों के लिए संदर्भित होगी. सामने एक चमकती एम्बर लाइट को देखने पर एक आने वाली गा डी का लोको पायलटतुरंत अपनी गाडी को रोक देगा और नियम 187 के उपनियम (2) के अनुसार कार्य करेगा.

44. **एम्बर फ्लैशर लाइट का प्रावधान**.-

जैसा नियम 160 में और नियम 161 के अनुसार ईओटीटी के सेंस और ब्रेक यूनिट (एसबीयू) के सभी लोकोमोटिव के पास एक एम्बर फ्लैशर लाइट होगी जिसे इन नियमों के अनुसार आपातकालीन परिस्थितियों में लोको पायलट द्वारा ऑन (चालू) किया जा सकता है। इसके अलावा, सभी गश्तीदल कर्मीऔर ऐसे अन्य रेलसेवकों, जिन्हें विशेष निर्देशों द्वारा प्राधिकृत किया जाए,वे अनुमोदित डिज़ाइन का एक पोर्टेबल एम्बर फ्लैशर लाइट ले जाएगा जिसे आसानी से ट्रैक के किनारे रखा जा सकता है, या तो एक स्टैंड या एक ओएचई से बांध कर या चुंबकीय रूप से रेल पर चिपकते हुए परंतु बिना पहियों के चालन में बाधा डाले लगाया जा सकता है.

45. **एम्बर फ्लैश लाइट की जानकारी और उन्हें पास रखना**.- (1) प्रत्येक रेलसेवक, जिस पर गाडियों की रक्षा करने का कर्तव्य है, वह अपने पास में अपेक्षित संख्या में पोर्टेबल एम्बर फ्लैशर लाइटें रखेगा.

(2) एम्बर फ्लैशर लाइट सिगनल के उपयोग से संबंधित प्रत्येक रेलसेवक के पास उनके उपयोग का सही ज्ञान होगा और निश्चित करें कि रेलसेवक के प्रभारी के पास भी इसके उपयोग से संबंधित सही ज्ञान है.

(3) आपूर्ति, बैटरी नवीनीकरण और ऐसी फ्लैशर लाइटों को सुरक्षित रूप में रखने के लिए और उनके सही उपयोग को समझाने की सुनिश्चिता हेतु रेल प्रशासन जिम्मेदार होगा.

ज- ऑन-बोर्ड सिगनल

46. **ऑन-बोर्ड सिगनल**.- ऑन-बोर्ड सिगनल वे सिग्नल हैं, जहां सिगनल संकेतकों और अन्य प्रासंगिक जानकारी को लोको पायलट को ऑडियो / वीडियो और / या दृश्य माध्यमों और / या विशेष निर्देशों के तहत अनुमोदित एक विशेष सुरक्षित संचार प्रणाली के माध्यम से पूर्व स्व-रूपित टेक्स्ट मैसेजिंग के रूप में दी जाती है.

47. **''आपातकालीन चेतावनी'' अलार्म का विवरण**.- "रेल आपातकालीन कॉल" जीएसएम (आर) आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार (एमटीआरसी) प्रणाली में उच्च प्राथमिकता प्राप्त समूह कॉल है, जिसे मोबाइल रेडियो / नियंत्रक / एमएमआई उपयोगकर्ता द्वारा रेल परिचालन आपातकाल के मामलों में, जो पहले से ही पूर्व-विहित उपयोगकर्ताओं अर्थात लोको पायलट, स्टेशन मास्टर, नियंत्रक और परिचालन से संबंधित अन्य रेल कार्मिकों जो कि पहले से ही निश्चित भौगोलिक क्षेत्रों में स्थित है, को शुरू / लगाया जा सकता है.

48. **"आपातकालीन चेतावनी" अलार्म के उपाबंध**.-

(1) "एमटीआरसी प्रणाली प्रदान सेक्शनों में एक गाडी में कार्यरत सभी लोकोमोटिव मोबाइल रेडियो (कैब रेडियो या परिचालन रेडियो या शंटिंग रेडियो) सहित सुसज्जित होंगे, जो नियम 159 के अनुसार ''रेल आपातकालीन कॉल'' भेजने और प्राप्त करने के लिए होगें; सभी स्टेशन मास्टर और नियंत्रक को भी यह सुविधा दी जाएगी.

(2) **स्टेशन मास्टर द्वारा "रेल आपातकालीन कॉल"**-, जब कभी भी स्टेशन के पास आने वाली गाडियों को किसी खतरा / अवरोध उत्पन्न होने की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को प्राप्त होने पर,गाडियों को रोकने के लिए ओएचई बंद करने जैसे अन्य उपायों के अलावा लोको पायलट के लिए चेतावनी जारी करने की आवश्यकता होती है, यदि परिस्थितियों के अनुसार आवश्यकता है,तब स्टेशन मास्टर जहां एमटीआरसी प्रणाली प्रदान की गई है, वहां आने वाली सभी गाडियों के इंजन लोको पायलटों को सावधानी बरतने के लिए आपातकालीन कॉल शुरू करेगा.

49. **"रेल आपातकालीन कॉल" की जानकारी**.- "मोबाइल ट्रेन रेडियो पर "रेल आपातकालीन कॉल" के प्रयोग से संबंधित, प्रत्येक रेलसेवक को इसके उपयोग की सही जानकारी होगी.

झ- पटाखा सिगनल

50. पटाखा सिगनलोंका वर्णन.-

(1) पटाखा या कोहरा (फॉग) सिगनल उपकरण हैं, जो रेल पर स्थापित किए जाते हैं और जब एक इंजन या वाहन उनके ऊपर से गुजरता है, तो वे एक तेज आवाज के साथ विस्फोट करते हैं ताकि इंजनकर्मी-दल का ध्यान आकर्षित किया जा सके.

(2) इनका उपयोग तब किया जाता है, जब किसी भी असामान्य घटना या दुर्घटना के कारण आगे की लाइन को संरक्षित करना हो और जब या तो एक सक्षम रेलसेवक मोबाइल रेडियो पर 'रेल आपातकालीन कॉल' शुरू करने और एम्बर फ्लैशर लाइट प्रदर्शित करने की स्थिति में नहीं है या वे उपलब्ध नहीं कराएगए हैं.

(3) इनका उपयोग भी तब किया जाता है, जब आने वाली गाडियों के लोको पायलटकोसिगनलों की दृश्यता खराब होने के संबंध में संकेत देने के लिए, और "कोहरा सुरक्षित डिवाइस" (फॉग सेफ डिवाइस) प्रदान नहीं होने के कारण सिगनल के सही स्थान की जानकारी नहीं होने पर.

51. "पटाखा सिगनलोंके प्रयोग करने की पद्धति.-

(1) जब कभी एक पटाखा सिगनल के प्रयोग की आवश्यकता हो, तब इसे रेल के केन्द्र बिन्दु के ऊपर इस प्रकार रखें कि उस पर लगा हुआ लेबल

या ब्रांड ऊपर की ओर हो और इसके साथ सलंग्न पकड को मोडते हुए रेल के ऊपरी किनारे के साथ लगाए.

(2) लाइन पर पटाखों को रखने वाला रेलसेवक, यह देखेगा कि जब आवश्यक हो तब, उन पर से गाडी के गुजर जाने के तुरंत बाद उनको बदला जाए.

52. **पटाखा सिगनल को रखना**.-

(1) **अवरोध की स्थिति में**.- (क) जब भी किसी लाइन के अवरोध के परिणामस्वरूप,रेलसेवक के लिए यह गाडियों को रोकना आवश्यक हो जाता है तब वह रोक सिगनल को अपने हाथ में लेते हुए अवरोध से छ: सौ मीटर की दूरी तक आगे जाएगा और लाइन पर एक विस्फोटक रखेगा, तत्पश्चात अवरोध से बारह सौ मीटर दूर जाएगा और लाइन पर लगभग दस मीटर की दूरी, ऐसे स्थान पर, तीन विस्फोटक रखेगा.

परंतु वह उपरोक्त की रक्षा करने में सक्षम होने से पूर्व एक आने वाली गाडी को देखता है, तो वह संपर्क के अनुमोदित संचार साधनों के माध्यम से निकटस्थ लाइन के संभावित उल्लंघन के बारे में आने वाली गाडियों के इंजन लोको पायलटोंको अवगत कराने की कोशिश करेगा, यदि उपलब्ध हो, और तुरंत एक पटाखे को खराब गाडी या बाधा से संभव दूरी पर रखेगा. यदि उसने पहले से ही छ: सौ मीटर पर एक पटाखा रखा है और एक हजार दो सौ मीटर की दूरी तक पहुंचने की स्थिति में नहीं है, तो वह फिर से एक पटाखे को जितना सम्भव हो सके, दूरी पर रखेगा.

परंतु यह और है कि बहु-लाइनों के मामले में, यदि पहले से उपलब्ध नहीं है तो वह सक्षम व्यक्ति को प्रतिनियुक्त करने के लिए संपर्क के अनुमोदित संचार माध्यमों से सहायता के लिए कॉल करेगा,यदि पहले से उपलब्ध नहीं हैं तो उपरोक्तानुसार लाइन पर विस्फोटक रखने के लिए वह उस दिशा से शुरूआत करेगा जहां से गाडी के पहले आने की संभावना सबसे अधिक है.

(**ख**) यदि उल्लिखित रेलसेवक को अवरोध के हटने से पूर्व वापस बुलाया जाता है, तो वह अपने रास्ते पर मध्यवर्ती विस्फोटक को उठाएगा और तीन विस्फोटको को छोड़कर जाएगा.

(2) **अत्यधिक मोटी कोहरे की परतऔर तूफान के मौसम में खराब दृश्यता की स्थिति में.**- जब भी आने वाली गाडियों के लोको पायलटको सिगनल के स्थान के बारे में संकेत देने की आवश्यकता हो.

(क) इस दशा में, स्टेशन मास्टर द्वारा नियुक्त रेलसेवकबाह्य प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल से न्यूनतम दो सौ सत्तर मीटर की दूरी पर लाइन परलगभग दस मीटर की पृथक दूरी पर दो विस्फोटक रखेगा.

(ख) स्टेशन केसंचालननियम एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम दूरी से वस्तु दृश्यता परीक्षण को विहित करेंगे और इस प्रयोजन के लिए एक पोस्ट (खम्भें) लगाई जा सकती हैं जो रात्रि में प्रकाशवान रहें या एक स्थावर रंगीन लाइट सिगनल की रोशनी;

टिप्पणी: नियम 220 भी देखें.

53. **विस्फोट के पश्चात पटाखों का बदलाव.**- लाइन पर पटाखों को रखने वाला रेलसेवक, यह देखेगा कि जब आवश्यक हो तब, उन पर से गाडी के गुजर जाने के तुरंत बाद उनको बदला जाए.

54. **पटाखोंकी जानकारी और उन्हें पास रखना.**-(1) (क) सभी स्टेशन मास्टर, लोको पायलट, अनुरक्षणसेवक जिनको रेल प्रशासन द्वारा यह कर्तव्य सौंपा गया है, वे पटाखों का स्टॉक रखेंगे.

(ख) विशेष निर्देशों के अनुसार पटाखों के आपूर्ति, नवीकरण, आवधिक परीक्षण, सुरक्षित अभिरक्षा / भंडारण, अवधि समाप्त पटाखों को नष्ट करना,और उनका उपयोग उचित रूप से समझाना, होगा.

(2) पटाखों के उपयोग से संबंधित प्रत्येक रेलसेवक को उनके उपयोग की सही जानकारी होगी और उन्हें तुरंत उपयोग के लिए तैयार रखेगा.

(3) प्रत्येक पर्यवेक्षक यह देखे किपटाखों के उपयोग से संबंधित अधीन रेलसेवकों के पास उनके उपयोग की सही जानकारी है.

(4) विशेष निर्देश के अनुसार संरक्षा सुनिश्चित करने वाले एक जिम्मेदार अधिकारी की उपस्थिति में कालातीत / समय समाप्त अवधि वाले पटाखों को नष्टकरने की व्यवस्था की जाएगी.

अध्याय-IV

स्टेशन और उनके सिगनलिंग उपकरण

क - स्टेशनों का वर्गीकरणऔर उनके सिगनल उपकरणों

55. स्टेशनों का वर्गीकरण- (1) इन नियमों के प्रयोजन के लिए, स्टेशनों को दो श्रेणियों अर्थात ब्लॉक स्टेशनों और गैर- ब्लॉक स्टेशनों में वर्गीकृत किया जाता है।

(2) ब्लॉक स्टेशन वे हैं, जहाँ से इंजन ड्राइवर को संचालन प्रणाली के अंतर्गत ब्लॉक सेक्शन में अपनी गाडी के साथ प्रवेश करने और आगे बढने का प्राधिकार प्राप्त करना चाहिए;

(3) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत मैन्युअल रूप से संचालित बहु-संकेतीय रंगीन लाइटसिगनलिंग वाले ब्लॉक स्टेशन, तीन वर्ग के होते हैं -

(क) वर्ग 'बी' स्टेशन. - स्टेशन सेक्शन सीमा के अंतर्गत गाडी के आगमन हेतु, लाइन क्लियर हो चुकने से पूर्व, गाडी के लिए लाइन क्लियर दिया जाए।

(ख) वर्ग'सी' स्टेशन.- जब तक कि पिछली गाडी पूरी तरह से निकट सिगनल से कम से कम चार सौ मीटर दूर नहीं चली जाती है और इसकी यात्रा जारी रहती हैतब तक गाडी के लिए लाइन क्लियर नहीं दिया जाए। **एक आईबीपी 'सी'वर्ग का स्टेशन है. ऐसे स्टेशनों पर कोई स्टेशन यार्ड नहीं होता है,**

(ग) 'विशेष' वर्ग स्टेशन- ऐसे स्टेशन हैं जो उपरोक्त 'बी' तथा 'सी'वर्ग के अंतर्गत नहीं आते हैं और विशेष निर्देशों के अंतर्गत कार्य करते हैं;

(4) कार्य करने की स्व-चालित ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत सभी ब्लॉक स्टेशनों को 'विशेष' वर्ग स्टेशन कहा जाता है।

56. ब्लॉक स्टेशनों पर स्थावरसिगनलों के न्यूनतम उपकरण. –

(1) प्रत्येक दिशा के लिए मैन्युअल रूप से संचालित बहु संकेत रंगीन लाइट सिगनलिंग के साथ प्रदान, कार्य की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के

अंतर्गत ब्लॉक स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपकरण निम्नानुसार होंगे.-

(क) 'बी' वर्ग के स्टेशनों पर............ एक दूरस्थ , एक निकट , और एक प्रस्थान (स्टार्टर);

(ख) 'सी' वर्ग के स्टेशनों पर.............. एक दूरस्थ और एक निकट, और

(ग) विशेष वर्ग के स्टेशनों पर.............एक निकट और प्रस्थान (स्टार्टर)

(2) कार्य करने की स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत बहु संकेती रंगीन बत्ती सिगनल व्यवस्था से सुसज्जित ब्लॉक स्टेशनों पर स्थावर सिगनल हेतु न्यूनतम उपकरण होंगे,-

(क) एकल लाइन कीस्थिति में............ मैनुअल रूप से संचालित निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर)।

(ख) दोहरी लाइन की स्थिति में.......... मैनुअल रूप से संचालित या अर्द्ध स्व-चालित निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर)।

टिप्पणी- स्व-चालित सिगनलिंग क्षेत्र के सभी स्टेशनों पर, सभी रोक (स्टॉप) सिगनल अर्द्ध-स्वचालित होने चाहिए।

57. स्टेशन पर सामान्य रूप से अतिरिक्त स्थावर सिगनल.-

इसके अतिरिक्त कि उपरोक्त नियम 56 में न्यूनतम उपकरणों के लिए विहित है के अतिरिक्त, गाडियों के सुरक्षित परिचालन और अन्य परिचालन आवश्यकताओं के अनुसार ऐसे अन्य स्थावर सिगनल प्रत्येक स्टेशन पर, आवश्यकतानुसार प्रदान किए जाएंगे।

58. एक अग्रिम प्रस्थान, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड (ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड) और फ्री जोन लिमिट बोर्ड (एफजेडएलबी) का उपाबंध. - (1) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली पर कार्य कर रहे एकल लाइन वर्ग 'बी' के ऐसे स्टेशनों जो मैनुअल रूप से परिचालित बहु-संकेतीय सिगनलिंग उपकरणों से लैस हैं यदि वे एक आने वाली गाडी की दिशा में बाह्यतम सम्मुख कांटों के बाहर की लाइन को अवरोधि त कर रहे है, तथा जिनकी शंटिंग हेतु आवश्यकता है और अन्यथा विशेष अनुदेशों द्वारा ऐसा निषिद्ध नहीं किया गया है,तब एक अग्रिम प्रस्थान सिगनल बाह्यतम सम्मुख कांटो से इतनी दूरी पर लगाना चाहिए, जैसी भी आवश्यकता हो;

परंतु कि अग्रिम प्रस्थान सिगनल और विपरीत दिशा के प्रथम रोक सिगनल (निकट) के बीच की दूरी एक सौ अस्सी मीटर से कम न हो;

परंतु यह और कि बाह्यतम सम्मुख कांटोऔर अग्रिम प्रस्थान सिगनल के बीच की दूरी एक सौ बीस मीटर से कम न हो; ऐसे एसएलबी या अग्रिम प्रस्थान सिगनल का स्थान ब्लॉक सेक्शन की सीमा को चिह्नित करेगा।

(2) (क) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली पर कार्य कर रहेदोहरी लाइन वर्ग 'बी'केऐसे स्टेशन जो बहु-संकेतीय सिगनलिंग उपकरणों से लैस हैं और जहां कोई कांटें नहीं है या आने वाले अंतिम छोर के बाह्यतम कांटे पीछे हैं, स्टेशन सेक्शन की सीमा को चिह्नि करने के लिए एक ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड प्रदान किया जाएगा. जहां, बाह्यतम कांटे एक सम्मुख कांटो की तरह हैं, वहां फ्री जोन या शंटिंग के लिए स्थान की सुविधा हेतु ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड प्रदान किए जाएं।

इसे, प्रथम रोक (निकट) सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड के बीच पहुंच की दिशा की ओर में एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम दूरी पर रखा जाएगा जो निकट सिगनल के पहले ब्लॉक ओवरलैप की तुलना में कम नहीं होगी।

(ख) स्व-चालित ब्लॉक सिस्टम पर कार्य कर रहे दोहरी लाइन पर स्थित विशेष वर्ग के स्टेशन जो अर्द्ध-स्व-चालित निकट रोक सिगनल से लैस है, सिवाय इसके जब कोई कांटे न हों, मैनुअल मोड पर परिवर्तित करने के पश्चात समान प्रकार की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड प्रदान किए जाएं तथा इनको ऑन की स्थिति में रखा जाएं। उस स्थिति में, निकट सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड के बीच पहुच की दिशा में दूरी एक सौ बीस मीटर से कम नहीं होगी।

(ग) ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड को बाह्यतम कांटो से आवश्यकता के अनुसार ऐसी दूरी पर लगाया जाएगा और उसको सदैव बाह्यतम कांटो के उल्लंघन चिह्न की रक्षा करनी चाहिए।

(3) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली पर कार्य कर रहे दोहरी लाइन वर्ग 'बी' के ऐसे स्टेशनों जो मैनुअल रूप से परिचालित बहु-संकेतीय सिगनलिंग उपकरणों से लैस हैं यदि वे एक प्रस्थान करने वाली गाडी की दिशा में बाह्यतम सम्मुख कांटों के बाहर की लाइन को अवरोधि त कर रहे है, तथा जिनकी शंटिंग हेतु आवश्यकता है और अन्यथा विशेष अनुदेशों द्वारा ऐसा निषिद्ध नहीं

किया गया है,तब एक अग्रिम प्रस्थान सिगनल बाह्यतम सम्मुख कांटो से ऐसी शंटिंग दूरी पर लगाना चाहिए, जैसी भी आवश्यकता हो;परंतु कि बाह्यतम कांटो की और अग्रिम प्रस्थान सिगनल के बीच की दूरी एक सौ बीस मीटर से कम न हो. अग्रिम प्रस्थान सिगनल की लोकेशन को,ब्लॉक सेक्शन की शुरूआत माना जाएगा।

(4) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली पर कार्य कर रहे वर्ग 'बी'केऐसे स्टेशनों जो मैनुअल रूप से परिचालित बहु-संकेतीय सिगनलिंग उपकरणों से लैस हैं, यदि ब्लॉक सेक्शन की सीमा को अलग करने की आवश्यकता है और स्टेशन सेक्शन उनके बीच में फ्री जोन बनाने के लिए समपार फाटक, फ्री जोन लिमिट बोर्ड (एफजेडएलबी) को समायोजित करने हेतु बाह्यतम सम्मुख कांटे और एकल लाइन पर अग्रिम प्रस्थान सिगनल, या दोहरी लाइन पर बाह्यतम कांटे और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड प्रदान किए जाएं. इस प्रकार के मामले में फ्री जोन लिमिट बोर्ड और बाह्यतम कांटो के बीच की दूरी प्रस्थान सिगनल के सिगनल ओवरलैप से एक सौ बीस मीटर से कम नहीं होगी।

(5) **ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड या फ्री जोन लिमिट बोर्ड का विवरण**.- ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्डऔरफ्री जोन लिमिट बोर्ड में से कोई भी एक आयताकार पीले रंग से पेंट किया गया बोर्ड होगा जिसके किनारे पर काले रंग की पट्टियां होंगी तथास्टेशन की ओर इंगित नीचे की ओर 'ब्लॉक सेक्शन लिमिट' या 'फ्री जोन लिमिट' जैसे शब्द विकर्ण में लिखे होंगे जैसा भी मामला हो, और रात्रि में दोनो दिशाओं में अपनी स्थिति को चिह्नित करने के लिए सफेद लाइट देने वाला एक लैम्प लगाया जाएगा;

(6) स्व-चालित ब्लॉक प्रणाली पर कार्य कर रहे दोहरी लाइन के विशेष वर्ग के ऐसे स्टेशनों,जो बहु-संकेतीय सिगनलिंग उपकरणों से लैस हैं यदि वे एक प्रस्थान करने वाली गाडी की दिशा में बाह्यतम कांटों के बाहर की लाइन को अवरोधि त कर रहे है, तथा जिनकी शंटिंग हेतु आवश्यकता है और अन्यथा विशेष अनुदेशों द्वारा ऐसा निषिद्ध नहीं किया गया है, या एक अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल और एक अर्द्ध-स्व–चालित अग्रिम प्रस्थान सिगनल सेक्शन के मध्य में प्रदान किया जाएगा। यह आवश्यकता के अनुसार बाह्यतम कांटो से ऐसी दूरी पर रखा जाएगा परंतु कि यह दूरी बाह्यतम कांटो और अग्रिम प्रस्थान सिगनल के बीच की दूरी एक सौ बीस मीटर से कम नहीं होगी।

परंतु कि, निकट सिगनल और सभी अन्य सिगनलों को मैनुअल मोड पर कर दिए जाने और इन्हें ऑन की स्थिति में रखने के पश्चात ही,यद्यपि बाह्यतम कांटो के बाहर अवरोध की अनुमति दी जाएगी।

59. स्टेशनों पर स्थावर सिगनल प्रदान करने हेतु दायित्व.-इस उप-अध्याय में विहित स्थावर सिगनलों को प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर प्रदान किया जाएगा;

60. स्थावर सिगनलों की स्थापना.- (1) स्थावर सिगनलों का उपयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि विशेष निर्देशों के तहत विहित तरीके से निरीक्षण नहीं किया जाता है और रेलवे प्रशासन द्वारा नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवत स्वीकृत नहीं किया जाता है।

(2) एक नए सिगनल को उपयोग में लाने या स्थानांतरित करने पर,लोको पायलटों का ध्यान आकर्षित करने के लिए सावधानी आदेश सात दिनों की अवधि के लिए जारी किया जाएगा।

(3) प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के पीछे की ओर एक हजार चार सौ मीटर की दूरी पर एक चेतावनी बोर्ड प्रदान किया जाएगा। चेतावनी बोर्ड इंजन ड्राइवर कोसंकेत देता है कि वह स्टेशन के प्रथमरोक (स्टॉप) सिगनल के करीब पहुच रहा है। इसमें विशिष्ट डिजाइन के काले बोर्ड पर पीले रंग मेंदो क्षैतिज या समांतर रेखाओं के बीच एक गोला होगा। बशर्ते कि एक से अधिक दूरस्थ सिगनलों से पहले जहां प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल लगाया गया है वहां चेतावनी बोर्ड की आवश्यकता नहीं है।

ख - सिगनलिंग उपकरणों की देखभाल

61. सिग्नलिंग उपकरण की दशा.- प्रत्येक सिगनल निरीक्षक अपने प्रभार के अंतर्गत सिगनलिंग उपकरणों की स्थिति के लिए ज़िम्मेदार होगा।

62. सिगनलिंग उपकरणों का अनुरक्षण.- प्रत्येक सिगनल निरीक्षक यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) के अंतर्गत सिगनलिंग उपकरणों का अनुरक्षण कुशलतापूर्वक किया जा है; तथा जब कभी भी सिगनल में खराबी या अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) में दोष पाया जाता है तो इस दोष का स्वयं संज्ञान लेते हुए, वह करेगा कि –

(क) ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर को तत्काल ही सूचित करेगा तथा शीघ्र से शीघ्र से इसे ठीक करने के लिए तुरंत कदम उठाएगा जिससे कि सिगनलिंग और अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) की खराबी अधिक समय तक न रहे।

(ख) सिगनलिंग और अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) के काम न करने या अन्य असामान्य स्थितियों के बारे में शीघ्र ही प्रभारी इंजीनियर को उनके सभी

दोषों या कार्य न करने के बारे में रिपोर्ट करेगा जिसमें कि सिगनलिंग और अन्तर्पाशन की खराबी के कारण गाडियों के असुरक्षित संचालन की संभावना है तथा उसी समय पर आवश्यकता अनुसार इस प्रकार की कार्रवाई करेगा ताकि ऐसी संभावित दुर्घटना से बचाव हो सके।

(ग) अधिकृत पुर्जों (स्पेयर) को समुचित तरीके से रखने के लिए ज़िम्मेदार होगा, ताकि सिगनलिंग और अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) के काम न करने जैसी समस्या के निदान के लिए ये पुर्जे सदैव उपलब्धता की स्थिति में रहें, तथा

(घ) डीएफसीआर प्रशासन की ओर से नियु क्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी अनुदेशों में विहित ऐसे समय अंतराल तथा तरीकों के अनुसार सिगनलिंग उपकरणों का परीक्षण,अनुरक्षण, ओवरहालिंग या रख रखाव सुनिश्चित करेगा और इसके संबंध में अपने नियंत्रक अधिकारियों को रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

63. सिगनलिंग कार्यों का निरीक्षण.- गाडियों के संचालन को प्रभावित करने वाले प्रत्येक प्रकार के सिगनलिंग उपकरण, संचार उपकरण और कोई भी अन्य उपकरण का निरीक्षण,डीएफसीआर प्रशासन की ओर से नियु क्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी अनुदेशों में विहित समय अंतराल तथा तरीकों के अनुसार, एक रेल सेवक द्वारा किया जाएगा।

64. सिगनलिंग उपकरण औरकांटे तथा क्रॉसिंग केसाथ छेड-छाड- (1) कोई भी रेल सेवक परीक्षण या ओवरहालिंग या रख-रखाव या मरम्मत या अन्य को प्रभावित करने के उद्देश्य के लिए सिगनल निरीक्षक की पूर्व अनुमति के बिना कांटे और क्रॉसिंग सहित किसी अन्य सिगनलिंग उपकरण से छेड-छाड नहीं करेगा, या इस संबंध में डीएफसीआर प्रशासन द्वारा नियुक्त कोई भी सक्षम रेल सेवक इस प्रकार की अनुमति देगा तथा वह स्वयं की उपस्थित में ऐसे कार्य को करवाएगा।

(2) सिगनलिंग उपकरण या कांटेतथा क्रॉसिंग के साथ छेड-छाड की आवश्यकता वाले किसी भी कार्य को, ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर की बिनापूर्व अनुमति के आरंभ नहीं किया जाएगा। जब कभी किसी सिगनलिंग उपकरण को अलग (डिस्कनेक्ट) करना आवश्यक हो, तब सिगनल निरीक्षक या सिगनल विभाग कारेल सेवक जो ऐसा करने के लिए अधिकृत है, तो वह दो पर्चियों में तैयार किया हुआ लिखित डिस्कनेक्शन ज्ञापन फार्म-1 के माध्यम से अभिलेख प्रति पर दर्ज ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और ड्यूटी पर उपस्थि त स्टेशन मास्टर द्वारा इसे प्राप्त कर लेने तथा अनुमति देने के पश्चात ही कार्य प्रारंभ किया जाएगा;

(3) डिस्कनेक्शन ज्ञापन में अलग किए जाने वाले सिगनलिंग उपकरण के विवरण को स्पष्ट रूप से उल्लिखित किया जाएगा और जिसके लिए किस प्रकार का गाडी संचालन अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कवर उपलब्ध नहीं होगा, साथ ही किस प्रकार का गाडी संचालन अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कवर अभी भी उपलब्ध है, यदि कोई हो।

(4) डिस-कनेक्शन ज्ञापन की प्राप्ति होने पर, यह स्टेशन मास्टर का कर्तव्य होगा कि, वह जिन हिस्सों पर केवल अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कवर उपलब्ध नहीं है, वहां पर गाडी का संचालन दायित्व ले जैसा कि अध्याय 9 के अनुसार विफलताओं, असामान्य घटनाओं, दुर्घटनाओं संबंधी प्रकार के नियमों के अंतर्गत अनुमत है;

(5) कार्य पूर्ण होने के पश्चात, सिगनलिंग निरीक्षक या सिगनल विभाग का एक रेल सेवक जो ऐसा करने के लिए अधिकृत है, यह सुनिश्चित करेगा कि परीक्षण के बाद अलग किए गए सिगनलिंग उपकरण(ओं) को दोबारा जोडा गया है तथा वे उचित क्रम और सही रूप में कार्य कर रहे हैं और केवल तत्पश्चात ही, ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर को लिखित ज्ञापन के माध्यम से सूचित करेगा जोकि दो पर्चियों में होगा तथा इनमें पूर्व में जारी डिस्कनेक्शन ज्ञापन का उल्लेख भी होगा।

(6) ड्यूटी पर उपस्थि त स्टेशन मास्टर यह समाधान होने पश्चात कि पुन: जोडे गए सिगनलिंग उपकरण उचित क्रम में कार्यशील हैं, का उल्लेख पुन: संयोजन (रि-कनेक्शन) ज्ञापन की अभिलेख पर्ची पर करेगा।ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर इन लेन-देन का टिप्पणी स्टेशन डायरी में बनाएगा तथा इस उद्देश्य के लिए रखे गए रजिस्टर के विपरीत सामने के पृष्ठों पर डिस्कनेक्शन और पुन:संयोजन (रि-कनेक्शन) ज्ञापन की अपनी प्रतियां चिपकाकर इन्हेंसुरक्षित रखेगा।

(7) कार्य जिसमें कोई डिस्कनेक्शन सम्मिलित नहीं है, विशेष निर्देशों के तहत विहित किए जाएंगे।

65. **स्टेशनों के रिले कक्ष/ केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कक्ष खोलना**- जब भी किसी रिले कक्ष या केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कक्ष को अनुरक्षण या प्रणाली के खराब होने पर इसे ठीक करने हेतु उपस्थित होने के लिए खोला जाना आवश्यक है, तो निम्न प्रक्रिया को ध्यान में रखना चाहिए, अर्थात्,-

(क) स्टेशनों के रिले कक्ष या केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कक्ष तक पंहुचने वाले मुख्य द्वार पर, जिनमें ऐसे स्टेशनों को भी शामिल

किया जाएगा जहां सिगनल विभाग के अनुरक्षण हेतु कर्मचारी (स्टाफ) चौबीसों घंटे उपलब्ध रहते हैं, वहां मुख्य द्वार पर दो ताले लगाए जाएंगे;

(ख) दो तालों में से एक ताले की चाबी स्टेशन मास्टर की अभिरक्षामेंरखी जाएगी और दूसरी चाबी सिगनल विभाग के अनुरक्षण स्टाफ के पास रखी जाएगी और जब भी आवश्यक हो, स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रखी हुई चाबी, सिगनल विभाग के स्टाफ को दी जाए;

(ग) चाबियों के लेन-देन या आदान-प्रदान को, स्टेशन पर बनाए गए रिले कक्षया केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कक्ष में रखे रजिस्टर में उचित रूप से लिखा जाएगा,जो स्टेशन मास्टर और सिगनल विभाग के अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा सम्यक रूप से हस्ताक्षरित होगा तथा प्रत्येक स्थान से संबंधित चाबीको पहचान हेतु उचित चिप्पी (लेबल) के साथ अलग रखा जाएगा;

(घ) रिले कक्ष/केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कक्ष की चाबियाँ को बांटने से पूर्व, इस संबंध में स्टेशन मास्टर द्वारा गाडी सिगनल रजिस्टर या रिले कक्ष/केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कक्ष के रजिस्टर प्रविष्टि की जाएगी;

(ड) सिगनल विभाग के अनुरक्षण कर्मचारीगण रिले कक्ष/केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कक्ष के अनुरक्षण और निरीक्षण कार्य करने के दौरान व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होंगे ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उक्त हेतु कोई असुरक्षित तौर-तरीके न अपनाए जाएं;

(च) जब रिले कक्ष या केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कक्ष की चाबी सिगनल विभाग के ड्यूटी पर उपस्थित कर्मचारियों को, किसी भी प्रणाली के विफल होने या एस एंड टी गियर के अनुरक्षण के समय सौंपी जाती है,तब ड्यूटी पर उपस्थि त स्टेशन मास्टर सिगनल याकांटो के विफल होने पर गाडियों के आगमन और प्रस्थान हेतु विहित नियमों के अनुसार ही गाडी को भेजेगा और लेगा;

(छ) यदि एक गाडीका संचालन,"ऑन या दोष पूर्ण स्थिति में सिगनल को पास करने के लिए प्राधिकृत'' द्वारा कवर है, तो कार्य के पूर्ण होने के बावजूद भी इसे प्रक्रिया अनुसार पूरा किया जाएगा तथा चाबियां सौंपी जाएंगी और तत्पश्चात सामान्य कार्य प्रणाली को आने वाली गाडियों के संचालन के लिए पुन: स्थापित किया जाएगा;

ग - सिगनलऔर कांटो का प्रचालन

66. **सामान्यत स्थावर सिगनल**.- (1) प्रत्येक स्थावर सिगनल इस प्रकार बनाया जाएगा कि, इसके जुडावों के किसी भाग के विफल होने की स्थिति में, यह अपने सबसे प्रतिबंधित संकेत पर रहेगा।

2 (क) एक सिगनल जिसे गाडी के जानेके लिए 'बन्द (ऑफ)' किया गया है, उसे 'ऑन' पर नहीं रखा जाएगा जब तक कि जिस गाडी के लिए इसे'ऑफ' किया गया हैं, वह इससे पास नहीं हो जाती, सिवाय आपातकालीन स्थिति के मामले में, या, जहां सिगनल को' स्व-चालित रूप में' बहाल करने के लिए व्यवस्था प्रदान की गई है, उस स्थिति में सिगनल को परिचालन नियंत्रण की सामान्य स्थिति में बहाल नहीं किया जाएगा जब तक कि पूरी गाडी इससे पास नहीं हो जाती;

(ख) जब आपात स्थिति में, यदि संपूर्ण गाडी के पास होने से पहले एक सिगनल को वापस"ऑन" पर रखा जाना है, तो कोई कांटे या ताले तब तक नहीं प्रचालित होंगे जब तक कि गाडी रूक न जाए तथा स्टेशन मास्टर ने, सिवाय इसके कि जहां गाडियों के मार्ग को सिगनल अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) से पूर्व स्थानपर करने, की इंजन ड्राइवर से संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा इसकी पुष्टि की है,

(ग) जब भी योजना में परिवर्तन के कारण एक प्रस्थान गाडी के प्रस्थान सिगनल को वापस "ऑन" की स्थि ति में लाने का उद्देश्य होता है तो सिगनल को ''ऑन'' की स्थिति में लाने से पूर्व स्टेशन मास्टर इंजन ड्राइवर को उसकी गाडी को शुरू न करने के बारे में संचार के अनुमोदित माध्यमों से सूचित करेगा तत्पश्चात प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल को ''ऑन'' की स्थिति में लाया जाएगा और सिवाय इसके कि जहां सिगनल अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) से मार्गपरिवर्तन को पूर्व की स्थिति में लाया गया है, कांटों को केवल दो मिनट के अंतराल के बाद ही परिवर्तित किया जाएगा,

(घ) जब भी इंजन ड्राइवर को प्रस्थान सिगनल के नजदीक पहुंचने या इससे लगभग पास होने पर इसमें परिवर्तन के बारे में ज्ञात होता है तब वह अपनी गाडी को रोकेगा तथा ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर से संचार के अनुमोदित माध्यमों द्वारा केवल निर्देश प्राप्त करने पर ही गाडी को आगे बढाएगा।

(3) (क) स्टेशन सीमा के भीतर स्थित किसी भी स्थावर सिगनल को ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना' ऑफ' नहीं किया जाएगा और स्टेशन सीमा से बाहर के सिगनल के मामले में ऐसे सिगनल हेतु कार्यरत स्वतंत्र प्रभार के रेल सेवक की बिना अनुमति के इन्हें ऑफ नहीं किया जाएगा,

(ख) किसी भी परिस्थिति में, एक सिगनल को इन मामलों के लिए जारी निर्देशों में उल्लिखित विहित तरीकों के अलावा तरीकों का उपयोग करके'ऑफ' किया जाएगा।

67. **सिगनलों के सामान्य संकेत**.- (1) जब तक रेलवे बोर्ड द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया जाता है, स्व-चालित सिगनल को छोड़कर स्थावर सिगनल सामान्य स्थिति में हमेशा अपने प्रतिबंधित संकेत दिखाएंगे।

(2) एक स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल का सामान्य संकेत' आगे बढ़ो' है तथा जहां आगे का सिगनल मैनुअल रूप से संचालित है, उसका सामान्य रूप में संकेत ''चेतावनी'' या ''सावधान'' का होता है।

68. **गाडी के चालन को प्रभावित करने वाले कांटे**.– (1) स्टेशन मास्टर एक गाडी के लिए सिगनलों को 'ऑफ' करने की अनुमति नहीं देगा जब तक कि,

(क) गुजरने वाली सभी गाडियों के ऊपर लगे सभी सम्मुख कांटे सही ढंग से सेट और लॉक हों,

(ख) गुजरने वाली सभी गाडियों के ऊपर लगे सभी उन्मुख कांटे सही ढंग से सेट और लॉक हों, और

(ग) जिस लाइन पर गाडी पास होगी वह स्पष्ट और अवरोधों से मुक्त है,

(2) जब एक चालू लाइन किसी स्थिर भार, वैगन, वाहन के कारण अवरोधित हो या एक गाडी जिसको किसी अन्य गाडी को क्रास करना है या अपने पास से गुजरने में प्राथमिकता देनी है या स्टेशन पर गाडी का तुरंत आगमन होने पर दोहरी लाइन सेक्शन या एकल लाइन के पीछे की ओर के कांटों को तुरंत ही अवरोधित लाइन के विपरीत सेट किया जाना चाहिए, सिवाय इसके कि लाइन की दिशा में तुरंत ही शंटिंग या कोई अन्य चालन करने की तुरंत आवश्यकता है।

(3) एक स्टेशन की जबसभी लाइनें व्यस्त हों और लाइन क्लियर दिया जाना है तब ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि लूप लाइन के कांटे विहित हों।

(4) एक स्टेशन पर जब स्थिर लोड या अन्यथा बाधा के कारण एक लाइन व्यस्त है तब ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि अपेक्षित कॉलर्स कांटों के प्रचालन को रोकने हेतु स्विच / बटन पर रखे हैं और ये लाइन पर बाधा की दृश्यता अनुस्मारक के रूप में भी कार्य करेंगे।

69. **कांटों की सामान्य स्थिति और सम्मुख कांटों को लॉक करना**.- (1) सभी कांटे सामान्यत: सीधे रूप में सेट होंगे, सिवाय इसके कि अन्यथा इन नियमों या विशेष निर्देशों द्वारा प्राधिकृत किया गया है।

(2) सम्मुख कांटे, जब इन्हें न तो अन्तर्पाशित (इंटरलॉक्ड) किया गया और न ही चाबी से लॉक किया गया है, तब गाडी को रास्ता देने के लिए या तो एक क्लैंप और पैडलॉक या कोटर बोल्ट से बंद किया जाएगा।

(3) चालू लाइनों से गैर-अन्तर्पाशित लाइनों / यार्ड तक वाले कांटों को सेट और लॉक किया जाएगा ताकि चालू लाइनों और गैर-अन्तर्पाशित लाइनो / यार्ड का पृथक होना सुनिश्चित हो सके. इसी प्रकार यातायात यार्ड से गैर-यातायात यार्ड जैसे लोको शेड, बीमार / खराब लाइनों को पृथक करने वाले कांटों को भी सेट और तालाबंद किया जाएगा ताकि यातायात यार्ड और गैर-यातायात यार्ड का पृथक्कीकरण सुनिश्चित हो सके।

70. **निकट सिगनलों को 'ऑफ' करने हेतु शर्तें-**

(1) जब एक गाडी टर्मिनल स्टेशन से अन्यथा निकट सिगनल तक पहुंच रही है, तो गाडी को बिना बाहर खड़े किए सिगनल को 'ऑफ' किया जाए,यदि–

(क) जब प्रस्थान सिगनल से एक सौ बीस मीटर पर्याप्त न्यूनतम दूरी पर लाइन क्लियर है और अवरोध मुक्त है; या उस स्थान से जिस पर गाडी को आकर खड़े होने की आवश्यकता है.

(ख) सभी संबंधित कांटे जिनसे गाडी गुजरेगी, वे सही प्रकार से सेट होने चाहिए और ओवरलैप में लगे कांटों को सम्मिलित करते हुए सम्मुख कांटे लॉक होंगे;

(2) जब एक गाडी को निकट सिगनल के बाहर लाकर के पहले खड़ा कर दिया है तब सिगनल को 'ऑफ' किया जाए,यदि–

(क) जब प्रस्थान सिगनल तक या ऐसे स्थान तक जहां तक गाडी खड़े होने की आवश्यकता है,लाइन क्लियर है तथा अवरोध मुक्त है।

(ख) सभी संबंधित कांटे जिनसे गाडी गुजरेगी, वे ठीक प्रकार से सेट हैं और सम्मुख कांटे लॉक है;

(3) विशेष निर्देशों के तहत एक सौ बीस मीटर की पर्याप्त दूरी को उक्त उप-नियम (1) और (2) में उल्लिखित को सिगनल ओवरलैप भी कहा जाता है, को गाडियों के स्टेशन यार्ड में प्रवेश करते समय बीस किलोमीटर प्रति घंटे की स्थायी गति का प्रतिबंध लगाने के बाद टर्मिनल स्टेशनों पर समाप्त किया जा सकता है या स्टेशन जहां लाइनों की सर्किटिंग मौजूद है तथा इसके अतिरिक्त एक से अधिक निकट सिगनल प्रदान किए हैं या

चार संकेत सिगनलिंग से सुसज्जित सेक्शन जो इंजन ड्राइवर को उसकी गाडी की गति को नियंत्रित करने में सहायता करते है. परंतु यह और कि–

एक लाइन पर जहां अनुमोदित डिज़ाइन का रेत ढेर, या एक मृत अंत प्रदान किया गया है और वहां पर एक गाडी को लिया जाना है, वे सिगनल ओवरलैप के लिए पर्याप्त विकल्प माने जाएगे, या

(4) निकट सिगनल को शंटिंग उद्देश्यों के लिए 'ऑफ' नहीं किया जाएगा.

71. **प्रस्थान और मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनलों को 'ऑफ'करने हेतु शर्तें**.- (1) जिन स्टेशनों पर प्रस्थान सिगनल प्रदान किए गए हैं, वहां एक गाडी को भेजने के लिए प्रस्थान या मध्यर्ती प्रस्थान सिगनल को'ऑफ' कर दिया जाएगा.–

(क) अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल को ‘ऑफ’ किए जाने के पश्चात ही और

(ख) सभी संबंधित कांटे जिनसे गाडी गुजरेगी, वे सही प्रकार से सेट होने चाहिए और ओवरलैप में लगे कांटों को सम्मिलित करते हुए सम्मुख कांटे लॉक होंगे।

(2) उन स्टेशनों पर जहां पूर्णरूपेण लाइन की सर्किटिंग मौजूद है तथा अग्रिम प्रस्थान सिगनल प्रदान किए गए हैं, वहां शंटिंग उद्देश्यों या अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक गाडी को खीचने के लिए प्रस्थान सिगनलों को ‘ऑफ’ किया जाए, सिवाय इसके कि यह सामान्य रूप में अपनाए जाने वाला तरीका अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) में हस्तक्षेप करता है।

72. **पूर्ण ब्लॉक प्रणाली वाले स्टेशन जो मैनुअल रूप से परिचालित बहु-संकेत रंगीन लाइट सिगनलिंग से लैस हैं के लिए अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्तीब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को बंद करने की शर्तें**- (1) एक गाडी के लिए जब तक कि अग्रिम में ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं होती है तब तक अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को' ऑफ' नहीं किया जाएगा।

(2) आईबीपी के पीछे की ओर के एक ब्लॉक स्टेशन के अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल को तभी ‘ऑफ’ किया जाएगा जब ट्रैक सर्किट या धुरी (एक्सल) काउंटर या कोई अन्य अनुमोदित उपकरण जो इस सिगनल से प्रारंभ हो कर आईबीएस निकट सिगनल से परे चार सौ मीटर की न्यूनतम दूरी पर ब्लॉक ओवरलैप तक विस्तारित है या धुरी काउटिंग यूनिट या अन्य ऐसा उपकरण जो स्पष्ट संकेत देता है।

73. **समपार फाटकरोक (स्टॉप)सिगनल ऑफ करने के लिए शर्तें**.- समपार रोक(स्टॉप) सिगनल को तब तक लॉक नहीं किया जाएगा जब तक कि संबंधित समपार फाटक बाधा से मुक्त न हो, ऐसे समपार फाटक के द्वार या समपार फाटक सड़क यातायात हेतु ताला बंद न हो जाएं, जहां समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल स्टेशन सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इंटरलाक्ड) किया गया है तब यह एसडब्ल्यूआर के अनुसार काम करेगा।

74. **कॉलिंग-ऑन सिगनल को'ऑफ' करने के लिए शर्तें**- (1) कॉलिंग-ऑन सिगनल मार्ग में आनेवाले सभी कांटों का पता लगाएगा, जिसके ऊपर वाला मुख्य सिगनल यह पता लगाता है, सिवाय कि विशेष निर्देशों के तहत अन्यथा अनुमत है, केवल सिगनल ओवरलैप के अंतर्गत लगाए गए कांटों को छोडकर;

(2) प्रदान किए गए कॉलिंग-ऑन सिगनल के नीचे रोक (स्टॉप) सिगनल पर, गाडीके आकर रूकने के पश्चात ही कॉलिंग-ऑन सिगनल को'ऑफ' किया जाएगा।

75. **शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग**- (1) एक स्टेशन पर निकट सिगनल, राउटिंग निकट सिगनल और स्टेशन के अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल को शंटिंग उद्देश्यों के लिए 'ऑफ' नहीं किया जाएगा।

(2) जिन स्टेशनों पर जहां अग्रिम प्रस्थान सिगनल प्रदान किए गए है वहां प्रस्थान और /या राउटिंग प्रस्थान सिगनल या मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल को 'ऑफ' किया जाएगा, परंतु कि नियम 71 के उपनियम (2) में ऐसा है।

76. **एक ही समय पर एक से अधिक गाडियों के लिए सिगनलो को ऑफ करना**.- (1) साथ-साथ आने वाली गा डियों को लेने और / या गाडियों को एक ही या भिन्न-भिन्न दिशाओं में भेजने के लिए, जहां यार्ड और अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) इस प्रकार से है कि एक गाडी का रास्ता दूसरी गाडी के रास्ते से पृथक हो, वहां सिगनलों को 'ऑफ' किया जा सकता है।

(2) नियम 76 के उप-नियम (1) में है कि गाडियों के रास्ते पृथक नहीं होने के मामले में, सिगनल को एक समय पर एक गाडी के लिए ही 'ऑफ' किया जाएगा। अगली गाडी के लिए सिगनल तभी 'ऑफ' किए जाएंगे जब पहली वाली गाडी स्टेशन पर आकर रूक गई है और लाइन पर उल्लंघन मार्ग से दूर खडी है, जहां से कि अगली गाडी को लिया या भेजा जा सके या स्टेशन छोड चुकी है।

(3) एक स्टेशन पर साथ-साथ आने वाली गाडियों को लेने और भेजने संबंधी विस्तृत अनुदेश एसडब्ल्यूआर में समाविष्ट हैं।

77. **ट्रैप प्वाइंट या डि-रेलिंग स्विच और ट्रैप इंडिकेटर**.- (1) ट्रैप प्वाइंट या डि-रेलिंग स्विच एकल स्विच रेल प्वाइंट है जो एक लाइन को दूसरी लाइन से अलग करने के लिए प्रदान किए जाते है। स्विच को इस प्रकार से डिजाइन किया गया है कि वाहन के इसके ऊपर से निकलने पर यह डि-रेल हो जाएगा यदि यह खुली स्थिति में है। स्टेशन मास्टर ये समुचित कदम उठाएगा कि ट्रैप के सभी प्वाइंटों या डि-रेलिंग स्विचों और अन्य प्वाइंट इस प्रकार से सेट किए गए है ताकि ये लाइन को पृथक कर सके सिवाय इसके कि जब यह आवश्यक हो कि वे अलग करने के प्रयोजन के लिए खुले होने चाहिए।

(2) चालू लाइनों पर सभी ट्रैप प्वाइंट या डे-रेलिंग स्विच प्रमाणित होंगे और सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इंटरलॉक्ड) होंगे।

(3) (क) गैर-अन्तर्पाशित (इंटरलॉकिंग) ट्रैप प्वाइंट या डि-रेलिंग स्विच ट्रैप इंडिकेटर के साथ प्रदान किए जाएंगे जो प्रत्येक दिशा में दिन के समय लाल लक्ष्य और रात्रि के समय लाल रोशनी को प्रदर्शित करेंगे।

(ख) जब ट्रैप प्वाइंट और डि-रेलिंग स्विच बंद हो तब ट्रैप इंडिकेटर प्रत्येक दिशा में दिन के समय कोई भी लक्ष्य नहीं तथा रात्रि के समय हरी रोशनी प्रदर्शित करेगा।

78.**कांटे और सिगनल को परिचालित करने वाले रेल सेवकों को नहीं छोडना है**- कांटे और सिगनल को परिचालित करने वाले संबंधित रेल सेवक, ड्यूटी के दौरान जिनके अधीन कांटे और सिगनल की जिम्मेदारी है, वे अपने कार्य को बिना पूरा किए हुए उस स्थान को नहीं छोडेंगे।

यदि उसे अपना स्टेशन कार्यालय या केबिन किन्हीं अपरिहार्य कारणों से थोडे अन्तराल के लिए छोडना है, तो वह लाइन क्लियर प्राप्त करने या देने संबंधी उपकरणों, सिगनलिंग उपकरणों का ताला लगाएगा और जब तक कि एक रेल सेवक उपलब्ध न हो, तब तक अपने कार्यालय पर ताला बंद करेगा। यदि अनुपस्थिति की समया वधि अर्थपूर्ण होने की संभावना है, तब वह अपने नियंत्रक को सूचित करेगा।

अध्याय – V

साधारण

अ. **संचालन पद्धतियां**.- स्टेशनों के बीच चलने वाली सभी रेलगाड़ियां निम्नलिखित में से किसी एक सिस्टम पर कार्य करेंगी, यथा;

(1) पूर्ण ब्लॉक पद्धति;

(2) स्वचालित ब्लॉक पद्धति;

ब. **सिगनलों और रेलगाड़ियों के कार्य के संदर्भ में साधारण नियमों की व्यवहार्यता** -सिगनलों और रेलगाड़ियों के कार्य के संदर्भ में सभी नियम, जब तक अन्यथा व्यवस्था न हो, इन नियमों में उल्लिखित सभी कार्यप्रणालियों में लागू होंगे;

पूर्ण ब्लॉक पद्धति;

क - आवश्यकताएं

79. पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यकताएं.-

जहां गाड़ियां पूर्ण ब्लॉक पद्धति पर कार्य करती हैं, वहां दो ब्लॉक सेक्शनों के बीच एक समय में केवल एक ही गाड़ी को समीपवर्ती दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच रखे जाने की अनुमति दी जाएगी, और यह सुनिश्चित किया जाएगा कि.-

(क) किसी गाड़ी को एक ब्लॉकस्टेशन को छोड़ने की तब तक अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक अग्रिम ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं हो जाती, और

(ख) दोहरी लाइनों पर, उक्त लाइन क्लियरेंस तब तक नहीं दी जानी चाहिए, जब तक उस ब्लॉक सेक्शन में केवल पहले स्टॉप सिगनल तक उसी दिशा में चलने वाली गाड़ियों को लाइन क्लियरेंस देकर लाइन क्लियर न करा ली जाती हो, किंतु साथ ही इनके बीच की दूरी कम से कम एक सौ अस्सी मीटर रखी जाती हो;

(ग) इकहरी लाइन, उक्त लाइन क्लियरेंस तब तक नहीं दी जानी चाहिए, जब तक उस ब्लॉक सेक्शन में केवल पहले स्टॉप सिगनल तक उसी दिशा में चलने वाली गाड़ियों को लाइन क्लियरेंस देकर लाइन क्लियर न करा ली जाती हो, किंतु साथ ही इनके बीच की दूरी कम से कम एक सौ अस्सी

मीटर रखी जाती हो और उस ब्लॉक स्टेशन की दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए भी ऐसी लाइन क्लियरेंस दी जाती हो.

ख - दोहरी लाइन के श्रेणी 'बी' स्टेशन पर लाइन क्लियर और अवरोध दूर किए जाने की शर्तें

80. दोहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन पर लाइन क्लियर दे जाने की शर्तें -

दोहरी लाइन पर एक श्रेणी 'बी' स्टेशन पर लाइन को तब तक क्लियर नहीं समझा जाएगा और लाइन क्लियर नहीं की जाएगी जब तक कि -

(क) अंतिम आने वाली गाड़ी पूरी तरह से न आ चुकी हो;

(ख) उस गाड़ी के पीछे सभी आवश्यक रिसेप्शन सिगनल पुनः 'ऑन' कर दिए गए हों, और

(ग) सबसे बाहरी फेसिंग प्वाइंट या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड (यदि कोई हो) तक लाइन क्लियर रहती हो.

81. दोहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन के स्टेशनसेक्शन में अवरोध.-(1) जब किसी गाड़ी को लाइन क्लियर दी गई हो और जब.-

(क) अप्रोच सिगनल 'ऑफ' नहीं किए गए हों, तो सबसे बाहरी प्वाइंटों या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड के बाहर किसी अवरोध की अनुमति नही दी जाएगी किंतु स्टेशन सेक्शन के बीच शंटिंग निरंतर जारी रखी जा सकेगी बशर्ते आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हों और विशेष निर्देशों के तहत शंटिंग की अनुमति दी जाती हो जिसके लिए गति, भार और गाड़ियों की ब्रेक पावर, ढाल, पहले स्टॉप सिगनल उस दूरी का ध्यान रखा जाएगा, जितनी दूरी से किसी आने वाली गाड़ी का लोको पायलट सिगनल को देख सकता हो.

(ख) जहां आने वाली गाड़ी के लिए अप्रोच सिगनल 'ऑफ' किए गए हों, तो लाइनों पर सक्षम रेलकर्मी के पर्यवेक्षण में शंटिंग की गतिविधि की अनुमति तभी दी जाएगी, जब वे लाइनें आने वाली गाड़ी से भिन्न हों.

(2) जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर न की गई हो.- स्टेशनसेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य निरंतर किया जा सकता है बशर्ते आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हों.

82. दोहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन के ब्लॉकसेक्शन में अवरोध.- (1) जब लाइन क्लियर दे दी गई हो, तो ब्लॉक सेक्शन के पिछले भाग में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए.

(2) जबलाइन क्लियर न दी गई हो तो ब्लॉकसेक्शन के पिछले भाग में तब तक किसी शंटिंग या अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक यह क्लियर नहीं हो जाता हो और ब्लॉक वापस नहीं ले लिया जाता हो.

(3) ब्लॉक सेक्शन में तब तक अग्रिम रूप से किसी शंटिंग या अवरोध की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए जब तक यह क्लियर नहीं हो जाता और ब्लॉक को आगे नहीं बढ़ा दिया जाता हो, बशर्ते जब किसी स्टेशन से जाने वाली गाड़ी ब्लॉकसेक्शन में रहती हो तो विशेष शर्तों के साथ गाड़ियों की गति, भार और ब्रेक पावर तथा सेक्शन के ढाल को ध्यान में रखकर उस गाड़ी के पीछे शंटिंग या अवरोध की अनुमति दी जा सकती है और जैसे ही अग्रिम रूप से यह सूचना मिले कि गाड़ी ब्लॉकसेक्शन में आ चुकी है, तो यदि लाइन पर अभी भी अवरोध हो तो उस लाइन को ब्लॉक किया जाना चाहिए.

ग -इकहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन पर लाइन क्लियर देने और अवरोध की शर्तें

83. इकहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन पर लाइन क्लियर देने और अवरोध की शर्तें.- लाइन को क्लियर नहीं समझा जाना चाहिए और लाइन क्लियरेंस नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि -

(क) अंतिम आने वाली गाड़ी पूरी तरह से न आ चुकी हो;

(ख) उस गाड़ी के पीछे सभी आवश्यक रिसेप्शन सिगनल पुनः 'ऑन' कर दिए गए हों, और

(ग) विपरीत दिशा के एडवांस स्टार्टर तक या यदि एडवांस स्टार्टर न हो तो सबसे बाहरी फेसिंग प्वाइंट तक लाइन क्लियर हो.

84. इकहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन के स्टेशनसेक्शन में अवरोध.-(1) जब किसी गाड़ी कीलाइन क्लियर दी गई हो और जब.-

(क) सिगनल 'ऑफ' नहीं किए गए हों, तो सबसे बाहरी प्वाइंटों के बाहर, संभावित गाड़ी के समीप स्टेशन के छोर पर किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी किंतु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग निरंतर जारी रखी जा सकेगी बशर्ते आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हों, एडवांस्ड स्टार्टर या शंटिंग लिमिट बोर्ड की व्यवस्था की गई हो और विशेष निर्देशों के तहत शंटिंग की अनुमति दी जाती हो जिसके लिए गति, भार और गाड़ियों की ब्रेक पावर, ढाल, पहले स्टॉप सिगनल उस दूरी का ध्यान रखा जाएगा, जितनी दूरी से किसी आने वाली गाड़ी का लोको पायलट सिगनल को देख सकता हो.

(ख) जहां आने वाली गाड़ी के लिए अप्रोच सिगनल 'ऑफ' किए गए हों, तो उस लाइन पर अवरोध या शंटिंग की अनुमति प्रदान की जाएगी, जो आइजोलेटिड होती है और उस पर या उन प्वाइंटों के समीप कोई शंटिंग नहीं की जाएगी, जिससे शंटिंग के दौरान आने वाली गाड़ी को कोई बाधा पहुंचती हो, तथापि जिस प्वाइंट पर गाड़ी का संचालन होना हो, उससे पहले तक शंटिंग की अनुमति दी जाएगी बशर्ते उस प्वाइंट तक शंटिंग मूवमेंट के लिए एक स्टॉप सिगनल या एक शंट सिगनल के द्वारा सुरक्षा प्रदान की जाती हो, ऐसी शंटिंग की सक्षम रेलकर्मी के पर्यवेक्षण में किए जाने की अनुमति दी जाएगी.

(2) जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर न की गई हो.- स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य निरंतर किया जा सकता है बशर्ते आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हों.

85. इकहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन के ब्लॉकसेक्शन में अवरोध.- (1) पिछले ब्लॉक सेक्शन में प्रथम रोक सिगनल से पहले कोई शंटिग या अवरोध किसी कारण से तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि वह लाइन क्लियर न हो या ब्लॉक बैंक न लिया गया हों.

(2) परंतु किसी स्टेशन से जाने वाली गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में रहती हो तो विशेष शर्तों के साथ गाड़ियों की गति, भार और ब्रेक पावर तथा सेक्शन के ढाल को ध्यान में रखकर उस गाड़ी के पीछे शंटिंग या अवरोध की अनुमति दी जा सकती है और जैसे ही अग्रिम रूप से यह सूचना मिले कि गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर आ चुकी है, तो यदि लाइन पर अभी भी अवरोध हो तो भी उस लाइन को पुनः ब्लॉक किया जाना चाहिए.

घ - इकहरी और दोहरी दोनों लाइनों के श्रेणी 'बी' स्टेशनों पर आने वाली गाड़ी के समक्ष पहले स्टॉप सिगनल तक अवरोध

86. इकहरी और दोहरी लाइन के मामले में पहले स्टॉप सिगनल तक स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध – आपात स्थिति या दुर्घटना के मामले में, स्टेशनसेक्शन के बाहर लाइन पर और स्टेशन सेक्शन के बाहर आने वाली गाड़ी के समक्ष अवरोध की अनुमति केवल गाड़ी के जाने के तथा होम सिगनल पर ठहर जाने के बाद दी जा सकती है. ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ऐसे किसी अवरोध की अनुमति देने से पूर्व व्यक्तिगत तौर पर संचार के अनुमत माध्यमों के द्वारा गाड़ी के चालकदल से पुष्टि करेगा कि गाड़ी सिगनल पर ठहर चुकी है।

ड. - इकहरी और दोहरी लाइन पर एक श्रेणी 'सी' स्टेशन पर लाइन क्लियर दिए जाने की शर्तें

87. इकहरी लाइन या दोहरी लाइन के एक श्रेणी 'सी' स्टेशन पर लाइन को क्लियर नहीं समझा जाएगा और लाइन क्लियरेंस नहीं दी जाएगी, जब तक कि -

(क) आने वाली पिछली गाड़ी पूरी तरह से होम सिगनल के आगे कम से कम चार सौ मीटर तक नहीं आ जाती तथा चलना जारी रखती है; और

(ख) पिछली गाड़ी के लिए 'ऑफ' किए गए सभी सिगनल उक्त गाड़ी के पीछे पुनः 'ऑन' नहीं कर दिए जाते;

परंतु एक इकहरी लाइन सेक्शन पर लाइन को दूसरे छोर के ब्लॉक स्टेशन की ओर से स्टेशन की विपरीत दिशा से आने वाली गाड़ियों से क्लियर भी रखा जाता हो.

च - इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या मल्टीपल लाइन या दो इकहरी लाइन के एक विशेष श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने और शंटिंग या अवरोध की शर्तें.-

88. एक विशेष श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने और शंटिंग या अवरोध की शर्तों का उल्लेख उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में किया जाएगा, जिसके लिए स्थानीय परिस्थितियों, लेआउट और इन नियमों में 'बी' और 'सी' श्रेणी स्टेशनों के लिए लाइन क्लियर देने और शंटिंग या अवरोध की शर्तों को ध्यान में रखा जाएगा.

89. दोइकहरी लाइन के लिए लागू नियम -

इन नियमों में जैसा इकहरी लाइन सेक्शनों के लिए विहित है, ‘बी’, ‘सी’ या विशेष श्रेणी के स्टेशनों के लिए लागू नियमों के अतिरिक्त ऐसे सेक्शनों पर जहां इकहरी लाइन की कार्यप्रणाली अपनाई जाती है, निम्नलिखित विशेष व्यवस्थाएं की जाएंगी -

(क) दोनों छोर पर स्थित स्टेशन यार्डों और मार्ग में संपूर्ण ट्रेक सर्किटिंग की व्यवस्था की जाएगी;

(ख) ब्लॉकस्टेशनों पर प्रत्येक लाइन के लिए अलग इकहरी लाइन ब्लॉक उपकरणों की व्यवस्था की जाएगी और उन्हें संबद्ध एडवांस्ड स्टार्टरों के साथ इंटरलॉक किया जाएगा.

(ग) अंतिम, इंटरमीडिएट स्टार्टर या स्टार्टर जहां किसी इंटरमीडिएट स्टार्टर की व्यवस्था नहीं होती, को एडवांस्ड स्टार्टर के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जाना चाहिए कि संबंधित स्टार्टर या इंटरमीडिएट स्टार्टर सिगनल, जैसा भी मामला हो, को एडवांस्ड स्टार्टर ऑफ करने के बाद ही ऑफ किया जा सके.

छ –ब्लॉक की कार्यप्रणाली

90. लाइन क्लियर प्रदान करने या प्राप्त करने के माध्यम.-(1) एक से अन्य ब्लॉक स्टेशन तक प्रत्येक गाड़ी का चालन निम्नलिखित में से किसी एक या किसी संयोजन द्वारा विनियमित होगा -

(क) विद्युतीय ब्लॉक उपकरण,

(ख) ट्रेक सर्किट,

(ग) एक्सल काउंटर, या

(घ) जैसा नीचे उप-नियम (2) में दिया गया है, संचार का माध्यम.

(2) एक ब्लॉक स्टेशन से अन्य के बीच लाइन क्लियर प्रदान करने के लिए संचार के माध्यम का उपयोग निम्नलिखित में से किसी एक या किसी संयोजन द्वारा इस क्रम में किया जाएगा -

(क) ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन,

(ख) स्टेशन से स्टेशन फिक्स्ड टेलीफोन.

(ग) फिक्स्ड लैंड लाइन टेलीफोन,

(घ) कंट्रोल टेलीफोन,

(ड.) विशेष निर्देशों के अनुरूप अनुमोदित संचार का कोई अन्य सुरक्षित माध्यम,

(3) (क) जहां कहीं विद्युतीय ब्लॉक उपकरण, ट्रेक सर्किट या एक्सल काउंटर उपलबध कराए गए हों, वहां लाइन क्लियर प्रदान करने के लिए प्राथमिक आधार पर संचार के अन्य माध्यमों के रूप में इनका उपयोग किया जाएगा;

(ख) जब कभी संचार के किसी अन्य माध्यम के उपयोग की आवश्यकता पड़ती हो तो इनका उपयोग प्राथमिकता के उसी क्रम में किया जाना चाहिए जैसा उपर्युक्त उप-नियम (2) में उल्लेख है तथा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लाइन क्लियर प्राप्त/प्रदान करने से पूर्व विशेष निर्देशों के अनुरूप दूसरे छोर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की पहचान करनी चाहिए;

(ग) परंतु यह और कि यदि ब्लॉक उपकरण का टेलीफोन खराब हो जाता है, न कि उपकरण, तो ब्लॉक सेक्शन के दोनों छोर पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ब्लॉक उपकरण के माध्यम से लाइन क्लियर प्राप्त या प्रदान करना जारी रखेंगे और उसी क्रम में सचार के माध्यमों का उपयोग करते हुए संपर्क करेंगे. जिन परिस्थितियों में ब्लॉक उपकरण विफल समझे जाते हैं, उनका उल्लेख नियम 217 में किया गया है;

91. उपकरणों का प्रावधान.- (1) लाइन क्लियर प्रदान करने या प्राप्त करने के लिए एक विद्युतीय ब्लॉक उपकरण और लाइन क्लियर प्राप्त करने या प्रदान करने के लिए प्रत्येक स्टेशन पर संचार का कम से कम एक माध्यम अवश्य उपलब्ध होना चाहिए.

(2) (क) लाइन क्लियर प्रदान करने या प्राप्त करने के लिए किसी स्टेशन पर उपलब्ध विद्युतीय ब्लॉक उपकरण रेल सुरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित होनी चाहिए और जब तक वह उनके द्वारा पारित न कर दिया जाए एकदम उनका उपयोग नहीं किया जाना चाहिए.

(ख) ब्लॉक उपकरण के अनुरक्षण के लिए अधिकृत प्रभारी को उक्त प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना उन उपकरणों के स्थानापन्न या उपयोग हेतु उन्हें स्थापित करने या अन्य उपकरणों या इंस्टालेशन के साथ उपयोग की अनुमति एकदम नहीं दी जानी चाहिए, जो उपबंध 2 (क) में उल्लेखित शर्तों को पूरा नहीं करते हो.

92. **ब्लॉक वर्किंग उपकरण के साथ हस्तक्षेप करने से पूर्व सहमति आवश्यक है.**- किसी भी रेलकर्मी को मरम्मत या किसी अन्य उद्देश्य के लिए ब्लॉक वर्किंग उपकरण या उनकी फिटिंग के साथ हस्तक्षेप करने की अनुमति नहीं होनी चाहिए, जब तक कि नियम 64 के अनुरूप स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति ना ली जाती हो.

93. **सक्षमता का प्रमाण-पत्र.-**

(1) कोई भी व्यक्ति ब्लॉक उपकरण, पैनल या रूट रिले इंटरलॉकिंग या सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग या इस प्रकार के पुर्जे को तब तक ऑपरेट नहीं करेगा जब तक उसने उन्हें चलाने की विहित परीक्षा पास न कर ली हो और जब तक उसे इस कार्य के लिए सक्षमता का प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं हो जाता हो जो डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा इस उद्देश्य के लिए किसी अधिकृत प्राधिकारी द्वारा जारी किया जाता हो.

(2) उप नियम (1) में उल्लिखित सक्षमता का प्रमाण पत्र तीन वर्ष की अवधि या कितनी अवधि के लिए विधि मान्य होगा जो विशेष निर्देशों के द्वारा विहित की गई हो.

94. **स्टेशनों के बीच गाड़ियों की सिगनलिंग के लिए बेल कोडिंग.**–

(1) गाड़ी संचालन के लिए सिगनलिंग, बेल सिगनलों के लिए विहित कोड, जैसा नीचे दिया गया है, का उपयोग किया जाएगा और उसे ब्लॉक वर्किंग उपकरण के संचालन के स्थान के निकट प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन में प्रदर्शित किया जाएगा.

क्र. सं.	**संकेत**	**सिगनल की पावती कैसे दें**	**बीट्स की संख्या**	**सिगनल कैसे दिया गया**
1	कॉल पर ध्यान दें या टेलीफोन अटेंड करें	0	एक	0
2	क्या लाइन क्लियर है या लाइन क्लियर की जांच होनी है	00	दो	00
3	ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ी	000	तीन	000
4	(क)ब्लॉक सेक्शन से बाहर गाड़ी (ख)हटाया गया अवरोध	00000	चार	0000
5	(क)अंतिम सिगनल रद्द करें	00000	पांच	00000

6	आपात डेंजर सिगनल. ब्लॉक टेलीफोन तत्काल ठीक करें।	000000	छह	000000
7	परीक्षण	0000000000	दस	000000 0000

टिप्पणी: (क) '0' एक स्ट्रोक या घंटी की बीट को प्रदर्शित करता है.
(ख)प्रत्येक सिगनल धीमे से और स्पष्ट रूप से दिया जाएगा.

(2) परंतु यह और कि मद संख्या 3 और 4 के अंतर्गत बेल कोड का आदान-प्रदान उन स्टेशनों के बीच अपेक्षित नहीं होता जहां दोनों छोर पर नॉन-रनिंग लाइनों को छोड़कर पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग वाले स्टेशन यार्ड में ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर या ट्रेक सर्किट की व्यवस्था हो.

(3) जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, ब्लॉक उपकरण के संचलन के समय अटैच टेलीफोन के साथ बेल सिगनलों के अधिकृत कोड का उपयोग अनिवार्य होना चाहिए.

95. सिगनलों की पावती.- (1) प्रत्येक प्राप्त सिगनल का अधिकृत कोड भिजवाते हुए उसकी पावती दी जानी चाहिए.

(2) जब तक स्पष्टत: समझ नहीं लिया जाए किसी सिगनल की पावती नहीं दी जानी चाहिए.

(3) जब तक सिगनल की पावती न दी जाए उसे पूर्ण नहीं माना जाना चाहिए.

(4) यदि जिस स्टेशन को सिगनल भेजा जाता है, वह उसका उत्तर नहीं देता, तो जब तक उसका उत्तर प्राप्त न हो जाए, उस सिगनल को कम से कम बीस सेकेंड के अंतराल पर बार-बार भेजते रहना चाहिए.

(5) आपात स्थिति में यदि खतरे का सिगनल प्राप्त होता है तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को उस पर तुरंत प्रतिक्रिया दिखानी चाहिए.

96. गाड़ी सिगनल रजिस्टर.-

(1) स्टेशन मास्टर द्वारा या उनके आदेशानुसार एक कंप्यूटरीकृत गाड़ी सिगनल रजिस्टर रखा जाना चाहिए, ऐसा न होने पर एक कागज का रजिस्टर रखा जा सकता है.

(2) विद्‌युतीय ब्लॉक उपकरण पर प्राप्त या भेजे गए सभी सिगनल तथा उनकी प्राप्ति और प्रेषण का समय ब्लॉक उपकरण का संचालन कर रहे व्यक्ति द्वारा पावती के तत्काल बाद उसमें प्रविष्ट किया जाना चाहिए.

(3) रजिस्टर में प्रविष्ट किया गया समय वास्तविक समय होना चाहिए, जिसमें एक मिनट के किसी भाग को एक इकाई गिना जाएगा.

(4) कागज के रजिस्टर के मामले में सभी प्रविष्टियां स्याही से की जाएंगी.

(5) रजिस्टर में कुछ मिटाया नहीं जाना चाहिए, किंतु किसी प्रविष्टि के गलत पाए जाने पर कंप्यूटरीकृत संस्करण में एक अलग प्रविष्टि के लिए लाइन में प्रविष्टि की अनुमति दी जानी चाहिए; कागज के रजिस्टर के मामले में इसमें एक लाइन बनाई जा सकती है, ताकि इसे किसी समय भी पढ़ा जा सके और इसमें सही प्रविष्टि की जानी चाहिए.

(6) जो व्यक्ति रजिस्टर रखता है वह उतने समय के लिए उसमें की गईं प्रविष्टियों तथा रजिस्टर के प्रत्येक कालम में सही प्रविष्टि के लिए जिम्मेदार होगा.

(7) (क) जब स्टेशन मास्टर या केबिन का प्रभारी रेलकर्मी अपनी ड्यूटी बदलते हैं, तो कंप्यूटरीकृत रजिस्टर के पृष्ठ पर मुख्य तौर पर लाल रंग से या अन्यथा लाल स्याही से एक लाइन लिखी जाएगी, और स्टेशन मास्टरया केबिन का प्रभारी रेलकर्मी अपनी ड्यूटी छोड़ते समय, ड्यूटी की समाप्ति की तारीख और समय उसमें प्रविष्ट करेंगे और उस प्रविष्टि लाइन के ऊपर अपना पूरा नाम लिखते हुए हस्ताक्षर करेंगे.

(ख) स्टेशन मास्टर या केबिन का प्रभारी रेलकर्मी अपनी ड्यूटी पर आते समय,अपना कार्यप्रभार लेने की तारीख और समय रजिस्टर में प्रविष्ट करेंगे और अंतिम प्रविष्टिया लाइन के ऊपर अपने पदनाम के साथ अपना पूरा नाम लिखते हुए हस्ताक्षर करेंगे.

(8) किसी दुर्घटना के मामले में, जिसमें कोई भिड़ंत, डीरेलमेंट, ब्लॉक नियम का तोड़े जाना शामिल हो तो स्टेशन का प्रभारी स्टेशन मास्टर गाडी सिगनल रजिस्टर को तत्काल व्यक्तिगत अभिरक्षा में लेगा, और तत्पश्चात् उक्त जब्त गाडी सिगनल रजिस्टरके बदले एक नए गाडी सिगनल रजिस्टरका उपयोग किया जाएगा. इसके लिए कंप्यूटरीकृत संस्करण की व्यवस्था भी की जानी चाहिए.

(9) रजिस्टर पूर्ण करने के बाद उसे स्टेशनों पर उतनी अवधि के लिए संरक्षित रखा जाएगा, जो डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे द्वारा नियत की जाएगी. बशर्ते किसी दुर्घटना से संबद्ध गाडी सिगनल रजिस्टर को जांच या कोर्ट केस के पूरा होने तक, तब तक नष्ट नहीं किया जाएगा, जब तक उसकी समयावधि पूर्ण न हो जाती हो.

(10) गाडी सिगनल रजिस्टरका एक कंप्यूटरीकृत संस्करण, जो इस नियम के प्रावधानों के अनुरूप एक बार प्रविष्ट डेटा पर उपरिलेखन की अनुमति न देकर प्रविष्टियों की परिशुद्धता सुनिश्चित करता हो, विशेष निर्देशों के अनुसार मैनुअल रजिस्टर का स्थान लेगा. साथ ही, इस प्रकार के संदेश, ट्रेन सिगनल और अन्य गतिविधियां जो स्वतः कैप्चर हो सकते हैं और जिन्हें कंप्यूटरीकृत गाडी सिगनल रजिस्टर में प्रविष्ट करने की आवश्यकता नहीं होती, का उल्लेख, यदि कोई हो, विशेष निर्देशों के द्वारा किया जाएगा.

97. आगे बढ़ने का प्राधिकार.-

(1) लोको पायलट अपनी गाड़ी को एक ब्लॉक स्टेशन से अगले ब्लॉक स्टेशन तक तब तक लेकर नहीं जाएगा, जब तक उसे आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं दिया जाता -

(क) दोहरी लाइन पर, अंतिम स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' देखते हुए, और इकहरी लाइन पर -

(i) विद्युतीय ब्लॉक उपकरण से अलग ब्लॉक सेक्शन के लिए टोकन द्वारा, या

(ii) अंतिम स्टाप सिगनल को 'ऑफ' देखकर जहां या तो टोकन रहित विद्युतीय ब्लॉक उपकरण या एक्सल काउंटरों या कंटिन्युसट्रेक सर्किटों की व्यवस्था की जाती है;

(ख) एक लाइन क्लियर टिकट द्वारा -

(i) विशेष निर्देशों के अनुसार संचार के सुरक्षित माध्यमों पर सूचित या प्रसास्ति प्रसारित

(ii) इस पर हस्ताक्षर होने तथा मोहर लगने के बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा हस्तांतरित.

(2) (क) लाइन क्लियर टिकट फॉर्म-2 में चाहे टेक्सट के रूप में या सूचित या प्रसारित होगा, विशेष निर्देशों के अधीन के अलावा, अप और डाउन दोनों दिशाओं के लिए फार्म-2 के प्रारूप में अलग-अलग तैयार किया जाएगा -

(ख) साथ ही ऐसे प्रत्येक टिकट पर एक क्रमाक होगा, जिसे गाड़ी सिगनल रजिस्टर में प्रविष्ट किया जाएगा, प्रत्येक दिशा में विशेष निर्देशों के अनुसार डाउन दिशा में क्रमांक उतने ही स्पष्ट होने चाहिए जैसा अप दिशा के लिए होंगे.

(ग) प्रत्येक ऐसा टिकट सफेद कागज पर नीले फोंट के साथ प्रिंट होगा. अप और डाउन दिशाओं के लिए स्पष्ट पेपर लाइन क्लियर टिकट "अप" और "डाउन" दिशा को दर्शाता वाटर मार्क एरो टिकट पर प्रिंट किया जाएगा.

98. लोको पायलट द्वारा आगे बढ़ने के प्राधिकार की जांच.- (1) लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि उसे सौंपा गया आगे बढ़ने का प्राधिकार कार्यप्रणाली के अनुसार है और ब्लॉक सेक्शन में उसके प्रवेश का उल्लेख लिए है, और यदि उक्त प्राधिकार एक लाइन क्लियर टिकट पर है तो वह उचित प्रारूप में है, पूर्ण है और उस पर पूरे नाम के साथ स्याही से हस्ताक्षर किए गए हैं.

(2) यदि उप नियम (1) में दी गई शर्त का अनुपालन नहीं किया जाता तो जब तक उस भूल या त्रुटि की सुधार न कर लिया जाए, लोको पायलट अपनी गाड़ी पीछे नहीं ले जाएगा या उस स्टेशन से गाड़ी चालू नहीं करेगा.

99. आगे बढ़ने के प्राधिकार में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी -

(1) लोको पायलट को आगे बढ़ने का प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक स्टेशन से लाइन क्लियर होने की जानकारी अग्रिम रूप से प्राप्त नहीं कर ली जाती, जिसके लिए जहां तक विशेष मामले के रूप में लागू हो, विहित प्रक्रिया का अनुपालन किया जाना चाहिए.

(2) विशेष निर्देश के द्वारा इस उद्देश्य से नियुक्त स्टेशन मास्टर या रेल सेवक के अलावा लोको पायलट को आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं दिया जाएगा.

(3) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि लोको पायलट को दिया गया आगे बढ़ने का प्राधिकार सही है और यह कि इसकी सूचना संचार के सुरक्षित माध्यमों द्वारा एक लाइन पर टिकट पर दी गई है या सौंपी गई है, यह पूर्ण है और लोको पायलट को सही रूप में दोहराया गया है. बशर्ते वह आगे यह देखेगा कि जब लाइन क्लियर लिखित रूप में पूर्ण रूप से सौंपा जाता है तो उस पर पूरे हस्ताक्षर स्याही से किए गए हैं.

(4) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि लोको पायलट को लाइन क्लियर टिकट अग्रिम रुप से नहीं दिया गया हो.किसी गाड़ी के लोको पायलट को लाइन क्लियर टिकट तभी दिया जाना चाहिए जब उस गाड़ी को भेजे जाने की सभी शर्तें पूरी होती हो.

(5) जब किसी गाड़ी में एक से अधिक इंजन लगे हों, तो अगले सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट को लाइन क्लियर टिकट दिया जाना चाहिए.

(6) लाइन क्लियर टिकट पर गाड़ियों का संचालन शुरू करने से पहले दोनों छोर के स्टेशन मास्टर, यह सुनिश्चित करने के बाद की पिछली गाड़ी ने दोहरी लाइन पर सही दिशा मैं संचालन किया है और इकहरी लाइन पर दोनों दिशाओं में सही संचालन करते हुए अपनी यात्रा पूरी कर ली है, अपने प्राइवेट नंबरों का आदान प्रदान करेंगे और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में उसकी प्रविष्टि करेंगे.

(7) लाइन क्लियर संदेश को रद्द करना.- जब कभी भी किसी गाड़ी के लिए एक लाइन क्लियर संदेश का आदान प्रदान किया जाता है किंतु इस गाड़ी को रोक लिया जाता है, तो सबसे पहले किसी और गाड़ी को भेजे जाने के लिए प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के तहत उस संदेश को रद्द किया जाना चाहिए और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में उसकी प्रविष्टि की जानी चाहिए. इकहरी लाइन पर किसी भी गाड़ी को विपरीत दिशा में तब तक छोड़ जाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए जब तक रद्दकरण का संदेश प्राप्त नहीं हो जाता.

100. ब्लॉक सेक्शन को बंद करने और गाड़ियों के पूर्ण आगमन के लिए शर्तें.- (1) जब गाड़ी के पूरी तरह से आगमन के बाद या ब्लॉकिंग के कारण को हटाए जाने के द्वारा ब्लॉक सेक्शन को क्लियर कर लिया जाता है तो ब्लाक स्टेशन द्वारा अग्रिम रुप से बेल कोड सिगनल देते हुए ब्लॉक सेक्शन को बंद कर दिया जाएगा.

(2) ऐसे सिगनल दिए जाने से पूर्व, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरस्वयं यह संतुष्टि करेगा -

(क) कि गाड़ी का पूर्ण आगमन हो चुका है या सेक्शन के ब्लॉक हो जाने वाले कारण को समाप्त कर दिया गया है, और

(ख) कि जिन शर्तों के साथ लाइन क्लियर दी जा सकती है, उनका पालन किया गया है.

(3) जिन सेक्शनों में ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर या ब्लॉक स्टेशनों के बीच कंटिन्युस ट्रेक सर्किटिंग की व्यवस्था है, और गाड़ी प्राप्त वाले स्टेशन की रनिंग लाइनों पर पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग की व्यवस्था है और ब्लॉक के क्लियर होने तथा गाड़ी के पूर्ण आगमन के स्पष्ट संकेत हैं, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा इसे गाड़ी के पूर्ण आगमन का आश्वासन माना जाएगा. साथ ही ऐसे किसी मामले में यदि गाड़ी को थ्रू जाने के लिए बुक किया गया हो और उसे टेल लैंप या ऐसे किसी अनुमोदित उपकरण के बिना गुजरना हो, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस बारे में अग्रिम रुप से उपचारात्मक कार्रवाई की सलाह देगा किंतु इसके लिए ब्लॉक सेक्शन को बंद करने की आवश्यकता नहीं होगी.

(4) जब ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर या कंटिन्युस ट्रेक सर्किटिंग या उनमें से दोनों ही विफल हो जाते हैं, तो ब्लॉक की क्लियरेंस निम्न के द्वारा सुनिश्चित की जाएगी -

(क) एक रन थ्रू गाड़ी में सेफ्टी लैंप या टेल बोर्ड लगे होने या किसी ऐसे अनुमोदित उपकरण के लगे होने, जो स्वयं स्टेशन मास्टर द्वारा या इस कार्य के लिए नियुक्त किसी रेलकर्मी द्वारा अनुमोदित किया गया हो, की जांच की जानी चाहिए.

परंतु जब गाड़ी टेल लैंप या टेल बोर्ड या किसी ऐसे अनुमोदित उपकरण के बिना गुजरती है तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को स्टेशन को अग्रिम रूप से उस गाड़ी को रोके जाने की सलाह दी जानी चाहिए और ब्लॉक सेक्शन के पिछले हिस्से को बंद किए बिना निवारक कार्रवाई करनी चाहिए, उसे स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के आगमन की इससे पूर्व पुष्टि कर लेनी चाहिए.

(ख) एंड ऑफ ट्रेन टेलिमेट्री के साथ काम करने वाली गाड़ी को रोके जाने के मामले में, संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट से यह आश्वासन लेने कि उसकी गाड़ी का पूर्ण आगमन हो चुका है और क्लियर स्टेंडिंग लेंथ के बोर्ड आदि पर लिखे अनुसार या स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं या इस कार्य के लिए नियुक्त किसी रेलकर्मी द्वारा अंतिम

वाहन के सापेक्ष सत्यापन के अनुसार उसकी गाड़ी फाउलिंग मार्क से पीछे खड़ी है.

101. इंटरमीडिएट ब्लॉक पोस्ट को बंद करना.– यदि स्टेशन के किसी भी ओर एक इंटरमीडिएट ब्लॉक पोस्ट पर उपलब्ध विद्युतीय ब्लॉक उपकरण या अंतिम स्टॉप सिगनल से आगे उपलब्ध ट्रेक सर्किटिंग या ब्लॉक स्टेशन के दोनों ओर उपलब्ध एक्सल काउंटर विफल हो जाते हैं, तो इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिगनल को खराब माना जाएगा और इंटरमीडिएट ब्लॉक पोस्ट को बंद मान लिया जाएगा और इंटरमीडिएट ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर के सेक्शनों के बीच पोस्ट को एक ब्लॉक सेक्शन माना जाएगा.

झ – सामान्य प्रावधान

102. ब्लॉक बैक या ब्लॉक उपबंध (फारवर्ड).-जब कभी गाड़ियों या व्यक्तियों की सुरक्षा के हित में ब्लॉक को संरक्षित किया जाता है, तो ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड के लिए विशेष निर्देशों के द्वारा विहित प्रक्रिया के अनुसार कड़ाई से अनुपालन किया जाएगा.

103. ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार.- (1) ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए अनुमति देते समय, इकहरी लाइन पर सेक्शन को या तो पुनः ब्लॉक किया जाएगा तथा दोहरी लाइन सेक्शन में या तो पुनः ब्लॉक या ब्लॉक फारवर्ड किया जाएगा.

(2) लोको पायलट को एक प्राधिकार फार्म-3 दिया जाएगा, जिसके द्वारा उसे ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने या ब्लॉक सेक्शन को अवरुद्ध करने के लिए, तथा उसके बाद या तो वापस स्टेशन आने या जाने के लिए प्राधिकृत किया जाएगा. यह प्राधिकार निम्न रूप में दिया जा सकेगा -

(क) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा विशेष निर्देशों के अनुसार संचार के सुरक्षित माध्यमों द्वारा सूचितया प्रसास्ति करके, या

(ख) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित रूप में फॉर्म-3 पूर्ण रूप से हस्ताक्षर और मोहर के साथ सुपुर्द करके.

(3) जैसा उप-नियम (2) में प्राधिकार का उल्लेख है, जहां लागू हो,लोको पायलट को खतरे की स्थिति में, प्रस्थान सिगनल, यदि कोई हो, से गुजरने के लिए भी प्राधिकृत किया जा सकेगा.

(4) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने या ब्लॉक सेक्शन को अवरुद्ध करने के लिएलोको पायलट को दिया गया प्राधिकार पूर्ण और सही है, उस पर स्याही से पूरे हस्ताक्षर किए गए हैं, और जब संचार के सुरक्षित माध्यमों से इसकी सूचना दी गई या प्रसारित किया गया, लोको पायलट द्वारा इसे पूर्ण रूप से और सही रिपीट किया गया है.

(5) शंटिंग पूरी होने और अवरोध हटाए जाने के बाद लोको पायलट ब्लॉक सेक्शन के क्लियर होने की जानकारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को निम्न रूप में देगा - (क) उसे सौंपा गया पूर्णतया स्याही से हस्ताक्षरित प्राधिकार लौटा कर, और यह दर्शाते हुए कि ब्लॉक सेक्शन से शंटिंग या अवरोध हटा लिया गया है, या

(ख) विशेष निर्देशों के साथ संचार के सुरक्षित माध्यमों से सूचना दीया प्रसारित की जाएगी.लोको पायलट यह देखेगा कि जब ब्लॉक सेक्शन की क्लियरेंस की संचार के सुरक्षित माध्यमों से जानकारी दीया प्रसारित की जाती है, तो वह पूर्ण और सही हो जिसे ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा रिपीट किया जाता हो.

परंतु जब अवरोध के लिए लिखित अनुमति दी गई थी तो उसकी समाप्ति की तत्संबंधी जानकारी संचार के सुरक्षित माध्यमों से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को दी जानी चाहिए और जैसा ऊपर उप-नियम (5) (क) में उल्लेख है इस लिखित प्राधिकार को लौटाने के लिए नियमों का पालन किया जाना चाहिए.

(6) यह सूचना प्राप्त होने के बाद ही कि ब्लॉक सेक्शन क्लियर है, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर किसी अन्य गाड़ी को लाइन क्लियर देगा.

(7) जब ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध की अनुमति दी जाती है, तो इस संबंध में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा टीएसआर में उपयुक्त प्रविष्टियां की जाएंगी.

104 विशिष्ट संपूर्ण नहीं यद्यपि व्यापक आरेख.-

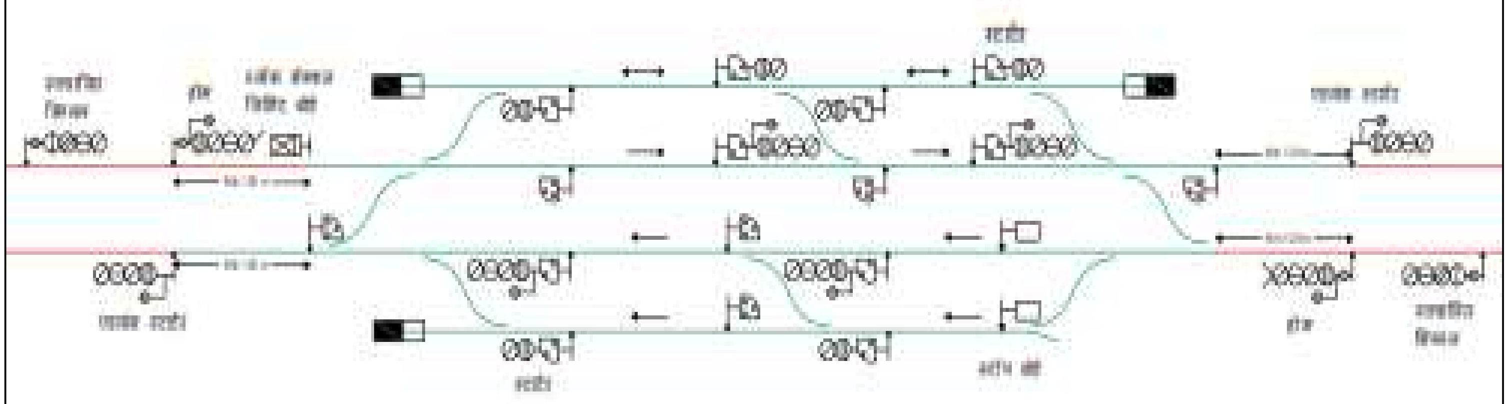
(1) इकहरी लाइन और दोहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' और 'सी' स्टेशनों को निम्नलिखित आरेखों में दर्शाया जाता है, जो पैमाने के अनुरूप नहीं होते हैं.

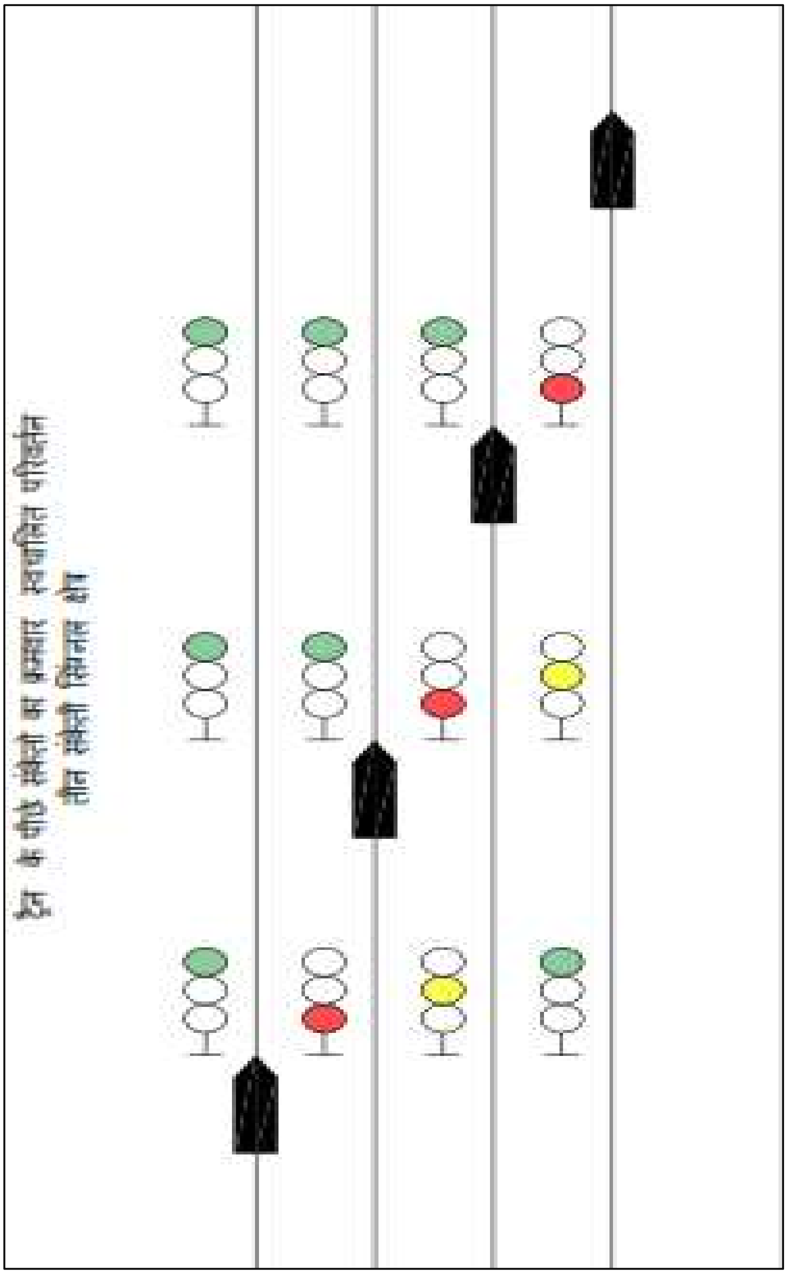
(2) ये आरेख केवल संकेतात्मक हैं व्यापक नहीं.

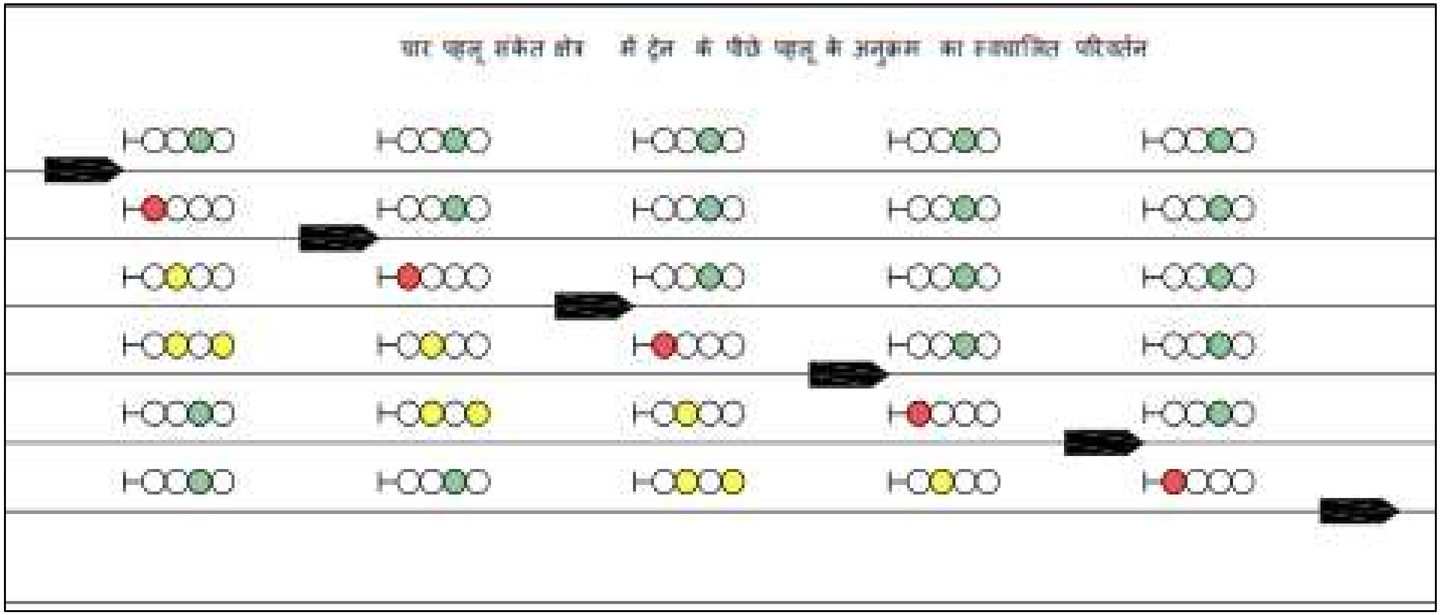
(3) स्टेशनका रेखाचित्र स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार भिन्न होगा किंतु वह इन नियमों के प्रावधानों का अनुपालन करेगा.

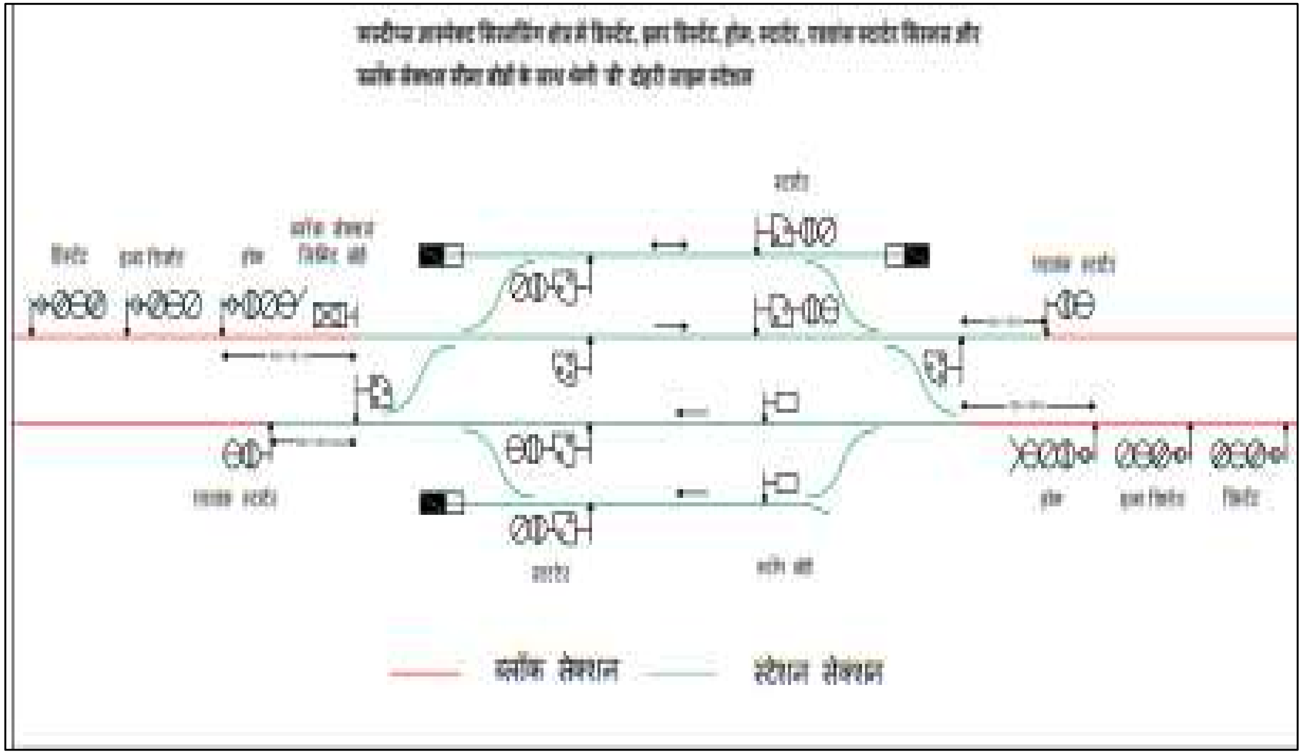
(4) दोहरी या मल्टीपल लाइन सेक्शनों के स्टेशनों पर अप और डाउन मेन लाइन सेक्शनों के बीच वैकल्पिक रूप से फेसिंग या ट्रेलिंग दिशा में इमरजेंसी क्रॉस-ओवर होंगे.

स्पेशल क्लास डबल लाइन स्टेशन इन मल्टीप्ल आस्पेक्ट सिग्नलिंग टैरिटरी
हैम, स्टार्टर ,एडवांस स्टार्टर ,स्वचालित सिग्नल्स और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड के साथ

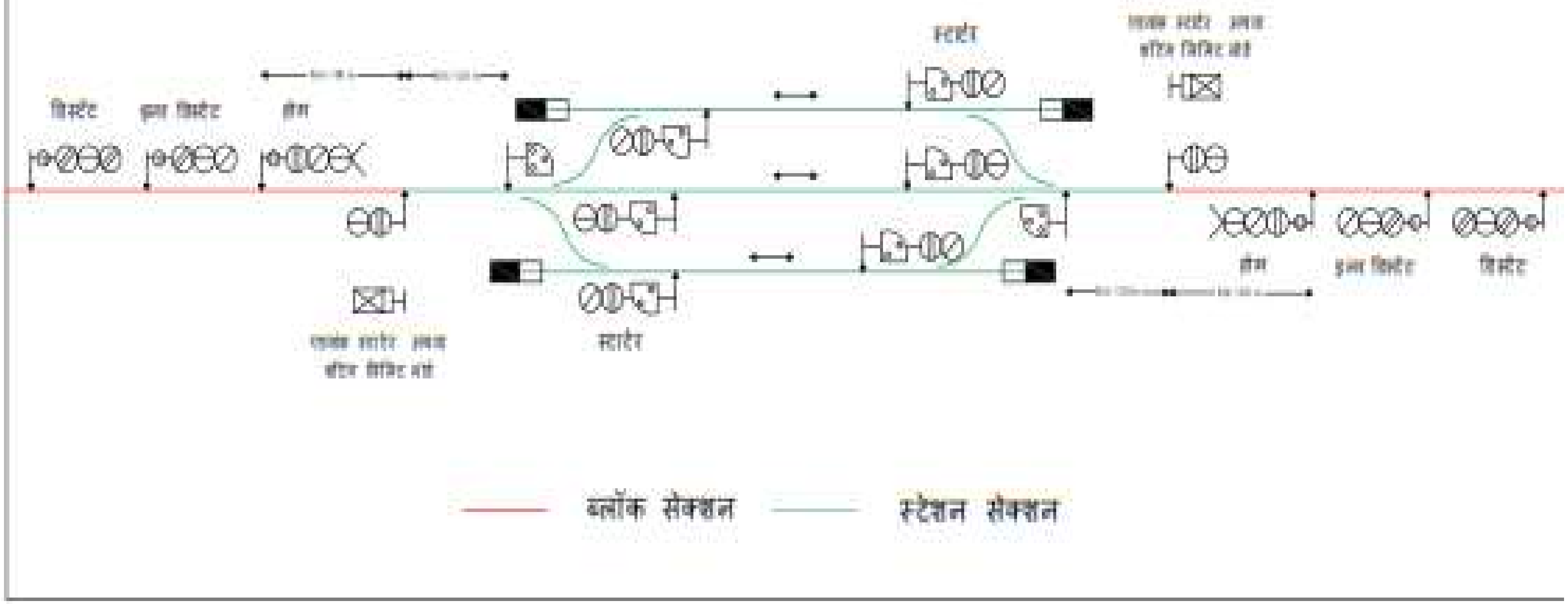



ट्रेन के पीछे संकेतों का क्रमवार स्वचालित परिवर्तन
तीन संकेती सिग्नल क्षेत्र

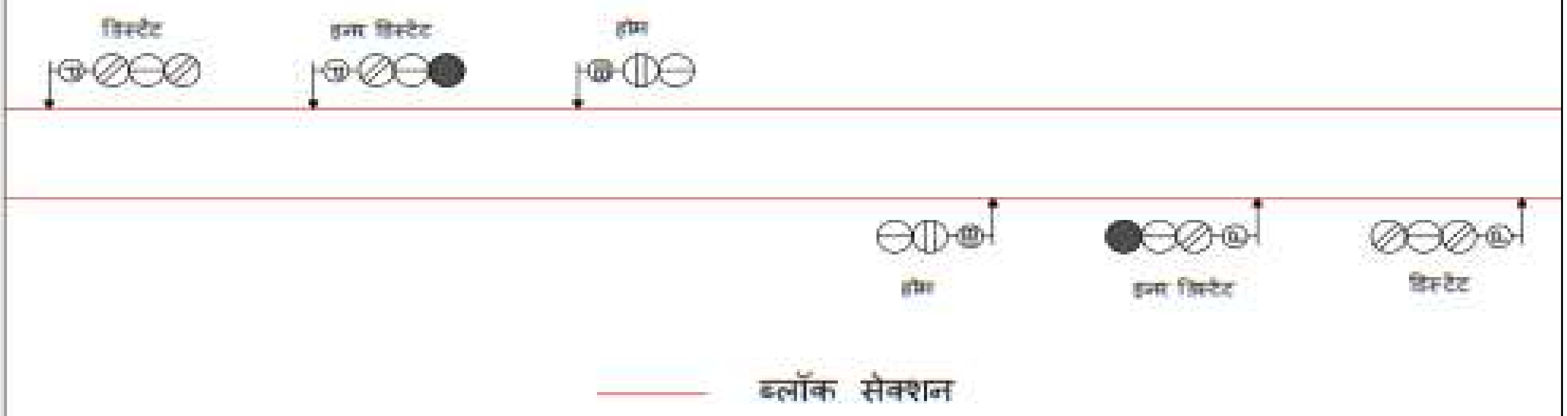

चार पहलू संकेत क्षेत्र में ट्रेन के पीछे पहलू के अनुक्रम का स्वचालित परिवर्तन

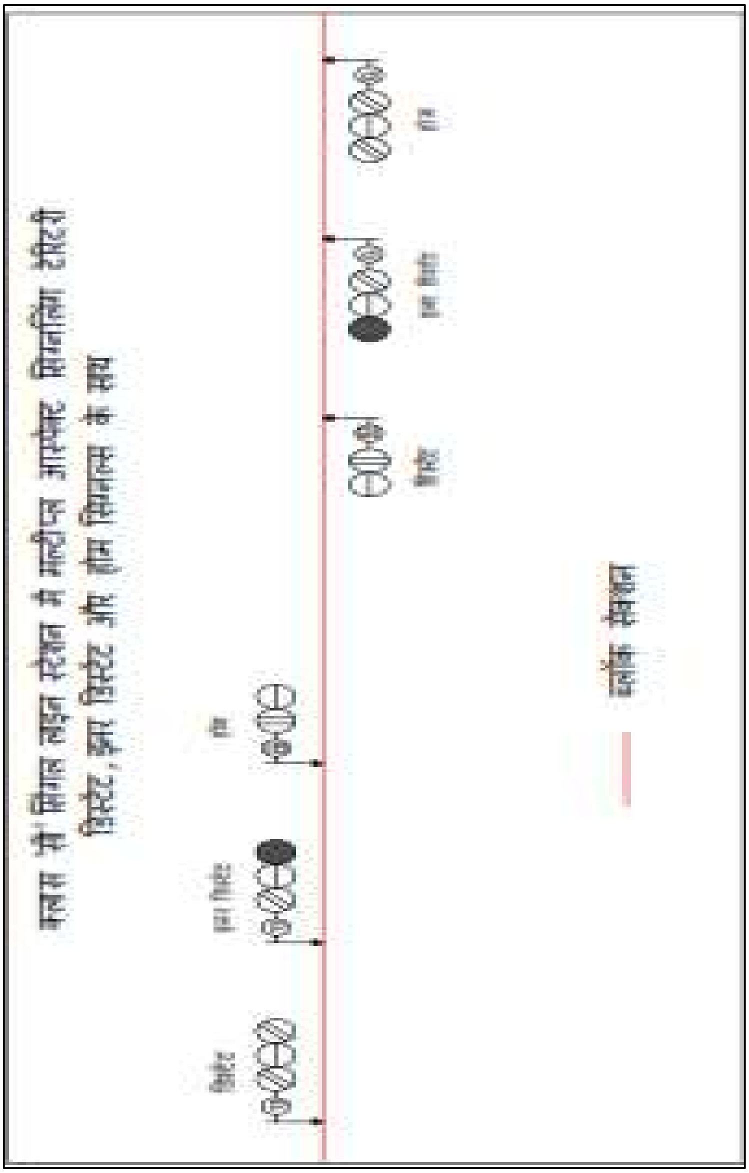

ब्लॉक सेक्शन
स्टेशन सेक्शन

क्लास 'बी' सिंगल लाइन स्टेशन इन मल्टीप्ल आस्पैक्ट सिग्नलिंग टैरिटरी
डिस्टेंट, इनर डिस्टेंट, होम, स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर सिग्नल्स /शंटिंग लिमिट बोर्ड्स के साथ



क्लास 'सी' डबल लाइन स्टेशन में मल्टीप्ल आस्पेक्ट सिग्नलिंग टेरिटरी
डिस्टेंट, इनर डिस्टेंट, होम सिग्नल् के साथ




क्लास 'सी' सिंगल लाइन स्टेशन मे मल्टीपल आस्पेक्ट सिग्नलिंग टेरिटरी
डिस्टेंट, इनर डिस्टेंट और होम सिग्नल्स के साथ
डिस्टेंट
इनर डिस्टेंट
होम
डिस्टेंट
इनर डिस्टेंट
होम
ब्लॉक सेक्शन

अध्याय VI

ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम

क – दोहरी लाइन के लिए लागू नियम

105. **दोहरी लाइन पर ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम की अनिवार्यताएं.**- (1) जहां दोहरी लाइन पर गाड़ियां ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम पर कार्य करती हैं -

(क) लाइन पर कंटिन्युसट्रेक सर्किटिंग, एक्सल काउंटरया इस संबंध में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे द्वारा नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा अन्य समान तरह के उपकरणों की व्यवस्था की जाएगी.

(ख) दो समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच लाइन, जब आवश्यक हो, ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शनों की श्रृंखला में बांटी जा सकती है, जिसका प्रत्येक सेक्शन दो निरंतर स्टॉप सिगनलों के बीच रनिंग लाइन का हिस्सा होता है, और उनमें प्रत्येक में प्रवेश के लिए एक स्टॉप सिगनल काम करता है; और

(ग) ट्रेक सर्किट या एक्सल काउंटर या अन्य कोई समान अनुमोदित उपकरण एक ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में प्रवेश को संभालने वाले स्टॉप सिगनल को इस तरह नियंत्रित करेंगे कि.–

(i) सिगनल को तब तक 'ऑफ' स्थिति में नहीं माना जाएगा जब तक लाइन अगले स्टॉप सिगनल तक अग्रिम रूप से क्लियर नहीं होती किंतु उस स्थिति में भी पर्याप्त दूरी एक सौ बीस से कम नहीं होती हो; और

(ii) जैसे ही गाड़ी गुजर जाती हो सिगनल अपने आप 'ऑन' हो जाता हो.

(2) (क) विशेष निर्देशों के अधीन, दो स्टेशनों के बीच प्रत्येक दिशा में एक ऑटोमेटिक या सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल आशोधित सेमी ऑटोमेटिक सिगनल के रूप में काम करना चाहिए;

(ख) सेक्शन के बीच में आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल इस प्रकार उपलब्ध कराए जाने चाहिए कि वे स्टेशन से आगे होम सिगनल से और पीछे की ओर स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल से ट्रेक सर्किटों याएक्सल काउंटर या दोनों के माध्यम से इंटरलॉक्ड हो जाएं और अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किए जा

सकें, और अपेक्षिक संकेत कि क्या सिगनल सामान्य ऑटोमेटिक मॉड या आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक मॉड में है, दोनों छोर के स्टेशन मास्टरों की यह जानकारी होनी चाहिए;

(ग) स्टेशन के पिछले हिस्से में एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को सेक्शन के बीच वाले आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किय़ा जाना चाहिए कि जब 'ए' मार्करके बुझे होने के साथ काम किया जाता हो, तो एडवांस्ड स्टार्टर को स्वतः 'ऑफ' माना जाएया उसे तभी 'ऑफ' माना जाए जब लाइन सेक्शन के बीच वाले आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से कम से कम एक सौ बीस मीटर की दूरी तक क्लियर हो;

इसी प्रकार सेक्शन के बीच वाले आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनलजब 'ए' मार्क बुझे होने के साथ काम करेंगे तो उन्हें स्वतः 'ऑफ' माना जाएया उसे तभी 'ऑफ' माना जाए जब लाइन स्टेशन से आगे होम सिगनल से कम से कम एक सौ बीस मीटर की दूरी तक क्लियर हो.

परंतु यह और कि सेक्शन के बीच वाला आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल 'ऑफ' स्थिति में हो जो सिगनल को आस्पेक्ट के आधार पर और इस सिगनल तथा गाड़ी प्राप्ति वाले स्टेशन के होम सिगनल के बीच पड़ने वाले ऑटोमेटिक सिगनल (किसी अन्य सिगनल सहित) के संकेत और संख्या के आधार पर हरा या दोहरा पीला दर्शाएगा.

(घ) (i) कोहरे, खराब मौसम, धुंधली दृश्यता जैसी असामान्य परिस्थितियों के दौरान आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल 'ए' मार्कर के बुझे होने साथ काम कर सकता है, जो यह भी सुनिश्चित करेगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल 'ए' मार्कर और अगले स्टेशन काहोम सिगनल भी बुझा हुआ है;

(ii) जब आशोधित सिस्टम की शुरुआत करनी हो, तो गाड़ी प्रस्थान वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर गाड़ी प्राप्त करने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ अपना प्राइवेट नंबर देते हुए बात करेगा; तत्पश्चात् गाड़ी प्राप्त करने वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर समकक्ष बटन या स्विच को आपरेट

करेगा और गाड़ी प्रस्थान वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ अपने प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करेगा;

दोनों स्टेशन मास्टरों की इस कार्रवाई के साथ ही, गाड़ी प्रस्थान वाले स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर का "ए" मार्कर, सेक्शन के बीच वाला आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल और गाड़ी प्राप्ति वाले स्टेशन का होम सिगनल, उस दिशा के लिए बुझा दिए जाएंगे. नए आशोधित सिस्टम में गाड़ी का संचालन उस दिशा में आरंभ हो जाएगा जिसके लिए स्विचया बटन आपरेट किया गया था. दोनों स्टेशनों के पैनलों पर अपेक्षित संकेत उभरेंगे कि अब सिगनल आशोधित सेमी ऑटोमेटिक मॉड में काम कर रहे हैं. दूसरी दिशा के लिए भी समान कार्यप्रणाली अपनाई जाएगी.

(iii) संचालन के लिए आशोधित ऑटोमेटिक सिगनलिंग प्रणाली की शुरुआत करते समय, स्टेशन मास्टर सेक्शन के मध्य आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को नियंत्रित करेंगे, जहां तक संभव हो, वे इस बात का ध्यान रखेंगे कि इस सिगनल का आस्पेक्ट 'ऑन' होना चाहिए, ताकि आने वाली गाड़ी, यदि कोई हो, का लोको पायलट अचानक ब्रेक लगाने से बच सके. इसके अलावा, परिवर्तित कार्यप्रणाली की शुरुआत के पूर्व कंट्रोलिंग स्टेशन का होम सिगनल,मैनुअल मॉड में रखा जाना चाहिए.

(iv) आशोधित कार्यप्रणाली की शुरुआत के बाद, एडवांस्ड स्टार्टर के आस्पेक्ट को तब तक 'ऑफ' नहीं माना जाएगा जब तक कि एडवांस्ड स्टार्टर और आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के बीच अंतिम गाड़ी, जो स्विच ओवर किए जाने से पहले ही एडवांस्ड स्टार्टर को पार कर चुकी हो, ने सेक्शन के मध्य वाले आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक सिगनल से एक सौ बीस मीटर आगे तक पार कर लिया हो, और

इसी प्रकार,आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक सिगनल, तब तक 'ऑफ' नहीं माना जाएगा, जब तकसेक्शन के मध्य आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल और होम सिगनल के बीच अंतिम गाड़ी, जो स्विच ओवर किए जाने से पहले ही आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को पार कर चुकी हो, ने होम सिगनल से एक सौ बीस मीटर आगे तक पार कर लिया हो,

साथ ही, इंटरलॉकिंग इस प्रकार होगी कि एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को 'ऑफ'करने की प्रक्रिया और सेक्शन के बीच में आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल, जो दो से अधिक गाड़ियों के लिए नहीं होगा, प्रत्येक गाड़ी के लिए रिपीट करने की आवश्यकता नहीं हो, दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच, आशोधित स्टॉप सिगनल के दोनों और एक के लिए, किसी दिशा में किसी दिए गए समय पर दो सेक्शनों के बीच सिगनलिंग प्रणाली सुनिश्चित की जाएगी.

(v) अशोधित कार्यप्रणाली लागू करने के दौरान गाड़ी प्राप्ति वाले स्टेशन का होम सिगनल केवल मैनुअल मॉड में कार्य करना जारी रखेगा.

(ड.) सामान्य स्थिति के दौरान सेक्शन के मध्य आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल सामान्य ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के रूप में "ए" मार्कर प्रकाश के साथ काम करेगा.

(च) यह हो सकता है कि कोई लोको पायलट ऐसी स्थिति का सामना करें जब 'ए' मार्कर प्रकाशमान नहीं हो और कार्यप्रणाली में परिवर्तन होने पर जैसे ही वह पहुंचता हो, तो आशोधित सेमी ऑटोमेटिक सिगनल ऑन हो जाए. ऐसी स्थिति में, लोको पायलट अपनी गाड़ी उससे थोड़ा पहले रोकेगा और नीचे दी गई शर्त (ट) के अनुसार गाड़ी आगे बढ़ाएगा.

(छ) सामान्य ऑटोमेटिक सिगनलिंग से आशोधित ऑटोमेटिक सिगनलिंग में परिवर्तन एक पूर्वनिर्धारित समय पर होगा जैसा प्राधिकृत अधिकारी द्वारा अधिसूचित किया जाएगा.

(ज) आशोधित ऑटोमेटिक सिगनलिंग से सामान्य ऑटोमेटिक सिगनलिंग में परिवर्तन एक पूर्वनिर्धारित

समय पर होगा जैसा प्राधिकृत अधिकारी द्वारा अधिसूचित किया जाएगा.

(झ) सामान्य कार्य प्रणाली की पुनः शुरुआत इस उद्देश्य के लिए उपलब्ध स्विच/बटन के संचालन द्वारा की जाएगी जिसके लिए प्राइवेट नंबरों का आदान प्रदान किया जाएगा इससे सेक्शन के मध्य 'ए' मार्कर पुनःबहाल होकर आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल प्रकाशमान हो जाएगा. होम और एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के 'ए' मार्कर की स्थितिस्थानीय परिस्थितियों के आधार पर नियंत्रण स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित की जानी जारी रखी जाएगी.

(ण) यहां तक कि सिगनलिंग व्यवस्था के साथ सेक्शन में अन्य ऑटोमेटिक सिगनल सामान्य रूप में कार्य करेंगे और लोको पायलट इनसे गुजरते समय विद्यमान नियमों का पालन करना होगा.

(ट) लोको पायलट द्वारासेक्शन के मध्य 'ए' मार्कर एक आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को बुझा हुआ 'ऑन' स्थिति में पाए जाने पर, वह अपनी गाड़ी को तब तक उस सिगनल से आगे नहीं ले जाएगा, जब तक उसे अगले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से संचार के सुरक्षित माध्यम से विशेष निर्देशों के अनुसार प्राधिकार की सूचना प्राप्त या प्रसारित नहीं हो जाए; या

लोकल स्टेशन के स्टेशन मास्टर से अग्रिम रूप से संपर्क ना हो पाने की स्थिति में वह सिगनल पर पाँच मिनट प्रतीक्षा करने के बाद ऑन स्थिति में उस सिगनल को पार करेगा, सावधानी से आगे बढ़ेगा और किसी अवरोध से ठीक पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा, उसकी गाड़ी की गति अगले ऑटो मेटिक सिगनल तक दस किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए और वह उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्य करेगा. तथापि साथ ही यह कि जहां सामने की ओर गाड़ियों की स्थिति ट्रेन मॉनीटरिंग सिस्टम के माध्यम से सत्यापित की जा सकती है, नियंत्रक भी लोको पायलट को होम सिगनल तक आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत कर सकता है.

(3) दोहरी लाइन के मामले में किसी गाड़ी के लिए अंतिम स्टॉप सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा, जब तक अगले ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल तक लाइन एक सौ बीस मीटर से आगे की दूरी तक क्लियर नहीं होती याजब अगलास्टॉप सिगनल एक मैनुअल या सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल होता हो, जिसके लिए पर्याप्त दूरी एक सौ अस्सी मीटर से कम नहीं होती हो.

106. **दोहरी लाइन पर ऑटोमेटिक ब्लॉक क्षेत्र में फिक्स्ड सिगनलों के उपकरण**.-

(1) प्रत्येक दिशा में सिगनलों के उपकरण, एक होम और एक स्टार्टर होना चाहिए.

(2) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच ब्लॉक सेक्शन में सिगनलों के उपकरण जब कभी अपेक्षित हों तोएक या अधिक ऑटोमेटिक या सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनलों की आवश्यकता होगी; जिनमें से एक आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल हो सकता है;

(3) इसके अतिरिक्त, ऐसे अन्य फिक्स्ड सिगनल और बोर्ड, जैसा गाड़ियों के सुरक्षित संचलन के आवश्यक हों, उपलब्ध कराए जा सकते हैं.

(4) जहां विशेष निर्देशों के अधीन, दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच सेक्शन के मध्य कोई एक ऑटोमेटिक या सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल आशोधित करके उसका उपयोग आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के रूप में किया जाता हो, इसकी व्यवस्था की जानी चाहिए और इसे नियम 105 के खंड (2) के अनुसार काम करना चाहिए.

ख - इकहरी लाइन के लिए लागू नियम

107. **इकहरी लाइन पर ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टमकी अनिवार्यताएं**.- (1) जहां किसी इकहरी लाइन गाड़ियां ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम पर संचालित होती हैं-

(क) लाइन पर कंटिन्युस ट्रेक सर्किटिंग, एक्सल काउंटर या अन्य कोई समान अनुमोदित उपकरण की व्यवस्था की जानी चाहिए.

(ख) लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद ही यातायात की दिशा तय की जानी चाहिए और कंट्रोलिंग लीवर या स्विच या बटन अपेक्षित स्थिति में संचालित किए जाने चाहिए,

(ग) एक ब्लॉक स्टेशन से अन्य ब्लॉक स्टेशन के लिए कोई गाड़ी अग्रिम रूप से तभी आरंभ की जाएगी जब उसके लिए यातायात की दिशा तय कर दी गई हो;

(घ) एक ब्लॉक स्टेशन से तब तक लाइन क्लियर नहीं दी जाएगी जब तक पहले स्टॉप सिगनल तक लाइन लाइन क्लियर नहीं होती किंतु साथ ही यह क्लियरेंस कम से कम एक सौ अस्सी मीटर की पर्याप्त दूरी तक हो,

(ड.) दो समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच लाइन, जहां अपेक्षित हो, को स्टॉप सिगनलों का प्रावधान करके, दो या अधिक ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शनों में बांटा जा सकता है;

(च) यातायात की दिशा तय करने के बाद, गाड़ियों की थ्रू आवाजाही और प्रत्येक ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में संबद्ध ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल द्वारा नियंत्रित की जाएगी और उक्त ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं माना जाएगा, जब तक अगले ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल तक लाइन क्लियर नहीं होती तथापि साथ ही यह है कि जहां अगला स्टॉप सिगनल एक मैनुअल स्टॉप सिगनल हो, लाइन कम से कम एक सौ अस्सी मीटर की पर्याप्त दूरी तक क्लियर होती हो,

(छ) यातायात की विपरीत दिशा में सभी स्टॉप सिगनल 'ऑन' रहेंगे.

(2) जहां विशेष निर्देशों के अधीन, दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच सेक्शन के बीच में कोई एक ऑटोमेटिक या सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के रूप में कार्य करने के लिए आशोधित किया गया हो, तो यह नियम 105 के खंड (2) के अनुसार कार्य करेगा, सिवाय इस शर्त के कि पर्याप्त दूरी एक सौ अस्सी मीटर से कम नहीं होनी चाहिए.

108. **इकहरी लाइनपर ऑटोमेटिक ब्लॉक क्षेत्र में स्टेशनों पर स्थापित सिगनलों के उपकरण**.-

(1) किसी स्टेशन पर प्रत्येक दिशा में सिगनल के न्यूनतम उपकरणों में, प्रत्येक रनिंग लाइन के लिए एक मैनुअली संचालित होम, एक मैनुअली संचालित स्टार्टर सिगनल और जहां एक से अधिक रनिंग लाइनें हो वहां एक मैनुअली संचालित एडवांस्ड स्टार्टर होता है;

(2) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच दोनों दिशाओं के लिए ब्लॉक सेक्शन में सिगनलों के उपकरणों में स्टेशन के होम सिगनल के पिछले हिस्से में एक ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल और आवश्यकता होने पर, एक या अधिक ऑटोमेटिक स्टॉप या सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल होते हैं; जिनमें से एक आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल हो सकता है; विशेष निर्देशों के अधीन ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को अंतिम स्टॉप तथा पहले स्टॉप सिगनल के बीच, जिसकी दूरी एक हजार मीटर से कम न हो, लगाया जा सकता है;

(3) इसके अतिरिक्त, ऐसे अन्य स्थावर सिगनल और बोर्ड, जो गाड़ियों के सुरक्षित संचलन के लिए आवश्यक हों, की व्यवस्था की जा सकती है;

(4) जहां विशेष निर्देशों के अधीन, दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच सेक्शन के बीच में कोई एक ऑटोमेटिक या सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के रूप में कार्य करने के लिए आशोधित किया गया हो, तो यह नियम 105 के अनुसार कार्य करेगा, सिवाय इस शर्त के कि नियम 105 के उपनियम (2) खंड (2) में विहित पर्याप्त दूरी एक सौ अस्सी मीटर के बजाय एक सौ बीस मीटर से कम नहीं होनी चाहिए.

109. **मैनुअलस्टॉप सिगनल या सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' रूप में लेने की शर्तें**.-

(1) होम सिगनल – जब कोई गाड़ी, किसी टर्मिनल स्टेशन के अन्यथा किसी होम सिगनल की तरफ आ रही हो, तो सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा, जब तक लाइन स्टार्टर तक क्लियर नहीं हो, किंतु साथ ही इसकी पर्याप्त दूरी एक सौ बीस मीटर से कम नहीं होनी चाहिए.

(2) अंतिम स्टॉप सिगनल –इकहरी लाइन के मामले में, किसी गाड़ी के लिए अंतिम स्टॉप सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा, जब तक यातायात की दिशा तय न कर दी गई हो और लाइन अगले ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल तक क्लियर नहीं होती हो, या जब अगला स्टॉप सिगनल एक मैनुअल या मैनुअल स्टॉप सिगनल के रूप में काम कर रहा हो, तो इसकी पर्याप्त दूरी एक सौ अस्सी मीटर से कम नहीं होनी चाहिए,

(3) उप-नियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी टर्मिनल स्टेशनों पर कम की जा सकती है बशर्ते विशेष निर्देशों के अधीन इसके लिए गति प्रतिबंध लगाए जाते हों.

110. **इकहरी लाइन पर गाड़ियों के संचलन के लिए रेलकर्मी का प्रभारी होना**.- (1) सिवाय वहां, जहां केन्द्रीय यातायात नियंत्रक गाड़ियों संचालन करता हो, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर उस स्टेशन और स्टेशनों के बीच गाड़ियों की कार्यप्रणाली के लिए जिम्मेदार होगा.

(2) ऐसे सेक्शन जहांपर केन्द्रीय यातायात नियंत्रक गाड़ियों संचालन करता है, पूरे सेक्शन पर गाड़ियों की कार्यप्रणाली के लिए केन्द्रीय यातायात कंट्रोलर ऑपरेटर जिम्मेदार होगा, सिवाय उन स्थितियों के जैसा नियम 110 उप-नियम (3) में दिया गया है.

(3) ऐसे सेक्शन जहां पर केन्द्रीय यातायात नियंत्रक गाड़ियों संचालन करता है, स्टेशन पर या स्टेशन के किसी भाग में गाड़ियों की कार्यप्रणाली, आपात स्थितियों के दौरान या निर्धारित विशेष निर्देशों के अधीन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा ली जा सकती हैं या उसे सौंपी जा सकती हैं, जब कोई इमरजेंसी कंट्रोल स्थानांतरित होता है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन के किसी भाग में गाड़ियों की कार्यप्रणालियों के लिए रेलकर्मी प्रभारी के रूप में कार्य करेगा और स्टेशन पर नियम 110 के उप-नियम(1) के अनुसार कार्य किया जाएगा.

ग – मल्टीपल लाइनों और दो इकहरी लाइन के लिए लागू नियम.-

111. **मल्टीपल लाइनों और दो इकहरी लाइनों के लिए लागू नियम** - दोहरी लाइन या इकहरी लाइनों के लिए लागू नियम मल्टीपल और दो इकहरी लाइनों के लिए लागू होंगे, जो लाइनों की संख्या पर आधारित होंगे और उनका उल्लेख स्टेशन संचालन नियम में किया जाएगा; ऐसे सेक्शनों का उल्लेख लागू वर्किंग टाइम-टेबल में किया जाएगा.

घ – दोहरीया मल्टीपल या इकहरी और दो सिंगल लाइनों के लिए लागू नियम.-

112. **ऑटोमेटिक मॉड में बरास्ता मुख्य लाइन में थ्रू चलने वाली गाड़ियां** –बरास्ता मुख्य लाइन चलने वाली थ्रू गाड़ियों को चलने की अनुमति दी जा सकती है जब सेमी-ऑटोमेटिक में न लाइन होम, स्टार्टर और एडवांस्ड स्टार्टर ऑटोमेटिक मॉड में 'ए' मार्कर के प्रकाशमान होने के साथ कार्य करते हों और 'ऑफ' होम, स्टार्टर, और एडवांस्ड स्टार्टर स्टॉप सिगनल को प्रत्येक गाड़ी के लिए 'ऑफ' करने की प्रक्रिया को रिपीट करने की आवश्यकता नहीं होती; बशर्ते उनके लिए सिगनल के 'ऑफ' करने की प्रक्रिया की शर्तों का और इन नियमों में अवरोध के लिए निर्धारित नियमों का अनुपालन किया जाता हो.

113. **जब किसी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनलके 'ऑन' होने की स्थिति में गुजरना हो तो लोको पायलटकी ड्यूटी**.-

(1) जब किसी लोको पायलट को ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल 'ए' मार्कर के साथ 'ऑन' मिलता है, तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे ठहराव देगा;

(2) यदि ठहराव के बाद और एक मिनट प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑन' रहता है तो, वह जहां तक लाइन क्लियर मिले, गाड़ी को अग्रिम ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल तक बड़ी सावधानी के साथ आगे बढ़ाएगा ताकि वह किसी अवरोध से पहले गाड़ी को रोक सके.

(3) जहां कहीं लाइन के घुमाव, कोहरे, बारिश या धूल भरी आंधी, इंजन द्वारा गाड़ी को धकेलने का कार्य करने में बाधा या अन्य किसी कारण से आगे लाइन नहीं दिख पाती है तो लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, यह गति किसी भी परिस्थिति में दस किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए.

(4) लोको पायलट अगले स्टॉप सिगनल से पहले किसी अवरोध के लिए देखता रहेगा और यदि सिगनल 'ऑफ' मिलता है तो वहां पहुंचकर ही वह उसके संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा.

114. **किसी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल की रिपोर्ट करना जब उसमें कोई लाइट नहीं दिख रही हो या वह बराबर अपने रंग बदलते हुए हरे से पीला या लाल या इससे विपरीत अवस्था में बदल रहा हो या टिमटिमा रहा हो**.- (1) जब लोको पायलट किसी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनलसे 'ऑन' स्थिति में गुजरता हो, तो वह अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को संचार के अनुमोदित माध्यमों से तथ्य की जानकारी देगा. यदि, उसे अगले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या कंट्रोलर द्वारा नियम 105 केउपनियम (2)का (ट) के अनुसार उस खराब सिगनल से गुजरने के लिए अधिकृत किया गया हो, तो उसे पुनः रिपोर्ट करने की आवश्यकता नहीं है. इसके अलावा, लोको पायलट साइनिंग ऑफ के समय सिगनल विफलता रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा.

(2) एक खराब ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल की जानकारी प्राप्त होने पर, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या नियंत्रक, जिसने उस लोको पायलट को उक्त खराब सिगनल से गुजरने के लिए अधिकृत किया था, सिगनल विफलता रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा और संबंधित सिगनल निरीक्षक को उस खराबी में सुधार के लिए सूचना देगा.

115. **केंद्रीय यातायात नियंत्रण क्षेत्र में दोहरी या इकहरी या दो इकहरी लाइनों पर गाड़ियों की कार्यप्रणाली**.– एक ऐसे सेक्शन परजहां केंद्रीय यातायात नियंत्रण द्वारा संचलन किया जाता हो, गाड़ियों का संचलन विशेष निर्देशों के अधीन किया जाएगा.

116. **एक ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में किसी गड़ी के ठहराव को संरक्षित करना**.-जब कोई गाड़ी ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में रुक जाती है और किसी दुर्घटना, विफलता या अवरोध के कारणवश गाड़ी आगे नहीं बढ़ पाती तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को संरक्षित करेगा और नियम 223 के अनुसार आवश्यक होने पर समीपवर्ती लाइनों की सहायता लेगा.

117. **समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच लंबे चलने वाली ऑटोमेटिक सिगनलिंग विफलता के दौरान तय दिशा में गाड़ियों की कार्यप्रणाली**.- (1) जब दो समीपवर्ती स्टेशनों के बीच कुछ समय के लिए ऑटोमेटिक सिगनलिंग की विफलता रहती है या उस कारण गंभीर देरी होती है, तो गाड़ियां नियम 218 के अनुसार कार्य करेंगी.

(2) ऑटोमेटिक कार्यप्रणाली को निलंबित करने से पूर्व दोनों छोर के स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि सेक्शनों में अंतिम गाड़ी क्लियर हो चुकी है और दूसरे छोर पर पूरी तरह आ चुकी है और सेक्शन पर किसी तरह का अवरोध नहीं है तथा गाड़ी सिगनल रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा.

(3) कोई भी मैनुअल या सेमी ऑटोमेटिक प्रस्थान सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जाएगा इसके बजाय उनसे 'ऑन' स्थिति में गुजरने का प्राधिकार दिया जाएगा तथा इंटरमीडिएट ऑटोमेटिक सिगनलों से 'ऑन' स्थिति में गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकार दिया जाएगा.

(4) अगले स्टेशन पर, यदि सिगनल काम कर रहे हों तो गाड़ी को समुचित सिगनल पर प्राप्त किया जाएगा, अन्यथा लोको पायलटअपनी गाड़ी को पहले स्टॉप सिगनल के बाहर रोक देगा और एक लंबी सीटी बजाएगा या संचार के अनुमोदित माध्यम से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा. लोको पायलट पहले स्टॉप सिगनल से गुजरेगा, जिसे नियम 211 के अनुसार प्राधिकार की स्थिति में 'ऑफ' नहीं किया जा सकता.

(5) जैसे ही सिगनल ठीक कर दिए जाते हों, संबंधित स्टेशन मास्टरों द्वारा प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान द्वारा संदेशों की अदला-बदली करके ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम पर गाड़ियों का सामान्य संचलन बहाल किया जा सकेगा, यह आश्वस्त होने पर कि सेक्शन क्लियर है, वह गाड़ी सिगनल रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा.

(6) गाड़ियों की समस्त आवाजाही और इस्तेमाल प्राधिकारों को गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा.

118. **गलत दिशा में गाड़ियों की कार्यप्रणाली या अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली**.- (1) ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में, गाड़ियां केवल निर्धारित दिशा में ही चलेंगी. निर्धारित दिशासे भिन्न गाड़ियों की आवाजाही के लिए अनुमति नहीं दी जाती तथापि अस्थायी स्थितियों में यदि गाड़ियों को निर्धारित दिशा से विपरीत चलाना पड़ जाए तो इकहरी लाइन की कार्यप्रणाली को आरंभ करना अपरिहार्य हो जाता है, ऐसी स्थिति में गाड़ियां नियम 218 के अनुसार सेक्शन पर स्टेशन से स्टेशन कार्य करेंगी.

(2) गलत दिशा में संचलन की शुरुआत से पूर्व दोनों के स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि सेक्शन में पिछली गाड़ी क्लियर हो चुकी है और दूसरे छोर पर पूर्णतया आ चुकी है तथा सेक्शन में कोई अवरोध नहीं है और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा.

(3) अगले स्टेशन पर, लोको पायलट अपनी गाड़ी को पहले प्वाइंट पर रोकेगा और एक लंबी सीटी बजाएगा या संचार के अनुमोदित माध्यम से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरको सूचित करेगा. स्टेशन मास्टर यह संतुष्टि कर लेने के बाद कि सभी कुछ सुरक्षित है पायलट को गाड़ी लगाने के लिए स्थान की व्यवस्था कराएगा.

(4) जब तय दिशा में कार्यप्रणाली सामान्य की जानी हो, तो दोनों छोर के स्टेशन मास्टर सबसे पहले यह सुनिश्चित करेंगे कि उलटी दिशा में भेजी गई गाड़ी अगले स्टेशन पर पूरी तरह पहुंच चुकी है, और सेक्शन क्लियर है, जिसके लिए वे प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करेंगे और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में प्रविष्टि करेंगे.

(5) गाड़ियों की समस्त आवाजाही और जारी प्राधिकार की प्रविष्टि गाड़ी सिगनल रजिस्टर में की जाएगी.

119. **शंटिंग या अवरोध**.- (1) स्टेशन सेक्शन में सबसे बाहरी प्वाइंटों पर या एक आने वाली गाड़ी की दिशा में या प्रस्थान करने वाली गाड़ी की दिशा में एडवांस्ड स्टार्टर तक अवरोध या शंटिंग की, जब तक किसी विशेष निर्देश के द्वारा रोका न जाता हो, निर्बाध अनुमति दी जाएगी, यह कार्य उन स्टेशनों पर किया जाएगा जहां होम, स्टार्टर और एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल, चाहे वे मैनुअल या सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल हों; और वाले जब उन्हें 'ऑन' रखा जाता हो.

(2) किसी आने वाली गाड़ी के समक्ष होम सिगनल तक तब तक किसी अवरोध या शंटिंग की अनुमति नहीं दी जाएगी, जब तक स्टेशन मास्टर द्वारा संचार के अनुमोदित माध्यम से यह सत्यापित नहीं कर लिया जाता कि 'ऑन' स्थिति वाले होम सिगनल तक गाड़ी आ चुकी है.

(3) जब गाड़ी की प्राप्ति के लिए स्टॉप सिगनल 'ऑफ' रखा जाता हो, तो शंटिंग या अवरोध की अनुमति उन्हीं लाइनों पर दी जाएगी जो या तो आइजोलेटिड हों, या जिन प्वाइंटों

एवं क्रासिंग से गाड़ी गुजरनी हो, उन्हें स्टॉप सिगनलों या शंट सिगनलों द्वारा संरक्षित किया जाता हो.

(4) स्टेशन सेक्शन से आगे ब्लॉक सेक्शन की ओर पिछले भाग में किसी अवरोध या शंटिंग की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक संपूर्ण ब्लॉक सेक्शन पहले क्लियर न कर लिया जाए और ब्लॉक स्टेशन के पिछले भाग को पुनः ब्लॉक करने के लिए प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान द्वारा संदेश न भेज दिए जाएं.

(5) ब्लॉक सेक्शन की ओर एडवांस्ड स्टार्टर से आगे अग्रिम रूप से किसी गाड़ी के पीछे अवरोध या शंटिंग की अनुमति दी जा सकती है और इसके लिए सेक्शन को ब्लॉक करने की आवश्यकता नहीं है, परंतु संबंधित स्टार्टर सिगनलों से आगे गाड़ियों की आवाजाही मैनुअल मॉड को स्विच ऑफ करके प्रतिबंधित की जाती हो, जब तक कि पहले से ही एक मैनुअल स्टॉप सिगनल न कर दिया जाता हो और उन्हें 'ऑन' रखा जाता हो. सेक्शन में गाड़ियों का प्रवेश तब तक प्रतिबंधित रहेगा जब तक कि अवरोध को हटा न लिया जाए और यदि किसी वाहन की मरम्मतया अनुरक्षण के कारण अवरोध रहता है तो या तो उसे वापस हटाया जाएगा या कार्य की समाप्ति के बाद उसे आगे बढ़ा दिया जाएगा और उसका प्रभारी स्टेशन मास्टर को यह संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा पुष्टि करेगा कि लाइन गाड़ियों की आवाजाही के लिए सुरक्षित है, इसके बाद लिखित एडवाइस भी भिजवाई जाएगी.

120. **अवरोध के दौरान ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में विपरीत दिशा में राहत इंजन या दुर्घटना राहत गाड़ी का प्रेषण**.-

(1) जब कोई राहत इंजन या राहत गाड़ी किसी ऑक्यूपाइड सेक्शन में विपरीत दिशा में चलाई जानी अपेक्षित हो, तो उसे बाधित लाइन पर संचलन माना जाएगा और यह कार्य नियम 229 के अनुसार किया जाएगा.

(2) राहत इंजन भेजे जाने से पूर्व,उस गाड़ी के लोको पायलट को उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर, जहां से राहत इंजन भेजा जा रहा हो, द्वारा सलाह दी जाएगी कि जब तक आगे बढ़ने को न कहा जाए, वह इंजन को न चलाए.

121. **अवरोध के दौरान ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में गाड़ियों को पीछे धकेलना**.-

(1) किसी आपात स्थिति में जैसे किसी दुर्घटना, अवरोध या किसी अन्य विफलता में गाड़ी अग्रिम रूप से स्टेशन पर नहीं आ सकती और उसे ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में पीछे हटना अपेक्षित होगा.यदि ब्लॉक सेक्शन में किसी अन्य गाड़ी ने प्रवेश नहीं किया हो तो, पिछले ब्लॉक स्टेशनका स्टेशन मास्टर लोको पायलटको अधिकृत कर सकता है कि वह नियम 158 के अनुसार अपनी गाड़ी को रिवर्स करे.

(2) यदि एक से अधिक गाड़ियों को बैक किया जाना हो, तो स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को पीछे रुकने को कहेगा, और या तो किसी इंजन के उपलब्ध होने पर या किसी गाड़ी के इंजन, जिसे अभी ब्लॉक स्टेशन में प्रवेश करना हो, को अकेले राहत इंजन के रूप में भेजेगा ताकि वह एकल इंजन नियम 229 के अनुसार सबसे पिछली गाड़ी को खींच सके.

जब राहत इंजन को सबसे पिछली गाड़ी के साथ जोड़ा जाता हो, उसमें लगे इंजन को अलग करके आगे बढ़ाने के लिए अधिकृत किया जाएगा ताकि वह अपने सामाने वाली अगली गाड़ी को खींच सके. यदि कोई राहत इंजन नहीं भेजा जा सकता हो, तो सबसे पिछली गाड़ी का लोको पायलट नियम 158 के अनुसार सबसे पहले अपनी गाड़ी को पीछे खींचे जाने के लिए अधिकृत किया जाएगा औरइसके बाद आवश्यक होने पर उसका इंजन रिले प्रक्रिया के अधीन अन्य गाड़ियों को खींचने के लिए उपयोग किया जाएगा. जहां संभव हो, रिवर्स मूवमेंट की संख्या को न्यूनतम रखने के लिए दो या अधिक गाड़ियों को कपल किया जा सकता है.

(3) प्रत्येक बाद वाली गाड़ी का लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उनकी गाड़ियां नियम 158 के अनुसार रिवर्स करेगा और दूसरी गाड़ी से कम से कम दो सौ मीटर की दूरी रखी जाएगी.

(4) इन नियमों के अधीन गाड़ियों के संचलन के लिए नियंत्रक द्वारा समन्वय किया जाएगा.स्टेशन मास्टर और गाड़ियों

के लोको पायलट इस नियम के अनुसार नियंत्रक के आदेशानुसार कार्य करेंगे.

122. **'ऑन' स्थिति में सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरने की प्रक्रिया** - (1) जब कोई सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल एक ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के रूप में कार्य करता है, तो नियम 113 के अधीन विहित प्रावधान लागू होगा.

(2) जब कोई सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल एक मैनुअल स्टॉप सिगनल के रूप में कार्य करता है और यह खराब हो जाता है, तो इसे नियम 211 और 212, जैसा भी मामला हो, की प्रक्रिया के अनुसार पास किया जा सकता है.

(3) जब किसी लोको पायलट को सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरने के लिए अधिकृत किया जाता है, तो 'ऑन' स्थिति में इसके मैनुअल मॉड को 'ऑफ' करते हुए कॉलिंग-ऑन सिगनल फिक्स किया जाता है, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और लोको पायलटनियम 136 में उल्लिखित अतिरिक्त सावधानियां बरतेंगे.

परंतु यह है कि साथ ही 'ए' मार्करके प्रकाशमान न होने के आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के मामले में, लोको पायलट नियम 105 उपनियम (2) के खंड (ट) का पालन करेगा.

123. **ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में 'ऑन' स्थिति में 'ए' मार्कर वाले किसी समपार फाटक स्टॉप सिगनल से गुजरना.**- यदिलोको पायलटऑटोमेटिकसिगनल वाले क्षेत्र में एक समपार फाटक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में देखता हैतो -

(1) यदि 'ए' मार्कर रोशनी से चमक रहा है, तो वह नियम 113 के उपबंधो का पालन करेगा; या

(2) यदि 'ए' मार्करकी रोशनी विशिष्ट है, तो वह (क) निर्धारित कोड के अनुसार सीटी बजाएगा ताकि गेटमैन सतर्क हो सके और अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे ठहराव देगा; और

(ख) यदि ठहराव के बाद और एक मिनट या विशेष निर्देशों के अधीन ऐसे ही कम समय के लिए प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जाता तो, वह सावधानी के साथ अपनी गाड़ी समपार फाटक तक आगे बढ़ाएगा; और

(ग) यह सुनिश्चित करने के बाद कि फाटक सड़क यातायात के लिए बंद है और गेटमैन से हाथ का सिगनल मिलने के बाद और साथ में सहायक लोको पायलट के न होने पर, लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और नियम 113 के प्रावधानों का अनुपालन करते हुए सावधानी के साथ अगले स्टॉप सिगनल तक गाड़ी आगे बढ़ाएगा.

124. **'ए' के साथ-साथ 'एजी' मार्करके 'ऑन' स्थिति में ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में एक सेमी-ऑटोमेटिक समपार फाटक स्टॉप सिगनल से गुजरना**.-

(1) 'ए' और 'एजी' मार्करों से प्रकाशमान सेमी-ऑटोमेटिक समपार फाटक स्टॉप सिगनल की व्यवस्था की जाएगी.

(2) जब कोई लोको पायलट सेमी-ऑटोमेटिक समपार फाटक सिगनल पर 'ए' मार्कर को 'ऑन' स्थिति में प्रकाशमान देखता है तो वह नियम 113 में उल्लिखित उपबंधो का पालन करेगा.

(3) जब 'एजी' मार्कर लाइट प्रकाशमान होती है तो वह नियम 123 के उप-नियम (2) के उपबंधो का अनुपालन करेगा.

(4) जब 'ए' और 'एजी' मार्कर दोनों लाइट प्रकाशमान होती हैं, तो लोको पायलट नियम 211 के उपबंधो का अनुपालन करेगा.

ड़ - ब्लॉक वर्किंग

125. **लाइन क्लियर**.- एक से दूसरे तक ब्लॉक स्टेशन प्रत्येक गाड़ी का संचलन ट्रेक सर्किटों या एक्सल काउंटर और ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनलों के समाध्यम से स्वतः नियमित किया जाएगा, जैसा नियम 105 और 107 में उल्लिखित है और इनमें सामान्य परिस्थितियों में लाइन क्लियर लेने की कोई आवश्यकता नहीं होती.

तथापि, नियम 90 के उप नियम (2) में उल्लिखित संचार के अनुमोदित माध्यमों में से किसी का उपयोग करके इकहरी लाइन पर दिशा तय करके ऑटोमेटिक सिगनलिंग या अस्थायी इकहरी लाइन वर्किंग के सस्पेंशन के दौरान या जैसा विशेष निर्देशों के द्वारा निर्धारित हो, किसी अन्य परिस्थिति में किसी स्टेशन से गाड़ी को चलाने के पूर्व लाइन क्लियर ली जानी चाहिए; ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए संदेश का आदान-प्रदान भी किया जाना चाहिए.

126. **सिगनलों का ट्रांसमिशन**.– यद्यपि सामान्य स्थिति में ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनल वाले क्षेत्र में आगे बढ़ने या लाइन क्लियर की अनुमति लेना अपेक्षित नहीं होता, स्टेशन से प्रस्थान करन वाली प्रत्येक गाड़ी का समय और पिछले स्टेशन पर और प्रत्येक अन्य सिगनल पर किसी गाड़ी के आगमन का समय संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा तब प्रसारित किया जाएगा, जब ऑटोमेटिक ब्लॉक की कार्यप्रणाली के लिए तथा इन नियमों के अधीन जब किसी अवसर पर ऐसा आदान-प्रदान अपेक्षित हो.

127. **गाड़ी सिगनल रजिस्टर**.- ब्लॉक स्टेशनों पर ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग प्रणाली के कार्य के अंतर्गत नियम 96 में उल्लिखित गाड़ी सिगनल रजिस्टर रखा जाना चाहिए. प्राप्त किया या भेजा गया प्रत्येक सिगनल पावती मिलने के बाद गाड़ी सिगनल रजिस्टर में तत्काल प्रविष्ट किया जाना चाहिए.

128. **गाड़ी प्रबंधन प्रणाली**.- गाड़ी प्रबंधन प्रणाली की व्यवस्था वाले सेक्शन पर, जो प्रत्येक गाड़ी की सटीक स्थिति बताने, प्रत्येक सिगनल का स्थान और आस्पेक्ट बताने में सक्षम होता है और प्रत्येक गाड़ी का लोको पायलट संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा नियंत्रण कार्यालय के साथ जुड़ा होता है, स्टेशन मास्टर के ऐसे कर्तव्य जो नियंत्रक द्वारा निष्पादित किए जा सकते हैं, वे विशेष निर्देशों द्वारा शासित होंगे.

129. **संचार उपकरणों का प्रावधान**.– जैसा नियम 90 के उपनियम (2) के खंड (क) को छोड़कर, अपने प्रकार के बैक अप के साथ संचार का एक अनुमोदित माध्यम प्रत्येक स्टेशन पर उपलब्ध कराया जाएगा.

130. **सक्षमता प्रमाणपत्र**.- (1) कोई भी व्यक्ति संचार उपकरण, पैनल यारूट रिले इंटरलॉकिंग या सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग यासमान प्रकार के उपकरण तब तक ऑपरेट नहीं करेगा जब तक वह उन्हें ऑपरेट करने की परीक्षा पास नहीं कर लेता और जब तक उसके पास डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन की ओर से नियुक्त किसी प्राधिकारी द्वारा प्रदत्त सक्षमता प्रमाणपत्र नहीं हो.

(2) उप-नियम 130 के उपनियम (1) में संदर्भित सक्षमता प्रमाण पत्र केवल तीन वर्ष की अवधि के लिए या उतनी अवधि के लिए जैसा विशेष निर्देशों के अधीन निर्धारित हो विधि मान्य होगा.

131. **ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड**.-

(1) जब कभी इन नियमों द्वारा निर्धारित ब्लॉक संरक्षण उपलब्ध कराना या गाड़ियों तथा मनुष्यों की संरक्षा के हित में इन निर्देशों को मानना आवश्यक हो, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अधीन संदेश भेजकर ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड करेगा, दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से यह सुनिश्चित करने के बाद कि ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है, जिसके लिए वह पिछली गाड़ी की गाड़ी संख्या का मिलान करके सेक्शन का क्लियर होना सुनिश्चित करेगा.

(2) सभी डिस्पैच सिगनल वापस 'ऑन' कर दिए जाते हों.

(3) इस आशय की प्रविष्टि गाडी सिगनल रजिस्टर में की जानी चाहिए.

(4) इसके अलावा, जहां उपलब्ध हो, बज़र अलार्म स्विच 'ऑन' करने के लिए निर्धारित कॉलर्स डिस्पैच सिगनलों को ऑपरेट करने वाले बटन ऑन करेंगे.

132. **ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार**.- ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध की अनुमति देते समय, लोको पायलट को नियम 103 के अनुसार शंटिंग के लिए एक प्राधिकार प्रदान किया जाएगा.

अध्याय VII

स्टेशनों का नियंत्रण और कार्यप्रणाली

133. कार्यप्रणाली के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी.-

(1) इन नियमों के अधीन या किसी विशेष निर्देश के द्वारा स्टेशन मास्टर उसे सौंपे गए कार्यों की व्यक्तिगत जिम्मेदारियों के निर्वहन के अलावा, अपनी पर्यवेक्षी क्षमता में कार्यों के लिए भी जिम्मेदार होगा, अर्थात् –

(क) स्थायी या अस्थायी रूप से तैनात रेलकर्मी से स्टेशन या स्टेशन की सीमा में अपने आदेशों के अधीन कुशलतापूर्वक ड्यूटी का निर्वाह कराने.

(ख) अपने स्टेशन पर अनुशासन बनाए रखेगा और ड्यूटी के प्रति लापरवाही के सभी मामलों की तत्काल बिना देरी अपने वरिष्ठों को रिपोर्ट करेगा, और

(ग) सुनिश्चित करेगा कि वह और उसके स्टेशन पर तैनात रेलकर्मी निर्धारित प्रशिक्षण प्राप्त करेगा और अपने कार्यों के निर्वहन के लिए अपेक्षित सक्षमता प्रमाण-पत्र प्राप्त करेगा.

(2) उसके आदेशों के अधीन नियुक्त रेलकर्मी स्टेशन पर कार्य करते समय उसके प्राधिकार और निर्देश में कार्य करेगा;

(3) स्टेशन मास्टर यह भी देखेगा और निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगा -

(क) अपने अधीन प्रत्येक रेलकर्मी को सामान्य नियमों के अधिकृत अनुवाद की प्रति की आपूर्ति करने, जिसे नियम 3 के उपनियम (ग) की शर्तों के अनुरूप प्रति की आपूर्ति करना होगी.

(ख) स्टेशन के लिए लागू सहायक नियमों और स्टेशन संचालन नियमोंकी आपूर्ति करने और संबद्ध के बिनों और समपारों पर उनका वितरण.

(ग) शुद्धि पत्रों और परिशिष्टों, यदि कोई हों, सहित लागू वर्किंग टाइम टेबल का वितरण और प्रदर्शन, इसके अलावा लाइनों की कार्यप्रणाली के संदर्भ में अन्य निर्देश और सूचनाएं.

(घ) पुस्तकें तैयार करना और उनका रखरखाव एवं उनकी वापसी तथा संबंधित स्टाफ द्वारा उन्हें नियमित रूप से जमा करना.

(ड.) विशेष निर्देशों द्वारा उल्लिखित अवधि तक दस्तावेज़ के रिकार्डों को संरक्षित रखना तथा इन्हें वापिस करना.

(च) अधिकृत मुद्रित फार्मों की पर्याप्त आपूर्ति बनाए रखना.

(छ) गाड़ियों की कार्यप्रणालियों के संबंध में प्रेषित सभी संदेश, प्रस्थान का लिखित प्राधिकार निर्धारित फार्मों पर और स्याही से तैयार किया जाएगा, जिस पर प्रस्थान के लिए प्राधिकार देने वाले या उसे जारी करने वाले रेलकर्मी के हस्ताक्षर और मोहर लगी होगी, ऐसे संदेश या प्रस्थान के लिए लिखित प्राधिकार अग्रिम रूप से हस्ताक्षर करके तैयार नहीं किए जाएंगे.

(4) स्टेशन प्रभारी स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन का माह के दौरान आवधिक निरीक्षण करेगा जिसमें स्टेशन की कार्यप्रणाली के सभी पहलू शामिल किए जाएंगे और निरीक्षण में गाड़ी की कार्यप्रणाली के सभी पहलू, संरक्षा और अन्य सुख-साधन और सुविधाएं, यदि कोई हों, शामिल होंगी. निरीक्षण यह ध्यान में रखकर किया जाएगा कि स्टेशन की कार्यप्रणाली के लिए लागू नियमों एवं विनियमों का पालन किया जाता हो और जहां कहीं अपेक्षित हो स्टाफ का सक्षमता प्रमाण-पत्र वैध होता हो.

(5) स्टेशन मास्टर जांच करेगा कि गाड़ियों की कार्यप्रणाली और संरक्षा की सुविधा के लिए इन नियमों के अधीन उसे प्रदत्त या उसके कार्यालय में उपलब्ध कराए गए सभी उपकरण चालू हालत में हों, और उन्हें साफ-सुथरा रखा जाता हो और वह उनमें होनी वाली खराबियों की जानकारी तत्काल समुचित प्राधिकारी को देगा.

134. **प्वाइंटों, सिगनलों और अन्य उपकरणों के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी.**- स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा-

(1) (क) कि वह अपने स्टेशन पर ब्लॉक उपकरणों, पैनलों, प्वाइंटो, सिगनलों, अन्य सिगनलिंग उपकरणों या प्रणालियों और कर्षण इंस्टालेशन के संचलन के लिए तैनात रेलकर्मी के कर्तव्यों से भली-भांति परिचित होता हो और स्वयं आश्वस्त होगा कि वे अपनी ड्यूटी सही रूप से करते हों;

(ख) कि वह ऐसे रेलकर्मियों (जहां तैनात हों) का प्रभावी पर्यवेक्षण करता हो और अक्सर उनका पर्यवेक्षण कार्य का निरीक्षण करता हो, और

(ग) कि वे अपेक्षित प्रशिक्षण प्राप्त करते हों, अपेक्षित सक्षमता प्रमाण-पत्र रखते हों और उनके 30 लगातार दिन तक या अधिक समय तक अनुपस्थित रहने के बाद उन्हें कार्य के लिए चुने जाने पर आश्वासन रजिस्टर पर उनके साइन ऑन करने पर ही स्वतंत्र रूप से उन्हें कार्य करने की अनुमति दी जाती हो उन्होंने अपने कर्तव्यों, कार्य के नियमों सहित स्टेशन संचालन नियम को समझ लिया है.

(2) कि स्टेशन सीमा के भीतर प्वाइंट, सिगनल, समपार फाटक और अन्य सिगनलिंग उपकरण या प्रणालियां और कर्षण इंस्टालेशन और उसके स्टेशन की समस्त मशीनरी सही चालू हालत में हो और संबंधित रेलकर्मियो द्वारा उनका नियमित रखरखाव किया जा रहा हो. इनमें होने वाली किन्हीं खराबियों की जानकारी जिम्मेदार रेलकर्मियों, नियंत्रण कार्यालय और संबंधित अधिकारियों को देगा.

(3) स्टेशन मास्टरयाइस कार्य के लिए तैनात एक सक्षमरेलकर्मी के अलावा किसी भी रेलकर्मी को लाइन क्लियर देने के लिए नहीं कहा जाएगा या वह लाइन क्लियर या गाड़ी को बढ़ाने का प्राधिकार नहीं देगा.

(4) कि निर्धारित उपकरण साफ-सुथरे रखे जाते हों और स्टेशन पर आसानी से सुलभ हों तथा उनका रखरखाव भली-भांति किया जाता हो.

135. **उपकरण तक पहुंचना और उनका संचालन**.– केवल अधिकृत रेलकर्मी के अलावा किसी अन्य को सिगनलों, प्वाइंटों, विद्युतीय ब्लॉक कलपुर्जों या किसी अन्य पुर्जों या कलपुर्जों या संचार उपकरणों या सिरोपरि उपकरणों की फिटिंग या किसी गाड़ी और सामान्यतया रेलवे की कार्यप्रणाली से जुड़े किसी अन्य यंत्रों तक पहुंचने या संचालन करने की अनुमति नहीं दी जाएगी.

136. **किसी अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी को लेना**.- (1)(क) किसी स्टेशन पर गाड़ी को लेने का कार्य सामान्यतया एक सिगनल वाली लाइन पर किया जाएगा, जिस पर कोई बाधा न हो.

(ख) आपात मामले में जब कोई गाड़ी किसी अवरुद्ध लाइन पर ली जानी हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर -

(i) सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी को लेने के लिए नियंत्रण करने वाले सिगनल 'ऑन' स्थिति में रहते हों; और

(ii) सुनिश्चित करेगा कि वे सभी प्लाइंट, जिनसे होकर गाड़ी को गुजरना है, सही सेट किए जाते हों तथा फेसिंग प्वाइंट लॉक रहते हों.

(2) गाड़ी से अपेक्षित स्टॉप सिगनल पर रुक जाने के बाद, उसे अवरुद्ध लाइन पर लिया जा सकेगा, जिसके लिए -

(क) लोको पायलट को अधिकृत किया जाएगा कि वह कालिंग-ऑन सिगनल को 'ऑफ' मानते हुए, जहां उपलब्ध हो, स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करे,या

(ख) लोको पायलट को अधिकृत किया जाएगा कि वह फॉर्म-5 में लिखित प्राधिकार मिलने की स्थिति में स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करे.

(3) लोको पायलटन्यूनतम पंद्रह किलो मीटर प्रतिघंटा की गति पर अवरुद्ध लाइन पर प्रवेश करेगा और अपनी गाड़ी को इस प्रकार नियंत्रित रखेगा कि किसी अवरोध से ठीक पहले या हाथ द्वारा खतरे का सिगनल दिखाए जाने पर गाड़ी को रोक सके;

(4) स्टेशन मास्टर द्वारा तय किए गए सक्षम रेलकर्मी द्वारा अवरुद्ध स्थल से लगभग पैंतालीस मीटर की दूरी से हाथ का एक स्टॉप सिगनल दिखाया जाएगा ताकि लोको पायलट को यह संकेत मिल करे कि उसे अपनी गाड़ी को कहां रोकना आवश्यक होगा, और आवश्य होने पर वह उस स्थान तक पायलट को हाथ से संकेत देता रहेगा.

137. **बिना-सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी को लेना**.- (1) आपात स्थिति में या विशेष निर्देश के अंतर्गत, यदि गाड़ी को बिना-सिगनल वाली लाइन पर लिया जाना हो, तो स्टेशन मास्टर -

(क) सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी को सर्वप्रथम पहले स्टॉप सिगनल पर रोका जाता हो;

(ख) सुनिश्चित करेगा कि जिस लाइन पर गाड़ी को लिया जाना हो, वह उस स्थान पर क्लियर हो, जहां गाड़ी को कर रुकना हो;

(ग) सुनिश्चित करेगा कि वे सभी प्वाइंट, जिनसे गाड़ी को गुजरना है सही सैट किए गए हों और फेसिंग प्वाइंट लॉक्ड हों; और

(घ) अधिकृत लोको पायलट जिसे फॉर्म-6 में लिखित प्राधिकार पर ‘ऑन’ स्थिति में स्टॉप सिगनल से गुजरना हो, तथा लोको पायलट को यह भी परामर्श देना कि उसकी गाड़ी बिना-सिगनल वाली लाइन पर ली जा रही है;

(ड.) सुनिश्चित करेगा कि बिना-सिगनल वाली लाइन के मामले में, जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी हो, स्टॉप बोर्ड उपलब्ध नहीं कराए जाते, वहां गाड़ी प्राप्ति के लिए पहले फेसिंग प्वाइंट पर हाथ का सिगनल दिखाने के लिए एक सक्षम रेलकर्मी को तैनात किया जाता हो ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि गाड़ी का पिछला हिस्सा फाउलिंग मार्क से क्लियर है.

(2) बिना-सिगनल वाली लाइनपर प्रवेश के समय लोको पायलट, सावधानी से कम से कम पंद्रह किलोमीटर प्रतिघंटा की गति से गाड़ी को आगे बढ़ाएगा और किसी में वरोध से ठीक पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा तथा जिस लाइन पर गाड़ी ली जा रही हो, उसके स्टॉप बोर्ड या फाउलिंग मार्क से पहले अपनी गाड़ी रोक देगा, यदि कोई स्टॉप बोर्ड उपलब्ध नहीं हो तो तैनात रेलकर्मी नियम (137) के उपखंड (1) के खंड (ड) के अनुसार पीछे से हाथ के सिगनल का आदान-प्रदान करेगा.

(3) **बिना-सिगनल वाली लाइन पर स्टॉप बोर्ड लगाना**.-

(क) "स्टॉप" लिखे स्टॉप बोर्ड, जो लाल पृष्ठभूमि पर सफेद रंग से लिखा होगा, जो नॉन-रनिंग लाइनों पर या बिना इंटरलॉकिंग वाले यार्डों वाली लाइनों पर ऐसे स्थानों पर लगाए जाएंगे, जो फाउलिंग मार्क से उचित दूरी पर होंगे. साथ ही, "स्टॉप" लिखे बोर्ड के निचले हिस्से में क्लियर स्टेंडिंग लेंथ मीटर में लिखी जाएगी;

(ख) बिना सिगनल वाली लाइन पर लिए जाने वाली गाड़ी का लोको पायलट स्टॉप बोर्ड से ठीक पहले गाड़ी रोकेगा और तब तक आगे नहीं बढ़ेगा, जब तक इन नियमों में विहित तरीके से प्राधिकृत न किया गया हो.

138. **बिना-सिगनल वाली लाइन या सामान्य प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान**.– (1)(क) किसी गाड़ी का प्रस्थान सामान्यतया एक स्टार्टर सिगनल लिए एक सिगनल वाली लाइन से किया जाएगा.

(ख) यदि किसी गाड़ी को बिना सिगनल वाली लाइन या एक सामान्य स्टॉप सिगनल वाली लाइन से प्रस्थान कराने की आवश्यकता हो, तो लोको पायलट को एक प्राधिकार दिया जाएगा कि वह या तो एक सुरक्षित संदेश या फॉर्म-7 में लिखित प्राधिकार से अपनी गाड़ी आरंभ करेगा, जो कार्यप्रणाली में गाड़ी बढ़ाने के प्राधिकार के अतिरिक्त होगा.

(2) नियम 138 के उप-नियम (1) के खंड (ख) में उल्लिखित गाड़ी आरंभ करने तथा आगे बढ़ने की अनुमति तब तक नहीं दी जानी चाहिए जब तक गाड़ी प्रस्थान वाले सभी प्वाइंट सही सैट न कर दिए जाते हों और फेसिंग प्वाइंट लॉक लॉक न कर दिए जाते हों.

139. **गाड़ियों और वाहनों की शंटिंग का नियंत्रण**.- (1) गाड़ियों या वाहनों की शंटिंग का पर्यवेक्षण ड्यूटी पर तैनातस्टेशन मास्टर या यार्ड मास्टर द्वारा किया जाएगा जो न केवल ऐसी लाइनों पर किया जाएगा, बल्कि इस तरीके से किया जाएगा कि उसमें कोई जोखिम न हो.

(2) शंटिंगकार्यों का नियंत्रण या तो शंट सिगनल फिक्स करके या हाथ के सिगनल या संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा मौखिक निर्देशों से किया जाएगा.

(3) जब कभी वाहनों या इंजनों की कपलिंग या अनकपलिंग की जानी या जहां लोको पायलट के मार्गदर्शन के लिए हाथ के सिगनलों का उपयोग अनिवार्य हो जाता हो, तो लोको पायलट के मार्गदर्शन के लिए शंटिंग कार्य, जहां तैनात हों, नियुक्त शंटिंग स्टाफ द्वारा या सहायक लोको पायलट द्वारा किया जाएगा.

(4) तथापि, लोको पायलट को पूरी तरह से सिगनलों को मौखिक रूप से बताए जाने पर निर्भर नहीं रहना चाहिए और उसे हमेशा सतर्क और सावधान रहना चाहिए.

(5) शंटिंग कार्यों के दौरान गति पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए जब तक कि अन्यथा विशेष निर्देशों द्वारा प्राधिकृत नहीं हो.

(6) **एक रनिंग लाइन पर प्रवेश करने या उसे क्रास करने के लिए अनुमति** - कोई भी लोको पायलट अपना लोकोमोटिव किसी रनिंग लाइन पर या उसके पार लेकर तब तक नहीं जाएगा जब तक स्वयं यह संतुष्टि न कर ले कि सभी सही सिगनल ‘ऑफ’ कर दिए गए है और जहां कहीं निर्धारित हो हाथ के सिगनल दिखाए जाते हों.

140. **समपार के नजदीक शंटिंग**.– समपार के नजदीक या उसके आरपार शंटिंग का प्रभारी रेलकर्मी लोको पायलट को अपनी गाड़ी समपार से ले जाने की अनुमति देने से पूर्व, सुनिश्चित करेगा कि समपार फाटक बंद हो चुका है और सड़क यातायात के लिए बंद किया जा चुका है.

141. **ढलान पर शंटिंग**.- (1) जब किसी ढलान पर शंटिंग की जा रही हो तो शंटिंग प्रभारी रेलकर्मी सुनिश्चित करेगा कि नियम 147 के उपबंधों के अनुसार गाड़ियों से वाहनों को हटाते समय पर्याप्त संख्या में ब्रेक का उपयोग किया जाता हो और सभी सावधानियां बरती जाती हों.

(2) जैसा ऊपर उप-नियम (1) में उल्लेख है किसी स्टेशन पर ढलान पर शंटिंग स्थानीय परिस्थितियों के मद्दे नजर आवश्यक पाए जाने पर स्टेशन संचालन नियम में निषेध या प्रतिबंधित की जा सकती है.

142. **लूज़ शंटिंग**.- (1) वाहनों परया ऐसे अन्य वाहनों पर या किसी ऐसे वाहन, जिसमें विशेष निर्देशों के अधीन कुछ वस्तुओं का लदान किया जाता है, पर स्टेंसिल लिखकर द्वारा या लेबल लगाकर 'लूज़ शंटिंग न की जाए' प्रदर्शित किया जाता है, की लूज़ शंटिंग या हम्प-शंटिंग नहीं की जानी चाहिएन ही उन वाहनों के द्वारा अन्य वाहनों की लूज़ शंटिंग भी नहीं की जानी चाहिए. ऐसे वाहनों और वस्तुओं की सूची समय-समय पर विशेष निर्देशों के अधीन विनिर्दिष्ट की जानी चाहिए.

(2) किसी भी वाहन को लूज़ शंट न किया जाए, जब तक कि इसके लिए कुशल हैंड ब्रेक की व्यवस्था न हो या वह ऐसे वाहन के साथ जोड़ा जाए जिसमें कुशल ब्रेक फिट हों, और आवश्यक होने पर जब तक एक सक्षम रेलकर्मी ब्रेक लगाने के लिए उपलब्ध न होता हो और अन्य वाहनों को लगने वाले धक्के से बचाया जा सके.

(3) रनिंग लाइनों या रनिंग लाइन से जुड़ने वाली लाइन पर लूज़शंटिंगकी अनुमति नहीं दी जानी चाहिए.

(4) ऐसी लाइनों पर वाहनों की लूज़शंटिंग की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए जिनकी ढलान या चार सौ में एकया स्टीपरहो, और खराब मौसम के दौरान दृश्यता कम होती हो.

143. **वाहनों की फ्लाई शंटिंग**.–किसी स्टेशन पर लूज शंट किए गए वाहन या वाहनों के समूह को एक के बाद एक प्वाइंटों को रिवर्स करके सबसे अगले वाहन या वाहनों के समूह को रास्ता बनाकर अगले वाहन या वाहनों के समूह को अन्य लाइनों के लिए डाइवर्ट करके विभिन्न लाइनों पर रखे जाने फ्लाई शंटिंग की अनुमति तभी दी जानी चाहिए, जब विशेष निर्देशों के अंतर्गत विशेषतया अनुमति दी जाती हो, और जहां अनुमति दी जाती हो वहां इसकी शुरुआत तब तक नहीं की जाती हो, जब तक शंटिंग के ले जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा पर्याप्त उपाय और सावधानियां न बरत ली जाती हों ताकि वाहनों को धक्के के कारण एक-दूसरे से अनावश्यक भिड़ने से बचाया जा सके, और यह सुनिश्चित किया जा सके कि शंटिंग से वाहनों को बचाने का कारण नहीं बनती फलस्वरूप अन्य हो रहे या होने वाले संचालन कार्य रुक जाते हैं या जो जीवन या सम्पत्ति के लिए किसी तरीके से खतरा बन सकते हैं.

144. **केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण के अधीन स्टेशनों पर गाड़ी संचालन और शंटिंग**.- (1) केंद्रीय यातायात नियंत्रण के अंतर्गत किसी स्टेशन पर किसी भी गाड़ी का संचालन और शंटिंग कार्य केंद्रीय यातायात नियंत्रण ऑपरेटर की अनुमति के बिना या जब केंद्रीय यातायात नियंत्रण संचालन कार्य न कर रहा हो तो स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना नहीं किया जाएगा.

(2) गाड़ी संचालन औरशंटिंग कार्य के उद्देश्य से केंद्रीय यातायात नियंत्रणऑपरेटर, अपेक्षित होने पर, किसी स्टेशन पर यातायात के कार्य का स्थानीय नियंत्रण या किसी स्टेशन का एक भाग स्टेशन मास्टर को सौंप सकता है, जो स्टेशन पर उसके बाद स्टेशन या स्टेशन के किसी भाग पर विशेष निर्देशों के अधीन उसे सौंपे गए स्थानीय नियंत्रण के अधीन स्टेशन पर गाड़ी संचालन और शंटिंग कार्यों के लिए जिम्मेदार होगा.

145. **ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना किसी रनिंग लाइन पर किसी प्रकार अवरोध उत्पन्न नहीं करना**.- (1) किसी भी परिस्थिति में और किसी भी तरीके से, कोई भी रेलकर्मी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या विशेष निर्देशों के अधीन इस कार्य के लिए नामित किसी अन्य रेलकर्मी की पूर्व अनुमति प्राप्त किए बिना किसी रनिंग लाइन के लिए फाउलिंग या अवरोध का कारण नहीं बनेगा, जो यह देखेगा कि ऐसे संचालन कार्य करते समय यातायात की संरक्षा के लिए सभी आवश्यक उपाय किए जाते हों और जब तक अवरोध हटा नहीं लिया जाता सभी आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हों.

(2) जब किसी गाड़ी से कोई वाहन अलग करना और उसे रनिंगलाइन रखे जाना आवश्यक हो जाता हो, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरनियम 147 के अधीन निर्धारण अनुसार उसे सुरक्षित करेगा और स्टेशन संचालन नियमों में उल्लेखानुसार ऐसे अतिरिक्त पूर्वोपाय करेगा; वह अवरूद्ध लाइनों के प्वाइंटों के अपेक्षित बटनों पर स्टॉप कालर्स को तैनात/उपयोग करेगा और नियंत्रण कार्यालय को परामर्श देगा कि रनिंग लाइन से अवरोध उत्पन्न करने वाले वाहनों को शीघ्र हटाने के प्रबंध किए जाएं. जहां कहीं पैनल पर बजर उपलब्ध हो, वह थोड़े-थोड़े अंतराल पर बजर स्विच ऑन करेगा ताकि अवरोध की याद दिलाई जा सके. नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि उसके नियंत्रण में किसी स्टेशन की कोई भी रनिंग लाइन इंजन या किसी सहायता की मांग या स्टेशन मास्टर द्वारा मांगी गई किसी सहायता के चलते लंबे समय तक अवरुद्ध रहती हो.

(3) रेत का कोई ढेर या बंद डैड एंड किसी उद्देश्य से अवरोध उत्पन्न नहीं करेंगे, और लाइन के अवरुद्ध हो जाने पर, सिगनल 'ऑफ' करने के उद्देश्य से पर्याप्त दूरी के लिए इनका स्थानापन्न के रूप में उपयोग किया जा सकेगा.

146. **किसी गाड़ी को एक अग्रिम स्थान पर ले जाना**.- (1) एब्सॉल्यूट ब्लॉक कार्यप्रणाली में प्राधिकार की प्रतीक्षा में खड़ी किसी गाड़ी को प्रस्थान के लिए एडवांस स्टार्टर सिगनल पर नहीं बढ़ाना चाहिए, जब तक ट्रेक सर्किट एक्सल काउंटर या स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर के बीच इसी प्रकार का उपकरण उपलब्ध न कराया जाए ताकि किसी गाड़ी की उपस्थिति की एडवांस पोजिशन को दर्शाया जा सके.

(2) स्टेशन सेक्शन के भीतर ही किसी गाड़ी की शंटिंग के मामले में उप-नियम (1) का उपबंध लागू नहीं किया जाना चाहिए.

147. **स्टेशनों पर वाहनों की सुरक्षा**.- (1) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि स्टेशनों पर खड़े वाहन इस प्रकार लगाए और सुरक्षित के जाते हों कि वे नीचे विनिर्दिष्ट तरीके से अन्य लाइनों को बाधित नहीं करते हों और न कर सकते हों -

(क) वाहनों को एक साथ कपल किया जाना चाहिए और हैंड ब्रेकों का उपयोग किया जाना चाहिए, या

(ख) यदि ब्रेक कसे नहीं जा सकते हों, तो वाहनों को को चेन से कसकर सुरक्षित किया जाना चाहिए तथा वाहनों को पीछे खिसकने से बचाने के लिए ताला-चाबी और या लकड़ी के टुकड़े या गुटके या स्किड का उपयोग किया जाना चाहिए;

(2) जहां तक संभव हो, ऐसे वाहन उन लाइनों पर खड़े किए जाएं जो रनिंग लाइनों से पृथक हों;

(3) जब किसी गाड़ी से एक या अधिक वाहन अलग के जाते हों - (क) वाहनों को शंट करने के लिए जब गाड़ी का इंजन अलग किया जाता है, तो शंटिंग से लिए उपलब्ध सक्षम रेलकर्मी या उसकी अनुपस्थिति में इंजन का सहायक लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के उस बचे हिस्से के ब्रेक पर्याप्त रूप से संचालन की दृष्टि से सुरक्षित रहते हों, क्योंकि वे समीपवर्ती लाइन को अवरुद्ध कर सकते हैं;

(ख) वाहनों की अनकपलिंग से पूर्व इसके स्टेबल रहने की स्थिति में यह सुनिश्चित किया जाएगा कि उन्हें नियम 147 के उप-नियम(1) के अनुसार सुरक्षित किया जाता हो;

(ग) जब अलग किए गए वाहन एक रनिंग लाइन पर खड़े जाते हैं, स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि लाइन पर स्थित प्वाइंट सैट होते हों और लाइन के साथ लॉक रहते हों और स्टॉप कॉलर अवरुद्ध लाइन की ओर वाले प्वाइंट और सिगनलों से संबद्ध बटनों के संचालन के उपयोग से बचते हैं.

(4) पूर्ण लोड के ठहराव के मामले में - (क) साठ डिब्बों वाले एक लोड में प्रत्येक ओर से न्यूनतम छः वैगनों में सहायक लोको पायलट दवारा यातो ब्रेक लगाकर या दोनों ओर दो सेफ्टी चेन लगाकर पटरी से कसे जाएंगे तथा स्टेशन मास्टर द्वारा उन पर ताला लगाया जाएगा. साथ ही लकड़ी के कम से कम चार टुकड़ों/गुटकों को दो-दो की संख्या में सबसे बाहरी पहियों की नीचे लगाया जाएगा. यदि लोड में डिब्बों की संख्या साठ से अधिक हो तो इसे दो अलग लोड माना जाएगा.

(ख) वाहनों का ठहराया गया लोड कपल किया जाएगा. यदि, ठहरा हुआ लोड किसी कारणवश काटना हो और यदि गाड़ी लंबी हो तो प्रत्येक काटा गया हिस्सा एक सुरक्षा की दृष्टि से अलग लोड माना जाएगा;

(ग) एक रनिंग लाइन पर ठहराए गए लोड के संबंध में उप-नियम (2)(ग) के अनुसार कार्रवाई की जाएगी तथा गाडी सिगनल रजिस्टर टीएसआर में इस आशय की लाल स्याही से टिप्पणी की जाएगी कि "लाइननंबर .... " ब्लॉक है.

(घ) जिस रनिंग लाइन का ढलान एक में चार सौ से अधिक हो, उस पर एक पूरी गाड़ी ठहराई नहीं जाएगी.

(ड.) लोकोमोटिव को शट डाउन किए जाने से पहले लोकोमोटिव के साथ किसी गाड़ी या एकल इंजन को ठहराव दिए जाने के मामले में, लोको पायलट अलग से यह सुनिश्चित करेगा कि हैंड ब्रेक और पार्किंग ब्रेक सहित प्रत्येक दिए गए ब्रेक लगाए जाते हों और लकड़ी के गुटके लगाकर लोकोमोटिव को सुरक्षित किया जाता हो.

(5) यदि ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी को ठहराव दिया जाता है तो नियम 213 के क्रम में उसकी सुरक्षा के अलावा जब लोकोमोटिव अलग किया जाना हो या शट डाउन किया जाना हो या गाड़ी का एक हिस्सा पीछे छूट गया हो या दुर्घटना के कारण ब्रेक की निरंतरता

प्रभावित हो जाती हो तो उसके डिब्बों को भी सुरक्षित किया जाएगा.

148. **वाहन को स्टेशन सीमा से बाहर साइडिंग में छोड़ना**.–कोई भी रेलकर्मी किसी वाहन को स्टेशन सीमा के बाहर किसी साइडिंग में नहीं छोड़ेगा, जब तक कि वाहन सभी रनिंग लाइनों से क्लियर खड़ा हो और जब तक इंटरलॉकिंग द्वारा आइजोलेशन के माध्यम से सुरक्षा प्रदान नहीं की जाती हो.

149. **स्टेशन संचालन नियम**.- सामान्य और सहायक नियमों के अलावा, प्रत्येक स्टेशन कास्टेशन संचालन नियम बनाएं जाएंगे जो कि विशेष निर्देशों के अधीन उस स्टेशन के लिए जारी होंगे. इनमें स्टेशन के ले-आउट और सिगनलिंग उपकरणों के अनुसार सामान्य के साथ-साथ असामान्य परिस्थितियों में गाड़ी के संचालन से संबंधित पूर्ण विवरण होना चाहिए.स्टेशन संचालन नियम निरपवाद रूप से ले-आउट और सिगनलिंग उपकरणों या गाड़ी संचालन के पुर्जों या सिगनलिंग उपकरणों या किसी अभिनव कार्य की शुरुआत गाड़ी संचालन के लिए उपकरण की सुविधा या संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए किसी बदलाव की स्थिति में तत्काल अद्यतन किए जाने चाहिए.स्टेशन संचालन नियमोंके प्रत्येक पृष्ठ पर स्टेशनकोड के साथ-साथ क्रम संख्या डालना जाना चाहिए. प्रत्येक पृष्ठ पर आद्याक्षर किया जाना चाहिए तथा अंतिम पृष्ठ पर, डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे के प्राधिकृत अधिकारी द्वारा इस कार्य के लिए नियुक्त परिचालन तथा सिगनल विभाग के अधिकारियों द्वारा पूरे हस्ताक्षर किए जाने चाहिए. जिसके साथ उनके पदनाम के साथ पूरे हस्ताक्षर किए जाने चाहिए.

अध्याय VIII

रेलगाड़ियों की साधारण कार्यप्रणाली

क – गाड़ियों का समय और संचालन

150 **मानक समय.**- (1) स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन भारतीय मानक समय के अनुसार किया जाएगा।

(2) प्रत्येक कार्यस्थल और रेलकर्मी, जिस पर इन नियमों के अनुसार जिम्मेदारियां डाली गई हों, सुनिश्चित करेगा कि दीवार घडी और हाथ घड़ियां भारतीय मानक समय के साथ मिलाकर रखा जाए।

151 **गाड़ी के चालक-दल के लिए उपस्थिति का समय.**- गाड़ी के चालक-दल का प्रत्येक सदस्य विशेष अनुदेशो द्वारा निधारित स्थान और समय पर ड्यूटी के लिए उपस्थिति होगा।

152 **संचलन की दिशा**- (1) जब तक विशेष अनुदेशो द्वारा अन्यथा निधारित नहीं किया गया है दौहरी लाइन पर प्रत्येक गाडी अपनी बाई तरफ वाली लाइन पर चलेगी।

(2) जब दो या अधिक समानांतर लाइनें हों तो किस लाइन पर किस दिशा में गाडिया चलेगी या विशेष् अनुदेश द्वारा विहित किया जाएगा।

153 **वर्किंग टाइम टेबल और मानक परिमापों की अनुसूची की आपूर्ति.**- (1) प्रत्येक स्टेशन, गाड़ी के चालकदल के सभी सदस्यों, विद्युतीय मार्ग या निर्माण निरीक्षक, रेल पथ या निर्माण निरीक्षक या किसी भी अन्य रेलकर्मी, को जिसे अपने कार्य के दौरान वर्किंग टाइम टेबल की आवश्यकता है को लागू वर्किंग टाइम टेबल की एक प्रति उपलब्ध कराई जाएगी।

(2) तत्समय में लागू मानक आयामों की अनुसूची विद्युतीय मार्ग या निर्माण निरीक्षक, रेलपथ निरीक्षक यानि मार्ग निरीक्षक, सिगनल निरीक्षक, और गाड़ी परीक्षक को उपलब्ध कराई जाएगी।

ख –गाड़ियों की गति

154 **साधारणतया गति सीमाए.**- (1) (क) रेलवे के हर सेक्शन में प्रत्येक गाडी विशेष अनुदेशों के अनुसार उस सेक्शन के लिए स्वीकृत गति सीमा के भीतर ही चलाई जाएगी।

(ख) किसी सेक्शन में अधिकतम स्वीकृत गति, स्थायी गति प्रतिबंध, अनुसुचित माल गाड़ियों की तय गति और चल स्टॉक की अधितकतम स्वीक़त गति का उल्लेख वर्किंग टाइम टेबल में किया जाएगा;

(ग) डीएफसी नेटवर्क पर काम करने वाले सभी लोको में वर्किंग स्पीडोमीटर लगा होगा. लोको पायलट सेक्शन के लिए स्वीकृत गति और अपनी गाड़ी की स्वीकृत अधिकतम गति, इनमें से जो भी कम हो, का पालन करेगा। यदि चालक केबिन में लगे सभी स्पीडो मीटर मार्ग में खराब हो जाते है, तो लोको पायलट अपनी गाड़ी की गति का अनुमान अपनी घड़ी, की सहायता से किलोमीटर पोस्ट और वर्किंग टाइम टेबल में दिए गए स्टेशनों के बीच लगने वाले समय से लगाएगा. स्पीडो मीटरके खराब होने के स्थिति में लोको पायलट गाड़ी की गति को अधिकतम अनुमेय गति के नब्बे प्रतिशत से अधिक नहीं बढ़ाएगा।

(2) लोको पायलट किसी भी स्थिति में गाड़ी की गति को अधिकतम अनुमेय गति से अधिक नहीं बढ़ाएगा और अपनी गाड़ी की गति वर्किंग टाइम टेबल के अनुसार नियमित और नियंत्रित करेगा जिससे के न तो उसकी गति तेज हो और न समय की ही हानि हो और समस्त स्थायी और अस्थायी गति प्रतिबंधों का पालन करेगा।

(3) यदि लाइन पर मरम्मत कार्य के होने या किसी अवरोध के कारण गाड़ी को रोकना है या प्रतिबधित गति से गाडी चलाना है तो मरम्मत कार्य या अवरोध के बचाव के लिए जिम्मेदार रेलकर्मी और लोको पाइलट, द्वारा नियम 242 में विर्निष्टि रूप से कार्रवाई की जाएगी।

155 **सतर्कता आदेश**.- (1) जब कभी, लाइन पर मरम्मत कार्य हो रहा है या किसी अन्य कारण से किसी लाइन के एक हिस्से पर विशेष सावधानी बरती जानी आवश्यक हो तो एक सतर्कता आदेशफार्म-8, जिसमें उक्त सावधानी बरते जाने वाले क्षेत्र के किलोमीटरों, सावधानी बरते जाने के कारण और किस गति पर गाड़ी चलेगी का उल्लेख होगा. यह सतर्कता आदेश उस स्थान से जहां सावधानी आवश्यक है, गाडी के रूकने के ठीक पहले वाले स्टेशन पर या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसी रीति से दिया जाएगा जैसा विशेष अनुदेशों के अधीन निधारित किया गया है।

(2) नियम 155 के उपनियम (1) के उपबंध वहाँ लागू नहीं होगा जहा लगातार लंबे समय से मरम्मत चल रही है और स्थिर सिंगनल ऐसे स्थानों से पर्याप्त दूरी पर लगा दिए गए है और संबंधित रनिंग स्टाफ को इस संबंध में अधिसुचित कर दिया गया है और या वर्किंग टाइम टेबल में स्थायी गति प्रतिबंधों के रूप में सम्मलित किया गया हो।

(3) सतर्कता आदेश के लागू करने और रद्दकरण की जानकारी देने के तरीके .-

(क) नियम 155 के उप नियम (1) में विशेष सावधानियां बरते जाने के बारे में जब एक सक्षम रेलकर्मी को लगता है कि ये सावधानियां आवशयक हैं, तो वह स्वयं, जब वह स्टेशन मास्टर हो, तो संबंधित ब्लॉक सेक्शन में गाड़ियों के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले ब्लॉक स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को संख्याकित लिखित संदेश के द्वारा सूचित करेगा कि किन किलोमीटरों के बीच उक्त सावधानियां बरते जाना आवश्यक है, उन सतर्कता लागू करना आवश्यक है ,उन सतर्कता आदेश के कारण क्या है, गाड़ी कितनी गति पर चलेगी और आवश्यकता अनुसार अन्य कोई जानकारी देगा;

परंतु आपात स्थितियों में विशेष सावधानियां लागू करने के लिए लिखित संदेश देना आवश्यक नहीं होगा यदि विशेष अनुदेश् द्वरा निंधारित सुरक्षित संचार माध्यम स्टेशन मास्टर और उक्त रेलकर्मी के बीच उपलब्ध है बाद में लिखित संदेश भेजा जाएगा।

(ख) जब कोई सक्षम रेलकर्मी यह पाता है कि पहले से बताई गई विशेष सतर्कता रद्द की जानी आवशयक हैं, तो वह गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले ब्लॉक स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरको संख्याकित एक लिखित संदेश के द्वारा अपने पिछले संदेश का हवाला देते हुए इस संबंध में सूचित करेगा।

परंतु जिसमें वह सामान्य कामकाज की जल्दी बहाली के लिए विशेष निर्देशों के अनुरुप सुरक्षित संचार माध्यमों के द्वारा सूचित करेगा जिसके बाद वह लिखित रूप में सतर्कता आदेश निरस्त करने के लिए अनुरोध करेगा।

(4) सतर्कता आदेश लागू करने के लिए स्टेशन मास्टर के कर्तव्य.- (क) विशेष सावधानी लागू करने के लिए सूचना प्राप्त होने पर, उक्त जानकारी प्राप्त करने वालेड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा यह सूचना तुरंत प्रभावित ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को दी जाएगी. दोनों सतर्कता आदेश एकदम अगली गाड़ी को रोक कर जारी करेगें इसके बाद भी वे सभी आने वाली गाड़ियों को सतर्कता का आदेश जारी करना जारी रखेंगे जब तक कि नियंत्रक द्वारा यह सुनिश्चित ना हो जाएगी बाद में आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को नोटिस स्टेशन द्वारा सावधानता का आदेश जारी कर दिया गया हैं।

(ख) दूसरे छोर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करने के बाद उक्त जानकारी प्राप्त करने वाले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अनुमोदित संचार साधन द्वारा नोटिस स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और नियंत्रक

और/ या सीटीसी ऑपरेटर को भी प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत भी सूचना देगा।

(5) सतर्कता आदेश रद्द करने के लिए स्टेशन मास्टर के कर्तव्य.- विशेष सावधानियों को रद्द करने के लिए सूचना प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा उपरोक्त नियम 155 के उप-नियम (4) के अनुसार जिन्हें पहले सूचित किया गया था, को इस स्थिति की जानकारी देगा और सतर्कता आदेश को रद्द करने के संबंध में सूचना जारी करने के बाद स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश जारी करना रोक देगा।

(6) सतर्कता आदेश जारी करने के संबंध में नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के कर्तव्य.-

सतर्कता आदेशजारी करने की सूचना प्राप्त होने पर, नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर उसकी पावती देगा और प्रभावित ब्लॉक सेक्शन से गुजरने वाली गाड़ी को, अपने स्टेशन से आगे जाने की तब तक अनुमति नहीं देगा, जब तक उस गाडी को सतर्कता आदेश जारी नहीं कर देता. वह प्रतिबंध् के पहले पडने वाले स्टेशन को सर्तकता आदेश जारी किये जाने वाले पहली गाडी का विवरण भी देगायदि कोइ सर्तकता आदेश लागू नहीं है तो भी नोटिस स्टेशन द्वारा र्निधारित फार्म-9 में निल सर्तकता आदेश आवश्य जारी किया जाएगा।

(7) सतर्कता आदेश जारी करने के संबंध में स्टेशन से गाड़ी आरंभ होनी हो, उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के कर्तव्य.-

यदि किसी ऐसी स्टेशन से गाड़ी आरंभ हुई हो जो एक नोटिस स्टेशन नहीं हो तो वहां का स्टेशन मास्टर नियंत्रक या सीटीसी ऑपरेटर या पिछले नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर से परामर्श करेगा और अगले नोटिस स्टेशन तक के लिए सतर्कता आदेश अगले नोटिस स्टेशन से भी प्राप्त किया जा सकता हैं।

(8) मार्ग में गाड़ी के चालक दल का बदलाव.- मार्ग में गाड़ी के चालक दल के बदलाव के मामले में गाड़ी का प्रभार लेने वाला लोको पायलट लाइन की स्थिति से अवगत होने के लिए अपनी गाड़ी से संबंधित सभी सतर्कता आदेश प्राप्त करेगा और गाड़ी का प्रभार छोड़ने वाले लोको पायलट को उसकी पावती देगा।

(9) सतर्कता आदेश का विवरण और उसे तैयार करना.- (क) नियम 155 के उप-नियम (1) में उल्लिखित सतर्कता आदेश सफेद कागज़ पर नीली या काली स्याही से तैयार किया जाएगा या टाइप होगा या कंप्यूटर द्वारा तैयार किया जाएगा जिसके फॉर्म के सबसे ऊपर "सतर्कता आदेश" मोटे अक्षरों में समुचित फोंट आकार में लिखा जाएगा जिससे ध्यान आकृष्ट हो सके और सतर्कता आदेश पर स्टेशन मास्टर के पूर्ण हस्ताक्षर के साथ मोहर भी लगी होगी;

(ख) सभी फॉर्मों पर क्रमानुसार संख्या अंकित होगी, जो मशीन द्वारा मुद्रित या कंप्यूटर द्वारा तैयार किए गए होंगे।

(ग) सतर्कता आदेश दो पन्नों में तैयार होंगे – जिनमें से एक लोको पायलट के लिए और दूसरा स्टेशन रिकार्ड के लिए होगा;

(घ) सतर्कता आदेश के पीछे प्रविष्टियां नहीं की जाएंगी यदि इसके लिए एक से अधिक फार्म या पृष्ठ उपयोग किए जाते हैं तो सतर्कता आदेश पर क्रम संख्या दी जाएगी;

(ड.) इसमें किलोमीटर, स्टेशन या स्टेशनों की बीच जहा सर्तकता आवश्यक है उसका कारण और गति जिस पर प्रतिबंधित क्षेत्र में गाड़ी चलेगी का उल्लेख भी होगा. केवल स्टेशन के कोड का इस्तेमाल करने के बजाए स्टेशन का पूरा नाम और इसका कोड भी लिखा जाएगा;

(च) जहां कहीं दो या दो से अधिक स्थानों पर गति प्रतिबंधों का पालन किया जाना हो, ऐसे सभी स्थानों का किलोमीटर, गाड़ी के संचालन की दिशा के भौगोलिक क्रम में इंगित किया जाना चाहिए और उस पर क्रमानुसार नंबर डाले जाने चाहिए;

(छ) प्रिंटिंग की गलती या ओवर राइटिंग के मामले में, एक नया आदेश तैयार किया जाएगा.

(10) **सतर्कता आदेश की सुपुर्दगी**.- (क) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा एक सक्षम रेलकर्मी के माध्यम से गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश सौंपा जाएगा और रिकॉर्ड प्रति के प्रत्येक पृष्ठ पर लोको पायलट के हस्ताक्षर लिए जाएंगे कि उसने सतर्कता आदेश की एक पठनीय प्रति प्राप्त कर ली है;

परंतु जहां सतर्कता आदेश के विवरण की एक प्रति लोको पायलट के चालक केबिन में उसके सामने प्रदर्शित करने एवम केंद्रीकृत कार्यालय से इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के जरिए अध्यतन करने, लोको पायलट द्वारा चार्ज लेते समय एवम अध्यतन किये जाने पर प्रदर्शित सतर्कता आदेश की पावती देने की व्यवस्था हो वहाॅ सतर्कता आदेश जारी करने की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर के बदले केंद्रीकृत कार्यालय में नामित अधिकारिक की होगी.

परंतु यह और कि यह प्रणाली न केवल लोको पायलट को सतर्कता आदेश देने के लिए सुविधा प्रदान करता है, बल्कि गाडी का चार्ज लेते समय और अद्यतन करते समय प्राप्ति स्वीकृति लेने का भी सुविधा प्रदान करता है।

(ख) जहा भी एके से अधिक कार्यरत इंजन लगे हो और अलग अलग लोको पायलट द्वारा चलाये जा रहे हो वहाँ प्रत्येक लोको पायलट को अलग अलग सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा एवम पावती ली जाएगी सिवाय शक्ति वितरण के ऐसे मामले में जहां सभी रेलइंजन सबसे आगे लगे इंजन के एक केबिन से चलाए जा रहे हो।

(11) सतर्कता आदेशों का रिकार्ड.-(क) उन सभी स्टेशनों पर जहां सतर्कता आदेश जारी किए जाते हैं, स्टेशन प्रबंधक वहां लागू किये गये समस्त गति प्रतिबंधों का उनके लागू करने और निरस्त करने के दिनांक के साथ, प्राधिकार, स्वरूप आदि रिकार्ड सतर्कता आदेश रजिस्टर में अध्यतन रखेगा और प्रत्येक सोमवार को वर्तमान में लागू सभी सतर्कता आदेश गाडी की दिशा के अनुसार में भौगोलिक क्रम में अग्रसारित करेगा

(ख) इस प्रकार के रिकॉर्ड अन्य कार्यालयों जैसे नियंत्रण कार्यालय, चालकदल बुकिंग कार्यालय में भी रखे जाएंगे, जहां इस संबंध में सूचना प्राप्त होती है।

(12) सतर्कता आदेश का संरक्षण.-, सतर्कता आदेश के रिकार्ड पन्ने विशेष अनुदेशों के अंतर्गत निर्धारित अवधि तक संरक्षित रखे जाएंगे।

156 **फेसिंग प्वाइंटों पर गति की सीमाएं**.- (1) नॉन-इंटरलॉक फेसिंग प्वाइंटों, टर्न आउट और क्रॉस-ओवर पर गाड़ियों की गति पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

(2) इंटरलॉक्ड टर्न आउट और क्रॉस-ओवर पर गाड़ियों की गति पचास किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी, जब तक के विशेष प्रकार के टर्न आउट और क्रॉस-ओवर पर विशेष अनुदेशों के अनुरूप एक उच्चतर सीमा निर्धारित न हो।

(3) सीधी लाईन में इंटरलॉक्ड फेसिंग प्वाइंटों पर कोई गाड़ी उतनी ही गति से चलेगी, जितना इंटरलॉकिंग के मानकों द्वारा अनुमति दी जाती हो।

157 **स्टेशनों से थ्रू जाते समय गति की सीमाएं**.-

(1) इंटरलॉक्ड स्टेशन पर कोई भी गाड़ी मेन लाईन से पचास किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक गति से नहीं चलेगी जब तक कि वह लाइन काटों की सेटिंग या अन्य अनुमोदित साधनों के द्वारा अन्य लाइनों से पृथक नहीं कर दी गई हो और इंटरलॉकिंग द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता है कि यह स्थिति गाड़ी के निकल जाने तक बनी रहेगी।

(2) यदि गाड़ियों को स्टेशन पर बिना रूके ऐसी लाईन पर थ्रू जाने की अनुमति दी जाती है जिसका दूसरी लाईनों से पृथक्करण नहीं किया गया है तो हर ऐसी परिस्थिति में शंटिंग पूरी तरह रोक दी जाएगी और इंजन से अलग किसी वाहन को या ऐसे वाहन को नियम संख्या 147 के अनुसार ठीक तरह से सुरक्षित नहीं कर दिया गया है ऐसी सम्बन्ध लाईन पर नहीं रखा जाएगा जो रन थ्रु लाईन से पृथक नहीं की गयी है।

158 **रेल इंजन पुशिंग** - (1) विशेष अनुदेशों के सिवाय कोई इंजन या स्वनोदित (सेल्फ प्रोपल्ड) वाहन किसी गाडी को स्टेशन सीमा से बाहर नहीं धकेलेगा और ऐसा करते समय उसकी गति पचीस किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

परन्तु यह उप नियम ऐसी गाडी के लिए लागू नहीं होगा जिसका सबसे आगे वाला वाहन चालन उपकरणों से सुसज्जित है और जिसे अनुमोदित विशेष अनुदेशें के अधीन परिचालित किया जा सकता है
परन्तु यदि किसी गाडी के पीछे सहायक इंजन को जोडे बगैर अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन चलाने की अनुमति दी गई है तो उस पर यह उपनियम लागू नहीं होगा।

परन्तु यह और भी कि आपात सथिति को छोडकर कोई भी गाडी जिसमें निरंतर निर्वात वात ब्रेक नहीं लगे है स्टेशन सीमा से बाहर नहीं ढकेली जायेगी

परन्तु यह और कि गश्ती गाडी या खेज गाडी सर्च लाईट स्पेशल को जिसमें एक या अधिक वाहन इंजन के आगे लगे हैं, अधिक से अधिक चालीस किलोमीटर प्रति घंटे की गति से चलने की अनुमति दी जा सकती है।

(2) जब रात्रि में या धुंध कोहरे या तुफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है तो कोई गाडी इंजन द्वारा ढकेली जाती है तो सबसे अगले वाहन पर निर्धारित लाइट या मार्कर लाइट लगी होनी चाहिए।

(3) जब रेल इंजन एक लोड को धकेलता है और सबसे पीछे लगा होता है तो, इस पर एक टेल लैम्प या टेल बोर्ड या इसके समकक्ष उपकरण लगा होना चाहिए।

(4) यदि किसी कारणवश किसी गाड़ी को उसी के रेल इंजन से धकेलकर पिछले स्टेशन में वापस लाना हो.- (i) तो सबसे पहले लोको पायलट को संचार के अनुमोदित साधनों के द्वारा स्टेशन मास्टर से अनुमति प्राप्त करनी होगी और स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि प्रभावित गाड़ी के पीछे ब्लॉक सेक्शन में कोई अवरोध नहीं हैं रिवर्सल की अनुमति देगा।

(ii) लोको पायलट किसी गाडी को वापस लाते समय अपनी गाडी को ऐसे स्थान पर रोकेगा जहां अंतिम वाहन पूर्ण ब्लॉक पद्धति दोहरी लाईन में विपरीत दिशा के प्रथम रोक सिगनल और पूर्ण पद्धति इकहरी लाईन में प्रथम रोक सिगनल या स्वचालित ब्लॉक पद्धति के मामले में विपरीत दिशा के सेमी ऑटोमेटिकया मैनुअल सिगनल और इकहरी लाईन स्वचालित ब्लॉक पद्धति में प्रथम रोक सिगनल के निकट हो। दृष्टि साफ रहने पर भी गाडी की गति पचीस किलामीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी और गाड़ी को सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल दिखाकर पायलट करके स्टेशन लाया जाएगा

(iii) स्टेशन मास्टर उपर्युक्त खंड (ii) के अनुसार गाड़ी के ठहराव वाले स्थान से हैंड सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा।

(iv) (क) जहां तक संभव हो, हैंड सिगनल दिखाने वाला व्यक्ति संचार के अनुमोदित साधनों से लोको पायलट का बराबर मार्गदर्शन करता रहेगा, जिस दौरान वह सबसे पिछले डिब्बे की स्थिति और समपार फाटक की स्थिति या पीछे, यदि कोई अवरोध हो, की जानकारी देता रहेगा और (ख) यदि दृश्यता स्पष्ट नहीं हो तो सहायक लोको पायलट पैदल चलकर हाथ सिगनल से गाड़ी को उस स्थान तक पायलट करेगा जिस स्थान तक खंड (iii) के अनुसार स्टेशन स्टाफ तैनात किया गया है, इस दौरान गाड़ी की गति आठ किलोमीटर से अधिक नहीं होगी.

(v) लोको पायलट समपार फाटक के निकट पहुँचते समय और समपार फाटक से गुजरते समय बार-बार सीटी बजाकर सड़क यातायात को चेतावनी देगा सहायक लोको पायलट पीछे की ओर बराबर नज़र रखेगा और विशेष परिस्थिति में गाड़ी को रोकने के उपाय करेगा. लोको पायलट और स्टेशन मास्टर संचार के अनुमोदित साधनों के माध्यम से एक दूसरे को गाड़ी के संबंध में जानकारी देगें.

ग– गाड़ियों के उपकरण और गाड़ी के चालक दल

159. "रेलवे इमरजेंसी अलर्ट" अलार्म.–विशेष अनुदेश द्वारा अनुमत किसी आपात स्थिति को छोडकर कोई भी गाड़ी मोबाइल ट्रेन रेडियों कम्यूनिकेशन सिस्टम के मोबाइल रेडियों के बिना काम नहीं करेगी, जो या तो लोको कैब में इंस्टाल किया जाएगा या लोको पायलट के पास उपलबध रहेगा ताकि वह रेलवे आपातकाल कॉल प्राप्त कर सकें और भेज सके।

160. एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री.- (1) विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमत किसी आपात स्थिति को छोडकर किसी गाडी को तब तक नहीं चलाया जाएगा जब तक कि रेल इंजन के चालक केविन में कम्यूनिकेशन डिस्प्ले यूनिट और वाहन के अंतिम भाग में कपलर पर एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री का सेंस एंड ब्रेक यूनिट सिस्टम नहीं लगा दिया गया हो।

(2) स्टाफ को यह बताने के लिए कि गाड़ी पूर्ण रूप में है, उसके अंतिम डिब्बे पर पीछे लाल रेट्रो-रिफ्लेक्टिव पेंट से रंगा सेंस और ब्रेक यूनिट सिस्टम होगा जिस पर एक चमकता लाल लैम्प लगा होगा, जो दिन और रात दोनों समय जला रहेगा।

(3) पीछे की ओर से उसी लाइन या समीपवर्ती लाइनों पर आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सचेत करने के लिए सेंस और ब्रेक यूनिट के साथ एक अम्बर फ्लेशर लाइट भी होगी जिसे लोको पायलट द्वारा स्विच 'ऑन' या स्विच 'ऑफ' किया जा सकेगा। साथ ही, अम्बर फ्लेशर लाइट का डिजाइन ऐसा होगा कि गाड़ी के विखंडन की स्थिति में यह स्वतः स्विच 'ऑन' हो जाएगा।

परंतु और इस नियम का यह प्रावधान रेल कारों या एकल रेल इंजन या कपल किए गए इंजनों पर लागू नहीं होगा.

161. हेड लाइट, मार्कर लाइट, फ्लेशर लाइट और स्पीडोमीटर.-(1) किसी भी गाड़ी से रात्रि के दौरान या खराब मौसम के दौरान या लंबी सुरंगों में तब तक काम नहीं लिया जाएगा, जब तक उसके रेल इंजन पर आगे एक अनुमोदित डिजाइन की बिजली की हेडलाइट, दो सफेद मार्कर लाइटें, सामने ऊपर की ओर एक फ्लेशर लाइट; और लाइट के चले जाने पर उपयोग हेतु पिछले हिस्से में दो लाल मार्कर लाइटें न लगी हो।

(2) स्टेशन और यार्डों में विशेष रूप से शंटिंग के लिए लगे एक रेल इंजन पर रात्रि के दौरान या खराब मौसम के दौरान कम दृश्यता की स्थिति में विशेष निर्देशों के अनुसार हेड लाइटें लगी होनी चाहिए और उसके अगले और पिछले हिस्सों में दो लाल मार्कर लाइटें लगी होनी चाहिए।

(3) बिजली की हेड लाइट के लिए एक स्विच फिट होना चाहिए ताकि प्रकाश को कम किया जा सके और उसका प्रकाश तब कम हो जाएगा,-

(क) जब गाड़ी किसी स्टेशन पर रुकी हुई होगी;

(ख) जब गाड़ी दोहरी या मल्टीपल ट्रेक पर किसी विपरीत दिशा से आ रही गाड़ी की ओर बढ़ती है; और

(ग) ऐसे किन्हीं अन्य अवसरों पर जैसा विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित हों।

(4) यदि बिजली की हेड लाइटमार्ग में बंद हो जाती है या आपात स्थिति में किसी गाड़ी को बिना हेडलाइट के काम करना पड़ जाए तो रेल इंजन में, जैसा नियम 161 के उप-नियम (1) उल्लिखित है, बिजली की दो सफेद मार्कर लाइटें जल जाएंगी, जो गाड़ी के चलने की दिशा में रोशनी करेंगी और उस समय अपनी लोकेशन पर पहुंचने के लिए गाड़ी की गति पचास किलोमीटर प्रति घंटा या सेक्शन में लागू सबसे कड़े गति प्रतिबंध, इनमें सेजो भी कम हो, से अधिक नहीं होनी चाहिए ताकि लोकेशन पर पहुंचकर या तो उसे ठीक किया जा सके या एक राहत रेल इंजन उपलब्ध कराया जा सके।

(5) यदि हेड लाइट, मार्कर लाइटें और फ्लेशर लाइटें खराब हों तो रेल इंजन को शेड से बाहर नहीं निकाला जाएगा. यदि फ्लेशर लाइट मार्ग में खराब हो जाती है तो लोको पायलट उसके सुधार हेतु या एक राहत रेल इंजन उपलब्ध कराने के लिए नियंत्रक को सूचित करेगा।

लोकेशन पर पहुंचने से पहले इस बीच जहां गाड़ी किसी दुर्घटनावश या किसी अन्य कारणवश गाड़ी के बढ़ने की दिशा में खतरे का सिगनल दिखाने पर रोके जाने पर उस खराबी को यदि ठीक किया जा सकता हो तो वह विपरीत दिशा में किसी गाड़ी के अपने नजदीक आने तक बार-बार रेलइंजन की हेडलाइट को स्विच 'ऑन' या स्विच 'ऑफ', करने के अलावा अनुमोदित संचार माध्यमों के उपयोग से उस समीप आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को चेतावनी भी देता रहेगा।

(6) यदि स्पीडो मीटर/ रिकॉर्ड रखराव स्थिति में हों तो रेल इंजन को शेड से बाहर नहीं निकाला जाएगा. यदि स्पीडो मीटर या रिकॉर्डर गाड़ी के चलने के दौरान खराब हो जाते हों, तो लोको पायलट को या तो एक अंतराल पर विद्युतीकृत क्षेत्र से गुजरने वाली पोस्टों की संख्या के अनुसार या अन्यथा उसे उस सेक्शन की अधिकतम अनुमत गति से नव्वे प्रतिशत से अधिक गति, इनमें जो भी कम हो, पर गाड़ी नहीं चलानी चाहिए।

162. टेल बोर्ड या टेल लैम्प.-

(1) स्टाफ को यह संकेत देने के लिए कि गाड़ी पूर्ण अवस्था में है, उसके अंतिम डिब्बे पर पीछे की ओर स्पष्ट तौर पर निम्नानुसार फिक्स होने चाहिए,-

(क) एक लाल रेट्रो-रिफ्लेक्टिव पेंट हुआ सेंस एंड ब्रेक यूनिट जिसके पीछे एक फ्लेशिंग लाल लैम्प हो, जो नियम 160 के उप नियम (2) के अनुसार दिन और रात्रि दोनों समय जलता हो, या

(ख) (i) दिन के समय, अनुमोदित डिजाइन का एक टेल बोर्ड या लाल रंग से रंगा एक टेल लैम्प, जिसे बुझाया जा सके, या

(ii) रात्रि के समय, साथ ही घने, कोहरे वाले या खराब मौसम में दिन के समय कम दृश्यता के समय, अनुमोदित डिजाइन का लाल रंग का एक फ्लेशिंग टेल लैम्प;

(ग) ऐसा कोई अन्य उपकरण, जो विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित हो।

(2) अंतिम वाहन संकेतक के रूप में एक लाल झंडी के साथ गाड़ियों की कार्यप्रणाली .- खुली हुई गाड़ी के अगले हिस्से के मामले के बजाय, ब्लॉक सेक्शन में कोई भी गाड़ी जैसा कि इन नियमों में निर्धारित है, टेल बोर्ड या टेल लैम्प के बिना कार्य नहीं करेगी. केवल आपात स्थिति में और विशेष निर्देशों के अनुसार प्रत्येक मामले में गाड़ियों में टेल बोर्ड या बुझे हुए टेल लैंप की कार्यप्रणाली के बजाय एक लाल झंडी का उपयोग किया जाएगा जो एक अंतिम वाहन संकेतक के रूप में कार्य करता है।

(3) एक रेल इंजन या कपल किए गए एकल रेल इंजन के मामले में, दिन के समय एक लाल झंडी औररात्रि के समय लाल जली हुई मार्कर लाइट (लाल स्लाइड से कवर करने के बाद) अंतिम वाहनों का संकेत देंगे।

163. लोको पायलट या सहायक लोको पायलट के उपकरण.-

(1) **लोको पायलट के उपकरण** – प्रत्येक लोको पायलट गाड़ी में ड्यूटी के समय अपने पास निम्नलिखित उपकरण रखेगा,-

(क) इन नियमों की एक प्रति या उसके वे भाग, जो उसे नियम 3 के अंतर्गत उपलब्ध कराए जाते हैं;

(ख) वर्किंग टाइम टेबल और समस्त शुद्धि पत्रों और परिशिष्ट, यदि कोई हों, की एक प्रति, जो उस सेक्शन के लिए लागू हों जहां गाड़ी संचालित होती है;

(ग) टॉर्च सह तिरंगा हैंड सिगनल लैम्प (एकदम सफेद, चमकीला लाल और हरा);

(घ) लकड़ी पर लगी दो लाल झंडिया और एक हरी झंडी;

(ड.) जब तक रेल इंजन उपकरण का हिस्सा न बने, मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का मोबाइल रेडियो;

(च) एक पोर्टेबल अम्बर फ्लेशर लाइट;

(छ) जब तक रेल इंजन उपकरण का हिस्सा न बने, संचार के सुरक्षित माध्यमों के नेटवर्क वाला हैंड सेट;

(ज) औजार के रूप में एक जोड़ी चश्मे और एक घड़ी;

(झ) जहां आवश्यक हों, "लाइन क्लियर टिकट" और "खतरे की स्थिति में सिगनल से गुजरना" के खाली फार्म ताकि संचार के सुरक्षित माध्यमों पर प्राधिकार प्राप्त किया जा सके.

(ण) ऐसी अन्य वस्तुएं, जो इस कार्य के लिए रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की जाती हों.

(2) यदि किसी लोको पायलट के पास नियम 163 के उप-नियम (1) में उल्लिखित वस्तुएं नहीं होती, तो वह अपने वरिष्ठों को इस आशय की जानकारी देगा, जो कमियों को दूर करेंगे।

(3) **सहायक लोको पायलट के उपकरण** – प्रत्येक सहायक लोको पायलट ड्यूटी के दौरान अपने गाड़ी में निम्नलिखित उपकरण रखेगा,-

(क) इन नियमों की एक प्रति या उसके वे भाग, जो उसे नियम 3 के अंतर्गत उपलब्ध कराए जाते हैं;

(ख) वर्किंग टाइम टेबल और समस्त शुद्धि पत्रों और परिशिष्ट, यदि कोई हों, की एक प्रति, जो उस सेक्शन के लिए लागू हों जहां गाड़ी संचालित होती है;

(ग) टॉर्च सह तिरंगा हैंड सिगनल लैम्प (एकदम सफेद, चमकीला लाल और हरा);

(घ) लकड़ी पर लगी दो लाल झंडिया और एक हरी झंडी;

(ड.) जब तक रेल इंजन उपकरण का हिस्सा न बने, संचार के सुरक्षित माध्यमों नेटवर्क वाला हैंडसेट;

(च) औजार के रूप में एक जोड़ी चश्मे और एक घड़ी;

(छ) ऐसी अन्य वस्तुएं, जो इस कार्य के लिए रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की जाती हों।

(4) यदि किसी सहायक लोको पायलट के पास नियम 163 के उप-नियम (3) में उल्लिखित वस्तुएं नहीं होती, तो वह अपने वरिष्ठों को इस आशय की जानकारी देगा, जो कमियों को दूर करेंगे।

164. रेल इंजन उपकरण- प्रत्येक रेल इंजन में निम्नलिखित वस्तुएं होंगी.-

(1) मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का एक कैब रेडियो.

टिप्पण : जहां रेल इंजन उपकरण के रूप में मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का कैब रेडियो उपलब्ध नहीं हो, वहां लोको पायलट को मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का एक ऑपरेशनल रेडियो उपलब्ध कराया जाएगा.

(2) अनुमोदित डिजाइन के अग्नि शामक, स्किड और अन्य एसेसरीज, जैसा विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित हो।

(3) जब तक विशेष निर्देशों के अनुसार छूट न दी जाती हो, जैसा सेक्शन के लिए निर्धारित हों, ऑन बोर्ड संरक्षा उपकरण।

165. चालू रेल इंजन में तैनाती.-(1) कोई भी चालू रेल इंजन तब तक रनिंग लाइन पर अनुमत नहीं होगा, सिवायजब तक अन्यथा विशेष निर्देशों द्वारा लोको पायलट के साथ-साथ सहायक लोको पायलट तैनात न हों।

(2) नियम 163 के उप-नियम (3) के प्रावधान की शर्त पर, किसी भी परिस्थिति में लोको पायलट या हर तरह से पूर्णतया प्रशिक्षित एक रेल कर्मी के अलावा, किसी भी व्यक्ति को किसी रनिंग लाइन पर रेल इंजन चलाने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(3) यदि कोई लोको पायलट या सहायक लोको पायलट असक्षम हो जाता है, तो नियंत्रक और स्टेशन का स्टेशन मास्टर को अग्रिम रूप से संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा राहत की व्यवस्था करने के लिए जानकारी देंगे और गाड़ी को लोको पायलट या पूर्ण प्रशिक्षित सहायक लोको पायलट द्वारा सावधानी पूर्वक अगले स्टेशन तक संचालित किया जाएगा।

(4) गाड़ी के किसी भी चालकदल कर्मी की असक्षमता के बारे में जानकारी मिलने पर, जैसा आवश्यक हो, नियंत्रक द्वारा किसी निकटवर्ती स्टेशन से राहत चालकदल और डाक्टरी सहायता की व्यवस्था की जाएगी।

166. रेलगाड़ी को चलाना.- (1) लोको पायलट और सहायक लोको पायलट स्वयं को गाड़ी की कार्यप्रणाली, सिगनलों की लोकशनों और अन्य स्थानीय परिस्थितियों से अवगत रखेंगे जो किसी सेक्शन या रेलवे के उन सेक्शनों पर गाड़ियों के संचालन को प्रभावित करते हों, जिन पर उन्हें काम करना होता है और यदि वे रेलवे के किसी ऐसे भाग से परिचित नहीं होते जिन पर उन्हें काम करना हो, तो वे किसी प्रशिक्षित रेलकर्मी की सहायता लेंगे, जो जानकारी उपलब्ध कराने में उनकी सहायता करेगा।

(2) (क) गाड़ी को निरपवाद रूप से अग्रणी रेल इंजन के सामने वाले कंपार्टमेंट से चलाया जाएगा.

(ख) यदि अगले कम्पार्टमेंट का ड्राइविंग उपकरण खराब हो जाता है तो गाड़ी को पिछले कम्पार्टमेंट से विशेष निर्देशों के अनुसार प्रतिबंधित गति से चलाया जा सकता है और एक सक्षम रेलकर्मी अगले कम्पार्टमेंट में यात्रा करते हुए इन नियमों के अनुसार हैंड सिगनल दिखाएगा।

(3) (क) किसी भी रेलकर्मी कोरनिंग लाइन के किसी हिस्से में गाड़ी चलाने या लोको पायलट के रूप में काम करने की अनुमति नहीं दी जाएगी, जब तक कि वह चालन कार्य में पूरी तरह दक्ष न हो और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी सक्षमता प्रमाणपत्र न हो।

(ख) इस नियम के कड़े अनुपालन के लिए जिम्मेदारी का निर्धारण संबंधित रेल प्रशासन द्वारा किया जाएगा।

167. रेल इंजन पर चढ़ना.-(क) जब तक विशेष निर्देशों के अनुसार अनुमति न हो, लोको चालकदल के सिवाय अन्य किसी भी रेलकर्मी को रेलइंजन पर चढ़ने के लिए अधिकृत नहीं किया जाएगा।

(ख) जब तक विशेष निर्देशों के अनुसार अधिकृत न किया जाए कोई भी अनधिकृत व्यक्ति किसी उपकरण से छेड़छाड़ नहीं कर सकेगा।

168. एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री की अनुपस्थिति में गाड़ियों की कार्यप्रणाली.- जब किसी गाड़ी का एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के बिना अपरिहार्य रूप से काम करना आवश्यक हो जाए तो इसे विशेष निर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

स.नि 168(1)- जब अपरिहार्य परिस्थितियों में ईओटीटी के बिना एक गाडी को काम करना है, तो इसे काम करने की अनुमति दी जाए, बशर्ते कि केवल आपात स्थिति को छोडकर या जैसा कि विशेष अनुदेशों के अंतर्गत प्रदान किया गया है, इसके साथ अनुमोदित डिजायन का एक ब्रेक-वैन या हस्त संचालित ब्रेक वाहन जुडा हुआ है।

बशर्ते कि, इस नियम का प्रावधान रेल कारों, हल्के लोकोमोटिव या एक साथ जुडे हुए लोकोमोटिव, या ऐसे मामले जहां अंतिम कार्यरत वाहन पावर वितरण पावर प्रणाली के अंतर्गत एक कार्यरत लोकोमोटिव है, ट्रैक मशीन, कपल ट्रैक मशीनों, ट्रैक मशीन हॉलिंग कैम्पिंग कोच पीक्यूआरएस गाडी एवं ट्रैक रिलेइंग एवं ट्रेन डिस्ट्रीव्यूटिड पावर प्रणाली, पर लागू नहीं होगा।

बशर्ते कि जब ईओटीटी मौजूद न हो और गाडी स्व-चालित सिगनल पर रुक जाए तो गार्ड पीछे की ओर एक खतरा हाथ संकेत दिखाएगा।

बशर्ते कि जब गार्ड के साथ गाडी का संचालन हो रहा है, तो गार्ड स्टेशन से गाडी को चलाने से पूर्व या ब्लॉक सेक्शन में रुकने के पश्चात लोको पायलट एवं स्टेशन

कर्मचारियों के साथ सिगनल का भी आदान-प्रदान करेगा, प्रतिबंधित गति क्षेत्र से गुजरने पर एवं यात्रा के दौरान जिसमें स्टेशनों पर ठहराव भी शामिल है, पर सावधानी पूर्वक नजर रखेगा तथा समय-समय पर स्वयं को इस बात से संतुष्ट करेगा कि टेल-बोर्ड और ब्रेक-वैन लैम्प सही स्थिति में हैं और जहां आवश्यक हो वे चमकीले प्रकाशवान दिख रहे हैं, कि गाडी हर स्थिति में पूर्णरूपेण ठीक है तथा यह सुरक्षित एवं समुचित रूप में आगे बढ रही है, साथ ही जब गाड़ी समपार फाटक या रेल-पथ पर कार्यरत स्टाफ के पास से गुजर रही हो तब गाड़ी को खतरे का सिगनल देते हुए रोका जा सकता है। जब भी आवश्यक हो, वह ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को गाड़ी के पूर्ण आगमन एवं उल्लंघन चिह्न से साफ होने की सूचना देगा।

बशर्ते कि लोको पायलट, यात्रा प्रारंभ करने से पूर्व और रास्ते में किसी भी शंटिंग कार्य करने के बाद, यह सुनिश्चित करेगा कि लोकोमोटिव एवं गाडी तथा विभिन्न वाहनों के बीच कपलिंग (युग्मक) और हॉज पाइप (बीपी और एफपी) ठीक से सुरक्षित हैं तथा गाडी की निरंतरता अंतिम वाहन तक की ब्रेक प्रणाली, जिसमें सहायक इंजन भी शामिल है, यदि कोई है तो, बाधा रहित हैं तथा गाडी में दिए गए निर्धारित ब्रेकिंग सिलेंडरों की संख्या सही रूप में कार्य कर रहे हैं।

169. किसी गाड़ी के पिछले हिस्से में अम्बर फ्लेशर लाइटके बिना गाड़ियों की कार्यप्रणाली.- जब किसी गाड़ी के पिछले हिस्से में अम्बर फ्लेशर लाइट दिखाने के प्रावधान के बिना अपरिहार्य रूप से काम करना आवश्यक हो जाए तो इसे विशेष निर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

गाड़ी में ब्रेकयान की अवस्थिति– जब किसी गाड़ी में कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो काम कर रहा हो किंतु वह एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के बिना काम कर रही हो, तो गाड़ी के पिछले हिस्से में एक ब्रेकयान लगाया जाएगा जिसमें गार्ड यात्रा करेगा और ब्रेकयान के कार्य संपन्न करेगा, परंतु उस ब्रेकयान के पीछ कोई आरक्षित सवारी डिब्बा या अन्य वाहन लगाया जा सकता है।

170. मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम के कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो के बिना गाड़ी की कार्यप्रणाली.- 'जब मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम के कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो' के बिना किसी गाड़ी का अपरिहार्य रूप से काम करना आवश्यक हो जाए तो इसे विशेष निर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

(क) ब्रेकयान में सक्षम रेलकर्मी का गार्ड के रूप में काम करेंगे.-

(1) सिवाय उस स्थिति के जब मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो और एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री सिस्टम के साथ गाडी काम करती है या जब उनमें से कोई भी उपलब्ध नहीं कराया

जाता है या आपात स्थिति में, प्रत्येक चलती गाड़ी में गार्ड के रूप में कार्य करने वाले एक सक्षम रेलकर्मी के साथ इनकी व्यवस्था की जाएगी।

(2) एक चलती गाड़ी में गार्ड ब्रेकयान में या हैंड ब्रेक वाले वाहन में यात्रा करेगा, सिवाय -

(क) किसी आपात स्थिति में, या

(ख) जैसा इन नियमों के अधीन अनुमति है।

(3) जब कोई गाड़ी गार्ड के बिना चलाई जाती है तो वह ड्यूटी लोको पायलट द्वारा निष्पादित की जाएगी, जो विशेष निर्देशों के अनुसार उसे सौंपी जाएंगी।

(4) गार्ड के उपकरण,-(क) जब किसी गाड़ी के ब्रेकयान में यात्रा करते हुए गार्ड अपनी ड्यूटी करता है तो नियम 163 में सूचीबद्ध उपकरणों के साथ वह अपने साथ निम्नलिखित उपकरण भी रखेगा -

(झ) एक लाल टेल बोर्ड,

(ii) एक लालटेल लैम्प,

(iii) एडॉप्टर के साथ अलग लिया जा सकने वाला एयर प्रेशर गेज़,

(iv) जब मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो उपलब्ध हो किंतु एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री न हो, तो एक अम्बर फ्लेशर लाइट,

(v) जब 'मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टमका कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो' उपलब्ध नहीं हो, तो डेटोनेटर्स की पर्याप्त आपूर्ति; और

(vi) इस संबंध में रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित ऐसी अन्य वस्तुएं।

(ख) यदि गार्ड नियम 170 के उप-नियम (1) में उल्लिखित किसी वस्तु को अपने पास नहीं रखता है तो वह इस तथ्य की रिपोर्ट अपने वरिष्ठ को देगा जो इस कमी को दूर करेगा.

(5) ऐसे सक्षम रेलकर्मी जिन्हें डेटोनेटर्स और उनके उपयोग की सही जानकारी है, को ही गार्ड का कार्य सौंपा जाएगा और वह इनके तत्काल उपयोग के लिए इन्हें अपने पास रखेगा.

171. कपलिंग.– ऐसा कोई वाहन जिसमें या अनुमोदित पैटर्न का कपलिंग फिट नहीं है किसी भी गाड़ी में नहीं जोडा जाएगा.

घ – वाहन और क्रेनें

172. क्रेन.- (1) गाड़ियों को ट्रेवलिंग क्रेन से जोड़ना,-

(क) किसी भी गाड़ी में तब तक कोई ट्रेवलिंग क्रेन से नहीं जोड़ी जाएगी, जब तक वह अधिकृत रेलकर्मी द्वारा समयक रूप से प्रमाणित की गई हो और वह समुचित रनिंग कंडीशन में हो, आवश्यक होने पर एक उसी गार्ड यान को प्राथमिकता देते हुए रेल इंजन के आगे लगाया जाएगा,

(ख) सभी स्थायी और अस्थायी प्रतिबंध लागू होने की दशा में क्रेन की गति या तो सेक्शनल गति या उस क्रेन की अधिकतम अनुमत गति, जो भी कम हो, के अनुसार प्रतिबंधित की जाएगी.

(2) विद्युत कर्षण पर क्रेन का कार्य.–जिस लाइन पर या विद्युत कर्षण हो उसकी समीपवर्ती लाइन पर तब तक कोई क्रेन कार्य नहीं करेगी, जब तक उस शिरोपरि उपस्कर को बंद न कर दिया जाए और ओएचई स्टाफ द्वारा उसकी अर्थिंग न कर दी गई हो और क्रेन की पाल की मूवमेंट को सावधानी से नियंत्रित किया गया हो ताकि ओएचई कर्षण खराब न हो; और नियम 265 के अनुरूप अन्य सावधानियां रखी जाएगी.

(3) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना या तब तक ट्रेन का कार्य शुरु या आगे नहीं बढाया जाएगा और जब तक अवरुद्ध लाइन या लाइनें ब्लॉक नहीं कर दी जाती.

(क) क्रेन पर्यवेक्षक, कार्य की प्रकृति, जिस लाइन पर क्रेन खडी है और अन्य लाइन या लाइने, यदि कोई है, जो कार्य होने की अवधि के दौंरान अवरूद्ध होंगी और कार्य पूरा होने का समय, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लेखबद्ध करके अधिसूचित करेगा.

(ख) स्टेशन सेक्शन में क्रेन के कार्य के मामले में जिन लाइनों के लिए ब्लॉक लिया गया हो, उन्हें सिगनल 'ऑफ' लेने या गाड़ी के कार्य या शंटिंग के उद्देश्य से 'अवरुद्ध' माना जाएगा. प्रभावित लाइनों को उन लाइनों के प्वाइंटों और संबद्ध प्वाइंट स्विचों या बटनों को सैट करके संरक्षित किया जाएगा. जहां बज़र उपलब्ध कराए गए हों, उन्हें भी स्विच 'ऑन' किया जाएगा,

(ग) ब्लॉक सेक्शन में क्रेन के कार्य के मामले में,-(i) क्रेन को स्टेशन के पिछले हिस्से से तभी डिस्पैच किया जाएगा जब नियम 103 के अनुसार शंटिंग या अवरोध के लिए आवश्यक प्राधिकार के साथ ब्लॉक सेक्शन के ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड किया जाता हो और अपेक्षित सतर्कता आदेश दिए गए हो;

(ii) यदि कार्य के लिए यह आवश्यक हो कि भारतीय रेलवे की लाइनों सहित किसी समीपवर्ती लाइनों पर गाड़ियों को रोका जाए, तो उनके लिए पर्यवेक्षक द्वारा ब्लॉक किया जाएगा और क्रेन को डिस्पैच करने वाले भारतीय रेलवे के स्टेशन मास्टर सहित स्टेशन मास्टर द्वारा प्रभावित सेक्शन को भी ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड किया जाएगा;

(iii) यदि कार्य में क्रेन के ऑपरेशन के दौरान जब क्रेन की जिब को उठाया जाता हो, समीपवर्ती लाइनों का बंद किया जाना शामिल हो तो क्रेन का ऑपरेशन रोककर गाड़ियों को गुजारा जा सकता है, इस संबंध में नियम 242 के अनुसार पर्यवेक्षक सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा और सेक्शन की ओर बढ़ने वाले लोको पायलट को सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा.

(घ) जब कोई क्रेन कार्यरत हो, तो प्रभारी पर्यवेक्षक यह देखेगा कि समीपवर्ती लाइनें, जिनके लिए ब्लॉक नहीं लिया गया हो, उन्हें किसी भी स्थिति में बंद न किया जाता हो, और

(ड.) क्रेन का कार्य समाप्त हो जाने के बाद, क्रेन पर्यवेक्षक ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सहित भारतीय रेलवे केस्टेशन मास्टर को इस आशय की एक मीमो जारी करेगा कि कार्य पूरा हो चुका है और अन्य ब्लॉक की गईया गंदी की गई लाइनों पर कोई अवरोध नहीं है और वे गाड़ियों के गुजरने के लिए सुरक्षित हैं.

परंतु साथ ही लिखित मीमो के बाद, जहां उपलब्ध हो, संचार माध्यमों से मौखिक संदेश भी भेजा जाएगा ताकि क्रेन वाली लाइन के सिवाय अन्य लाइनें गाड़ी संचालन की शीघ्र शुरुआत हो सके.

(च) क्रेन पर्यवेक्षकसे यह आश्वासन प्राप्त होने के बाद सामान्य गाड़ी संचलन पुन: शुरू किया जाएगा;

(छ) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरट्रेन सिगनल रजिस्टर में लाल स्याही से इन गतिविधियों की प्रविष्टि करेगा.

(ज) रेल प्रशासन द्वारा नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी सक्षमता प्रमाणपत्र रखने वाला रेलकर्मी ही क्रेन ऑपरेशंस को ऑपरेट या सुपरवाइज करेगा.

173. वाहनों का लदान.-

(1) किसी भी माल डिब्बे में इतना लदान नहीं किया जाएगा जो उस रूट के लिए, जिस पर उसे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे या भारतीय रेलवे लाइनों पर यात्रा करनी हो, फिक्स एक्सल के अधिकतम सकल लोड से अधिक हो. यदि रूट के विभिन्न सेक्शनों पर भिन्न एक्सल लोड सीमा हो, तो सबसे कम अनुमत एक्सल लोड चुना जाना चाहिए या बुक और डिस्पैच की गई गाड़ी बरास्ता एकसमान एक्सल लोड सीमा वाले लोकप्रिय रूट पर चलाई जाएगी.

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे लाइनों के सेक्शनों के लिए एक्सल पर अधिकतम सकल लोड निदेशक परिचालन और व्यवसाय विकास द्वारा निर्धारित किया जाएगा और भारतीय रेल लाइनें भारतीय रेल अधिनियम, 1989 की धारा 72 के अंतर्गत या जैसा उक्त धारा की उप-धारा (4) के अधीन निर्धारित किया गया हो, भिन्न वहन क्षमता के अनुसार फिक्स की जाएंगी.

(2) सिवाय विशेष निर्देशों के अनुसार, किसी भी माल डिब्बे में इस प्रकार लदान नहीं किया जाएगा कि वह डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे या भारतीय रेल लाइनों पर यात्रा करने वाले मार्ग पर निर्धारित परिमाप से अधिक नहीं हो. यदि उस मार्ग पर विभिन्न सेक्शनों के लिए अधिकतम संचालन परिमाप सीमाएं भिन्न हों तो अनुमत अधिकतम संचालन परिमाप सीमा से कम परिमाप चुना जाना चाहिए.

सामान्य संचालन के लिए अधिकतम संचालन परिमाप साथ ही डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे की लाइनों के सेक्शनों के लिए अधिक परिमाप वाले परेषणों के नियम भी निदेशक परिचालन और व्यवसाय विकास द्वारा निर्धारित किए जाएंगे और भारतीय लाइनों के लिए ये नियम रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किए जाएंगे.

(3) जब परेषण की लंबाई लदे हुए मालडिब्बे के अंत से अधिक असुरक्षित अवस्था में आ जाती हो तो डमी के रूप में कार्य के लिए एक अतिरिक्त मालडिब्बा जोड़ा जाना चाहिए.

174. मार्शलिंग ऑर्डर और क्षतिग्रस्त या खराब वाहनों का लगाना.-(1) स्टेशन मास्टरयायार्ड मास्टर, जहां उपलब्ध हो,सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी के फॉरमेशन में वाहनों की मार्शलिंग इस उद्देश्य के लिए निर्धारित विशेष निर्देशों को पूरा करती हो.

(2) री-रेलमेंट के बाद कोई डीरेल हुआ वाहन याहॉट एक्सल वाला वाहन तब तक जोड़ा नहीं जाएगा जब तक एक सक्षम गाड़ी परीक्षक द्वारा उसे चलाने के लिए फिट प्रमाणित नहीं कर दिया जाता.

परंतु यदि स्टेशनों के बीच कोई हॉट एक्सल की स्थिति देखी जाती है तो लोको पायलट, यदि वह समझे कि ऐसा करना ठीक है, उक्त वाहन को धीमी गति पर अगले स्टेशन तक ले जा सकता है, जहां उस गाड़ी को प्राथमिकता देते हुए मुख्य लाइन पर लिया जाएगा अन्यथा उसे लूप लाइन पर लेने से पूर्व प्रथम स्टॉप सिगनल से पहले रोका जाएगा और वाहन की जांच की जाएगी और उसे आगे बढ़ाने से पहले प्रमाणित किया जाए.

(3) यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के पास एक गाड़ी के किसी वाहन की स्थिति से खतरे को भांपने का कोई कारण हो, तो गाड़ी परीक्षक द्वारा उसके परीक्षण से पूर्व लोको पायलट से परामर्श किया जाएगा और यदि उसे आवश्यक लगे, तो वाहन को उस गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा.

(4) एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री से बाहर वाहनों को अटैच करना,-

(क) अच्छी चालू हालत में प्रेशर ब्रेक फिट हुए कितने भी वाहनों को उस गाड़ी से जोडे जाने की अनुमति दी जा सकती है जिसमें एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के उपलब्ध सेंस एंड ब्रेक यूनिट शिफ्ट किया जाता हो और जिसे सबसे पिछले वाहन के पिछले कपलर पर इंस्टाल किया जाता हो.

(ख) ऐसे क्षतिग्रस्त वाहन की क्लियरेंस के मामले में, जिसके एयर प्रेशर ब्रेक चालू हालत में नहीं है, सबसे पिछले वाहन के पिछले कपलर पर सेंस एंड ब्रेक यूनिट इंस्टाल नहीं किया जा सके, तो आपात स्थिति में घिरी हुई रनिंग लाइनों को क्लियर करने के लिए, और साथ ही कम दूरी के लिए एक से अधिक ऐसे वाहन की अनुमति नहीं दी जाएगी. ऐसे मामलों में माना जाएगा कि गाड़ी टेल लैम्प के बिना चल रही है और ऐसी गाड़ियों की कार्य प्रणालियों के लिए इन नियमों में निर्धारित सभी उपायों का पालन किया जाएगा.

आवश्यक होने पर, नियंत्रक सापेक्ष सत्यापन के माध्यम से फाउलिंग मार्क की क्लियरेंस के सत्यापन के लिए मार्ग के सभी स्टेशनों को सूचित करेगा और अंतिम वाहन के नंबर के आधार पर पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा.

परंतु यह कि उक्त क्षतिग्रस्त वाहन, जिसका एयर प्रेशर चालू हालत में नहीं हो को सेक्शन से क्लियर करने के उद्देश्य से किसी गाड़ी को विशेषतया विशेष निर्देशों के अनुसार चलाया जाएगा, और

(ग) जब गाड़ी एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के बिना चल रही हो तो उसमें वाहनों का जोड़े जाना विशेष निर्देशों के द्वारा किया जाएगा।

स.नि. 174 (1)- ईओटीटी के बिना गाडी का संचालन होने पर ब्रेक-वैन के बाहर वाहन को जोडना एवं ब्रेक-वैन लगाया गया है-(क) जब गाडी में हवा का दबाव हर एक जगह पर लगातार दो आठ पहियों या इसके समतुल्य वैगनों तक रहता है एवं प्रेशर ब्रेक ठीक प्रकार कार्य करने की स्थिति में हो, अन्यथा केवल एक आठ पहियों वाले या इसके बराबर वाले वैगन को ब्रेक-वैन के पीछे जोडने की अनुमति दी जाएगी, जो इस शर्त के अधीन है कि अंतिम वाहन पर एक टेल-लैम्प या टेल-बोर्ड लगाया गया है।

(ख) क्षतिग्रस्त वाहन जिनकी संख्या एक से अधिक न हो एवं जो चलने के लिए फिट प्रमाणित किया जा चुका है, जब सम्बंधित सक्षम रेलवे कर्मचारी के साथ चलता है, तब इसे गाड़ी के पीछे लगे ब्रेक-वैन के पीछे की ओर इस शर्त के साथ जोड़ा जाए कि अंतिम वाहन पर टेल लैंप/ टेल बोर्ड लगाया गया हो।

ड़– गाड़ी चलाने से पूर्व सावधानियां

175. लोको पायलट द्वारा गाड़ी चलाने से पूर्व नोटिसों की जांच,- अपनी गाड़ी चलाने से पूर्व प्रत्येक लोको पायलट अपने मार्गदर्शन के लिए जारी नोटिसों की जांच करेगा और सुनिश्चित करेगा कि क्या रेलवे के जिस सेक्शन पर उसे काम करना है, वहां ऐसा कुछ है जिस पर ध्यान देने की आवश्यकता है.

176. '**गाड़ी चलाने से पूर्व परीक्षण**';

(1) किसी गाड़ी को स्टेशन से तब तक प्रस्थान नहीं किया जाएगा जब तक उसके पास गाड़ी परीक्षक द्वारा जारी इस आशय का एक वैध ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र न हो कि गाड़ी आगे बढ़ने के लिए फिट है और उसमें निर्धारित ब्रेक पावर है, यह प्रमाण-पत्र नीचे दिए गए उप-नियम (2) में उल्लिखित परिस्थितियों और निर्धारित तरीके के सिवाय किया जाएगा.

(2) जब एक नई तैयार की गई गाड़ी किसी गैर-गाड़ी परीक्षण स्टेशन से चलाई जानी होती है या इस आशय से जारी विशेष निर्देशों के क्रम में ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र वैध नहीं रह जाता है तो, गाड़ी का लोको पायलट अंतिम वाहन तक ट्रेन ब्रेक सिस्टम में पर्याप्त एयर प्रेशर की कंटिन्युटी और उपलब्धता से संतुष्ट होने पर अपनी गाड़ी चला सकता है.

परंतु और कोई ऐसी गाड़ी संचालन की दिशा में अगले गाड़ी परीक्षण स्टेशन तक ही कार्य करेगी और उससे आगे बढ़ने से पूर्व गाड़ी का परीक्षण किया जाएगा.

(3) लोको पायलट, गाड़ी में लगे किसी खुले माल डिब्बे के लोड और परेषणों के परिमाप से अधिक होने की सावधानीपूर्वक जांच करेगा, और यदि ऐसा कोई लोड शिफ्ट या समायोजित किया जाना हो, तो वह इसे सुरक्षित करेगा या उस माल डिब्बे को गाड़ी से अलग करेगा.

177. यात्रा की शुरुआत से पूर्व लोको पायलट की ड्यूटी.-

लोको पायलट यात्रा की शुरुआत और मार्ग में किसी शंटिंग से पूर्व सुनिश्चित करेगा कि,-

(क) उसका रेल इंजन उचित चालू स्थिति में हो;

(ख) उस के पास गाड़ी का एक वैध ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र (ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र) हो और गाड़ी में निर्धारित ब्रेक पावर हो और जहां एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री की व्यवस्था होती हो, इसके कंसोल ट्रेन ब्रेक सिस्टम में अंतिम वाहन तक कंटिन्युटी प्रदर्शित करते हों और प्रेशर पर्याप्त हो,

(ग) यदि एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री सिस्टम इंस्टाल हो, तो वह सही तरह कंफिगर किया गया हो और पूर्णतय़ा काम करता हो,

(घ) जैसा नियम 161 के उप-नियम (1) में उल्लिखित है, हेड लाइट, फ्लेशर लाइट और मार्कर लाइट सही हालत में हैं, और आवश्यकता पड़ने पर ये तेज रोशनी के साथ प्रकाशमान होती हों,

(ड.) एक डिस्ट्रीब्यूटिड पावर फारमेशन, कंट्रोल और पावर उपकरण, और पूरी गाड़ी के ब्रेक उचित चालू हालत में हों,

(च) नियम 162 के अनुसार गाड़ी में एक अंतिम वाहन जांच उपकरण लगा हो,

(छ) कि उसे गाड़ी समुचित अवस्था में मिली हो और अन्य निर्धारित दस्तावेज और गाड़ी की लंबाई को पृष्ठांकित किया गया हो, जिसमें गाड़ी की समुचित अवस्था को दर्शाया गया हो,

(ज) मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का कैब रेडिय या ऑपरेशनल रेडियो' उसे उपलब्ध कराया जाता हो,

(झ) अनुमोदितया सुरक्षित वॉयस कम्यूनिकेशन फोन के साथ मार्ग में पड़ने वाले स्टेशनों और नियंत्रक के सम्पर्क नंबर उपलब्ध हों,

(ण) सभी वर्किंग ऑन रोड सेफ्टी डिवाइज (ओबीएसडी) स्विच ऑन होते हों,

(त) लागू किए जाने वाले सतर्कता आदेश प्रारंभिक या नोटिस स्टेशन पर प्राप्त किए जा चुके हों,

(थ) सामान्यतः, जहां तक वह यह सुनिश्चिता कर सकता हो कि गाड़ी यात्रा के लिए दक्षता की स्थिति में है.

178. **इकहरी और मल्टीपल यूनिट सहित गाड़ियों की वितरित पावर फारमेशन का लोको पायलट द्वारा परीक्षण**.- जब इकहरी या मल्टूपल यूनिटों की एक साथ कपलिंग की जाती है, तो लोको पायलट यह देखे जाने के लिए जिम्मेदार होगा कि सभी विद्युतीय या न्यूमेटिक कपलिंग उचित रूप से जुड़े हों और सभी कपलिंग के जुड़ जाने के बाद, लोको पायलट पूरी गाड़ी का चार्ज लेते समय, यह संतुष्टि करेगा कि कंट्रोल और पावर उपकरण, पूरी गाड़ी के ब्रेक समुचित चालू हालत में है.

179. **जब किसी रेलकर्मी को विशिष्ट परिस्थितियों में गाड़ी के साथ यात्रा करने का काम सौंपा जाता है- यदि किसी रेलकर्मी को गाड़ी के साथ यात्रा करने का काम सौंपा गया हो तो वह**.- (1) हर तरह से लोको पायलट के आदेश का नियमतः पालन करेगा और इन नियमों में निर्धारित ड्यूटी के द्वारा उसके कार्यों में उसकी सहायता करने के अलावा.-

(2) उन अतिरिक्त कार्यों को करेगा जो विशेषकर उसे सौंपे जाते हों.-

स.नि. 179 (1)- यदि एक सक्षम रेल कर्मचारी को गार्ड के रूप में गाडी में लगे ब्रेक-वेन में कार्य करने का उत्तरदायित्व दिया जाता है और जब रेलवे प्रणाली में एम आर टी सी प्रणाली आधारित रेलवे आपातकालीन-कॉल की सुविधा सुचारु रूप में उपलब्ध नहीं होती है जिसमें अन्य रेलवे भी शामिल हैं जहां पर डी एफ सी आर के समानांतर लाइनें हैं या जहां अलार्म तो दिया गया है परंतु ईओटीटी प्रदान नहीं किया गया है, वहां पर गार्ड प्रारम्भिक स्टेशन से यात्रा प्रारम्भ करने से पूर्व या चार्ज लेते समय या शंटिंग मार्ग पर कार्य निष्पादन के पश्चात यह सुनिश्चित करेगा कि –

(क) गाडी समुचित रूप में जुडी हुई है।

(ख) गाडी में निर्धारित ब्रेक पॉवर प्रदान की गई है।

(ग) गाडी के साथ नियम 162 के अनुसार अंतिम वाहन जांच उपकरण (चेक डिवाइस) है।

(घ) लोकोपायलट एवं गार्ड के बीच में संचार उपकरण समुचित रूप में कार्यशील है, और

(ङ) साधारणतः, जहां तक संभव हो, गार्ड यह सुनिश्चित कर सके कि गाडी यात्रा के लिए कार्य क्षमता की स्थिति में है।

(च) उसे गाडी का संपूर्ण ब्यौरा एवं अन्य निर्धारित दस्तावेज जिसमें सावधानी आदेश (कॉशन आर्डर) की एक प्रति भी सम्मिलित है, प्राप्त हो गयी है।

(2) लोको पायलट स्टेशन पर या सेक्शन के बीच में गाडी के रूकने के पश्चात गाडी को जब तक चलाना शुरू नहीं करेगा तब तक कि गार्ड संचार के सुरक्षित माध्यमों द्वारा या गाडी को चलाने के लिए सिगनल का आदान-प्रदान करने की पुष्टि उसे नहीं कर देता।

गार्ड तब तक गाडी चलाने का सिगनल नहीं देगा जब तक कि वह संतुष्ट नहीं हो जाता कि गाडी को आगे चलाने के लिए सब कुछ ठीक प्रकार से है।

(3) लोको पायलट द्वारा पर 'रेलवे आपातकालीन कॉल' शुरू किए जाने के बारे में, यदि ईओटीटी प्रदान नहीं किया गया है, तब लोको पायलट के कहने पर गार्ड गाडी के पीछे तुरंत ही अम्बर फ्लैशर लाइट लगाएगा ताकि समीपवर्ती लाइनों यदि हों तो उल्लंघन से रक्षा हो सके तथा इंजन की तरफ सावधानी पूर्वक अपने रास्ते में लोड की जांच करते उल्लंघन का मूल्यांकन करते हुए आगे चलना शुरू करे और नियम 223 के अंतर्गत सहायक लोको पायलट के मामले में लोको पायलट को सूचित करे।

(4) जब एमटीआरसी प्रणाली का कैब रेडियो / परिचालन रेडियो प्रदान नहीं किया जाता है, जब तक कि ईओटीटी प्रदान नहीं किया जाता है, तो गार्ड लोको पायलट के कहे जाने पर गार्ड को नियम एसआर (1) एवं एसआर (2) जैसा मामला हो, के तहत जारी किए गए विशेष अनुदेशों के लिए प्रदान किए गए डिटोनेटर्स का उपयोग करके लाइनों के उल्लंघन की रक्षा करने के लिए आगे बढ़ना है।

(5) गाडी के लोको पायलट एवं गार्ड के पास उपलब्ध संचार के अनुमोदित माध्यमों का उपयोग तब ही किया जाएगा जब गार्ड को किसी संभावित खतरे की संभावना के संबंध में लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना है या लोको पायलट को गार्ड से किसी भी सहायता की आवश्यकता है जिसमें आवश्यकता के अनुसार ब्रेक लगाना भी शामिल है ।

(6) गार्ड अपनी यात्रा पूर्ण करने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को स्वयं रिपोर्ट करेगा तथा स्टेशन को तब तक नहीं छोडेगा जब तक कि वह गाडी के संचालन संबंधी अपनी रिपोर्ट, सभी जर्नल एवं दस्तावेज जो ठीक प्रकार से तैयार हों, को रिलीविंग गार्ड या इस उद्देश्य हेतु किसी सक्षम रेलवे कर्मचारी द्वारा नामित व्यक्ति को न सौंपे दे।

180. **गाड़ियों को चलाना**.-

(1) एक लोको पायलट अपनी गाड़ी को किसी स्टेशन से निर्धारित प्राधिकार के बिना नहीं चलाएगा. गाड़ी चलाना आरंभ करने से पूर्व, वह यह संतुष्टि करेगा कि -

(क) सभी सही तरीके से फिक्स सिगनल और जहां आवश्यक हो, हैंड सिगनल दिए गए है,

(ख) उसके सामने लाइन क्लियर हो और कोई अवरोध न दिखाई देता है, और

(ग) सामान्यतः, जहां तक वह सुनिश्चित कर सकेगा, गाड़ी आगे बढ़ाने के लिए सब कुछ ठीक है,

(2) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को तब तक आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं देगा, जब तक वह यह संतुष्टि न कर ले कि गाड़ी को आगे बढ़ाने के लिए सब कुछ ठीक है.

181. **लोको पायलट का गाड़ी का प्रभारी होना**,–किसी गाड़ी में रेल इंजन लगाने के बाद, और यात्रा के दौरान लोको पायलट सभी मामलों में गाड़ी का प्रभारी होगा जिसमें यातायात के उद्देश्य से गाड़ी को रोका जाना या उसका संचालन शामिल होगा.

182. **स्टेशन सीमा में लोको पायलट का अधीनस्थ होना,**–जब कोई गाड़ी स्टेशन सीमा के भीतर हो, तो लोको पायलट ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के आदेशों के अनुसार कार्य करेगा.

183. **सहायक लोको पायलट द्वारा लोको पायलट की आज्ञा मानना,**- सहायक लोको पायलट सभी कार्यों में अपने लोको पायलट की आज्ञा का पालन करेगा और इन नियमों में उललिखित उसके कार्यों के निर्वहन में उसकी सहायता करेगा.

184. **लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन करना,**- किसी गाड़ी में रेल इंजन लगाने के बाद, और यात्रा के दौरान लोको पायलटको ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या विशेष निर्देशों के अनुसार कार्य कर रहे किसी रेलकर्मी के सभी आदेशों का, जब तक वे उसके इंजन के सुरक्षित और समुचित कार्य करने में कोई बाधा न पहुंचाते हों, पालन करना होगा.

च– यात्रा के दौरान गाड़ियों में कार्यरत स्टाफ की ड्यूटी

185. **लोको पायलट और सहायक लोको पायलट द्वारा भली-भांति नज़र रखना,**- प्रत्येक लोको पायलट गाड़ी के चलते समय भली-भांति नज़र रखेगा, और प्रत्येक सहायक लोको पायलट भी नजर रखेगा जब तक वह अन्यथा कहीं व्यस्त न हो.

186. **लोको पायलट और सहायक लोको पायलट द्वारा पीछे देखना,**- जब कभी और जहां कहीं संभव हो, लोको पायलट और सहायक लोको पायलट यात्रा के दौरान अक्सर पीछे की ओर देखेंगे ताकि वे यह देख सकें कि गाड़ी सुरक्षित और उचित तरीके से चल रही है औरक्या किसी रेलकर्मी द्वारा कोई खतरे का सिगनल तो नहीं दिखाया जा रहा.

187. **सिगनलों के संबंध में रेल इंजन चालकदल की ड्यूटी,**- (1) यद्पि सिगनलों को देखने और उनकी सही अनुपालन करने की मुख्य जिम्मेदारी लोको पायलट की है, लोको पायलट और सहायक लोको पायलट प्रत्येक सिगनल, इंजीनियरिंग इंडीकेटर, न्यूट्रल जोन इंडीकेटर की पहचान करेंगे जिससे कि जैसे ही व्हिसल बोर्ड दिखे, पेंटोग्राफ को झुकाया जा सके और प्रत्येक अन्य को उसके संकेत की जानकारी दी जा सके, परंतु,-

(क) एक लोको पायलट को तत्काल इस बारे में ध्यान देना होगा और प्रत्येक सिगनल का पालन करना होगा, भले ही उसे उस सिगनल का कारण मालूम हो या नहीं.

(ख) तथापि, वह सिगनलों पर पूर्णतया विश्वास नहीं करेगा, किंतु वह सदैव सतर्क और सावधान रहेगा.

(2) लोको पायलट, "रेलवे इमरजेंसी कॉल" मिलने पर तत्काल अपनी गाड़ी रोक देगा और प्राप्त सिगनलों का पालन करेगा या यदि कोई हैंड सिगनल या अम्बर फ्लेशर सिगनल एकदम उसे दिखाई नहीं पड़ते तो वह -

(क) यदि दिन का समय हो और उसे आगे लाइन स्पष्ट दिखाई देती है, तो वह सावधानीपूर्वक उतनी गति से आगे बढ़ेगा कि किसी अवरोध की स्थिति में वह गाड़ी को उसके ठीक पहले रोक सके.

(ख) यदि दिन का समय हो और उसे आगे घुमाव आदि के कारण या खराब मौसम के कारण या रात्रि के समय लाइन स्पष्ट नहीं दिखाई देती, तो वह इस उद्देश्य से गाड़ी के आगे चल रहे सहायक लोको पायलट द्वारा हाथ के सिगनल देखकर सावधानीपूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाएगा, और

(ग) सबसे पहले "रेलवे इमरजेंसी कॉल" प्राप्त होने वाले स्थल से पंद्रह सौ मीटर आगे बढ़ने के बाद यदि उसे अम्बर फ्लेश लाइट नहीं दिखी या कोई हैंड सिगनल तो प्राप्त नहीं हुए या "रेलवे इमरजेंसी कॉल" स्विच ऑफ है, तो वह अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से यह सुनिश्चित करने के बाद कि जहां तक उसकी लाइन का संबंध है, सब ठीक है वह गाड़ी को अधिकृत गति से चला सकेगा.

(3) यदि कोहरे या तूफान या किसी अन्य कारणवश, सिगनलों की दृश्यता बाधित होती है, तो लोको पायलट प्रत्येक संभव सावधानी बरतेगा, ताकि गाड़ी उसके नियंत्रण में बनी रहे.

(4) जब किसी गाड़ी में दो या अधिक इंजन लगाए जाते है, तो सबसे अगले इंजन का लोको पायलट सिगनलों और अन्य इंजनों के लोको पायलट के द्वारा किए जाने वाले अनुपालन के लिए जिम्मेदार होगा कि वे सबसे अगले इंजन के लोको पायलट को देखें और उससे सिगनल प्राप्त करें, सिवाय ऐसी स्थिति के जहां डिस्ट्रीब्यूटिड पावर फारमेशन के साथ गाड़ी सबसे अगले इंजन में किसी इकहरे नियंत्रण उपकरण के साथ चल रही हो.

(5) (क) यदि लोको पायलट यह पाता है कि रेल इंजन के नीचे डिटोनेटर की आवाज हुई है तो वह तत्काल अपनी गाड़ी रोकेगा, वह प्राप्त सिगनल का मार्गदर्शन लेगा या यदि कोई हैंड सिगनल प्राप्त नहीं हुआ हो या अन्य सिगनल उसे एकदम दिखाई न देते हों, तो वह इस नियम 187 उप-नियम-5 की खंड (घ) से (छ) में दी गई प्रक्रिया का पालन करेगा,

(ख) घने कोहरे वाले या खराब मौसम में जब दर्शाता कम हों यदि उसके इंजन के नीचे लगभग दस मीटर की दूरी पर दो डिटोनेटर चले हों तो वह अपनी गाडी को तुरंत नियंत्रण में लेगा और आगे दो सौ सत्तर मीटर की दूरी के भीतर फिक्स सिगनल के आस्पेक्ट का पालन करेगा.

(ग) यदि उसके इंजनके नीचे लगभग दस मीटर की दूरी पर तीन डिटोनेटर चले हों, तो वह अपनी गाड़ी को नियंत्रित करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा ताकि किसी अवरोध से ठीक पहले रूका जा सकेऔर वह प्राप्त सिगनल का मार्गदर्शन लेगा यायदि कोई हैंड सिगनल प्राप्त नहीं हुआ हो या अन्य सिगनल उसे एकदम दिखाई न देते हों, तो वह इस नियम 187 के उप-नियम 5 की धारा (घ) से (च) में दी गई प्रक्रिया का पालन करेगा,

(घ) यदि दिन का समय हो और उसे आगे लाइन स्पष्ट दिखाई देती है, तो वह सावधानीपूर्वक उतनी गति से आगे बढ़ेगा कि किसी अवरोध की स्थिति में वह गाड़ी को उसके ठीक पहले रोक सके.

(ड.) यदि दिन का समय हो और उसे खराब मौसम के कारण या रात्रि के समय लाइन स्पष्ट नहीं दिखाई देती, तो वह इस उद्देश्य से गाड़ी के आगे चल रहे सहायक लोको पायलट द्वारा हाथ के सिगनल देखकर सावधानीपूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाएगा,और

(च) विस्फोट वाले स्थल से एक हजार पांच सौ मीटर आगे बढ़ने के बाद यदि डिटोनेटर का कोई और विस्फोट नहीं होता या कोई अन्य सिगनल नहीं दिखता, तो वह पुन: अधिकृत गति से चल सकता है, लोको पायलट इस घटना के बारे में नियंत्रक या अगले स्टेशन को रिपोर्ट करेगा.

188. **किसी स्टेशन से गाड़ी के गुजरते समय लोको पायलट और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या स्टेशन स्टाफ के बीच 'ऑल राइट सिगनल' का आदान-प्रदान**.-(1) जहां स्टेशन मास्टर कार्यालय में लोको पायलट और स्टेशन मास्टर के बीच संचार के सुरक्षित माध्यमों की और गुजरने वाली गाड़ियों की वीडियो मॉनिटरिंग की व्यवस्था हो, किसी गाड़ी कालोको पायलट स्टेशन से गाडी के रनिंग थ्रू के समय और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर एक-दूसरे को सूचना देंगे कि गाड़ी बढ़ाने के लिए सब ठीक स्थिति में है.सूचना देने का क्रम और तरीका विशेष निर्देशों के अनुरूप होगा. यदि सब कुछ सही न हो, तो स्टेशन मास्टर समान माध्यमों के द्वारा लोको पायलट को अपनी गाड़ी रोकने परामर्श देगा.

(2) जहां गुजरने वाली गाड़ी की वीडियो मॉनिटरिंग की व्यवस्था न हो, तो लोको पायलट, स्टेशन से रन थ्रू जाते समय, देखेगा कि सिगनल 'ऑल राइट' हैं और जैसा विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित होगा, उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर या ऐसे अन्य किसी स्टाफ को सिगनल की पावती देगा ताकि उसकी गाड़ी एक सुरक्षित और समुचित तरीके से आगे बढ़ सके. ऐसा न होने की स्थिति में, स्टेशन मास्टर या अन्य स्टेशन स्टाफ तत्काल संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा इसकी जानकारी देगा और गाड़ी रोकने के लिए हैंड सिगनल दिखाएगा, जिसे देखने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा.

(3) (क) यदि लोको पायलट सीटी बजाने में विफल रहता है या लोको पायलट "ऑल राइट" सिगनल के आदान-प्रदान में विफल रहता है तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्रवाई,-(क) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तत्काल यह सुनिश्चित करेगा कि लोको पायलट द्वारा संचार के सुरक्षित माध्यमों से ऑल राइट सिगनल का आदान-प्रदान क्यों नहीं किया गया है, यदि वह लोको पायलट से संपर्क करने में विफल रहता है, तो वह इस संबंध में अगले स्टेशन और नियंत्रक को सूचित करेगा.

(ख) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अग्रिम रूप से ऐसी सूचना प्राप्त होने पर, जहां तक संभव हो, उस गाड़ी को मेन लाइन पर लेने के लिए आवश्यक कदम उठाएगा, और साथ ही उसके आगे का मार्ग भी सैट करेगा, जिसके लिए वह उस गाड़ी के मार्ग में या लाइन के निकट सभी संचालन कार्यों को रोक देगा, परंतु रिसेप्शन सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट से ऑल राइट सिगनल के आदान-प्रदान के कारण पता नहीं लग जाते और यदि वह लोको पायलट से संपर्क करने में सफल नहीं हो पाता, तो उस गाड़ी को रन-अवे ट्रेन घोषित कर दिया जाएगा और नियंत्रक के कहे अनुसार कार्रवाई की जाएगी.

(4) (क) यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लोको पायलट के साथ "ऑल राइट" सिगनल के आदान-प्रदान में विफल रहता है तो वह संचार के सुरक्षित माध्यमों से नियंत्रक या अगले स्टेशन को सूचित करेगा,

(ख) यह सूचना मिलने पर नियंत्रक उस स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की उपलब्धता के सत्यापन के लिए उसे कॉल करेगा जहां ऑल राइट सिगनलों का आदान-प्रदान नहीं हो सका था. यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन

मास्टर इसका उत्तर नहीं देता तो सभी संचालन कार्य रोक दिए जाएंगे और जैसा इन नियमों में निर्धारित है, आपात कार्य प्रक्रिया लागू कर दी जाएगी.

(5) ऑल राइट सिगनलों का गाड़ी के लोको पायलट या सहायक लोको पायलट में से किसी के भी द्वारा आदान-प्रदान किया जा सकता है, जो इस बात पर आधारित होगा कि ग्राउंड स्टाफ द्वारा किस साइड से सिगनल दिखाया जा रहा है.

(6) भारतीय रेल के स्टेशन के किसी हिस्से से रनिंग थ्रू निकलते समय डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे संरेखण की ओर के लोको पायलट और सहायक लोको पायलट अत्यंत सावधानी बरतेंगे और रेलपथ पर किसी अनधिकृत क्रासिंग को सचेत करने के लिए सीटी बजाएंगे.

189. **लोको पायलट ठीक तरह से नज़र रखेंगे**.–जब गाड़ी एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के साथ काम कर रही हो, तो यात्रा के दौरान साथ ही स्टेशनों या मार्ग में गाड़ी चलाने से पूर्व, लोको पायलट (1) ठीक तरह से नज़र रखेंगे और समय-समय पर यह संतुष्टि करेंगे कि उनकी गाड़ी में एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री ठीक काम कर रही है और गाड़ी हर प्रकार से परिपूर्ण है.

(2) एक कर्मचारीयुक्त समपार फाटक से या उस रेलपथ पर रेलवे स्टाफ के काम के समय गुजरते दौरान, लोको पायलट या सहायक लोको पायलट पीछे की ओर देखेंगे कि क्या उनके द्वारा गाड़ी के बारे में कुछ गलत होने का कोई सिगनल तो नहीं दिया जा रहा है.

190. **पहले स्टॉप सिगनल पर गाड़ियों का रोका जाना**.- (1) यदि बिना किसी स्पष्ट कारण के गाड़ी को पहले स्टॉप सिगनल के बाहर पॉच मिनट से अधिक समय तक रोका जाता है, तो लोको पायलट लगातार निर्धारित सीटी बजाएगा. यदि फिर सिगनल को "ऑफ" नहीं किया जाता तो वहसंचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा स्टेशन मास्टर को कॉल करेगा. यदि स्टेशन मास्टर कोई उत्तर नहीं देता, तो वह सहायक लोको पायलट (सिवाय उस स्थिति के यदि गाड़ी में एक ही लोको पायलट हो) को स्टेशन जाकर स्टेशन मास्टर को सचेत करने के निर्देश देगा.

(2) यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्रतीक्षारत गाड़ी की सूचना मिल जाती है तो वह गाड़ी लेने के लिए उचित कार्रवाई करेगा या लोको पायलट को प्रतीक्षा करने को कहेगा. यदि सिगनल विफल हो जाता है, तो वह लोको पायलट स्टॉप सिगनल से डेंजर पर गाड़ी गुजारने के लिए नियम 211 के

अनुरूप माध्यमों से किसी एक माध्यम द्वारा अनुमति तब देगा जब गाड़ी को स्टेशन पर लेने की अन्य सभी शर्तों को पूरा किया गया है.

191. **लोको पायलट गाड़ी से रेलइंजन को अलग नहीं करेगा.**- लोको पायलट संचालित गाड़ी से अपना रेल इंजन अलग नहीं करेगा, जब तक कि उसे स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा अग्रिम रूप से और जैसा कि इन नियमों में व्यवस्था है, अनुमति न दी जाती हो.

192. **रेल इंजन की सीटी बजाना.**- (1) सिवाय विशेष निर्देशों के, लोको पायलट सीटी की निर्धारित संहिता या निम्नलिखित परिस्थितियों में सदैव इंजन की सीटी बजाएगा, जो इस प्रकार हैं -

(क) किसी रेल इंजन को चलाने से पहले,

(ख) किसी सुरंग में प्रवेश करते हुए,

(ग) किसी कर्मचारीयुक्त या कर्मचारी रहित समपार फाटक की ओर बढ़ते हुए, और

(घ) ऐसे किसी अन्य समय और स्थानों पर जो विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित हों.

(2) रेल इंजन का व्हिसल कोड निम्नलिखित होगा -

		'0' से नीचे के सिगनल से अभिप्राय छोटी व्हिसल और '—' से अभिप्राय लंबी व्हिसल से है,-		
		क्र.सं.	**व्हिसल कोड**	**संकेत**
		1	___ (लंबा)	**(क) आरंभ से पूर्व,-**
				(i) असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट को संकेत और असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट द्वारा अग्रणी रेल इंजन को स्वीकृति कि अग्रणी रेल

				इंजन का लोको पायलट आरंभ के लिए तैयार है;
				(ii) असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट को संकेत और असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट द्वारा अग्रणी रेल इंजन को स्वीकृति कि अग्रणी रेल इंजन का लोको पायलट आरंभ के लिए तैयार है,
				(iii) रेल इंजन छूटने के लिए या लोको यार्ड में जाने के लिए तैयार है,
				(iv) घाट सेक्शन पर प्रेशर पुनः बनाना, स्प्रैग को हटाना या ब्रेक भी रिलीज करना, और
				(v) स्टेशन या सेक्शन के मध्य से किसी गाड़ी को चलाने के पूर्व.
				(ख) चलते समय,-
				(i) असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट को संकेत और असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट द्वारा अग्रणी रेल इंजन को स्वीकृति कि अग्रणी रेल इंजन का लोको पायलट को सहायता की आवश्यकता नहीं है,
				(ii) 'ऑन' स्थिति में स्टॉप सिगनल से समुचित प्राधिकार के साथ गुजरना,

				(iii) एक ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरना;
				(iv) 'ऑन'स्थिति में एक मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल व्यवस्था से गुजरना जब लोको पायलट पिछले स्टेशन से संपर्क न कर सके, और
				(v) असिस्टिंग रेल इंजन के लोको पायलट द्वारा देखे जाने के लिए पेंटोग्राफ को गिराना या उठाना.
		2	_____ (निरंतर लंबी)	**(क) आरंभ करने से पूर्व** -
				(i) गाड़ी के पिछले हिस्से में संरक्षा में तैनात रेलकर्मी को बुलाना;
				(ii) मैटेरियल ट्रेन छूटने के लिए तैयार है; और
				(iii) साइडिंग में बैकिंग के बाद मेन लाइन क्लियर है;
				(ख) चलते समय,-
				(i) समपार फाटक या सुरंग या सीमित दृश्यता वाले क्षेत्र या घुमावों या कटाव या दुर्घटना स्थल की ओर बढ़ना;
				(ii) किसी स्टेशन से रन थ्रू गुजरना,
				(iii) 'ऑन' स्थिति में एक स्टॉप सिगनल की ओर बढ़ना;
				(iv) एक स्टॉप सिगनल पर रुकना;
				(v) खराब मौसम के कारण कम दृश्यता या अन्य किसी कारण के फलस्वरूप सिगनलों को देखने में बाधा;

				(vi) खतरे का पता लगने पर;
				(vii) किसी आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को खतरे का सिगनल जिसका रेलमार्ग खराबया किसी अन्य कारण से अवरुद्ध हो;
				(viii) किसी इकहरी लाइन सेक्शन पर कार्य के समय जब किसी दोहरी लाइन सेक्शन पर इकहरी लाइन की कार्यप्रणाली आरंभ की गई हो; और
				(ix) एक दोहरी लाइन पर गलत दिशा में या ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में सिगनल की विपरीत दिशा में बढ़ना या ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में इकहरी लाइन पर तय दिशा से विपरीत दिशा में बढ़ना;
		3	0 0____ (दो छोटी एक लंबी)	रेल इंजन में अपर्याप्त एयर प्रेशर,-
		4	000 (तीन छोटी)	(क) गाड़ी नियंत्रण से बाहर हो, यदि उपलब्ध हो, तो गार्ड द्वारा सहायता; और
				(ख) जब किसी दुर्घटना या विफलता या अवरोध या किसी अन्य विशिष्ट कारण से गाड़ी आगे नहीं बढ़ पाती हो।
		5	_ 0 _(एक लंबी, एक छोटी, एक लंबी)	(क) गलत 'आगे बढ़ने का प्राधिकार' पर ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश;
				(ख) गाड़ी का विखंडन;

				(ग) गाड़ी का पूर्ण रूप में आगमन न होना;
				(घ) फाउलिंग मार्क का स्पष्ट न होना; और
				(ड.) सिगनल का खराब होना;

छ– गाड़ी के आगमन पर स्टाफ की ड्यूटी

193. **पावर का ऑफ करना.**– गाड़ी को रोकने के लिए, लोको पायलट ढाल पर विशेष ध्यान देते हुए, मौसम की हालत को देखते हुए, पटरियों की हालत देखते हुए, ब्रेक पावर और गाड़ी की लंबाई और भार को देखते हुए अनुमान लगाएगा कि पावर को कहां बंद करना है.

194. **लोको पायलट द्वारा स्टार्टर सिगनल या स्टॉप बोर्ड से पहले ठहरना.**- (1) किसी गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी को, जहां तक संभव हो, उस लाइन के स्टार्टर सिगनल के निकट या स्टॉप बोर्ड से पहले रोकेगा.

(2) लोको पायलट एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री कंसोल के उपलब्ध संकेत के माध्यम से एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री सिस्टम के सेंस एंड ब्रेक यूनिट की ट्रांसमिटिंग के द्वारा यह संतुष्टि करेगा कि उसकी गाड़ी का पूरी तरह आगमन हो चुका है. यदि उसकी गाड़ी का पूरी तरह आगमन नहीं होता तो वह तत्काल ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा.

(3) सामने और पीछे की ओरफाउलिंग मार्क की क्लियरेंस का सत्यापन स्टेशन मास्टर द्वारा पैनल पर एक्सल काउंटर या ट्रेक सर्किटिंग संकेतक की सहायता से करेगा.

(4) **एक्सल काउंटर या ट्रैक सर्किट के विफल होने पर**; (क) सामने की ओर से फाउलिंग मार्क के क्लियर होने का सत्यापन और उसकी पुष्टि के बारे में सुरक्षित ध्वनि माध्यम के द्वारा पूछे जाने पर लोको पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को की जाएगी.

(ख) जब एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री काम कर रही हो, तो स्टेशन मास्टर द्वारा संचार के सुरक्षित माध्यमों पर पूछे जाने पर लोको पायलट द्वारा गाड़ी के पूरी तरह से आगमन का सत्यापन और पुष्टि की जाएगी. यदि एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री काम नहीं कर रही हो, तो स्टेशन मास्टर अंतिम वाहन के आगमन का स्वयं सत्यापन करेगा, और

(ग) स्टेशन मास्टर द्वारा फाउलिंग मार्क के पीछे क्लियरेंस के सत्यापन के बारे में पूछे जाने पर लोको पायलट द्वारा जब एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री काम कर रही हो, अपनी गाड़ी की लंबाई की तुलना में क्लियर स्टेंडिंग लेंग्थ के साथ रिकार्ड किए जाने परस्टार्टर सिगनल या स्टॉप बोर्ड पर नीचे लिखी जाएगी. यदि एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री काम नहीं कर रही हो, तो स्टेशन मास्टर व्यक्गित रूप से फाउलिंग मार्क के पीछे क्लियरेंस का सत्यापन करेगा.

(5) किसी लाइन की क्लियर स्टेंडिंग लेंग्थ दर्शाने के लिए एक क्लियर लेन्थ लैडिंग बोर्ड पर लाल रंग की पृष्ठभूमि पर सफेद रंग से एक लाइन लिखी जाएगी, जिसे स्टार्टर के नीचे पोस्ट पर फिक्स किया जाएगा जिस पर "क्लियर स्टेडिंग लेंथ........मीटर" या स्टॉप बोर्ड के नीचे लिखी लंबाई का विवरण होगा.

195. **रेल इंजन को अलग करना.**– जहां कहीं किसी गाड़ी को रोका जाता है, और रेल इंजन के लिए यह आवश्यक हो जाए कि उसे वाहन के साथ या उसके बिना शेष गाड़ी से अलग किया जाना हो, तो लोको पायलट रेल इंजन को अनकपल किए जाने से पहले, स्वयं संतुष्टि करेगा कि लोड के हैंड ब्रेक सुरक्षित तरीके से चालू किए गए हैं और वह विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित ऐसे अन्य उपाय कर करेगा.

196. **गाड़ी को हस्तांतरित किए जाने तक लोको पायलट द्वारा गाड़ी को न छोड़ना.**- लोको पायलट अपनी यात्रा पूरी होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करेगा, और जब तक रिपोर्ट नहीं कर देता स्टेशन नहीं छोड़ेगा, उसके द्वारा रखे गए अपनी गाड़ी के संचालन संबंधी सभी जरनल और दस्तावेज इस उद्देश्य से नामित किसी रेलकर्मी या रिलीविंग लोको पायलट को सही रूप में सौंपे जाएंगे.

197. **लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए रेल इंजन को नहीं छोड़ेगा.**– कोई भी लोको पायलट ड्यूटी पर अपने चालू इंजन या अपने स्वतः चलने वाले वाहन को किसी स्टेशन पर या किसी रनिंग लाइन पर नहीं छोड़ेगा, जब तक अत्यधिक आवश्यकता न हो और जब तक किसी सक्षम रेलकर्मी को रेल इंजन का प्रभारी नियुक्त न कर दिया गया हो. यदि किसी स्वतः चलने वाले वाहन पर केवल एक ही पायलट हो, तो आवश्यक होने पर पायलट उसे छोड़ सकता है,-

परंतु उसने केबिन में ताला लगा दिया हो और वाहन को निचले गियर में डालकर इग्निशन स्विच को ऑफ स्थिति में और सुरक्षित कर दिया हो और हैंड ब्रेक पर ताला लगा दिया हो.

198. **सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना**.- (1) खराब या अवरुद्ध दृश्यता की सभी स्थितियां और उनके कारण, यदि दिखते हों, लोको पायलट द्वारा संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा अगले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को बताए जाएंगे.

(2) जब किसी लोको पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को ऐसी कोई रिपोर्ट की जाती है तो वह उसमें सुधार के लिए तत्काल आवश्यक कदम उठाएगा.

ज - मैटेरियल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन या कार और रेल-सह-सड़क वाहन की कार्यप्रणाली

199. **दो ब्लॉक स्टेशन या स्टेशन सीमा के भीतर कुछ कार्य करने के लिए एक मैटेरियल या डिपार्टमेंटल रेल की कार्यप्रणाली**.-(1) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरकी पूर्व अनुमति के बिना और मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन द्वारा तब तक कोई कार्य नहीं किया जाएगा, जब तक अवरुद्ध होने वाली लाइन या लाइनें ब्लॉक नहीं की गई है.

(क) मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन का पर्यवेक्षक-प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लेखबद्ध करके उस लाइन के कार्य की प्रकृति, जो उक्त गाड़ी द्वारा ऑक्यूपाई की जाएगी और उस गाड़ी द्वारा ऑक्यूपाई की गई लाइन के अलावा कार्य के दौरान और उसमें लगने वाले समय के दौरान बाधित होने वाली लाइन या लाइनें, यदि कोई हों, की सूचना देगा;

(ख) स्टेशन सेक्शन में मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन की कार्यप्रणाली, के मामले में जिसके लिए लाइनों का ब्लॉक लिया जाता हो, उसे 'ऑफ' सिगनलों या गाड़ी के कार्य या शंटिंग के लिए 'अवरोध' माना जाएगा. प्रभावित लाइनें, उक्त लाइनों के प्वाइंटों को सैट करके संरक्षित की जाएंगी और उक्त प्वाइंट स्विचों या बटनों पर स्टॉप प्लग लगाए जाएंगे. जहां बज़र उपलब्ध कराए गए हों, उन्हें भी स्विच 'ऑन' किया जाएगा,

(ग) जब मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में कार्य करना हो,-

(i) ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड करने के बाद गाड़ी का स्टेशन से प्रस्थान कराया जाएगा और साथ ही
शंटिंग या अवरोध के लिए नियम 103 और के अनुसार आवश्यक प्राधिकार दिया जाएगा जैसे सतर्कता आदेश दिया जाता है;
(ii) यदि कार्य के लिए आवश्यक हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को रोक दिया जाए, तो पर्यवेक्षक द्वारा उसके लिए ब्लॉक मांगा जाएगा और प्रभावित सेक्शन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड करने का कार्य गाड़ी को भेजने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा ही किया जाएगा.
(iii) यदि कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को रोक दिया जाए किंतु सामग्री के लदान या उतराई के दौरान बाधा होती हो तो पर्यवेक्षक नियम 242 के अनुरूप सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा सेक्शन में प्रवेश होने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा.

(घ) इस नियम 199 के उप-नियम 1 के नियम (ग) के उप-नियम (iii) के अनुसार समीपवर्ती लाइन पर न तो कोई ब्लॉक लिया गया हो और न ही लोको पायलटों को चेतावनी देने के लिए कोई सिगनल दिखाया गया है तो पर्यवेक्षक प्रभारी यह देखेगा कि लदान या उतराई के दौरान समीपवर्ती लाइनें क्लियर रखी गई है.

(ड.) लदान या उतराई पूर्ण होने के बाद, पर्यवेक्षक प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इस आशय की एक मीमो जारी करेगा कि कार्य पूरा हो चुका है और अन्य ब्लॉक हुई या खराब हुई लाइनें अवरोध मुक्त हैं और गाड़ियों की आवाजाही के लिए सुरक्षित हैं.
परंतु यह और कि लेखबद्ध मीमो के बाद, जहां व्यवस्था हो संचार माध्यमों के द्वारा उन लाइनों पर कार्यप्रणाली के अंतर्गत शीघ्र गाड़ी संचालन के लिए कहा जाएगा.

(2) जहां तक संभव हो, पर्यवेक्षक-प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि जितने समय के लिए ब्लॉक मांगा गया हो, उसे और न बढ़ाया जाए,

(3) **जब गाड़ी लौटने के लिए तैयार हो**,- (क) पर्यवेक्षक-प्रभारी स्थल से लौटने से पहले आगे वाले या पिछले स्टेशन केस्टेशन मास्टर से प्राधिकार के अनुसार संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा अनुमति लेगा, जहां गाड़ी का आगमन होना है;
(ख) मैटेरियल ट्रेन के पर्यवेक्षक-प्रभारी से जानकारी प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गाड़ी को लेने की व्यवस्था करेगा;

(ग) गाड़ी के स्टेशन पर आगमन के बाद पर्यवेक्षक लिखित रूप में स्टेशन मास्टर को ट्रेन सिगनल रजिस्टर में अपेक्षित प्रविष्टि के लिए पुष्टि देगा कि सेक्शन में कार्य पूर्ण होने के बाद अवरोध को क्लियर कर दिया गया है और गाड़ी का पूर्ण आगमन हो चुका है.

(घ) जिन लाइनों के लिए ब्लॉक लिया गया था, उन पर गाड़ियों की सामान्य कार्यप्रणाली खंड (ग) के नियम 199 के उप-नियम 3 के अनुसार आश्वासन प्राप्त करने के बाद ही आरंभ की जाएगी.

(ड.) मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन के कार्य के दौरान गिनती के गलत मिलान के कारण यदि एक्सल काउंटर विफल हो जाता है, तो रेलपथ अनुरक्षण मशीनें, टावर वैगन, रेल-सह-सड़क वाहन, एक्सल काउंटर की रीसैटिंग निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार स्टेशन मास्टरों द्वारा की जाएगी.

(च) मैटेरियल ट्रेन के कार्य के दौरान एक्सल काउंटर उपकरण, केबल इत्यादि की क्षति के कारण यदि एक्सल काउंटर विफल हो जाता है तो रेलपथ अनुरक्षण मशीनें, एक्सल काउंटर की रीसैटिंग से एक्सल काउंटर की सामान्य कार्यप्रणाली बहाल नहीं होगी. ऐसे मामलों में, सिगनल अनुरक्षण स्टाफ उसे देखेगा और एक्सल काउंटर की सामान्य कार्यप्रणाली बहाल किए जाने से पहले क्षतिग्रस्त उपकरण, केबल इत्यादि की मरम्मत करेगा.

(4) जब रेलइंजन मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन को पुश कता है तो पर्यवेक्षक-प्रभारी या उसके द्वारा तैनात एक सक्षम रेलकर्मी एयर ब्रेक वाल्व या हैंड ब्रेक फिट हुए अगले डिब्बे से लोको पायलट को निरंतर हैंड सिगनल दिखाएगा, उस समय गाड़ी की गति पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित रहेगी, और जब ऐसा कोई अगला डिब्बा उपलब्ध न हो तो गति को और सीमित करके दस किलोमीटर प्रति घंटा रखा जाएगा और लोको पायलट हैंड सिगनल दिखाया जाएगा.

परंतु यह और कि यदि रेल इंजन के आगे केवल एक या दो डिब्बे, जैसे पेट्रोल स्पेशल, लगे हों तो उसके संचलन के दौरान अधिकतम गति चालीस किलोमीटर प्रति घंटा तक अनुमत की जा सकेगी.

(5) कामगारों और सामग्री की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कार्यप्रणाली संबंधी निर्देश साथ ही विभिन्न ग्रेड, कर्वेचर, वाहनों के प्रकार और मशीनों के लिए कार्य स्थल से वाहनों को हटाने से बचाने के लिए विशेष निर्देशों के अनुसार उल्लेख किया जाएगा.

(6) ट्रेक बिछाने वाली मशीन एक रेल इंजन से खींची जाएगी, जो इस नियम के अनुरूप कार्य करेगा.

200. **रेलपथ अनुरक्षण मशीन की कार्यप्रणाली**.- (1) रेलपथ अनुरक्षण मशीन एक सक्षम रेलकर्मी के पर्यवेक्षण में चलाई जाएंगी, जिसे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा इस कार्य का प्रभारी नियुक्त किया जाएगा, वह व्यक्तिगत रूप से सभी संरक्षा पहलुओं और इनके संचालन के लिए जिम्मेदार होगा और ब्लॉक लेने, ब्लॉक की क्लियरेंस आदि के लिए जिम्मेदार होगा.

(2) रेलपथ अनुरक्षण मशीन एक प्रशिक्षित व्यक्ति द्वारा चलाई जाएंगी जिसे रेलपथ अनुरक्षण मशीन ऑपरेटर कहा जाएगा, जिसके पास ऐसे वाहनों को रेलपथ पर चलाने के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन की ओर से इस आशय के लिए नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी एक वैध सक्षमता प्रमाण-पत्र की जाएगी.

(3) प्रशिक्षण का विवरण और इसका कार्यक्रम, साथ ही सक्षमता प्रमाण-पत्र पाने के लिए निर्धारित परीक्षा और इसकी वैधता, विशेष निर्देशों के अनुरूप निर्धारित होगी.

(4) जब ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक स्टेशन के बीच रेलपथ अनुरक्षण मशीनें अपनी स्वयं की पावर के साथ चलाई जाएंगी तो उन्हें ट्रेन माना जाएगा. उनकी कार्यप्रणाली से संबंधित अपेक्षित प्रावधान, विफलता या गाड़ी की दुर्घटना के मामले में जैसा इन नियमों में व्यवस्था है, ये रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर लागू होंगे, जिन पर ब्रेक डाउन आदि के दौरान कार्रवाई की जाएगी. थ्रू मूवमेंट के उद्देश्य से, यदि किसी कारणवश उन्हें कपल न किया जा सके तो एक समूह के रूप में अधिकतम पांच मशीनों के संचलन की अनुमति दी जा सकती है. ऐसे मामले में -

(क) पहली मशीन एक समुचित प्राधिकार पर भेजी जाएगी तथा प्रत्येक ऑपरेटर को जारी अन्य मशीने प्राधिकार से भेजी जाएगी;

(ख) समूह के चलने की पावती के एक टोकन के रूप में, मशीन ऑपरेटर परमित पर यह पृष्ठांकित करेगा कि उन्हें, यथास्थिति, अपने आगे और पीछे वाली मशीनों की संख्या की जानकारी है;
(ग) सभी पांच ऑपरेटरों को सतर्कता आदेश दिया जाएगा, जिसमें पीछे चलने वाली मशीनों की संख्या का भी उल्लेख होगा;

(घ) मशीन ऑपरेटर सुनिश्चित करेगा कि बाद वाली मशीनों के बीच एक सौ बीस मीटर की न्यूनतम दूरी रखी जाती हो;

(ड.) समपार फाटक पर गेटमैन को विशेष रूप से सलाह दी जाएगी कि समूह में मशीनों की संख्या कितनी है ताकि जब तक पूरा समूह वहां से गुजर नहीं जाता वह गेट न खोले;
(च) समूह में चलते समय मशीनों की गति चालीस किलोमीटर प्रतिघंटा तक सीमित रहेगी; और
(छ) उक्त परमिट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर के पास जमा किया जाएगा, जो लाइन को तभी बंद करेगा जब अंतिम परमिट प्राप्त हो जाता हो;

(5) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति के बिना और जब तक अवरुद्ध होने वाली लाइन या लाइनें ब्लॉक नहीं की जातीं, रेलपथ मशीन कोई कार्य नहीं करेगी,-

(क) रेलपथ मशीन का पर्यवेक्षक-प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लेखबद्ध जानकारी देगा कि कौन सी लाइन उक्त मशीन द्वारा ऑक्यूपाई की जाएगी और उक्त लाइन के अलावा कौन सी लाइन या लाइनें, यदि कोई हों, कार्य के दौरान बाधित होंगी, और कार्य के लिए कितना समय अपेक्षित होगा; अध्याय-10 में दिए गए संबंधित प्रावधान भी लागू होंगे;

(ख) स्टेशन सेक्शन में रेलपथ मशीन के कार्य हेतु जिस लाइन का ब्लॉक लिया जाता है, उसे सिगनल 'ऑफ' लेने के उद्देश्य या गाड़ी की कार्यप्रणाली या शंटिंग के लिए 'अवरुद्ध' माना जाएगा. प्रभावित लाइनों को उन लाइनों के प्वाइंटों और संबद्ध प्वाइंट स्विचों या बटनों को सैट करके संरक्षित किया जाएगा. जहां बज़र उपलब्ध कराए गए हों, उन्हें भी स्विच 'ऑन' किया जाएगा;

(ग) **यदि रेलपथ मशीन ब्लॉक सेक्शन में कार्य करती है,-**

(i) ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉकिंग बैक या ब्लॉकिंग फारवर्ड करने के बाद मशीन का स्टेशन से प्रस्थान कराया जाएगा और साथ ही शंटिंग या अवरोध के लिए नियम 103 और के अनुसार आवश्यक प्राधिकार दिया जाएगा जैसे सतर्कता आदेश दिया जाता है;

(ii) यदि कार्य के लिए आवश्यक हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को रोक दिया जाए, तो पर्यवेक्षक द्वारा उसके लिए ब्लॉक मांगा जाएगा और प्रभावित सेक्शन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड करने का कार्य गाड़ी को भेजने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा ही किया जाएगा;

(iii) यदि कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को रोक दिया जाए किंतु मशीन के संचालन के दौरान बाधा होती हो तो पर्यवेक्षक नियम 242 के अनुरूप सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा सेक्शन में प्रवेश होने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा.

(घ) नियम 200 के उप-नियम 5 (ग) के खंड (iii) के अनुसार समीपवर्ती लाइन पर न तो कोई ब्लॉक लिया गया हो और न ही लोको पायलटों को चेतावनी देने के लिए कोई सिगनल दिखाया गया है तो पर्यवेक्षक प्रभारी यह सुनिश्चित करेगा कि मशीन के संचालन के दौरान समीपवर्ती लाइनों को क्लियर रखी गई है.

(ड.) कार्य पूर्ण होने के बाद, पर्यवेक्षक प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इस आशय का एक मीमो जारी करेगा कि कार्य पूरा हो चुका है और अन्य ब्लॉक हुई और या खराब हुई लाइनें अवरोध मुक्त हैं और गाड़ियों की आवाजाही के लिए सुरक्षित हैं. परंतु यह और कि लिखित मीमो के बाद, जहां व्यवस्था हो संचार माध्यमों के द्वारा उन लाइनों पर कार्यप्रणाली के अंतर्गत शीघ्र गाड़ी संचालन के लिए कहा जाएगा.

(6) जहां तक संभव हो, पर्यवेक्षक-प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि जितने समय के लिए ब्लॉक मांगा गया हो, उसे और न बढ़ाया जाए,

(7) **जब मशीन लौटने के लिए तैयार हो**,- (क) पर्यवेक्षक-प्रभारी स्थल से लौटने से पहले आगे वाले या पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राधिकार के अनुसार संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा अनुमति लेगा, जहां मशीन का आगमन होना है,

(ख) मशीन के पर्यवेक्षक-प्रभारी से जानकारी प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर मशीन को लेने की व्यवस्था करेगा,

(ग) गाड़ी के स्टेशन पर आगमन के बाद पर्यवेक्षक लेखबद्ध रूप में स्टेशन मास्टर को ट्रेन सिगनल रजिस्टर में अपेक्षित प्रविष्टि के लिए पुष्टि देगा कि सेक्शन में कार्य पूर्ण होने के बाद अवरोध को क्लियर कर दिया गया है और मशीन या सभी मशीनें पूरी तरह आ चुकी हैं,

(घ) जिन लाइनों के लिए ब्लॉक लिया गया था, उन पर गाड़ियों की सामान्य कार्यप्रणाली इस नियम 200 के उप-नियम 7 (ग) के अनुसार पर्यवेक्षक से आश्वासन प्राप्त करने के बाद ही आरंभ की जाएगी.

(8) कामगारों और सामग्री की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कार्यप्रणाली संबंधी निर्देश साथ ही विभिन्न ग्रेड, कर्वेचर, वाहनों के प्रकार और मशीनों के लिए कार्य स्थल से वाहनों को हटाने से बचाने के लिए विशेष निर्देशों के अनुसार उल्लेख किया जाएगा.

201 **टावर वैगन/कारों की कार्यप्रणाली**,-

(1) टावर वैगन एक सक्षम रेलकर्मी के पर्यवेक्षण में चलाए जाएंगे, जिसे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा इस कार्य का प्रभारी नियुक्त किया जाएगा, वह व्यक्तिगत रूप से सभी संरक्षा पहलुओं और इनके संचालन के लिए जिम्मेदार होगा और ब्लॉक लेने, ब्लॉक की क्लियरेंस आदि के लिए जिम्मेदार होगा.

(2) टावर वैगन एक प्रशिक्षित व्यक्ति द्वारा चलाए जाएंगे जिसे टावर वैगन ऑपरेटर कहा जाएगा, जिसके पास ऐसे वाहनों को रेलपथ पर चलाने के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन की ओर से इस आशय के लिए नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी एक वैध सक्षमता प्रमाण-पत्र होगा.

(3) प्रशिक्षण का विवरण और इसका कार्यक्रम, साथ ही सक्षमता प्रमाण-पत्र पाने के लिए निर्धारित परीक्षा और इसकी वैधता, विशेष निर्देशों के अनुरूप निर्धारित होगी.

(4) ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक स्टेशन के बीच चलने वाले टावर वैगनों को एक ट्रेन माना जाएगा. उनकी कार्यप्रणाली से संबंधित अपेक्षित प्रावधान, विफलता या गाड़ी की दुर्घटना के मामले में जैसा इन नियमों में व्यवस्था है, ये नियम टावर वैगनों पर भी लागू होंगे, जिन पर ब्रेक डाउन आदि के दौरान कार्रवाई की जाएगी.

(5) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरकी पूर्व अनुमति के बिना और जब तक अवरुद्ध होने वाली लाइन या लाइनें ब्लॉक नहीं की जातीं, टावर वैगन कोई कार्य नहीं करेंगे,-

(क)टावर वैगन का पर्यवेक्षक-प्रभारीड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लेखाबद्ध जानकारी देगा कि कौन सी लाइन उक्त टावर वैगन द्वारा ऑक्यूपाई की जाएगी और उक्त लाइन के अलावा कौन सी लाइन या लाइनें, यदि कोई हों, कार्य के दौरान बाधित होंगी, और कार्य के लिए कितना समय अपेक्षित होगा; अध्याय-10 में दिए गए संबंधित प्रावधान भी लागू होंगे,

(ख) स्टेशन सेक्शन में टावर वैगन के कार्य हेतु जिस लाइन का ब्लॉक लिया जाता है, उसे सिगनल 'ऑफ' लेने के उद्देश्य या गाड़ी की कार्यप्रणाली या शंटिंग के लिए 'अवरुद्ध' माना जाएगा. प्रभावित लाइनों को उन लाइनों के प्वाइंटों और संबद्ध प्वाइंट स्विचों या बटनों को सैट करके संरक्षित किया जाएगा. जहां बज़र उपलब्ध कराए गए हों, उन्हें भी स्विच 'ऑन' किया जाएगा,

(ग) **ब्लॉक सेक्शन टावर वैगन की कार्यप्रणाली**,- (i) ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉकिंग बैक या ब्लॉकिंग फारवर्ड करने के बाद टावर वैगन का स्टेशन से प्रस्थान कराया जाएगा और साथ ही शंटिंग या अवरोध के लिए नियम 103 और के अनुसार आवश्यक प्राधिकार दिया जाएगा जैसे सतर्कता आदेश दिया जाता है;

(ii) यदि कार्य के लिए आवश्यक हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को रोक दिया जाए, तो पर्यवेक्षक द्वारा उसके लिए ब्लॉक मांगा जाएगा और प्रभावित सेक्शन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड करने का कार्य गाड़ी को भेजने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा ही किया जाएगा,

(iii) यदि कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को ठहराव दिया जाए किंतु मशीन के संचालन के दौरान बाधा होती हो तो पर्यवेक्षक नियम 242 के अनुरूप सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा सेक्शन में प्रवेश होने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा;

(घ) यदि इस नियम 201 के उप-नियम 5 के खंड (ग) के खंड (iii) के अनुसार समीपवर्ती लाइन पर न तो कोई ब्लॉक लिया गया हो और न ही लोको पायलटों को चेतावनी देने के लिए कोई सिगनल दिखाया गया हो तो पर्यवेक्षक प्रभारी यह देखेगा कि मशीन के संचालन के दौरान समीपवर्ती लाइनों को क्लियर रखी गई है.

(ड.) कार्य पूर्ण होने के बाद, पर्यवेक्षक प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इस आशय की एक मीमो जारी करेगा कि कार्य पूरा हो चुका है और अन्य ब्लॉक हुई या खराब हुई लाइनें अवरोध मुक्त हैं और गाड़ियों की आवाजाही के लिए सुरक्षित हैं. परंतु यह और कि लिखित मीमो के बाद, जहां व्यवस्था हो संचार माध्यमों के द्वारा उन लाइनों पर कार्यप्रणाली के अंतर्गत शीघ्र गाड़ी संचालन के लिए कहा जाएगा.

(6) जहां तक संभव हो, पर्यवेक्षक-प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि जितने समय के लिए ब्लॉक मांगा गया हो, उसे और न बढ़ाया जाए.

(7) **जब टावर वैगन लौटने के लिए तैयार हो**,- (क) पर्यवेक्षक-प्रभारी स्थल से लौटने से पहले आगे वाले या पिछले स्टेशन केस्टेशन मास्टर से प्राधिकार के अनुसार संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा अनुमति लेगा, जहां टावर वैगन का आगमन होना हो,
(ख) टावर वैगन के पर्यवेक्षक-प्रभारी से जानकारी प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर टावर वैगनों को लेने की व्यवस्था करेगा,

(ग) टावर वैगन के स्टेशन पर आगमन के बाद पर्यवेक्षक स्टेशन मास्टर को ट्रेन सिगनल रजिस्टर में अपेक्षित प्रविष्टि के लिए लेखबद्ध पुष्टि देगा कि सेक्शन में कार्य पूर्ण होने के बाद अवरोध को क्लियर कर दिया गया है और टावर वैगन या सभी टावर वैगन पूरी तरह आ चुके हैं,

(घ) जिन लाइनों के लिए ब्लॉक लिया गया था, उन पर गाड़ियों की सामान्य कार्यप्रणाली पर्यवेक्षक से इस नियम 201 के उप-नियम 7 के खंड (ग) के अनुसार आश्वासन प्राप्त करने के बाद ही आरंभ की जाएगी,

(8) कामगारों और सामग्री की सुरक्षा सुरक्षित करने के लिए कार्यप्रणाली संबंधी निर्देश विशेष निर्देशों के अनुसार निर्धारित किए जाएंगे.

202. **मल्टीपल मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेनों और या अन्य अनुरक्षण वाहनों या मशीनों की कार्यप्रणाली**.- (1) एक से अधिक मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन या रेलपथ अनुरक्षण मशीन या टावर वैगन को समान ब्लॉक सेक्शन में काम करने की अनुमति दी जा सकती है जिसके लिए उनमें से एक में ब्लॉक लिया जा सकता है या कॉरिडोर ब्लॉक में काम किया जा सकता है.

(2) ऐसे अनुरक्षण वाहन या गाड़ी उस लोकेशन के क्रम से मिलान करके डिस्पैच किए जाएंगे जिन पर उन्हें काम करना था और निम्नानुसार करना था,-

(क) ऐसे वाहन या गाड़ी ब्लॉक हुए सेक्शन में या तो एक गाड़ी के रूप में, जो स्थल पर जाकर अलग हो जाएगी, या एक के बाद एक अलग-अलग भेजे जा सकते हैं, जिसके लिए पहले वाहन या गाड़ी के ऑपरेटरों या लोको पायलटको एक शंटिंग आदेश फार्म 103 और आगे बढ़ने के लिए लिखित प्राधिकार जारी किया जाएगा ताकि बाद वाले वाहन या गाड़ी के ऑपरेटर या लोको पायलट लाइन क्लियर बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार' के बिना आगे बढ़ सकें;

(ख) ऑपरेटर या लोको पायलट को दिया गया बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार का काम करेगा, ताकि वे निर्धारित स्थल की ओर बढ़ सकें. अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन वह कितने किलोमीटर तक जा सकता है, इसे प्राधिकार में दर्ज किया जाएगा; और

(ग) बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पुष्टि करेगा कि क्या वाहन या गाड़ी को कार्य के पूरे होने पर लौटना होगा या अगले ब्लॉक स्टेशन के लिए आगे जाना होगा या जैसा लागू हो, पिछले या अगले वाहन या गाड़ी द्वारा लाइन क्लियरेंस के लिए निर्धारित स्थल पर ही प्रतीक्षा करनी होगी. बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार में यह भी दर्शाया जाएगा कि यदि किसी वाहन या गाड़ी को आगे जाना होगा या इसका पालन करना होगा.

(3) अवरुद्ध सेक्शन में आगे बढ़ते समय वाहन/गाड़ी की गति सीधी लाइन पर स्पष्ट दृश्यता में पच्चीस किलोमीटर प्रतिघंटा तक सीमित होगी, अन्यथा जब आगे की दृश्यता स्पष्ट नहीं हो या अवरुद्ध हो या खराब मौसम में जब दृश्यता बहुत कम हो तो गति दस किलोमीटर प्रतिघंटा रहेगी. राहत रेलगाड़ी के लोको पायलट को इस आशय का एक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा.

(4) जहां एक से अधिक वाहन या गाड़ी भेजा जाना अपेक्षित हो, बाद वाले वाहन या गाड़ी एक दूसरे से न्यूनतम एक सौं बीस मीटर की दूरी बनाए रखेंगे. उनमें से प्रत्येक का ऑपरेटर या लोको पायलट अपने निर्धारित स्थल पर पहुंचने से पूर्व बीच में अपना वाहन या गाड़ी रुक जाने की स्थिति में उसके पिछले भाग को संरक्षित करेगा.

(5) प्रत्येक वाहन का प्रभारी अपने वाहन के अगले और पिछले हिस्सों की संरक्षा के लिए जिम्मेदार होगा, जिसके लिए हाथ द्वारा खतरे का सिगनल दर्शाएगा और विशेष निर्देशों के अनुरूप प्रत्येक अन्य वाहन से एक सुरक्षित दूरी बनाकर रखेगा.

203. **मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, और रेल-सह-सड़क वाहन पर कार्यरत कामगार.**– एक मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, या रेल-सह-सड़क वाहन का अधिकारिक प्रभारी प्रस्थान करने से पहले लोको पायलट या ऑपरेटर को सिगनल देगा और यह देखेगा कि उन पर सभी कामगार मौजूद हों और वह उन्हें बैठे रहने की चेतावनी देगा.

204. **खड़े रहने पर मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, और रेल-सह-सड़क वाहन की सुरक्षा.**- (1) एक मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, रेल-सह-सड़क वाहन अपरिहार्य परिस्थितियों के अलावा, किसी स्टेशन की रनिंग लाइन पर खड़े नहीं किए जाएंगे.

(2) जब किसी मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन को किसी स्टेशन पर खड़ा रखा जाता है, तो इसे सुरक्षा प्रदान की जाएगी और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि,–

(क) मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन के डिब्बे पूर्णतया सुरक्षित हों और किसी प्वाइंट या क्रासिंग का उल्लंघन नहीं करते हों;

(ख) जिस लाइन पर मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, या रेल-सह-सड़क वाहन खड़े हों उन लाइनों के समस्त आवश्यक प्वाइंट सैट किए गए हों और ऐसे प्वाइंट क्लेम्प या कॉटर बोल्ट द्वारा संरक्षित किए गए हों और उन्हें लॉक किया गया हो;और

(ग) ऐसे लॉक की चाबियां मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन या रेल-सह-सड़क वाहनों के साइडिंग या लाइन से जाने के समय तक उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहती हों;

(3) मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, या रेल-सह-सड़क वाहन का अधिकारिक प्रभारी यह संतुष्टि कर लेने तक अपना प्रभार नहीं छोड़ेगा कि गाड़ी इन नियमों के अनुरूप संरक्षित की जा चुकी है.

झ – प्राइवेट रेल इंजन और वाहन

205. **प्राइवेट रेल इंजन और वाहन.**- रेल इंजन या अन्य वाहन, जो किसी निजी स्वामित्व वाली संपत्ति हों, उन्हें विशेष निर्देशों के अनुरूप डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे में प्रवेश करने की अनुमति दी जाएगी.

ण – परिमाप से अधिक परेषण ले जाने वाली गाड़ियां

206. **परिमाप से अधिक परेषण ले जाना**.- इन नियमों के विशेष निर्देशों की शर्त पर विद्युतीकृत और गैर-विद्युतीकृत सेक्शनों पर परिमाप से अधिक परेषण ले जाने वाली गाड़ियों की कार्यप्रणाली प्राधिकृत अधिकारी द्वारा अलग से निर्धारित की जाएगी.

अध्याय IX

विफलताएं, असामान्य घटनाएं और दुर्घटनाएं

क – खराब या क्षति-ग्रस्त कांटे

207. **खराब या क्षति-ग्रस्त कांटे**.–

(1) जब या तो उपकरण के संचालन के समय वे सही प्रतिक्रिया न करें, जो सामान्य से रिवर्स स्थिति में या इसके विपरीत संचालन को या कांटे को किसी भी अवस्थिति में लॉकिंग के लिए उपकरण के संचालन को नियंत्रित करते हैं, या सेटिंग और लॉकिंग के मामले में, जब बिजली के संकेत प्रदर्शित होने में विफल हो जाते हैं या जब किसी कांटे के ले-आउट का कोई कलपुर्जा या हिस्सा क्षतिग्रस्त या मिसिंग हो जाता है तो उस स्थिति में कांटे खराब माने जाएंगे.

(2) जब कभी कांटे, क्रॉसिंग या गार्ड रेल खराब या क्षतिग्रस्त होती हैं, तो कांटे के संचालन का प्रभारी रेलकर्मी उनकी सुरक्षा करेगा और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तत्काल उन परिस्थितियों की रिपोर्ट करेगा.

(3) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर उन खराब या क्षतिग्रस्त कांटों की जानकारी मिलने पर -

(क) तत्काल उनके अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेलकर्मी के माध्यम से खराबी को दूर कराएगा,

(ख) यह सुनिश्चित करने की व्यवस्था करेगा कि उन कांटो पर से गाड़ियों को सुरक्षित गुजारा जा सके;

(ग) सुधार होने तक सिगनलों को 'ऑन' रखा जा सके.

बशर्ते सिगनल को संरक्षित करने और 'ऑन'' स्थिति में रखने के बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से उनका निरीक्षण करेगा या जैसा स्टेशन संचालन नियम में निर्धारित है परिचालन विभाग के सक्षम रेलकर्मी के द्वारा उनका निरीक्षण कराएगा, और-

(i) यदि स्विच और स्टॉक रेल के बीच किसी अवरोध के कारण खराबी उपन्न होती है, तो उस अवरोध को हटाया जाएगा और कांटे का यह देखने के लिए पुनः परीक्षण किया जाएगा कि क्या यह संतोषजनक रूप में काम कर रहा है या अन्य कुछ, या

(ii) यदि किसी अन्य कारण से खराबी हुई हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर निर्णय लेगा कि क्या कांटे को एक या किसी अन्य स्थिति में सही तरह से सैट किया जा सकता है और एक स्थिति में कलेम्प किया जा सकता है और उसके बाद क्या वह गाड़ियों के संचलन के लिए सुरक्षित रहेगा, वह इसे नॉन-इंटरलॉक्ड कांटा मानकर पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा की प्रतिबंधित गति पर गाड़ियों की आवाजाही को अधिकृत कर सकता है.

(घ) क्लेम्प लगाए गए और लॉक किए गए कांटो पर गाड़ियों की आवा-जाही को नियंत्रित करने वाले सिगनल खराब माने जाएंगे और गाड़ियां इन नियमों के तहत निर्धारित कार्य-प्रणाली के अनुसार कार्य करेंगी.

ख – खराब सिगनल

208. **सिगनल की खराबियां**.–

(1) सिगनल को तब खराब माना जाएगा जब

(क) यदि कोई फिक्स सिगनल नहीं हो या इसे सही तरह से उस स्थान पर नहीं लगाया जाता जहां सामान्यतः एक फिक्स सिगनल को लगा दर्शाया जाता है, या

(ख) यदि किसी सिगनल की लाइट जल नहीं रही हो, या

(ग) यदि कलर लाइट के स्थान पर एक सफेद लाइट दिखाई जाती हो, या

(घ) यदि कोई सिगनल टिमटिमाता हो, भ्रामक हो जाता हो या सही तरीके से न दिखता हो, या

(ड) यदि एक से अधिक संकेत प्रदर्शित होता है.

(2) खराब सिगनल मिलने पर, लोको पायलट इस प्रकार कार्य करेगा कि जैसे सिगनल अपना सबसे रेस्ट्रिक्टिव आस्पेक्ट प्रदर्शित कर रहा था.

(3) एक 'पी' मार्कर की व्यवस्था के साथ कलर लाइट सिगनल वाले स्टेशनों पर लोको पायलट अनी देता है गाड़ी रोक देगा और यदि इसमें कोई लाइट प्रदर्शित नहीं होती तो एक अनुचित आस्पेक्ट दिखाई देता है, तो यह संतुष्टि कर लेने के बाद उपलब्ध 'पी' मार्कर के साथ सिगनल की व्यवस्था है तो वह अगले स्टॉप सिगनल पर गाड़ी रोकने की तैयारी के साथ आगे बढ़ेगा और इसके आस्पेक्ट के मार्गदर्शन में कार्य करेगा.

(4) एक पांच लैम्प वाले दिशा निर्धारक रूट इंडीकेटर उस स्थिति में खराब समझा जाएगा जब उस पर तीन से कम लैम्प जलते हों.

209. **सामान्यतः जब एक स्टॉप सिगनल खराब होता है तो स्टेशन मास्टर की ड्यूटी**.-

(1) जैसे ही ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को ज्ञात होता है कि सिगनल खराब हो गया है, तो वह -

(i) जैसा अपेक्षित हो, नियम 211 एवं 212 के अनुरूप खराब सिगनल से गाड़ियां गुजारने के लिए अपक्षित कार्रवाई करेगा.

(ii) उस घटना के होने की जानकारी सिगनल के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेलकर्मी और नियंत्रक को देने के अलावा, सिगनल विफलता रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा.

(2) जब किसी सिगनल के खराब होने की जानकारी मिलती है, जो उसके स्टेशन से संबंधित नहीं होती तो वह तत्काल संबंधित स्टेशन मास्टर और नियंत्रक को तथ्यों की जानकारी देगा.

(3) (क) ऐसे स्टेशनों पर जहां प्वाइंटों की सैटिंग और लॉकिंग के संकेतक स्टेशन मास्टर के पैनल पर सत्यापित किए जाते हों कि सिगनल 'ऑफ' हैं या नहीं, गाड़ियों की प्राप्ति या प्रस्थान वाले खराब सिगनल सत्यापित फेसिंग प्वाइंटों की क्लेम्पिंग के बिना व्यवस्थित किए जाएंगे,

(ख) यदि उपरोक्त नियम (209) के उप-नियम (3) का (क) में दिए संकेतक स्टेशन मास्टर पैनल पर उपलब्ध नहीं होते तो, गाड़ियों की प्राप्ति या प्रस्थान से पहले खराब सिगनल पर व्यवस्थित फेसिंग और ट्रेलिंग कांटा क्लेम्प और पैडलॉक किए जाएंगे,

(ग) यदि रिपीटिंग सिगनल 'ऑन' स्थिति में खराब हो, तो गाड़ी के लोको पायलट को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर संचार के सुरक्षित माध्यमों से सूचित किए जाने पर वह सावधानी पूर्वक वहां तक गाड़ी ले जाएगा जहां तक सिगनल स्पष्ट दिखाई देगा और उसके बाद उस सिगनल द्वारा संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा.

210 **जब डिस्टेंट सिगनल खराब हों तो लोको पायलट और स्टेशन मास्टर की ड्यूटी**.-

(1) जब कोई डिस्टेंट सिगनल खराब हो तो यह माना जाता है कि वह 'ऑन' स्थिति में विफल है या इसकी लाइट बुझी हुई है. दोनों मामलों में, लोको पायलट यह सिगनल के सबसे सीमित पहलू को देखेगा और तदनुसार अपनी गाड़ी की गति को नियमित करेगा.

(2) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तत्काल खराबी को दूर करने के लिए जिम्मेदार कर्मचारी को सूचित करेगा ताकि गाड़ियों के ठहराव से बचा जा सके.

211 **जब कोई एप्रोच स्टॉप सिगनल खराब हो तो स्टेशन मास्टर और लोको पायलट की ड्यूटी**.-

(1) (क) किसी खराब एप्रोच स्टॉप सिगनल अर्थात् होम, मध्यवर्ती या रूटिंग होम पर पहुंचने पर, लोको पायलट सबसे पहले खराब सिगनल के करीब अपनी गाड़ी रोकेगा और नीचे नियम 211 के उप-नियम (3) के अनुसार प्राधिकार मिलने पर ही आगे बढ़ेगा.
(ख) लोको पायलट सावधानी-पूर्वक न्यूनतम पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा की गति से, सतर्क होकर अगले स्टॉप सिगनल तक आगे बढ़ेगा और उसके बाद उस सिगनल के आस्पेक्ट के अनुसार कार्रवाई करेगा.

(2) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, 'ऑन' स्थिति में खराब एप्रोच स्टॉप सिगनल से गुजरने के लिए प्राधिकार देने से पूर्व सबसे पहले यह सुनिश्चित करेगा कि उक्त सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में किए जाने की शर्तें पूरी की जाती हों. बशर्ते साथ ही यह कि जब खराब सिगनल की जानकारी एक पिछले स्टेशन पर लोको पायलट को दी जा चुकी है, तो वह रूट सैट किए जाने के बाद आगे बढ़ने के लिए वह हैंड सिगनल दिखाए जाने की व्यवस्था भी करेगा.

(3) लोको पायलट किसी होम या एक राउटिंग होम सिगनल को तब तक पास नहीं करेगा जब 'ऑन' स्थिति में या खराब नहीं होता, अन्यथा -
(क) एक पिछले स्टेशन पर उसने लिखित रूप में यह प्राधिकार (फार्म संख्या-10) प्राप्त किया हो कि सिगनल काम नहीं कर रहा है और जब तक उसे आगे बढ़ने के लिए वर्दीधारक एक रेलकर्मी से उक्त सिगनल के नीचे खड़े रहकर हैंड सिगनल न मिले : या

(ख) गाड़ी खड़ी करने पर, उसे या तो,‘ऑफ’ स्थिति में कालिंग-ऑन सिगनल लेने, जहां उपलब्ध हो, के लिए प्राधिकृत किया जाएगा; या

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा विशेष निर्देशों के अनुरूप संचार के सुरक्षित माध्यमों से प्राधिकार (फार्म संख्या-11) की सूचना दी या ट्रांसमिट की जाती है : या

एक लिखित प्राधिकार (फार्म संख्या-11) दिए जाने के लिए, उसे एक सक्षम रेलकर्मी के माध्यम से खराब एप्रोच स्टॉप सिगनल के नीचे डिलीवर किया जाएगा.

212 **जब एक प्रस्थान स्टॉप सिगनल खराब हो तो स्टेशन मास्टर और लोको पायलट की ड्यूटी**.-

(1) एक गाड़ी का लोको पायलट, जब उसकी गाड़ी को स्टेशन पर ठहराव दिया जाता हो, वहां स्थित खराब सिगनल अपने लिए निर्धारित एक प्रस्थान स्टॉप सिगनल को ‘ऑन’ या खराब स्थिति में पास नहीं करेगा और ऐसी स्थिति में वह प्राधिकृत होगा -

(क) विशेष निर्देशों के तहत जहां उपलब्ध हो, प्रस्थान स्टॉप सिगनल के नीचे पिछले स्टॉप सिगनल के अलावा कालिंग-ऑन सिगनल को ‘ऑफ’ मानते हुए, या

(ख) विशेष निर्देशों के अनुरूप ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा प्राधिकार की सूचना संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा दी जाती है या ट्रांसमिट की जाती है : या

(ग) एक सक्षम रेलकर्मी के माध्यम से एक लिखित प्राधिकार (फार्म संख्या-12) दिया जाता है;

(2) ‘ऑन’ स्थिति में नियम 212 के उप-नियम (1) में दिए गए तरीके से खराब प्रस्थान स्टॉप सिगनल पास करने का प्राधिकार देने से पूर्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सबसे पहले यह सुनिश्चित करेगा कि उस सिगनल को ‘ऑफ’ स्थिति में लेने की शर्तें पूर्ण होती हों.

(3) प्रस्थान सिगनलों को संरक्षित करने वाले कांटो के मामले में स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी को उक्त सिगनल के नीचे हैंड सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा.

213 **खराबी को ठीक करने के बाद अधिकारियों को सूचना** -जैसे ही एक खराब सिगनल को चालू किया जाता है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इस तथ्य की जानकारी उन कर्मचारियों को देगा जिन्हें खराबी की जानकारी दी गई थी.

214 **एक कालिंग-ऑन सिगनल के संबंध में लोको पायलट की ड्यूटी**– किसी गाड़ी के लोको पायलट का सदैव उस स्टॉप सिगनल द्वारा मार्गदर्शन किया जाएगा जिसके नीचे कालिंग-ऑन सिगनल फिक्स किया जाता है. यदि यह स्टॉप सिगनल 'ऑन' रहता है, तो वह अपनी गाड़ी रोक देगा. यदि वह कालिंग-ऑन सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में देखता है, तो वह अपनी गाड़ी रोकने के बाद सावधानी से आगे बढ़ेगा और किसी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा.

215 **मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना** –

(1) जब एक लोको पायलट मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाता है, तो वह अपनी गाड़ी सिगनल के पीछे रोक देगा और सिगनल पोस्ट के टेलीफोन या संचार के अनुमोदित या सुरक्षित माध्यमों के द्वारा पिछले ब्लॉक सेक्शन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा और इससे आगे बढ़ने के लिए उसकी अनुमति लेगा.

(2) स्टेशन मास्टर मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत करेगा जिसके लिए वह अग्रिम रूप से ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर लेगा.

(3) यदि लोको पायलट पिछले ब्लॉक सेक्शन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में सफल नहीं हो पाता तो वह सिगनल पर पांच मिनट प्रतीक्षा के बाद मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करके ब्लॉक में आगे सावधानी-पूर्वक बढ़ेगा तथा किसी अवरोध की स्थिति में ठहरने के लिए तैयार रहेगा, यदि उसे आगे लाइन का दृश्य ठीक दिखाई देता है तो गाड़ी की गति पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी, अन्यथा गाड़ी की गति आठ किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं बढ़ाएगा और अगले ब्लॉक स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को विफलता की रिपोर्ट देगा.

(4) मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को नियंत्रित करने वाला ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर सिगनल की खराबी की जानकारी मिलने, गाड़ी के प्रस्थान से पूर्व, यह सुनिश्चित करने के बाद कि अगले ब्लॉक स्टेशन तक कोई गाड़ी लाइन पर नहीं है, वह अगले ब्लॉक स्टेशन तक संपूर्ण सेक्शन को मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल का एक ब्लॉक सेक्शन मानेगा और लोको पायलट को प्राधिकार जारी करेगा कि वह नियम 217 के क्रम में ब्लॉक उपकरण के विफल होने की स्थिति में लाइन क्लियर लेने के बाद दोनों अग्रिम प्रस्थान सिगनल और मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करे.

216 **समपार फाटक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना** -

(1) जब एक लोको पायलट गेट के स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाता है, तो वह सिगनल के पीछे रूकेगा और निर्धारित कोड के अनुसार सीटी बजाएगा.

(2) (क) यदि समपार फाटक स्टॉप सिगनल एक 'जी' मार्कर की व्यवस्था है, ऑटोमेटिक सिगनलिंग क्षेत्र में 'एजी' मार्कर प्रकाशमान होगा, यदि एक मिनट के अंदर सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जाता, तो लोको पायलट सावधानीपूर्वक अपनी गाड़ी आगे बढ़ाएगा और समपार फाटक से पहले अपनी गाड़ी रोकेगा.
(ख) यदि उस फाटक पर गैटमैन तैनात हो तो वह गाड़ी के गेट से गुजरने के बाद हैंड सिगनल देगा या गेटमैन के तैनात न होने की स्थिति में यह कार्य सहायक लोको पायलट द्वारा यह सुनिश्चित करने के बाद किया जाएगा कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद है.

(3) यदि लोको पायलट सिगनल पर गाड़ी रोकने के बाद यह देखता है कि वहां कोई 'जी' मार्कर नहीं है, न ही ऑटोमेटिक सिगनलिंग क्षेत्र में 'एजी' मार्कर प्रकाशमान है, तो वह फाटक के सिगनल को एप्रोच स्टॉप सिगनल मानकर कार्य करेगा और नियम-211 के अनुरूप ही आगे बढ़ेगा.

ग- लाइन क्लियर लेने या प्रदान करने के लिए उपकरणों या अन्य उपस्करों और अन्य सिगनलिंग उपकरणों की विफलता

217 **ब्लॉक उपकरण की विफलता**

(1) जब कभी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लाइन क्लियर प्राप्त करने या प्रदान करने, या गाड़ी को लाइन पोजिशन में ले जाने या ब्लॉक उपकरण विफल होने पर सेक्शन को बंद करने, या एक्सल काउंटर के माध्यम से ब्लॉक प्रूविंग या किसी अन्य कारणवश उपकरण विफल हो, तो इसे उपकरण की विफलता मानी जाएगी. ऐसे किसी मामले में, नियम 90 के अनुरूप संचार के अन्य अनुमत माध्यमों के द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा।

(2) यदि लाइन क्लियर उपकरण की विफलता किसी गाड़ी के प्रस्थान के बाद होती है, तो ऐसी स्थिति में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गाड़ी को लाइन पोजिशन पर लेने में सफल नहीं होता, या उपकरण के माध्यम से सेक्शन बंद नहीं कर पाता है, तो स्टेशन मास्टर अंतिम गाड़ी के अगले स्टशेन पर पूर्ण आगमन की पुष्टि प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करके एक्सल काउंटर की पुन: सेटिंग करके उपकरण को सामान्य स्थिति में लाएगा और बाद वाली गाड़ियों के लिए लाइन क्लियर लेगा।

(3) जब ब्लॉक उपकरण के अलावा अन्य माध्यमों से लाइन क्लियर ली जाती है तो इस आशय की प्रविष्टि गाड़ी सिगनल रजिस्टर में की जानी चाहिए, और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा अग्रिम रूप से प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान किया गया है का उल्लेख लोको पायलट को लाइन क्लियर टिकट में किया जाना चाहिए।

(4) स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन क्लियर टिकट नियम 97 के उपनियम 2 के अनुसार तैयार किया जाएगा तथा इसे लोको पायलट को नियम 97 के उपनियम (1) के खंड (ख) में उल्लेख किए हुए अनुसार दिया जाएगा।

(5) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, बज़र को जहां उपलब्ध कराया गया है, उसे स्विच 'ऑन' करेगा ताकि उसे असामान्य स्थिति की जानकारी मिलती रहे, या एक बोर्ड लगाएगा जिस पर 'ब्लॉक उपकरण विफल है' जैसे शब्द लिखे होंगे.

घ – दोहरी लाइन सेक्शन पर कार्यरत अस्थायी इकहरी लाइन

218 **दोहरी लाइन सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन की कार्यप्रणाली** – (1) जब कभी गाड़ी या रेलपथ की दुर्घटना या किसी अन्य अवरोध के कारण दोहरी लाइन सेक्शन की किसी एक लाइन का उपयोग अस्थाई तौर पर रूकता है, यदि आवश्यक है, तो किसी सक्षम रेलकर्मी द्वारा स्थिति का जाकर निरीक्षण के सत्यापन पश्चात कि लाइन पर कोई अवरोध नहीं है, तब फार्म संख्या-2 में लाइन क्लियर टिकट के लिखित प्राधिकार के साथ पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत नियंत्रक से परामर्श करके एक क्लियर इकहरी लाइन पर यातायात चलाया जाए या निदेशक (परिचालन एवं व्यवसाय विकास) की व्यक्तिगत अनुमति पर यहां तक कि पहली गाडी द्वारा ब्लॉक सेक्शन को पार करने से पहले भी गाड़ियां लिखित प्राधिकार फार्म संख्या-15 होने पर एक-दूसरे के पीछे चल सकती है, और ऐसे किसी मामले में-

(क) सभी सिगनल, चाहे वे किसी भी संचालन पद्धति पर कार्य कर रहे हों, कार्यप्रणाली की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के मामले में ऐसे ब्लॉक उपकरणों को निलंबित कर दिया जाएगा, यहां तक कि एक निश्चित दिशा में संचालन के लिए भी। इसी प्रकार, अर्द्ध स्व-चालित सिगनल को भी वापस 'ऑन' की संकेत स्थिति में मैनुअल मोड में रखा जाएगा।

(ख) (i) सेक्शन के दोनों ओर के छोर पर सिगनलों का निलंबन एक रिमाइंडर के रूप में जहां इकहरी लाइन को शुरू किया गया है एवं सभी मध्यवर्ती स्टेशनों के सिगनल के बटनों को स्टॉप प्लग लगाकर बंद किया जाएगा, साथ ही,

(ii) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के संचालन के मामले में ब्लॉक उपकरणों का निलंबन एक रिमाइंडर के रूप में, सेक्शनों के दोनों ओर जहां इकहरी लाइन पर कार्य की शुरुआत की गई हो और सभी मध्यवर्ती स्टेशनों पर ब्लॉक उपकरणों को लाइन पर स्थित गाड़ी में रखा जाएगा और असामान्य कार्यप्रणाली की पूरी अवधि के दौरान उन्हें ताला लगाकर चाबी स्टेशन पर अभिरक्षा में रखी जाएगी, और-

(iii) यदि बज़र अलार्म, उपलब्ध है, तो असामान्य कार्यप्रणाली के दौरान उसे एक रिमाइंडर के रूप में स्विच 'ऑन' करके रखा जाएगा।

(ग) किन्हीं, दो स्टेशनों के बीच संचालन की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के मामले में यदि कोई एक मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल है, तो उसे बंद रखा जाएगा।

(2) इकहरी लाइन कार्यप्रणाली का प्रस्ताव देने वाले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और प्रभावित सेक्शन के दूसरी ओर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबरों के माध्यम से फार्म संख्या-13 में संदेशों का आदान-प्रदान करेंगे जिसमें निम्नलिखित जानकारी होगी, अर्थात् -

(क) इकहरी लाइन कार्यप्रणाली की शुरुआत के कारण;

(ख) वह लाइन जिस पर इकहरी लाइन कार्यप्रणाली प्रस्तावित है;

(ग) अवरोधित लाइन पर अवरोध होने का स्थान;

(घ) मध्यवर्ती स्टेशनों के नाम, यदि कोई हो, जिनका उपयोग नहीं किया जाएगा; और

(ड.) संदेश जारी करने वाले ब्लॉक स्टेशन पर आने वाली या जाने वाली अंतिम गाडी का नंबर और समय

(च) फार्म संख्या-2 के नियम एवं शर्तों के अनुसार प्रस्थान प्राधिकार जैसा पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में एक–एक करके गाडियों को चलाने संबंधी है क्या उनके द्वारा प्रस्तावित किया गया है या गाडियां एक दूसरे के पीछे चलेंगी चाहे अग्रणी गाड़ी ने फार्म संख्या 15 की नियम एवं शर्तों के अनुसार पूरे ब्लॉक सेक्शन को क्लियर नहीं किया हो, जिसके लिए निदेशक / परिचालन एवं व्यवसाय विकास की अनुमति प्राप्त की गई हो।

(3) (क) अस्थायी इकहरी लाइन की शुरुआत से पूर्व, दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा कि वह पूरा क्षेत्र जिनके बीच अस्थायी सिगनल लाइन पर कार्य किया जाना प्रस्तावित हो, पर कोई गाडियां नहीं है और सभी मध्यवर्ती स्टेशनों पर कांटे और क्रॉसिंग सेट करके मेन लाइन के लिए लॉक कर दिए गए हैं।

(ख) मध्यवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों की यह ड्यूटी होगी कि वे अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली की पूरी अवधि के दौरान एक बार निर्धारित की गई कांटो और क्रॉसिंगों की सेटिंग को नहीं बदलेंगे।

(4) जहां अस्थायी इकहरी लाइन की शुरूआत की गई है, वहां सभी गाडियों को उनके स्टेशनों के परे आगे बढने से रोका जाएगा तथा प्रत्येक गाडी के लोको पायलट को दोहरी लाइन सेक्शन की अस्थायी इकहरी लाइन के लिए फार्म संख्या 14 में एक लिखित लाइन क्लियर टिकट सौंपा जाएगा या फार्म संख्या 15 जैसा भी मामला हो, जो कि विधिवत रूप में हस्ताक्षरित एवं स्टांप सहित हो, जो निम्नलिखित को इंगित करता है;-

(क) मध्यवर्ती स्टेशनों का नाम दर्शाते हुए अंतिम स्टेशन तक जाने के लिए प्राधिकार;

(ख) एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक गाड़ी को जिस लाइन पर चलना है;

(ग) ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के चलते समय जिस अधिकतम गति का पालन किया जाना है. बशर्ते जब गाड़ियों को एक-दूसरे के पीछे चलना है, तो स्पष्ट दृश्यता में अधिकतम गति पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित रहेगी अन्यथा गाड़ियां दस किलोमीटर प्रति घंटा की गति से चलेंगी.

(घ) क्या कोई गाड़ीजहां लागू हो उस गाड़ी के पीछे रहेगी, जिसे निदेशक परिचालन एवं व्यवसाय विकासद्वारा मिले प्राधिकार का उद्धरण देते हुए नियंत्रक द्वारा सेक्शन में भेजी गई अंतिम गाड़ी के प्रस्थान का समय बताया गया हो।

(ड.) दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली के लिए लाइन क्लियर टिकट फार्म-14 में यह सुनिश्चित करने के बाद ही दिया जाएगा जब कि मार्ग सही तरीके से गाड़ी के संचालन के लिए सेट और लॉक कर दिया गया है।

(5) **यदि गाड़ियों को एक-दूसरे के पीछे चलना हो तो बरती जाने वाली अतिरिक्त सावधानियां-**

(क) किसी भी गाड़ी को चलने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक पूरे संचालन के दौरान उसमें सबसे पीछे अम्बर फ्लैश लाइन' ऑन' नहीं रखी जाती, और किसी भी गाड़ी को कम से कम पंद्रह मिनट या उससे कम अवधि के अंतराल के बाद, जैसा कि विशेष निर्देशों के तहत निर्धारित हो, किसी दूसरी गाड़ी के पीछे चलने के लिए छोड़ा जाएगा।

(ख) लोको पायलट प्राधिकार फार्म संख्या-15 में उल्लिखित अंतिम गाड़ी के प्रस्थान समय के बाद उक्त अंतराल की समाप्ति तक अपनी गाड़ी आरंभ नहीं करेगा।

(ग) पहली गाड़ी के पीछे चलने वाली सभी गाड़ियां समान और उतनी गति से चलेंगी जो कि विशेष निर्देशों छोडकर पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(घ) प्रत्येक गाड़ी के प्रस्थान का वास्तविक समय, अग्रिम ब्लॉक सेक्शन स्टेशन को तुरंत बताया जाएगा और प्रत्येक गाड़ी के आगमन का वास्तविक समय पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को तुरंत सूचित किया जाएगा, और

(ड.) एक ही समय पर दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच चलने वाली अनुगामी गाडियों की संख्या प्रति पांच किलोमीटर की दूरी के अंतराल के लिए एक से अधिक नहीं होगी एवं जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति प्रदान नहीं की गयी है, स्टेशन की दूरी का अंतराल कितना भी हो, लेकिन यह संख्या चार से अधिक नहीं होगी

(च) किसी आने वाली गाड़ी की दिशा में सबसे बाहरी सम्मुख कांटों पर किसी भी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(छ) जब कोई गाड़ी पहले रोक सिगनल या विपरीत दिशा के अंतिम रोक सिगनल या किसी कारणवश स्टेशनों के बीच रुक जाती है और उसका ठहराव पॉच मिनट या उससे अधिक होना संभावित हो, तो नियम 223 के प्रावधान के अनुरूप गाडी का बचाव किया जाएगा।

(ज) एक बार संचालन की दिशा तय हो जाने के बाद उसे तब तक नहीं बदला जाएगा जब तक कि अंतिम गाडी अगले स्टेशन पर पहुंच नहीं गई हो, और निम्नानुसार नियम 218 के उप-नियम (11) के अनुसार प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करके पूर्व संदेश पहले रद्द न किया गया

हो। उसके बाद, दूसरी दिशा में गाड़ियां चलाने के लिए उपरोक्त नियम 218 के उप-नियम (2) के अंतर्गत निर्धारित तरीके से नए संदेशों का आदान-प्रदान किया जाएगा।

(6) (क) निर्धारित दिशा में संचालन कार्यों के मामले में, लोको पायलट को अंतिम रोक सिगनल से गुजरने का प्राधिकार दिया जाएगा और उस मार्ग में पड़ने वाले सभी रोक सिगनलों को जिसे 'ऑन' स्थिति में रखा गया है, यदि अंतिम रोक सिगनल कांटों का बचाव करती हो तो, लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त, उसे इस सिगनल के नीचे से हैंड सिगनल भी दिए जाएंगे; और

(ख) निर्धारित दिशा से विपरीत संचालन के मामले में, लोको पायलट को नियम 138 के अनुसार अपनी गाड़ी को बिना सिगनल वाली लाइन से स्टार्ट करने और गाड़ी को स्टेशन से बाहर ले जाने का भी प्राधिकार दिया जाएगा।

(7) जब तक, मार्ग में सभी गेटमैनों को संचार के अनुमोदित माध्यम के द्वारा दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन के कार्य की जानकारी, यह उल्लिखित करते हुए कि किस मार्ग या लाइन पर गाडी कार्य करेगी, नहीं सूचित किया जाता है, पहली गाडी का लोको पायलट जो निर्धारित दिशा के विपरीत गाड़ी ले जा रहा है उसे तदनुसार गाडी रोकने एवं सूचित करने का सतर्कता आदेश दिया जाएगा।

(8) सभी गाड़ियों के लोको पायलटों कोउचित सतर्कता आदेश जारी किए जाएंगे.

(9) गलत लाइन के द्वारा अगले स्टेशन पर पहुंचने पर लोको पायलट सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल के पास, इनमें जो भी पहले आता हो, अपनी गाड़ी रोकेगा, जिस लाइन पर उसकी गाड़ी है.

(10) अग्रिम स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, सभी सम्मुख कांटें समुचित प्रकार से सेट एवं लॉक कर दिए गए है; जैसा भी मामला हो तथा ट्रेलिंग कांटे जिनसे गाडी गुजरेगी वे भी समुचित रूप में सेट एवं लॉक कर दिए गए है कि सुनिश्चित करने के पश्चात ही लोको पायलट को उक्त रोक सिगनल से परे जाने के लिए अधिकृत करेगा;

बशर्ते कि यदि गाड़ी सही लाइन पर चल रही हो तो अग्रिम स्टेशन के प्रथम आगमन रोक सिगनल को 'ऑफ' कर दिया जाए। आगे दिया गया है कि जब गाड़ियां इस तरीके से काम कर रही हों, तो

पिछले स्टेशन से लोको पायलट को अग्रिम स्टेशन पर गाड़ी को लेने के लिए कोई भी अग्रिम प्राधिकार नहीं दिया जाएगा.

(11) **सामान्य कार्य प्रणाली की बहाली** –

(क) यदि तय दिशा की ओर कई गाड़ियां संचालित होती है, अर्थात सिगनल वाली दिशा में एक पर्याप्त अवधि हेतु या जब एक अवरुद्ध लाइन उपलब्ध हो तो अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली को रद्द किया जा सकता है और गाड़ियां तय दिशा में सामान्य गाड़ी कार्य-प्रणाली के अनुसार कार्य करेंगी।

(ख) जब तक दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन कार्य-प्रणाली की सूचना वापस नहीं ली जाती एवं अंतिम गाड़ी अग्रिम ब्लॉक स्टेशन में नहीं पहुंच चुकी हो और दोनों स्टेशनों के बीच लाइन क्लियर नहीं हो जाती तब तक सिगनलों द्वारा गाडियों का संचालन नहीं किया जाएगा। सिगनल द्वारा होने वाले संचालन को आरंभ करने वाला स्टेशन मास्टर पहले नियंत्रक से परामर्श करेगा कि किसी भी छोर पर अंतिम गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद, सामान्य कार्य प्रणाली बहाल की जाएगी।

(ग) दोनों ओर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरों और सभी मध्यवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के बीच संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा अंतिम गाडी के गुजर जाने के बाद अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली को हटाने के लिए फार्म संख्या-17 पर संदेश का आदान-प्रदान किया जाएगा जैसा निर्णय हो,

(घ) विनिर्दिष्ट गाड़ी के उनके स्टेशन से गुजरने के बाद ही सभी सिगनल बटन प्लग हटा दिए जाएंगे और जहां लागू हो ब्लॉक उपकरण अन-लॉक किए जाएंगे.

(ङ.) जब तक संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा सूचना न दी गई हो, पहली गाड़ी के लोको पायलट को रूकने के लिए और मार्ग में गेटमैन को सामान्य कार्य प्रणाली के बहाल होने की जानकारी देने के लिए एक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।

ड़ - खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान गाड़ियों की कार्यप्रणाली

219 खराब मौसम में कम दृश्यता की स्थिति में स्टेशन मास्टर के कर्तव्य -

(1) उन सेक्शनों में जहां कोहरे से बचाव के उपकरणों की कार्य-प्रणाली क्रियान्वित होनी शेष हो, और जब खराब मौसम के दौरान दृश्यता कम होती है तो किसी आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को यह सूचित किया जाता है कि सिगनल कहां पर है, यह कार्य विशेष निर्देशों के अनुरूप ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा किया जाएगा।

(2) सर्दियों में कोहरे वाले मौसम में विशेषकर कम दृश्यता संभावित क्षेत्रों में सिगनल पोस्टों पर रेट्रो रिफलेक्टिव साइनेज और स्ट्रिप अलग से उपलब्ध कराई जाएंगी ताकि गाड़ी चलाने में लोको पायलट को सहायता मिल सके।

(3) इस संबंध में स्टेशन मास्टर को निर्णय लेने में सहायता के लिए एक दृश्यता परीक्षण लक्ष्य निर्धारित किया जाएगा जो कि स्टेशन से एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम दूरी पर हो, जो किसी आने वाली गाड़ी के लिए एक प्रस्थान या मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल हो सकता है।

(4) स्व-चालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र के मामले में, जिसके मिड-सेक्शन में एक संशोधित अर्द्ध स्व-चालित रोक सिगनल हो, और जैसा नियम 105(2) और 107(2) में व्यवस्था है, जब बुझे हुए 'ए' मार्कर के साथ गाड़ियां चलाने का निर्णय लिया गया हो, तो लोको पायलट को जारी सतर्कता आदेश में विशेष रूप से यह उल्लेख किया जाएगा कि सेक्शन के मध्य संशोधित अर्द्ध स्व-चालित सिगनल है, जिसमें उसके विशिष्ट नंबर का उल्लेख किया जाएगा और उसके आगे कोई सिगनलिंग व्यवस्था उपलब्ध नहीं कराई जा रही है। बशर्ते, यद्यपि जब गाड़ियां इस तरीके से काम करेंगी कि निकट सिगनल की फॉग सिगलिंग व्यवस्था नियम 219 के उप नियम (1) के अनुसार हो।

स.नि. 219 (1)- स्टेशन मास्टर नियम 52(2) के अनुसार एक रेलवे कर्मचारी की व्यवस्था करेगा जो लाइन पर प्रथम रोक सिगनल के आगे दो डिटोनेटर रखेगा तथा नियंत्रक को सूचित करेगा।

बशर्तें कि इस प्रकार की व्यवस्था फाटक सिगनल, प्रस्थान सिगनल सेक्शन में या जहां पर्याप्त पूर्व चेतावनी किसी भी माध्यम में उपलब्ध है, पर करने की आवश्यकता नहीं है जैसे कि स्टेशन जहां पर दोहरे दूरस्थ सिगनल प्रदान हैं या स्वचालित सिगनलिंग

क्षेत्र में या ऐसे क्षेत्र जहां रेलपथ पर मरम्मत एवं स्थायी निर्माण के कार्यों के कारण अथवा सिगनल; स्थायी गति प्रतिबंध लगाए हुए है, बीच सेक्शन पर ''A'' मार्कर के साथ किए जाने वाले कार्यों हेतु अर्द्ध स्व-चालित रोक सिगनल के मामलों में;

220 **फॉग से बचाव के उपकरण के बिना गाड़ियों का संचालन** - ऐसे क्षेत्रों में जहां फॉग से बचाव के उपकरण उपलब्ध नहीं कराए गए हों, वहां रेलकर्मियों की अतिरिक्त ड्यूटी विशेष निर्देशों के अनुरूप होगी।

221 **खराब मौसम में कम दृश्यता के मामले में लोको पायलट की ड्यूटी**- लोको पायलट खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान गाडी की गति के संबंध में निम्नानुसार कार्रवाई करेगा:-

(1) खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान जब लोको पायलट अपने निर्णय में यह महसूस करता है कि खराब मौसम के कारण दृश्यता कम है तो वह उतनी गति से अपनी गाड़ी चलाएगा कि किसी अवरोध की स्थिति में वह गाड़ी को नियंत्रित कर सके.

(2) वह कोहरे से बचाव के उपकरण को स्विच ऑन कर देगा.

(3) कोहरे वाले मौसम में स्व-चालित क्षेत्र में स्व-चालित रोक सिगनल हरा होने पर इससे गुजरते समय अधिकतम गति साठ किलोमीटर प्रति घंटा और दोहरे पीले सिगनल की स्थिति में तीस किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए, एक पीला पार करने पर ऐसी गति होनी चाहिए कि वह किसी अवरोध से पहले रूकने के लिए तैयार हो और पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में दो निकटवर्ती स्टेशनों के बीच अधिकतम गति या जहां एक संशोधित अर्द्ध स्व-चालित रोक सिगनल स्व-चालित ब्लॉक कार्य प्रणाली में बुझे हुए 'ए' मार्कर का उपयोग किया जा रहा है, यह गति सत्तर किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं बढ़नी चाहिए।

(4) लोको पायलट द्वारा समपार फाटक की ओर बढ़ते समय गेटमैन और सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए बार-बार सीटी बजानी चाहिए।

च- ब्लॉक सेक्शन इत्यादि में गाड़ी का ठहराव, देरी से चलना, आगे नहीं बढ़ पाना और असमर्थ होना।

स.नि. 221 (1) खराब मौसम में कम दृश्यता के समय डिटोनेटर के उपयोग के दौरान फॉग सिगनल मैन एवं लोको पायलट के अतिरिक्त कर्तव्य.-

(1) (क) जब डिटोनेटर का उपयोग किया जाता है तब प्रत्येक फॉग सिगनल मैन अपने साथ स्टेशन की एसडब्ल्यूआर के अंतर्गत निर्धारित डिटोनेटर का पर्याप्त स्टॉक लेकर जाएंगे। फॉग सिगनल मैन नियम 52 (2) में उल्लेख के अनुसार दो डिटोनेटर रखेंगे।

(ख) प्रत्येक गाडी के डिटोनेटर के ऊपर से गुजरने के पश्चात, जो कि पटरी पर इस प्रकार रखे गए हैं कि, फॉग सिगनल मैन तुरंत ही उन्हें दो नए डिटोनेटर रख कर बदल सकेगा।

(ग) जब रेलवे कर्मचारी जैसा कि उपनियम (1) में संदर्भित है के अनुसार एक या अधिक डिटोनेटर लाइन पर रख चुका है तो वह आने वाली गाडी द्वारा विस्फोट होने से पूर्व 45 मीटर घेरा की सुरक्षित दूरी पर चला जाएगा एवं यदि संभव है तो किसी रेलवे कर्मचारी या अन्य व्यक्ति जो उस क्षेत्र में है, को सुरक्षित घेरे से दूर रहने की चेतावनी देने के लिए जिम्मेदार होगा।

(घ) इकहरी लाइन के सेक्शन पर यदि एक स्टेशन को छोडती हुए गाडी द्वारा डिटोनेटर में विस्फोट की संभावना है, चूंकि विपरीत दिशा से आती हुई गाडी हेतु डिटोनेटर लगाने के लिए ड्यूटी पर लगाए गए फॉग सिगनल मैन स्टेशन छोडती गाडी के मार्ग से डिटोनेटर को हटाने में सक्षम नहीं होता है, तो वह लोको पायलट को नियम 39 में उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार आगे बढने के लिए (हरा) हाथ सिगनल दिखाएगा।

(2) स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में, जब दो समीपवर्ती स्टेशनों के बीच दिए गए संशोधित अर्द्धस्वचालित रोक सिगनल का उपयोग बुझे हुए "ए" मार्कर के साथ किया जाता है एवं जहां कोई भी फॉग सिगनलिंग प्रदान नहीं किया गया हैं या फाटक सिगनलों के मामलों में, वहां पर लोको पायलट उस बताए गए सिगनल से काफी पहले गाडी को धीमे करने के लिए जिम्मेदार होगा तथा

इसके संकेतो के सावधानी पूर्वक सत्यापन के पश्चात ही आगे बढेगा.

स.नि.221(2) जब रेलवे आपतकालीन कॉल प्रारम्भ करने की सुविधा उपलब्ध न होने पर गाडी की रक्षा.-

(1) जब किसी दुर्घटना, विफलता या अन्य अपवादों के कारण एक गाडी रुकी हुई है और लोको पायलट को ज्ञात होता है कि उसकी गाडी आगे नहीं बढ़ सकती है, तब लोको पायलट संचार के अनुमोदित माध्यमों से आने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को समीपवर्ती लाइनों के सम्भावित उल्लंघन के तथ्य के बारे में अवगत कराने की कोशिश करनी चाहिए एवं यदि गार्ड उपस्थित है तो उसको भी सीटी बजाने के निर्धारित कोड अनुसार सावधान करते हुए तथा अन्य साधनों के माध्यम से उसके साथ खतरे के सिगनलों का आदान प्रदान करना चाहिए.

(2) लोको पायलट एवं गार्ड तब तुरंत ही आगे तथा पीछे की ओर निम्न प्रकार कार्रवाई करेंगे-

(क) इकहरी लाइन सेक्शन पर या दोहरी लाइन सेक्शन अथवा बहु लाइन सेक्शन जब अस्थाई तौर पर इकहरी लाइन सेक्शन के रूप में कार्य करते हैं.-

(i) गार्ड नियम 52 के अनुसार गाडी की रक्षा के लिए पीछे जाएगा या किसी सक्षम व्यक्ति को भेजेगा, सिवाय उन मामलों को छोडकर जहां स्व–चालित सिगनलिंग क्षेत्र में व्यस्त लाइन की रक्षा के लिए एक डिटोनेटर मार्ग में गाडी से 90 मीटर की दूरी पर रखा जाएगा एवं इसी प्रकार दो डिटोनेटर 10-10 मीटर की दूरी पर रखे जाएगें परंतु यह कुल दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी या इस दूरी के बारे में विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया गया है। यदि, गार्ड ने गाडी की रक्षा के लिए एक व्यक्ति को लगाया है तो वह लोको पायलट की सहायता के लिए इंजन की ओर चलना शुरू करेगा।

(ii) यदि, गाडी की रक्षा के लिए गार्ड के अतिरिक्त किसी अन्य व्यक्ति को पीछे भेजा गया है तो उप-खंड के अनुसार कार्रवाई करने के पश्चात (i) वह आने वाली गाडियों को रोकने के लिए

जब तक हाथ से हिलाने वाले खतरे के सिगनल दिखाना जारी रखेगा तब तक कि उसे वा पस नहीं बुलाया जाता है।

(iii) यदि, गाडी की रक्षा के लिए गार्ड स्वयं पीछे गया है तो वह उप-खंड के अनुसार कार्रवाई करने के पश्चात, एक सक्षम व्यक्ति, यदि उपलब्ध हैं, को प्रतिनियुक्त करेगा जो आने वाली गाडियों को रोकने के लिए जब तक हाथ से हिलाने वाले खतरे के सिगनल दिखाता रहेगा तब तक कि उसे वा पस नहीं बुलाया जाता है; एवं कारण का पता लगाने तथा लोको पायलट की सहायता के लिए स्वयं वापस आएगा;

(iv) यहां तक कि, यदि गार्ड को गाडी के पिछले हिस्से की रक्षा करने के लिए एवं हाथ से हिलाने वाले खतरे के सिगनल दिखाने के लिए एक व्यक्ति को प्राप्त करने में सफलता मिल जाती है, लोको पायलट द्वारा अपेक्षित सहायता प्रदान करने के पश्चात यदि कोई है तो वह उस स्थान पर लौट आएगा जहां उसने तीन डिटोनेटर रखे थे तथा आने वाली गाडियों को खतरे का फ्लैशिंग सिगनल तब तक दिखाता रहेगा कि जब तक उसे वापस नहीं बुला लिया जाता।

(v) जब गार्ड या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को वापस बुलाया जाता है तो वह तीन डिटोनेटर को छोड देगा तथा वापस आते हुए एक मध्यवर्ती डिटोनेटर को उठा लेगा

(vi) लोको पायलट सामने से हाथ के खतरे वाले सिगनल दिखाने के पश्चात सहायक लोको पायलट या किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को आगे से गाडी की रक्षा करने के लिए प्रतिनियुक्ति करेगा जैसा कि उप नियम (2) (क) (ii) में निर्धारित है;

(vii) गाडी की रक्षा करने वाले व्यक्ति को तीन डिटोनेटर्स रखने में सक्षम होने से पहले कोई आती हुए गाडी दिखाई देती है, तो वह तुरंत डिटोनेटर्स को, गाडी से जितना संभव हो सके उतनी दूरी पर, लाइन पर रखेगा।

(ख) दोहरी लाइन सेक्शन जहां गाडियां दो लाइनों पर एक दूसरे के विपरीत दिशा में चलती हैं.-

(i) जब तक कि यह स्पष्ट न हो कि जहां समीपवर्ती लाइन पर गाडियां सामान्यत: एक-दूसरे के विपरीत चलती है वे अवरोधित नहीं है, तब लोको पायलट स्वयं तुरंत ही या सहायक पायलट या अन्य सक्षम व्यक्ति को उप नियम (2)(क) में निर्धारित तरीकों के अनुसार सामने की समीपवर्ती लाइन की रक्षा के लिए भेजेगा;

(ii) उप नियम (2)(क) में निर्धारित तरीकों के अनुसार गार्ड द्वारा गाडी के पिछले भाग की रक्षा की जाएगी;

(ग) बहु-लाइन सेक्शन की नामित लाइनों पर एकदिशा यातायात.-

(i) गाडियों के सामान्यत: समीपवर्ती लाइनों पर एक-दूसरे के विपरीत दिशा में चलने के मामलों में, लोको पायलट सबसे पहले उस समीपवर्ती लाइन की जिस पर गाडी आती हुए दिखाई दे रही है की रक्षा करेगा या इसकी व्यवस्था करेगा एवं तत्पश्चात जिस लाइन पर गाडी आ कर के रूक गयी है उसकी रक्षा करने से पूर्व वह अन्य समीपवर्ती लाइनों की रक्षा करेगा।

(ii) सामान्यत: गाडियों के समीपवर्ती लाइनों पर एक ही दिशा में चलने के मामलों में, गार्ड सबसे पहले उस समीपवर्ती लाइन की जिस पर गाडी आती हुए दिखाई दे रही है की रक्षा करेगा या इसकी व्यवस्था करेगा एवं तत्पश्चात जिस लाइन पर गाडी आ कर के रूक गयी है उसकी रक्षा करने से पूर्व वह अन्य समीपवर्ती लाइनों की रक्षा करेगा।

(घ) सेक्शन जहां गाड़ियाँ समीपवर्ती लाइनों पर दोनों दिशाओं में चलती हैं

(i) जब तक कि यह स्पष्ट न हो कि कोई भी समीपवर्ती लाइन अवरोधित नहीं है, लोको पायलट आगे की सभी समीपवर्ती लाइनों की रक्षा करेगा या इसकी व्यवस्था करेगा तथा गार्ड पीछे की सभी समीपवर्ती लाइनों की रक्षा करेगा या इसकी व्यवस्था करेगा। केवल इस कार्रवाई के पश्चात ही गार्ड सहायता के लिए आगे बढेगा एवं सामने की समीपवर्ती लाइनों की रक्षा को सुरक्षित करेगा।

(ii) समीपवर्ती लाइनो की रक्षा के पश्चात प्रभावित गाडी जिस लाइन पर खडी है उसकी रक्षा के लिए लोको पायलट एवं गार्ड द्वारा क्रमश: आगे एवं पीछे दोनों ओर कार्रवाई की जाएगी;

(ड) ठहराव के कारण का पता लगाने एवं दूर करने या इंजन व वाहन के किसी दोष को ठीक कर दूर करने या ठहराव का कारण बने किसी अवरोध को दूर करने हेतु कार्रवाई या कदम उठाए जाएंगे यदि व्यवहार्य है तो यह कार्रवाई तब की जाएगी जब इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार वे गाडी के समुचित रूप में रक्षा के बारे में आश्वस्त हो चुके हों;

(च) इसके बाद समीपवर्ती लाइनें अवरोध रहित है तो रक्षा कवच को हटा दिया जाएं सिवाय इसको छोडकर कि यहां ये अपेक्षित है कि सहायता प्राप्त करने के लिए आने वाली गाडी को रोकना है

(छ) जहां गाडी गार्ड रहित है वहां पर इस नियम में उल्लिखित गार्ड की ड्यूटी लोको पायलट या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त कर्मचारी को हस्तान्तरित कर दी जाएगी;

(ज) लोको पायलट की किसी भी अयोग्यता की स्थिति में इस नियम के अंतर्गत लोको पायलट को हस्तानान्तरित होने वाली ड्यूटी गार्ड को हस्तांतरित कर दी जाएगी यदि वह उपस्थित है तो या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त किए गए किसी व्यक्ति को;

(झ) ठहराव के कारण का पता लगाने एवं दूर करने या इंजन व वाहन के किसी दोष को ठीक कर दूर करने या ठहराव का कारण बने किसी अवरोध को दूर करने हेतु कार्रवाई या कदम उठाए जाएंगे यदि व्यवहार्य है तो यह कार्रवाई तब की जाएगी जब इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार वे लाइनों की समुचित रूप में रक्षा के बारे में आश्वस्त हो चुके हों;

222 **दुर्घटना या अवरोध की स्थिति में कार्य-प्रणाली और असुरक्षित संचालन की रिपोर्ट करना.-**

(1) (क) जब किसी रेलकर्मी को किसी गाड़ी की दुर्घटना या अवरोध या असुरक्षित संचालन संबंधी रिपोर्ट मिलती है या ऐसा ज्ञात होता है तो वह तत्काल किसी निकट स्टेशन के स्टेशन मास्टर को उसकी सूचना देगा।

(ख) किसी गाड़ी की दुर्घटना या अवरोध या असुरक्षित संचालन संबंधी रिपोर्ट मिलने पर या किसी रेलकर्मी या व्यक्ति द्वारा सूचित किए जाने पर स्टेशन मास्टर देखेगा कि यातायात की सुरक्षा के लिए सबसे तीव्र संभावित माध्यम के द्वारा आवश्यक सावधानियां बरती जाएं और वे सावधानियां इन नियमों या विशेष निर्देशों के तहत विशेष रूप से उपलब्ध कराई जाती हों।

(2) यदि किसी गाड़ी की दुर्घटना होती है, तो लोको पायलट तत्काल दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों और नियंत्रक को संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा सूचना देगा, जिसमें वह अवरोध की प्रकृति या असुरक्षित स्थिति, यदि मालूम हों, तो दुर्घटना के कारण और किस तरह की सहायता की आवश्यकता है, की जानकारी देगा।

(3) यदि किसी गाड़ी की दुर्घटना होती है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तत्काल नियंत्रण कार्यालय को सूचित करेगा और गाड़ी के लिए समस्त आवश्यक सहायता भेजने की व्यवस्था करेगा, जो स्थानीय तौर पर की जा सकती है और इस प्रकार कार्रवाई करेगा जो इन नियमों या विशेष निर्देशों के अंतर्गत उल्लिखित है।

(4) किसी दुर्घटना या अवरोध की जानकारी प्राप्त होने पर या असुरक्षित संचालन की रिपोर्ट मिलने पर नियंत्रक तत्काल यातायात की आवश्यक सुरक्षा और बाद में उसकी बहाली के लिए आवश्यक सहायता भिजवाएगा।

(5) स्टेशन मास्टर, यथा शीघ्र जैसा व्यवहारिक हो, विशेष निर्देशों के अनुरूप प्रत्येक दुर्घटना की जानकारी देगा।

223 **स्टेशनों के बीच ठहरी गाड़ियों की सुरक्षा** .-

(1) जब किसी लोको पायलट को यह ज्ञात होता है कि किसी दुर्घटना, विफलता (लोको विफलता के अलावा), अवरोध या अन्य कारण विशेष के चलते गाड़ी स्टेशनों के बीच ठहरी हुई है, तो जब तक निकटवर्ती लाइन या लाइनें अवरुद्ध न हों, तो वह तत्काल जहां मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम उपलब्ध है स्विच 'ऑन' करेगा, रेल इंजन के अगले हिस्से में अम्बर फ्लेशर लाइट और एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री का सेंस एंड ब्रेक यूनिट उपलब्ध हो, तो वह 'रेलवे इमरजेंसी कॉल' के द्वारा कार्रवाई करेगा.

इसके बाद लोको पायलट जब इकहरी लाइन सेक्शन के अलावा या एक दोहरी या मल्टीपल लाइन सेक्शन पर जब अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन का कार्य लिया जाता है, और जब तक यह

मालूम न हो जाए कि निकटवर्ती लाइनें अवरुद्ध नहीं हैं, गाड़ी के आगे और पीछे निम्नानुसार कार्रवाई करनी चाहिए –

(क) एक दोहरी लाइन सेक्शन पर जहां समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती हो -

(i) यदि यह पता चले कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है, लोको पायलट अपने सहायक पायलट को निर्देश देगा कि उतरकर अपनी ओर सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का लाल सिगनल दिखाए।

(ii) **यदि यह संदेह हो कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है या नहीं** –

(क) लोको पायलट स्वयं अपनी ओर सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का लाल सिगनल दिखाएगा और सहायक लोको पायलट गाड़ी को सावधानी-पूर्वक देखता हुआ अंतिम डिब्बे की ओर बढ़ेगा।

(ख) यदि सहायक लोको पायलट यह पाता है कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है तो वह लोको पायलट की सहायता के लिए लौट जाएगा।

(ग) यदि वह पाता है कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध नहीं है तो वह संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा कि वह अम्बर फ्लेश लाइट को स्विच 'ऑफ' करे और सिवाय उन स्थितियों के लोको पायलट की सहायता करने के लिए लौटेगा, जहां किसी आने वाली गाड़ी को सहायता के लिए रोका जाना अपेक्षित हो।

(ख) दो एक जैसी इकहरी लाइन सेक्शन पर जहां गाड़ियां निकटवर्ती लाइन पर दोनों दिशाओं में चल रही हों – यदि वास्तव में निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध हो या यदि यह संदेह हो कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है या नहीं -

(क) लोको पायलट स्वयं सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाएगा;

(ख) सहायक लोको पायलट गाड़ी को सावधानीपूर्वक देखता हुआ अंतिम डिब्बे की ओर बढ़ेगा और खतरे का फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाएगा और अपने को अंतिम डिब्बे के ठीक पीछे अवरुद्ध लाइन के समीप रखेगा और

पीछे की ओर से आती किसी गाड़ी को लगातार फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाता रहेगा;

(ग) यदि सहायक लोको पायलट यह पाता है कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध नहीं है तो वह संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा और लोको पायलट की सहायता के लिए वापस लौटेगा।

(ग) एक मल्टीपल लाइन सेक्शन पर नामित लाइनों पर यूनी-डायरेक्शनल ट्रैफिक के लिए -

(i) यदि यह पता चले कि एक समीपवर्ती लाइन, जिस पर गाड़ियां सामान्यतया विपरीत दिशा में चलती हैं, अवरुद्ध है या यदि उसे संदेह हो कि ऐसी कोई समीपवर्ती लाइन अवरुद्ध है या नहीं, तो लोको पायलट स्वयं सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का लाल सिगनल दिखाएगा;
(ii) यदि यह पता चले कि कोई समीपवर्ती लाइन, जिस पर गाड़ियां सामान्यतया प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं अवरुद्ध है या जब यह पता नहीं लगता कि क्या ऐसी कोई निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है या नहीं, तो
(क) सहायक लोको पायलट स्वयं सामने से आती किसी गाड़ी की ओर बढ़ते हुए खतरे का लाल सिगनल दिखाएगा, प्रभावित गाड़ी को सावधानी-पूर्वक देखेगा और खुद को अंतिम डिब्बे के ठीक पीछे अवरुद्ध लाइन के निकट रखेगा और पीछे की ओर से सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाना जारी रखेगा;
(ख) यदि सहायक लोको पायलट यह पाता है कि कोई भी निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध नहीं है तो वह लोको पायलट को संचार के अनुमोदित माध्यम से सूचना देने के पश्चता ही सहायता के लिए लौटेगा सिवाय इसके कि किसी आती हुई गाड़ी से सहायता प्राप्त करने के लिए उस गाडी को कहां रोका जाना अपेक्षित है।

(घ) बहु-लाइन सेक्शन जहां गाड़ियां दोनों दिशाओं में चलती है –

(i) यदि यह स्पष्ट हो कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है या यदि यह संदेह हो कि निकटवर्ती लाइन या लाइनें अवरुद्ध हैं या नहीं।
लोको पायलट स्वयं सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाएगा।

(ख) सहायक पायलट अंतिम डिब्बे की ओर बढ़ेगा, गाड़ी को सावधानीपूर्वक देखेगा और सामने से आती किसी गाड़ी की ओर बढ़ते हुए खतरे का लाल सिगनल दिखाएगा, और स्वयं अंतिम डिब्बे के ठीक पीछे अवरुद्ध लाइन के निकट रहेगा और पीछे की ओर से सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाना जारी रखेगा, लोको पायलट को लाइन या लाइनें अवरूद्ध है, इसकी जानकारी देगा।
(ग) यदि सहायक लोको पायलट यह पाता है कि कोई भी निकटवर्ती लाइन या लाइनें अवरुद्ध नहीं हैं तो वह संचार के अनुमोदित माध्यमों द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा और लोको पायलट की सहायता के लिए लौटेगा सिवाय इसके कि जहां किसी आती हुई गाड़ी से सहायता प्राप्त करना अपेक्षित हो।

(ड.) जब स्टेशन मास्टर या नियंत्रक को अवरोध की रिपोर्ट मिल जाती है, तो वह तत्काल दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर और इतर लाइनों के उक्त क्षेत्र को नियंत्रित करने वाले स्टेशन मास्टरों को सूचित करेगा, जहां अवरोध हुआ हो, ताकि उन लाइनों पर यातायात की सुरक्षा के लिए कार्रवाई हो सके। इसी प्रकार की कार्रवाई तब भी की जाएगी जब नीचे दिए गए नियम 223 (च) में दुर्घटना के विवरण अद्यतन किए जाते हों।

(च) जैसे ही लाइन या लाइनों जो कि वास्तव में अवरुद्ध हों, का पता चलता है, तब लोको पायलट पिछली जानकारी को अद्यतन करते हुए उसकी सूचना सबसे निकट के स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा, ताकि वह अवरुद्ध लाइनों पर यातायात की सुरक्षा के लिए कार्रवाई कर सके और क्लियर लाइन पर यातायात की अनुमति दी जा सके और नियम 222 (2) के अनुसार वह दुर्घटना के अन्य विवरणों की जानकारी देने सहित निकटवर्ती स्टेशन के

स्टेशन मास्टर या नियंत्रण कार्यालय को अपेक्षित सहायता के लिए सूचित करेगा।

(2) गाडी रूक जाने के कारण का पता लगाने और उसे दूर करने की कार्रवाई करने या इंजन या डिब्बे की खराबी को सुधारने के लिए या किसी अवरोध को दूर करने के लिए, जिसके कारण कोई रूकावट हुई है, के लिए कार्रवाई, यदि व्यवहार्य हो, तब केवल यह आश्वस्त होने के बाद ही कि लाइन या लाइनों पर अवरोध को ऊपर निर्धारित प्रक्रिया के अनुरूप समुचित तरीके से संरक्षित कर दिया गया है।

(3) जब या तो मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम उपलब्ध न हो या इसे इतर रेलवे पर जोडा जाना बाकी हो वहां पर, स्टेशनों के बीच रुकी गाड़ियों का बचाव जहां विभिन्न रेल की लाइनें समानान्तर हो वहां विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

स.नि.223 (1) रेलवे आपतकालीन कॉल प्रारम्भ करने की सुविधा उपलब्ध न होने पर गाडी की बचाओ -

(1) जब किसी दुर्घटना, विफलता या अन्य विशेष कारण से गाडी रुकी हुई है और लोको पायलट को ज्ञात होता है कि उसकी गाडी आगे नहीं बढ़ सकती है, तब लोको पायलट संचार के अनुमोदित माध्यमों से आने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को समीपवर्ती लाइनों के सम्भावित उल्लंघन के तथ्य के बारे में अवगत कराने की कोशिश करनी चाहिए एवं यदि गार्ड उपस्थित है तो उसको भी सीटी बजाने के निर्धारित कोड अनुसार सावधान करते हुए तथा अन्य साधनों के माध्यम से उसके साथ खतरे के सिगनलों का आदान प्रदान करना चाहिए.

(2) लोको पायलट एवं गार्ड तब तुरंत ही आगे तथा पीछे की ओर निम्न प्रकार कार्रवाई करेंगे-

(क) इकहरी लाइन सेक्शन पर या दोहरी लाइन सेक्शन अथवा बहु लाइन सेक्शन जब अस्थाई तौर पर इकहरी लाइन सेक्शन के रूप में कार्य करते हैं.-

(i) गार्ड नियम 52 के अनुसार गाडी की रक्षा के लिए पीछे जाएगा या किसी सक्षम व्यक्ति को भेजेगा, सिवाय उन मामलों को छोडकर जहां स्व–चालित सिगनलिंग क्षेत्र में व्यस्त लाइन की रक्षा के लिए एक डिटोनेटर मार्ग में गाडी से 90 मीटर की दूरी पर रखा जाएगा एवं इसी प्रकार दो

डिटोनेटर 10-10 मीटर की दूरी पर रखे जाएगें परंतु यह कुल दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी या इस दूरी के बारे में विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया गया है। यदि, गार्ड ने गाडी की रक्षा के लिए एक व्यक्ति को लगाया है तो वह लोको पायलट की सहायता के लिए इंजन की ओर चलना शुरू करेगा।

(ii) यदि, गाडी की रक्षा के लिए गार्ड के अतिरिक्त किसी अन्य व्यक्ति को पीछे भेजा गया है तो उप-खंड (i) के अनुसार कार्रवाई करने के पश्चात वह आने वाली गाडियों को रोकने के लिए तब तक हाथ से हिलाने वाले खतरे के सिगनल दिखाना जारी रखेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुलाया जाता है।

(iii) यदि, गाडी की रक्षा के लिए गार्ड स्वयं पीछे गया है तो वह उप-खंड(i) के अनुसार कार्रवाई करने के पश्चात, एक सक्षम व्यक्ति, यदि उपलब्ध हैं, को प्रतिनियुक्त करेगा जो आने वाली गाडियों को रोकने के लिए तब तक हाथ से हिलाने वाले खतरे के सिगनल दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुलाया जाता है; एवं स्वयं कारण का पता लगाने तथा लोको पायलट की सहायता के लिए वापस आएगा;

(iv) यहां तक कि, यदि गार्ड को गाडी के पिछले हिस्से की रक्षा करने के लिए एवं हाथ से हिलाने वाले खतरे के सिगनल दिखाने के लिए एक व्यक्ति को प्राप्त करने में सफलता मिल जाती है, लोको पायलट द्वारा अपेक्षित सहायता प्रदान करने के पश्चात यदि कोई है तो वह उस स्थान पर लौट आएगा जहां उसने तीन डिटोनेटर रखे थे तथा आने वाली गाडियों को खतरे का फ्लैशिंग सिगनल तब तक दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता।

(v) जब गार्ड या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को वापस बुलाया जाता है तो वह तीन डिटोनेटर को छोड देगा तथा वापस आते हुए एक मध्यवर्ती डिटोनेटर को उठा लेगा

(vi) लोको पायलट सामने से खतरा हाथ सिगनल दिखाने के पश्चात सहायक लोको पायलट या किसी अन्य सक्षम व्यक्ति

को आगे से गाडी की रक्षा करने के लिए प्रतिनियुक्ति करेगा जैसा कि उप नियम (2) (क) (ii) में निर्धारित है;

(vii) गाडी की रक्षा करने वाले व्यक्ति को तीन डिटोनेटर्स रखने में सक्षम होने से पहले कोई आती हुए गाडी दिखाई देती है, तो वह तुरंत डिटोनेटर्स को, गाडी से जितना संभव हो सके उतनी दूरी पर, लाइन पर रखेगा।

(ख) दोहरी लाइन सेक्शन जहां गाडियां दो लाइनों पर एक दूसरे के विपरीत दिशा में चलती हैं.-

(i) जहां पर गाडियां सामान्यत: एक-दूसरे के विपरीत चलती है जब तक कि यह स्पष्ट न हो कि समीपवर्ती लाइन अवरोधित नहीं है, तब तक लोको पायलट स्वयं तुरंत ही या सहायक लोको पायलट या अन्य सक्षम व्यक्ति को उप नियम (2)(क) में निर्धारित तरीकों के अनुसार सामने की समीपवर्ती लाइन की रक्षा के लिए भेजेगा;

(ii) उप नियम (2) (क) में निर्धारित तरीकों के अनुसार गार्ड द्वारा गाडी के पिछले भाग की रक्षा की जाएगी;

(ग) बहु-लाइन सेक्शन की नामित लाइनों पर एक दिशा यातायात-

(i) गाडियों के सामान्यत: समीपवर्ती लाइनों पर एक-दूसरे के विपरीत दिशा में चलने के मामलों में, लोको पायलट सबसे पहले उस समीपवर्ती लाइन की जिस पर गाडी आती हुए दिखाई दे रही है की रक्षा करेगा या इसकी व्यवस्था करेगा एवं तत्पश्चात जिस लाइन पर उसकी गाडी आ कर के रूक गयी है उसकी रक्षा करने से पूर्व वह अन्य समीपवर्ती लाइनों की रक्षा करेगा।

(ii) सामान्यत: गाडियों के समीपवर्ती लाइनों पर एक ही दिशा में चलने के मामलों में, गार्ड सबसे पहले उस समीपवर्ती लाइन की जिस पर गाडी आती हुए दिखाई दे रही है की रक्षा करेगा या इसकी व्यवस्था करेगा एवं तत्पश्चात जिस लाइन पर उसकी गाडी आ कर के रूक गयी है उसकी रक्षा करने से पूर्व वह अन्य समीपवर्ती लाइनों की रक्षा करेगा।

(घ) सेक्शन जहां गाड़ियाँ समीपवर्ती लाइनों पर दोनों दिशाओं में चलती हैं

(i) जब तक कि यह स्पष्ट न हो कि कोई भी समीपवर्ती लाइन अवरोधित नहीं है, लोको पायलट आगे की और सभी समीपवर्ती लाइनों की रक्षा करेगा या इसकी व्यवस्था करेगा तथा गार्ड पीछे की और सभी समीपवर्ती लाइनों की रक्षा करेगा या इसकी व्यवस्था करेगा। केवल इस कार्रवाई के पश्चात ही गार्ड सहायता के लिए आगे बढेगा एवं सामने की समीपवर्ती लाइनों की रक्षा को सुनिश्चित करेगा।

(ii) समीपवर्ती लाइनो की रक्षा के पश्चात प्रभावित गाडी जिस लाइन पर उसकी खडी है उसकी रक्षा के लिए लोको पायलट एवं गार्ड द्वारा क्रमश: आगे एवं पीछे दोनों ओर कार्रवाई की जाएगी;

(ड) ठहराव के कारण का पता लगाने एवं दूर करने या इंजन व वाहन के किसी दोष को ठीक कर दूर करने या ठहराव का कारण बने किसी अवरोध को दूर करने हेतु कार्रवाई या कदम उठाए जाएंगे यदि व्यवहार्य है तो यह कार्रवाई तब की जाएगी जब इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार वे गाडी के समुचित रूप में रक्षा के बारे में आश्वस्त हो चुके हों;

(च) इसके बाद समीपवर्ती लाइनें अवरोध रहित है तो रक्षा कवच को हटा दिया जाएं सिवाय इसको छोडकर कि यहां ये अपेक्षित है कि सहायता प्राप्त करने के लिए आने वाली गाडी को रोकना है

(छ) जहां गाडी गार्ड रहित है वहां पर इस नियम में उल्लिखित गार्ड की ड्यूटी लोको पायलट या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त कर्मचारी को हस्तान्तरित कर दी जाएगी;

(ज) लोको पायलट की किसी भी अक्षमता की स्थिति में इस नियम के अंतर्गत लोको पायलट की ड्यूटी, गार्ड (यदि वह उपस्थित है तो) या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त किए गए किसी व्यक्ति को हस्तांतर हो जाएगी;

(झ) ठहराव के कारण का पता लगाने एवं दूर करने या इंजन व वाहन के किसी दोष को ठीक कर दूर करने या ठहराव का कारण बने किसी अवरोध को दूर करने हेतु कार्रवाई या कदम उठाए जाएंगे यदि व्यवहार्य है तो यह कार्रवाई तब की जाएगी जब इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार वे लाइनों की समुचित रूप में रक्षा के बारे में आश्वस्त हो चुके हों;

स.नि.223 (2) अस्थाई इकहरी लाइन के कार्यरत रहने के मामले में, गाडियां एक दूसरे के पीछे चल रही है, जब गाडी प्रथम रोक सिगनल या विपरीत दिशा के अंतिम रोक सिगनल के बाहर या किसी कारण से स्टेशनों के बीच में रूक जाती है तथा ठहराव 5 मिनट से अधिक हो जाता है तो इस अपवाद के साथ कि गाडी की रक्षा के लिए डिटोनेटर का उपयोग किया जाना है, तब गार्ड गाडी से 250 मीटर की दूरी पर मार्ग में एक डिटोनेटर रखेगा एवं दो डिटोनेटर 10-10 मीटर की दूरी पर गाडी से 500 मीटर पर रखे जाएंगे।

224 **ब्लॉक सेक्शन में गाड़ियों की असामान्य देरी** –

(1) यदि कोई गाड़ी अपने सामान्य संचालन समय से बीस मिनट से ज्यादा या परिस्थितिवश उससे कम समय विलंबित हो जाए तो ड्यूटी पर तैनात अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तत्काल संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट से संपर्क करेगा ताकि वह देरी का कारण सुनिश्चित कर सके और साथ ही संतुष्टि कर ले कि गाडी के लिए सब कुछ ठीक है या बाद वाली गाडी चलाने के लिए उसी लाइन पर या निकटवर्ती लाइन पर उसी दिशा में चलाने के लिए कोई सावधानी या उसके बचाव के लिए और राहत के लिए अपेक्षित उपाय किए जाएगे.

(2) यदि लोको पायलट कोई प्रतिक्रिया नहीं देता, तो इस तथ्य की जानकारी पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर और नियंत्रक कार्यालय को देनी चाहिए। उसके बाद दोहरी या मल्टीपल लाइनों पर ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर समीपवर्ती लाइन पर दोनों दिशाओं से ब्लॉक सेक्शन में आने वाली सभी गाड़ियों को उन गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश जारी करते हुए तत्काल रोक दिया जाएगा, जिसमें उन्हें विलंबित होने वाली गाडी की समस्त जानकारी और स्थिति सुनिश्चित करके दी जा सके।

इकहरी लाइन के मामले में, किसी एक ओर या दोनों छोर के स्टेशन मास्टर उपलब्ध तीव्र माध्यम द्वारा एक रेलकर्मी को विलबिंत होने वाली गाडी का पता लगाने के लिए तथा उसकी स्थिति को जानने के लिए भेजेंगे।

225 **दुर्घटना या ब्रेक डाउन के मामले में सहायता मांगने के बाद गाड़ी आगे नहीं बढ़ेगी** -किसी गाड़ी के बारे में यह सूचना मिलने के बाद की उसका आगे चलना कठिन है और उसके लिए सहायता मांगी गई है, तो लोको पायलट अपनी वर्तमान स्थिति से तब तक आगे नहीं बढ़ेगा, जब तक उसे सहायता ना मिल जाती हो भले ही वह आगे बढ़ने के लिए पर्याप्त रूप से सक्षम हो या संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा जिस स्टेशन से

सहायता मांगी गई हो, वहां के स्टेशन मास्टर द्वारा अनुमति न दे दी गई हो।

226 **किसी ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का बिना प्राधिकार के चले जाना** –

(1) जब एक लोको पायलट को पता लग जाता है कि उसके पास कोई प्रस्थान प्राधिकार नहीं है या किसी ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने के लिए उसके पास कोई उचित प्राधिकार नहीं है, तो वह तत्काल अपनी गाड़ी रोक देगा और उस घटना की जानकारी उपलब्ध किसी त्वरित माध्यम के द्वारा नजदीकी ब्लॉक स्टेशन को देगा। उसके बाद वह उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार आगे बढ़ेगा, जिसे उसने उस घटना की जानकारी दी थी।

(2) जब नियंत्रक कार्यालय या किसी स्टेशन स्टाफ को यह पता लग जाता है कि गाड़ी के पास कोई प्रस्थान प्राधिकार नहीं है या आगे बढ़ने का कोई उचित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है, तो वह उस गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करेंगे और विद्युतीकृत क्षेत्र में स्टेशन मास्टर को यह अधिकार होगा या जिम्मेदारी होगी कि वह सीधे ट्रैक्शन पावर नियंत्रक को बिना देरी किए उपरि उपस्कर को स्विच ऑफ करने के लिए कहेगा ताकि गाड़ी को रोका जा सके।

(3) गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में अवरोध माना जाएगा और उससे नियम 223 में निर्धारित प्रक्रिया के अनुरूप संरक्षित किया जाएगा।

(4) पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर दूसरे छोर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन की जानकारी देगा, और,

(क) यदि ब्लॉक सेक्शन में कोई और गाड़ी नहीं हो तो वह लोको पायलट को संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा जानकारी देते हुए उसे अगले स्टेशन की ओर बढ़ने की अनुमति प्रदान करेगा।

(ख) यदि किसी स्टेशन पर खड़ी किसी अन्य गाड़ी के लिए प्राप्त लाइन क्लियर पर ब्लॉक स्केशन में कोई गलत गाड़ी प्रवेश कर जाती है, तो जिस गाड़ी के लिए लाइन क्लियर ली गई थी उसे प्रस्थान करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

227 गाड़ी का विखंडन-

(1) यदि किसी गाड़ी को कोई हिस्सा, चलते समय, अलग हो जाता है, तो लोको पायलट निम्नलिखित कार्रवाई करेगा-

(क) लोको पायलट अपने निर्णय के अनुसार अगले हिस्से को, यदि संभव हो, चलाता रहेगा, जब तक कि पिछला हिस्सा रुक नहीं जाता ताकि दो हिस्सों के बीच टक्कर की संभावना से बचा जा सके;

(ख) जैसा नियम 223 में उल्लेख है, पटरी से उतरने की स्थिति में समीपवर्ती लाइनों का बचाव करेंगे।

(ग) संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा नियंत्रक और पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जानकारी देंगे।

(घ) यदि पीछे कोई बैंकिंग या सहायता के लिए इंजन हो तो लोको पायलट बैंकिंग या सहायक इंजन के लोको पायलट को सूचित करने के लिए निर्धारित सीटी कोड के अनुसार सीटी देगा.

(ड.) ऑटोमेटिक सिगनल क्षेत्र में स्टेशन मास्टर या नियंत्रक को प्रभावित गाड़ियों के पीछे चलने वाली गाडी के लोको पायलट को तत्काल सचेत करेंगे।

(2) बैंकिंग या सहायता वाले इंजन का लोको पायलट, यदि कोई हो -

(क) अगले हिस्से को टक्कर से बचाने का हर संभव प्रयास करेगा और पिछले हिस्से को रोक देगा; और

(ख) अगले हिस्से के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए निर्धारित सीटी कोड के अनुसार सीटी बजाएगा या संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा सूचित करेगा।

(3) (क) जब किसी अलग होने वाली गाड़ी के दोनों हिस्से एक दूसरे के आस-पास रुक जाते हो और, यह संभव हो, कि उन्हें कपल करना सुरक्षित होगा, तो सहायक लोको पायलट द्वारा हाथ सिगनल दिखाए जाने पर सावधानीपूर्वक उन्हें कपल किया जाना चाहिए, जिसके लिए पिछले हिस्से में खड़े कुछ डिब्बों को सुरक्षित करने

के बाद इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित तरीके से यह कार्य किया जाना चाहिए।

(ख) यदि दो हिस्सों को कपल नहीं किया जा सकता हो, तो लोको पायलट और सहायक लोको पायलट नियम 228 के निर्धारित प्रावधानों के अंतर्गत कार्रवाई करेंगे।

(4) यदि अलग हुई गाड़ी का लोको पायलट पहले से ही अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुंच गया हो तो गाड़ी के अगले हिस्से को रोकने से पहले वह अतिरिक्त रूप से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को निर्धारित सीटी कोड के अनुसार सीटी बजाकर सचेत करेगा और संचार के अनुमोदित माध्यम के द्वारा यह बताएगा कि वह पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में ब्लॉक सेक्शन को बंद ना करें।

(5) जब ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी को कोई हिस्सा लाइन पर छूट जाता हो, तो जब तक किसी इंजन द्वारा उस छूटे हुए हिस्से को वापस स्टेशन पर न लाया जाए और ब्लॉक सेक्शन को क्लियर न कर दिया जाए, किसी अन्य गाड़ी को उस सेक्शन में उसी लाइन पर प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

(6) जब लोको पायलट को छूटे हुए हिस्से को वापस लाने भेजा जाता है, तो उसके पास रखे समाप्त हो चुके लाइन क्लियर टिकट के अतिरिक्तउसे बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार' (फार्म संख्या-18) जारी किया जाएगा।

(7) जब गाड़ी दो हिस्सों में बट गयी हो और लोको पायलट का उस पर कोई नियंत्रण न हो या नियम 223 के अनुसार "रेलवे इमरजेंसी कॉल" को शुरू करेगा। गाड़ी की सुरक्षा के लिए कार्रवाई करने के बावजूद यदि उसे संदेह हो कि अगले हिस्से में अम्बर फ्लेश लाइट प्रदर्शित हो रही है और यह कि पिछले हिस्से की लोकेशन समीपवर्ती रेलपथ को बाधित कर रही हैं या नहीं, तो अन्य आने वाली गाड़ियो के लोको पायलट को मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम पर सचेत करेगा यदि उपलब्ध हों।

228 **इंजन द्वारा गाड़ी को खींचने में सक्षम न होने पर या अन्य कारणों से लोड के दो या अधिक हिस्सों में संचालन की कार्यप्रणाली** -

(1) इंजन द्वारा पूरी गाड़ी को खींच सकने में असमर्थ या किसी दुर्घटना या किसी अन्य कारण से खींचा न जा सके तब जब कोई गाड़ी किसी ब्लॉक सेक्शन में रुक जाती है और आगे नहीं बढ़ पाती, तो लोको पायलट संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा नियंत्रक और अगले स्टेशन मास्टर को इसकी जानकारी देगा।

(2) यदि इंजन वाहनों के बिना या उनके साथ चलने में सक्षम हो, और नियंत्रक यह निर्णय करे कि पिछले हिस्से को ब्लॉक सेक्शन में छोड़कर अगले हिस्से को क्लियर किया जाए तो अनकपलिंग से पूर्व, सहायक लोको पायलट किसी गाड़ी के कम से कम एक तिहाई वाहनों या कम से कम बारह वाहनों, इनमें जो भी अधिक हो, के हैंड ब्रेक लगाएगा ताकि पीछे छूटे हुए वाहनों को लुढकने से बचाया जा सके और वह इंजन के साथ कपल किए गए हिस्से के अंतिम वाहन का नंबर नोट करेगा।

(3) जब उप-नियम (2) के उल्लेखानुसार कार्रवाई पूरी कर ली जाए, तब अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट को अनकपल करने का अनुमति प्रदान करेगा और उसे अगले स्टेशन तक जाने के लिए कहेगा।

(4) लोको पायलट वाहनों के बिना या उनके साथ वाले हिस्सों को तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक पीछे छूटे हिस्सों के दोनों सिरों का सही किलोमीटर स्पष्ट तौर पर नोट न कर लिया हो एवं उसकी जानकारी नियंत्रक को नहीं दे दिया हो और छूटे हुए हिस्से में एक लाल झंडी या लैम्प आगे और पीछे दोनो छोर पर नहीं लगा दिया हो।

(5) जब अगला हिस्सा आगे ले जाया जाता है तो कोई टेल लैम्प या टेल बोर्ड या किसी अन्य लास्ट व्हीकल चेक डिवाइस का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।

(6) सहायक लोको पायलट यह सुनिश्चित करने के लिए रूक जाएगा कि उसके प्रभार के अधीन वाहनों को डिस्टर्ब न किया जाए और वह स्वयं अवरोध से पैतालीस मीटर दूर राहत इंजन आने की दिशा में रहेगा जैसा कि नियंत्रक द्वारा निर्धारित हो।

(7) लोको पायलट के अगले स्टेशन पर पहुंचने पर ब्लॉक सेक्शन को क्लियर नहीं किया जाएगा जब तक कि स्टेशन मास्टर या मार्ग में पड़ने वाले किसी केबिन को संचार के अनुमो दित साधन द्वारा सचेत न कर दिया गया हो कि पिछले सेक्शन को बंद नहीं किया जाए, क्योंकि यह अवरुद्ध है, साथ ही वह अपेक्षित कोड के अनुसार सीटी भी बजाता रहेगा।

(8) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल आगे हो तो लोको पायलट सिगनल पर अपनी गाड़ी रोकेगा और आगे बढ़ने से पहले पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सिगनल पोस्ट पर उपलब्ध टेलीफोन के द्वारा या संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा सूचित करेगा,

ताकि बाद वाली गाड़ियों को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति न दी जाए।

(9) अगले ब्लॉक स्टेशन अगले हिस्से को लेकर पहुंचने पर स्टेशन मास्टर द्वारा ब्लॉक सेक्शन को बंद नहीं किया जाएगा।उसी लाइन पर कोई राहत इंजन भेजे जाने से पूर्व लोड के अगले हिस्से के पूर्ण आगमन को अंतिम वाहन के नंबर के आधार पर सत्यापित किया जाएगा।

(10) नियंत्रक इस बीच पिछे छूटे हिस्से को क्लियर करने का निर्णय लेगा जिसके लिए या तो वह पिछले स्टेशन से एक राहत इंजन भेजेगा या उसी लाइन पर इंजन को वापस बुलाएगा.

(11) जब लोको पायलट को वाहनों के साथ या उनके बिना अपने इंजन को उसी लाइन पर ले जाना हो या स्टेशन से पीछे से जाना हो, तो उसेबिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकारके छुटे हुए हिस्से द्वारा ब्लॉक की गई लाइन पर तय दिशा के विपरीत जाने के लिए लिखित प्राधिकार दिया जाएगा। इसके अतिरिक्त, स्पष्ट मौसम के दौरान गति को पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा और खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान आठ किलोमीटर प्रति घंटा रखने के लिए सतर्कता आदेश दिए जाने के साथ पूर्व में दर्शाए गए किलोमीटर रेंज के साथ अवरोध से कम से कम पैतालीस मीटर पहले रुकने के निर्देश भी दिए जाएंगे और उसके बाद सहायक लोको पायलट द्वारा अवरोध स्थल पर हैंड सिगनल दिखाया जाएगा।

(12) (क) उपरोक्त नियम 228 के उप-नियम (11) के प्रावधानों के अतिरिक्त, जब लोको पायलट को वाहनों के साथ या उनके बिना समान लाइन पर अपना इंजन वापस लाना हो, तो मल्टीपल लाइन सेक्शन पर लागू प्रावधानों के अतिरिक्त, लोको पायलट को स्टेशन मास्टर द्वारा एक लिखित प्राधिकार भी दिया जाएगा, जो यह सुनिश्चित करेगा कि कोई भी गाड़ी समान लाइन पर या रेलपथ के उस हिस्से पर जिस पर लोको पायलट लौट रहा हो, डायवर्ट न हो या उसे क्रास न करती हो।

(ख) स्टेशन मास्टर इस प्रकार का प्राधिकार देने से पहले विशेष विशेष निर्देशों के अनुसार उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर से जहां डायवर्सन की सुविधा है से आवश्वासन लेगा तथा उन परिस्थितियों की जानकारी नियंत्रक को भी देगा।

(ग) दोहरी या मल्टीपल लाइन सेक्शनों पर, लोको पायलट ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार, कार्यप्रणाली के अनुसार, इंजन को वापस उचित लाइन पर ले जाएगा, जब तक कि वह उस लाइन पर गाड़ी न ले जाता हो जहां उसने शेष गाड़ी को छोड़ दिया था और उसके बाद वह उस लाइन पर आगे बढ़ेगा और इंजन को जोड़ने के बाद, वह गाड़ी को उस स्टेशन पर ले जाएगा जहां के निर्देश हों।

(13) दोहरी लाइन पर यातायात की दिशा के विपरीत चलते समय लिखित निर्देशों के साथ या एक इकहरी लाइन पर यातायात की तय दिशा के विपरीत चलते समय, लोको पायलट सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेंगे और निर्धारित सीटी का लगातार उपयोग करेंगा।

(14) जब गाड़ी का पीछे छुटा हिस्सा वापस लाने के लिए स्टेशन के पिछले हिस्से में भेजे गए इंजन द्वारा क्लियर कर दिया जाता हो, तो लोको पायलट वापसी में तय दिशा की ओर से बढ़ते हुए पहले रोक सिगनल पर ठहरेगा या विपरीत दिशा में अंतिम रोक सिगनल पर रूकेगा, जो भी पहले आती हो, और उसके बाद नियम 218 के अनुरूप उसे रिसीव किया जाएगा।

(15) ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में गाड़ी के छूट गए हिस्से को पुल या पुश करके लाने हेतु एक राहत इंजन भेजने के लिए नियम 120 और 121 में लागू प्रक्रिया, जैसा भी मामला हो, का पालन किया जाएगा।

229 ब्लॉक हुई लाइन पर राहत इंजन या राहत गाड़ियों (दुर्घटना राहत यान या दुर्घटना राहत मेडिकल यान) की कार्यप्रणाली-

(1) (क) किसी दुर्घटना की स्थिति में, रनिंग लाइनों के पूर्णत: अवरोधित होने पर यदि यह आवश्यक समझा जाता हो कि गाड़ी या गाड़ियों को दुर्घटना स्थल पर राहत पहुंचाने या अन्य उद्देश्यों के लिए चलाया जाए, तो उक्त गाड़ियों के लोको पायलटों को 'बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार' निर्धारित फार्म पर एक लिखित प्राधिकार जारी करके अवरुद्ध सेक्शन में उक्त गाड़ियां भेजी जा सकती है।

(ख) जहां एक से अधिक गाड़ियां भेजी जानी अपेक्षित हों, उनमें प्रत्येक गाडी का लोको पायलट स्वयं उपलब्ध किसी रेलकर्मी को अपनी गाड़ी के पैतालीस मीटर पीछे रखकर अगली राहत गाड़ी को खतरे का हैंड सिगनल दिखाने के लिए तैनात करेगा। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर उक्त पुष्टि की प्राप्ति के बाद ही अगली राहत गाड़ी भेजेगा।

(ग) साथ ही, किसी गाड़ी के लिए 'प्राधिकार' जारी करने से पूर्व, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरनियंत्रक से भेजी जाने वाली गाड़ी की मार्शलिंग के संबंध में अनुमति प्राप्त करेगा। फिर नियंत्रक दुर्घटना स्थल पर प्रभारी अधिकारी द्वारा अपेक्षित मार्शलिंग की सुनिश्चिति करेगा।

(2) (क) लोको पायलट को दी गई बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार अवरोध स्थल तक आगे बढ़ने का और स्टेशन के पहले रोक सिगनल तक वापस आने का प्राधिकार होगा।

(ख) किलोमीटर जहां तक, अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन पर लोको पायलट को जाना होगा इस प्राधिकार पर दर्ज किया जाएगा।

(3) बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार के द्वारा यह सुनिश्चित किया जाएगा कि क्या कार्य पूर्ण होने के बाद गाड़ी को वापस लौटना होगा या उसे पीछे वाली गाड़ी के क्लियर होने तक या अवरोध स्थल पर प्रतीक्षा करनी होगी। जब तक दूसरी और उसके बाद वाली गाड़ी के लोको पायलटों को भी बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार के फार्म पर समान पृष्ठांकन के साथ प्राधिकार दिया जाएगा, कि उसके आगे कोई गाड़ी गई है या वह अवरोधित ब्लॉक सेक्शन में पीछे से जाएगा।

(4) अवरुद्ध सेक्शन में आगे बढ़ते समय अंतिम पांच किलोमीटर के क्षेत्र में गाड़ी की गति अवरोध से तत्काल पहले साफ दृश्यता में सीधी लाइन पर पच्चीस किलोमीटर प्रतिघंटा तक सीमित रहेगी, अन्यथा जब आगे दृश्यता स्पष्ट न हो या बाधित हो या खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान लाइन के किसी हिस्से की ओर बढ़ते या गुजरते समय गति दस किलोमीटर प्रतिघंटा रहेगी। राहत गाड़ियों के लोको पायलटों को इस आशय का एक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।

(5) जब एक-दूसरे के पीछे एक से अधिक राहत गाड़ी भेजी जानी हो, तो पहली गाड़ी के स्थल पर पहुंचने से पहले, बाद वाली गाड़ियों की गति प्रस्थान वाले स्टेशन से नियम 229 के उप नियम (4) के अनुसार सीमित रखी जाएगी और यदि गाड़ी अवरोध स्थल तक पहुंचने से पहले बीच में कहीं रुक जाती है तो प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट किसी रेलकर्मी को अपनी गाड़ी के पैतालीस मीटर पीछे रखकर अगली राहत गाड़ी को खतरे का हाथ सिगनल दिखाने के लिए तैनात करेंगे।

छ–गाड़ियों के संचालन को प्रभावित करने वाली स्थितियों की रिपोर्ट

230 गाड़ियों के संचालन को प्रभावित करने वाली स्थितियों की नियंत्रक या केंद्रीय यातायात नियंत्रक आपरेटर को रिपोर्ट करना –

(1) लोको पायलट एवं स्टेशन मास्टर किन्हीं ज्ञात या असामान्य परिस्थितियों, जो गाड़ियों की सुरक्षित और समुचित परिचालन को प्रभावित कर सकते हैं, की सूचना नियंत्रक या केंद्रीय यातायात नियंत्रक आपरेटर को देंगे।

(2) यदि लोको पायलट को ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम की स्थिति में अपनी गाड़ी वाले रेलपथ या किसी नजदीकी रेलपथ पर या उसके आसपास कोई परिस्थिति दिखाई देती है, जो उनकी राय में गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए ठीक नहीं हैं, तो उक्त गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में रोक दिया जाएगा और प्रभावित लाइनों को नियम 223 के अनुरूप सुरक्षित किया जाएगा.

साथ ही बशर्ते पूर्ण ब्लॉक प्रणाली कार्यप्रणाली के मामले में और जब समीपवर्ती लाइनें में शामिल न हों, तो गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में रोकना आवश्यक नहीं होगे।इस मामले में गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन को क्लियर किए बिना अगले ब्लॉक सेक्शन में रोका जाएगा और स्टेशन मास्टर को सूचित किया जाएगा कि किसी भी गाड़ी को प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में जाने की अनुमति नहीं दी जाए।

बशर्ते यह भी कि लोको पायलट जब समीपवर्ती लाइन पर किसी अवरोध या खतरे की स्थिति को देखता है तो यदि संभव हो तो वह उस अवरोध से ठीक पहले अपनी गाड़ी रोकेगा, भले ही उसकी गाड़ी प्रभावित न हो रही हो और नियम 223 के अनुरूप लाइन की सुरक्षा करेगा और नजदीकी स्टेशन के स्टेशन मास्टर या नियंत्रक की अनुमति के बिना अपनी गाड़ी आगे नहीं बढ़ाएगा,

यह अनुमति प्रभावित लाइनों पर या तो गाड़ियों के प्रवेश को रोककर या नियम 242 के अनुरूप वैकल्पिक माध्यमों दवारा अवरोध को संरक्षित करके या प्रत्येक पीछे जाने वाली गाड़ी के लिए सतर्कता आदेश लागू करके या जैसा भी मामला हो, सेक्शन को ब्लॉक करके, दी जानी चाहिए.

बशर्ते यदि उसने ठहराव से पहले ही समीपवर्ती लाइन पर अवरोध वाले क्षेत्र को पार कर लिया हो, तो वह पिछले क्षेत्र में नियंत्रक को संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा अवरोध वाले स्थल की जानकारी देगा, जो कि यह सूचना आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को देगा।

(3) नियंत्रक या केंद्रीय यातायात नियंत्रक आपरेटर, ऐसी खराबी या विफलता की जानकारी मिलने परवह जानकारी उस परिसंपत्ति के अनुरक्षण कार्य के लिए जिम्मेदार रेलकर्मी और अन्य संबंधित रेलवे कर्मचारी को देगा।

(4) संबंधित अनुरक्षण कर्मचारी, जिनके कार्य क्षेत्र में बताई गई घटना या गतिविधि आती है, स्टेशन मास्टर से सूचना प्राप्त होने पर, तत्काल ब्लॉक सेक्शन के प्रभावित हिस्से का निरीक्षण करने की व्यवस्था करेगा।

ज– स्टेशन से भाग निकलने वाले वाहन

231 **स्टेशन से भाग निकलने वाले वाहन** -

(1) यदि कोई वाहन से छूट निकलता है, तो स्टेशन, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन, गेटमैन, नियंत्रक और संबंधित रेलकर्मियों को, जहां तक व्यावहारिक हो, सचेत करने पर तत्काल कदम उठाएगा ताकि किसी दुर्घटना से बचा जा सके।

(2) **ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर** -

(क) उस दिशा वाले स्टेशन को परामर्श देगा, जिस दिशा में वाहन छूट निकला है, जिसके लिए वह ब्लॉक उपकरण पर, जहां उपलब्ध हो, खतरे का सिगनल देगा, अन्यथा उसे संचार के अनुमोदित माध्यमों द्वारा सूचित करेगा।

(ख) यदि नजदीक के लोको पायलट को सचेत करने के लिए 'रेलवे इमरजेंसी कॉल' चालू करेगा, और साथ ही साथ सभी सिगनलों को वापस ‘ऑन’ स्थिति में कर देगा।

(ग) प्रभावित सेक्शन में दोनों ओर गाड़ी संचलनों की अनुमति नहीं देगा, जब तक वह यह सुनिश्चित न कर ले कि लाइन पर कोई अवरोध नहीं है।

(3) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, जिसने सिगनल प्राप्त कर लिया है, वह त्वरित रूप से -

(क) सभी सिगनलों को ‘ऑन’ स्थिति में रखेगा ताकि जिस दिशा में वाहन भाग निकला है, उसमें किसी गाड़ी को जाने से रोका जाए, जब तक यह सुनिश्चित न कर लिया जाए कि लाइन पर कोई अवरोध नहीं है;

(ख) भाग निकले वाहन को रोकने या उसका मार्ग परिवर्तन करने से पूर्व, उसके सामने से आने वाले वाहन, यदि कोई हो, तो उसे रिसीव कर लेगा।

(ग) (i) उस चलते वाहन को एक डीरेलिंग या डैड एंड वाले पृथक हिस्से या एक डीरेलिंग साइडिंग, यदि उपलब्ध हो, में मोड़ते हुए उसे डीरेल करने की व्यवस्था करे। बशर्ते, साथ ही यदि आगे ब्लॉक सेक्शन क्लियर है और लाइन का ढाल गिरता हुआ नहीं है, तो वाहन को अगले स्टेशन तक जाने दिया जाएगा; या

(ii) यदि भाग निकला वाहन उसके स्टेशन पर रोका जाना संभव न हो, तो उस दिशा वाले अगले स्टेशन को आपातकालीन खतरे का सिगनल दोहराया जाएगा, जिस दिशा में वाहन भाग निकला है।

झ– आग

232 आग

(1) यदि रेलकर्मी आग लगने की घटना देखता है, तो वह मानव जीवन और संपत्ति की रक्षा के लिए हर संभव उपाय करेगा ताकि इसे फैलने से बचाया जा सके और बुझाया जा सके।

(2) यदि आग किसी विद्यतीय उपकरण के पास लगी हो, या विद्युत उपकरणों में लगी हो और यदि रेलकर्मी बिजली के उपकरणों को संभालने में सक्षम हो और इस उद्देश्य से विशेष रूप से प्रशिक्षित

हो, तो वह तत्काल प्रभावित हिस्से को बिजली की आपूर्ति के स्रोत से अलग कर देगा।

(3) विशिष्ट अग्निशमन उपकरणों के संचालन और बिजली, रसायन के कारण लगने वाली आग की विशिष्ट प्रकृति इत्यादि के संबंध में विशेष निर्देशों के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

(4) आग लग जाने की प्रत्येक घटना के मामले में, नजदीकी स्टेशन मास्टर को त्वरित माध्यमों से सूचना दी जाएगी और स्टेशन मास्टर, जैसा विशेष निर्देशों में उल्लिखित है, उसके संबंध में कार्रवाई करेगा।

अध्याय X
विद्युत एवं रेलपथ तथा निर्माण कार्य कार्य

क - रेलपथ या निर्माण कार्य के लिए तैनात रेलकर्मी

233. **विद्युत एवं रेलपथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षक**.- (1) विद्युत एवं रेलपथ तथा निर्माण कार्य के प्रत्येक कार्य के लिए एक अधिकृत तथा रेलकर्मी होगा, जो अपने अधीन रेलपथ तथा निर्माण कार्य के लिए जिम्मेदार होगा एवं रेलपथ या निर्माण कार्य कार्यों के निरीक्षक की भूमिका में निम्नलिखित निर्धारित कार्यों का निष्पादन करेगा।

(2) इन नियमों में, जहां कहीं 'रेलपथ या निर्माण कार्य कार्य निरीक्षक' अभिव्यक्ति का प्रयोग किया गया है, जब तक कि संदर्भ में अन्यथा न हो या जब तक इसके विपरीत विशेषकर उल्लिखित न हो, उसका अभिप्राय दोनों विद्युत रेलपथ या निर्माण कार्य कार्य एवं निरीक्षक रेलपथ एवं निर्माण कार्य कार्य से होगा. इसी प्रकार, जब तक संदर्भ विपरीत न हो, 'रेलपथ या निर्माण कार्य' की अभिव्यक्ति का अभिप्राय 'विद्युत और रेलपथ या निर्माण कार्य' दोनों से होगा. साथ ही "पर्यवेक्षक प्रभारी" अभिव्यक्ति से अभिप्राय संबंधित रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक से होगा।

234. **रेलपथ तथा निर्माण कार्य कार्य की स्थिति**.–किसी रेलपथ की एक लंबाई के संबंध में प्रत्येक रेलपथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षक प्रभारी अपने अधीन उस रेलपथ और निर्माण कार्य की स्थिति के लिए जिम्मेदार होगा।

235. **लाइन का अनुरक्षण**.- रेलपथ तथा निर्माण कार्य का प्रत्येक निरीक्षक–(क) यह देखेगा कि उसके अधीन लाइन एवं निर्माण कार्य कार्यों को कुशलता से अनुरक्षित किया जा रहा है, वह उनका परीक्षण और ओवरहॉलिंग या अनुरक्षण उतने अंतराल पर और इस तरीके से सुनिश्चित करेगा जैसा विशेष निर्देशों के के अनुसार निर्धारित है और अपनी रिपोर्ट अपने नियंत्रक अधिकारियों को प्रस्तुत करेगा।

(ख) सभी दुर्घटनाओं या रेलपथ या निर्माण कार्य की सभी खराबियों, किसी असामान्य स्थिति या घटना या तोड़फोड़ की घटना, जिनसे गाड़ियों का सुरक्षित संचलन प्रभावित होता हो, की जानकारी इंजीनियर-प्रभारी को देगा और साथ ही साथ दुर्घटनाओं को रोकने के लिए आवश्यक कार्रवाई करेगा।

(ग) सभी ब्रेक डाउन उपकरणों के उचित और कुशल अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार होगा, ताकि वह हमेशा उपयोग हेतु तैयार स्थिति में रह सके।

236. **सामग्री का रखना** - प्रत्येक रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक समस्त पटरियों, स्लीपरों, कर्षण संस्थापना उपकरणों, इंसुलेटरों और अपने अधीन अन्य संबद्ध सामग्री की सुरक्षा के विषय देखेगा और सुनिश्चित करेगा कि उक्त मदें, जब उनका वास्तव में उपयोग न हो, समुचित रूप से ढेरी में लाइन से अलग इस प्रकार रखा जाएगा कि गाड़ियों का सुरक्षित संचलन प्रभावित न हो।

237. **रेलपथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण**.–(1) ऊपरी उपस्कर का प्रत्येक हिस्सा, और संबद्ध कार्य, रेलपथ, पुल और उनसे जुड़े कार्यों सहित काँटें और क्रासिंग, सुरंगे और कोई अन्य उपकरण या निर्माण कार्य कार्य जिनसे गाड़ियों की सुरक्षा और कार्यप्रणाली प्रभावित होते हों, के निरीक्षण विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित अंतरालों पर और उल्लिखित तरीके से इस कार्य के लिए नियुक्त रेलकर्मी द्वारा किए जाएंगे।

(2) यदि कोई ऐसी स्थिति पाई जाती है, जिससे गाड़ी की संरक्षा प्रभावित होती हो, लाइन का निरीक्षण करने वाला अधिकारी इन नियमों के के अनुसार गाड़ियों की सुरक्षा के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा और तत्पश्चात् उस खराबी को दूर करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करेगा।

238. **लाइनों पर गश्त**.- (1) नियम 237 में उल्लिखित निरीक्षण के अतिरिक्त, जब कभी किसी रेल के किसी भाग में असामान्य परिस्थितियों जैसे भारी वर्षा, बाढ़, तूफान, सर्दी और गर्मी के मौसम और आम गड़बड़ियों से खतरा पैदा हो सकता हो, तो उक्त खतरे की स्थिति के दौरान जैसा विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित हो, इस तरीके से और उतने अंतराल पर लाइन पर गश्त की जाएगी।

(2) जब कभी गश्त के लिए तैनात कोई रेलकर्मी गाड़ी की सुरक्षा को प्रभावित करने वाली स्थिति या अन्यथा कोई खतरा देखता है, तो जहां मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम उपलब्ध हो, उसे 'रेलवे इमरजेसी कॉल' करनी चाहिए और आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सचेत करने के लिए एक समुचित स्थल पर एक अम्बर फ्लेशर सिगनल स्थापित करेगा। यदि गाड़ियां दो भिन्न दिशाओं से आनी हों, तो दोनों दिशाओं की ओर दो ऐसे फ्लेशर सिगनल फिक्स किए जाएंगे। यदि, उसके पास मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का 'कैब रेडियोयाऑपरेशनल रेडियो न हो; तो वह किसी नजदीकी स्टेशन, जहां मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम उपलब्ध हो, से वहां के स्टेशन मास्टर को संचार के अनुमोदित माध्यमों द्वारा तत्काल रेलवे इमरजेंसी कॉल करेगा। अवरोध को सुरक्षित करने के बाद, आने वाली गाड़ी को खतरे का हैंड सिगनल दिखाने के लिए खड़ा होगा। ऑन बोर्ड सेफ्टी डिवाइज को ट्रिंगर करने के लिए ग्राउंड उपकरण, जहां क्रियान्वित हों, भी उक्त रेलकर्मी द्वारा लगाए जाएंगे।

जहां या तो मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम उपलब्ध न हो या इसे इतर रेलवे की समान सुविधा के साथ एकीकृत किया जाना हो, ऐसे सेक्शनों पर जहां विभिन्न रेलों की लाइन समानांतर हो, तो पर विशेष निर्देशों के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

239. **गाड़ियों या यातायात के लिए खतरे वाले कार्य**.–ऐसा कोई कार्य, जिससे गाड़ियों या यातायात के लिए खतरा उत्पन्न होता हो, रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक, या इस कार्य के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा नियुक्त किसी सक्षम रेलकर्मी शुरु की अनुमति बिना किया जाएगा।और जो रेलकर्मी ऐसी अनुमति देगा उक्त कार्य के पर्यवेक्षण के लिए स्वयं उपस्थित रहेगा और यह देखेगा कि नियम 241, और नियम 242 के प्रावधानों का पालन किया जा रहा है।

बशर्ते, आपात मामले में, जब सुरक्षा की आवश्यकता हो, ऐसे किसी कार्य की शुरुआत से पूर्व उक्त रेलकर्मी को पहुंचकर कार्य तत्काल शुरु कराना चाहिए तथा अधिकृत व्यक्ति विशेष निर्देशों के अनुसार उस कार्य को शुरु करने के लिए अधिकृत है, वह व्यक्ति स्वयं सुनिश्चित करेगा कि नियम 241 और 242 में निहित प्रावधानों का पालन किया जा रहा है।

साथ ही बशर्ते ऊपरी उपस्कर या अन्य विद्युत उपकरण वाले कार्य के संबंध में.-

(क) साथ ही बशर्ते ऊपरी उपस्कर या अन्य विद्युत उपकरण के लिए कार्य के मामले में-(क) निर्माण कार्य निरीक्षक कार्य की शुरुआत के लिए अनुमति देने से पूर्व ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को सूचित करेगा और वह इसके बाद वह उसे आइसोलेट करने संबंधित विद्युत उपकरण के हिस्सों को डैड करने की व्यवस्था करेगा और नियम 264 के के अनुसार उसका कार्य के लिए परमिट जारी करेगा।

(ख) आपात मामले में ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर सबसे पहले पावर को स्विच 'ऑफ' करेगा और उसके बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और पावर ब्लॉक के नियंत्रक को ऐसा करने के कारणों की जानकारी देगा।

(ग) कार्य पूरा होने के बाद कार्य का निरीक्षक प्रभारी ऊपरी उपस्कर में विद्युत प्रवाह की बहाली के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर से पुष्टि करेगा. संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा यदि वे उपलब्ध हों, तो उनसे आपसी पुष्टि कर लेने के बाद, अन्यथा नियम 172 में लिखित संदेशों के आदान-प्रदान के द्वारा ऊपरी उपस्कर को काम के लिए बहाल किया जाएगा।

(घ) जब केवल पावर ब्लॉक दिया गया है, वहां स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि उस ट्रैक पर जहां कार्य करने की अनुमति दी गई है विद्युत वाहन को जाने के अनुमति नहीं देगा तथा विशेष अनुदेशों के अनुसार ओबरहेड लाइन एवं कांटों एवं क्रासिंग की रक्षा के लिए रोक कॉलर का उपयोग करेगा

बशर्ते डीजल गाडी के लोको पायलट को अपेक्षित सतर्कता आदेश दिए जाएगे ताकि वह कार्य स्थल पर आवश्यक ऐसी पूर्व सावधानियों का पालन कर सके तथा कार्य का निरीक्षक-प्रभारी नियम 241 में निर्देशानुसार कार्य स्थल पर सिगनल को प्रदर्शित करेगा।

240. **रात्रि में और खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान कार्य.**– (1) जब तक यातायात ब्लॉक न लिया गया हो, रात्रि के दौरान और खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान किसी पटरी या ऊपरी उपस्कर को उनके स्थान से नहीं हटाया जाएगा और कोई अन्य कार्य, जिससे गाड़ियों की आवा-जाही में बाधा उत्पन्न होती हो, सिवाय आपात मामलों को सिवाय।

(2) जब आपात स्थिति में ऐसा कोई कार्य किया जाता है, तो कार्य स्थल को नियम 241 और 242 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार संरक्षित किया जाएगा. तथापि, बैनर फ्लैग के स्थान पर, एक लाल लाइट प्रदर्शित की जाएगी।

241. **ऐसे कार्य संचालित करने से पूर्व सावधानियां, जिनसे लाइन अवरोधित हो**.-(1) ऊपरी उपस्कर, रेलपथ या निर्माण कार्य कार्य के लिए तैनात कोई भी रेलकर्मी बदला नहीं जाएगा या ऊपरी उपस्कर या किसी पटरी के किसी पुर्जे को नहीं बदलेगा, कांटे या सिगनलों को डिस्कनेक्ट नहीं करेगा या ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना ऐसा कोई अन्य कार्य संचालित नहीं करेगा जिससे लाइन बाधित होती हो, जो लिखित रूप में या संचार के सुरक्षित माध्यमों द्वारा प्राप्त की गई हो, और जब तक रोक सिगनल न दिखाए गए हों और नियम 242 के अनुसार लाइन या तो ब्लॉक या संरक्षित न की गई हो;

और यदि स्टेशन सीमा में सभी सिगनल 'ऑन' स्थिति में कर दिए गए है; बशर्ते रोक सिगनल का प्रदर्शन समाप्त कर दिया जाएगा यदि ऐसा संचालन कार्य संबद्धित कांटों को लाइन के विपरीत दिशा में सेट करके अलग कर दिया गया हो तथा स्टॉप प्लग को संबंधित स्विचों या बटन पर रखे गए है जिससे कि उस लाइन के लिए सिगनल ऑफ न किए जा सके।

(2) जब तक कि उप-नियम (3) में व्यवस्था न हो, रेलपथ से पटरी को हटाने का कोई कार्य यातायात ब्लॉक लिए बिना नहीं किया जाएगा।

(3) आपात मामलों में, ऐसे कार्य निष्पादित करने वाला प्रभारी अधिकारी कार्य आरंभ करने से पहले गाड़ी को रुकवाएगा और गाड़ी के लोको पायलट गाड़ी रोकने की आवश्यकता के बारे में लिखित मेमो के माध्यम से सूचित करेगा और साथ ही साथ ब्लॉक लेने के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और उसकी पुष्टि लिखित रूप में या संचार के सुरक्षित माध्यमों द्वारा करेगा।

(4) सेक्शन के मध्य में ऐसी किसी गाड़ी के पीछे यातायात ब्लॉक की अनुमति दी जा सकती है, जो अभी ब्लॉक सेक्शन से क्लियर होनी हो और ऐसे किसी मामले में-

(क) कार्य का प्रभारी अधिकारी व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करेगा कि ब्लॉक के लिए अनुमत समय मिलने के बाद ही या जब उसे बताया जाए कि अंतिम गाड़ी कार्य स्थल से निकल चुकी है, इनमें जो भी बाद में हो, कार्य शुरु करेगा।

(ख) ब्लॉक देने वाला स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि ब्लॉक के लिए दिए गए समय के बाद या अंतिम गाड़ी के चले जाने के बाद, जैसा बताया गया हो, इनमें जो भी पहले हो, कोई संचालन कार्य नहीं करेगा।

(5) मरम्मत कार्य पूरा होने के बाद संबंधित रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक व्यक्तिगत रूप से या डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा इस कार्य के लिए नियुक्त सक्षम रेलकर्मी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को फिर प्रमाण-पत्र गति सीमा निर्धारण कर जारी करेगा जो गाड़ियों का संचालन फिट सर्टिफिकेट प्राप्त होने पर फिटनेस एडवाइस के अनुसार गाड़ियों का संचालन करेगा.

242. **अवरोध की स्थिति में या जब लाइन मरम्म के अधीन हो, तो किसी गाड़ी को रोकने के लिए सिगनल दिखाना किंतु रेलपथ के उस हिस्से पर गाड़ियों की आवा-जाही निलंबित किए जाने की आवश्यकता नहीं होगी.**–(1) जब कभी अनुरक्षण कार्य की प्रकृति के कारण या लाइन अन्यथा अवरुद्ध हो तो रेलपथ के उस हिस्से पर गाड़ी की आवा-जाही निलंबित किए जाने की आवश्यकता नहीं है और ऐसे रेलपथ से गाड़ियां प्रतिबंधों के साथ गुजर सकती हैं, ऐसी स्थिति में आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को निम्नलिखित तरीके से चेतावनी दी जाएगी -

(क) लोको पायलट को पिछले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा या नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा लोकेशन, कार्य की प्रकृति या अवरोध के अनुसार एक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा कि उसे अपनी गाड़ी स्टॉप डैड करनी है या नहीं और उसके बाद एक दी गई प्रतिबंधित गति पर चलना है या साइट पर रुके बिना प्रतिबंधित गति पर आगे बढ़ना है, और

(ख) कार्य का प्रभारी अधिकारी सिगनल दिखाना सुनिश्चित करेगा ताकि नियम 242 के उप नियम (2) के उल्लेखानुसार एक आती हुई गाड़ी के लोको पायलट को चेतवानी दी जा सके।

(2) जैसा खंड (क) और (ख) में निर्धारित है, एक कॉशन इंडीकेटर बोर्ड, रोक संकेतन बोर्ड या गति संकेतक बोर्ड और अनुमोदित डिजाइन का एक अंतिम संकेतक बोर्ड तथा जो रात को जल सकते हों, उस दिशा की ओर प्रदर्शित किए जाएंगे, जहां से दोहरी लाइन होने पर, गाड़ियां आनी हों और इकहरी लाइन के मामले में गाड़ियां दोनो दिशा से आनी हों। सभी संकेतक बाईं ओर रखे जाएंगे ताकि लोको पायलट उन्हें देख सके।

(क) **जब गाड़ियों को अवरोध से ठीक पहले रुकना हो और उसके बाद सावधानी से आगे बढ़ना हो**–अवरोध वाले स्थल से तीस मीटर की दूरी पर एक रोक संकेतक बोर्ड प्रदर्शित किया जाना चाहिए और अवरोध वाले स्थल से बारह सौ मीटर की दूरी पर एक सतर्कता संकेतक बोर्ड प्रदर्शित किया जाना चाहिए. इसके अतिरिक्त, जहां से एक लोको पायलट अपनी गाड़ी की अधिकृत गति बहाल करता है, वहां एक अंतिम संकेतक लगाया जाना चाहिए।रोक संकेतक बोर्ड के पास नियुक्त रेलकर्मी को लोको पायलट से हस्ताक्षर लेने चाहिए।

(ख) जब किसी गाड़ी को अवरोध वाले स्थल पर नहीं रुकना हो किंतु प्रतिबंधित गति पर चला हो तो अवरोध वाले स्थल से तीस मीटर की दूरी पर एक गति संकेतक बोर्ड प्रदर्शित किया जाना चाहिए तथा अवरोध वाले स्थल से आठ सौ मीटर की दूरी पर एक सतर्कता संकेतक बोर्ड प्रदर्शित किया जाना चाहिए. इसके अतिरिक्त, जहां से एक लोको पायलट अपनी गाड़ी की अधिकृत गति बहाल करता है, वहां एक अंतिम संकेतक लगाया जाना चाहिए.

(ग) **लाइन के एक लगातार स्ट्रेच पर मल्टीपल रोक डैड या गति प्रतिबंधों के मामले में**, पहले अवरोध से बारह सौ मीटर की दूरी पर केवल एक सतर्कता संकेतक और अंतिम अवरोध के बाद एक अंतिम संकेतक उपलब्ध कराया जाना चाहिए. साथ ही, मल्टीपल रोक संकेतक या गति संकेतक इस तरह उपलब्ध कराए जाने चाहिए ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि प्रभावित रेलपथ के किसी भी हिस्से पर लागू किसी भी प्रतिबंध के लिए सुरक्षा को लेकर कोई समझौता नहीं किया गया है।

(3) यदि अवरोध स्टेशन की सीमा के भीतर हो.

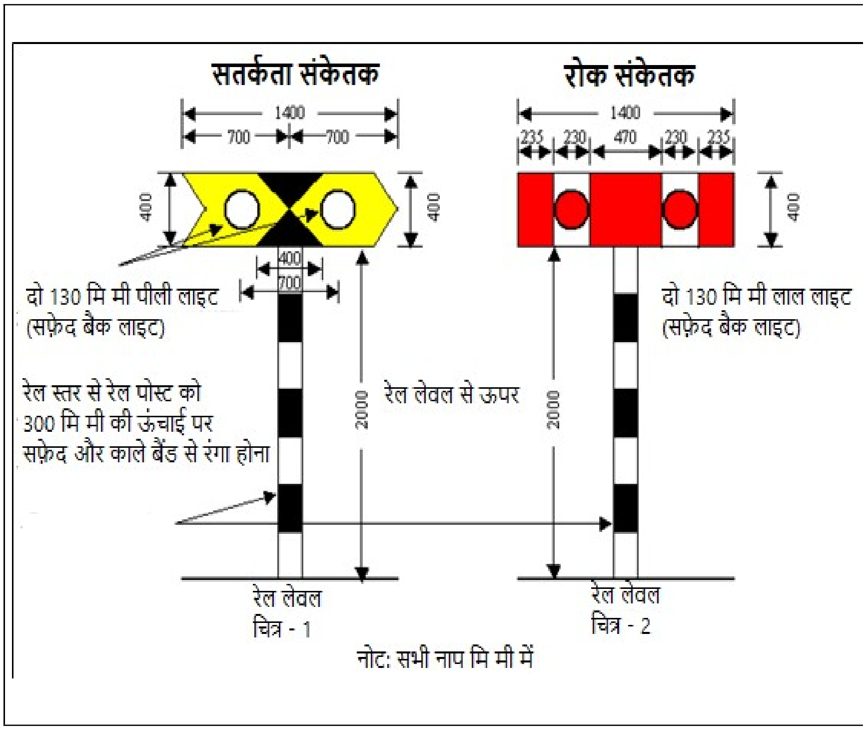
(क)नियम 241 के उप-नियम (2) के प्रावधान लागू नहीं किए जाएगें, यदि प्रभावित लाइन की कांटों की सेटिंग करके और कांटे को सुरक्षित करके या सिगनल को 'ऑन' स्थिति में सुरक्षित रखकर आवश्यक मैनुअली कंट्रोल रोक सिगनल या सिगनलों द्वारा उसे आइसोलेट किया गया हो, और

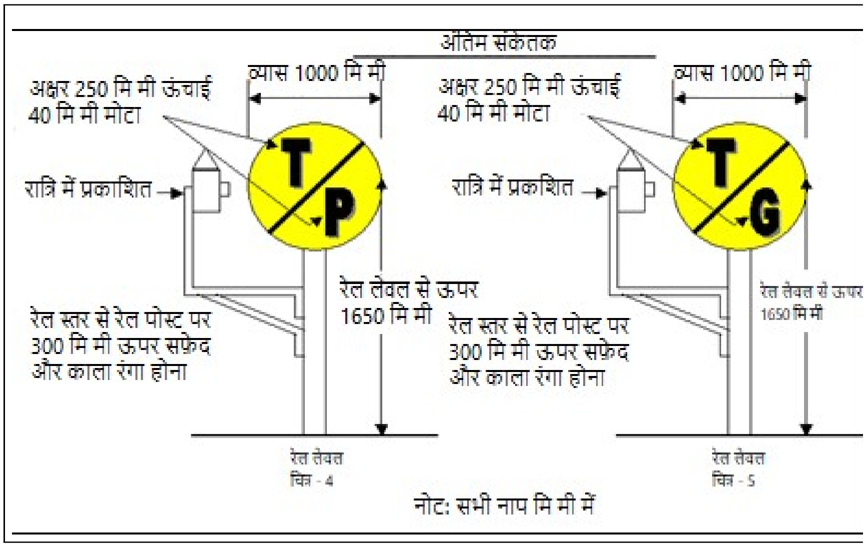
(ख) आगमन सिगनलों को किसी गाड़ी के लिए तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक गाड़ी को पहले रोक सिगनल पर न रोका गया हो, सिवाय उन मामलों के जहां लोको पायलट को पिछले स्टेशन से एक सतर्कता आदेश जारी किया गया हो, जिसमें उसे अवरोध और उसके विवरणों की जानकारी दी गई हो।

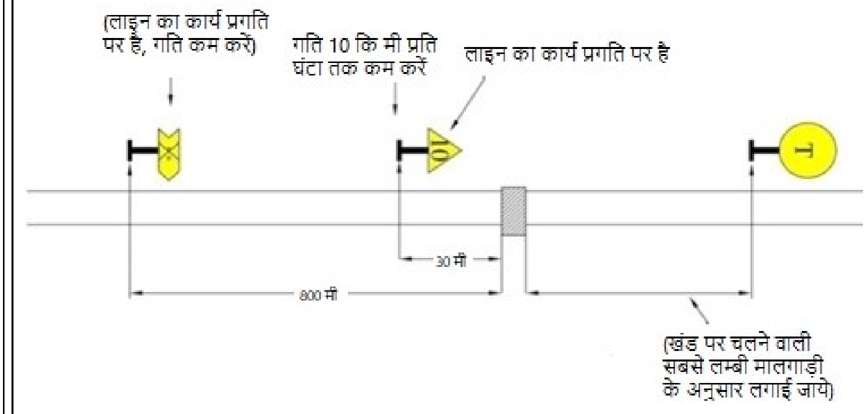
(ग) प्रभावित लाइन पर प्रवेश के समय लोको पायलट को अवरोध स्थल से कम से कम तीस मीटर की दूरी से हैंड सिगनल दिखाया जाएगा. साथ ही बशर्ते यदि लोको पायलट को अवरोध के विवरणों की पूर्व-चेतावनी दी गई हो और यदि स्टॉप डैड का प्रतिबंध न हो, तो आगे बढ़ने से पूर्व लोको पायलट को हैंड सिगनल दिखाने के लिए तैनात पहले एक स्टॉप सिगनल दिखाएगा और उस गति के बारे में बताएगा जिस पर लोको पायलट को अपनी गाड़ी उस अवरोध से लेकर जानी हो।

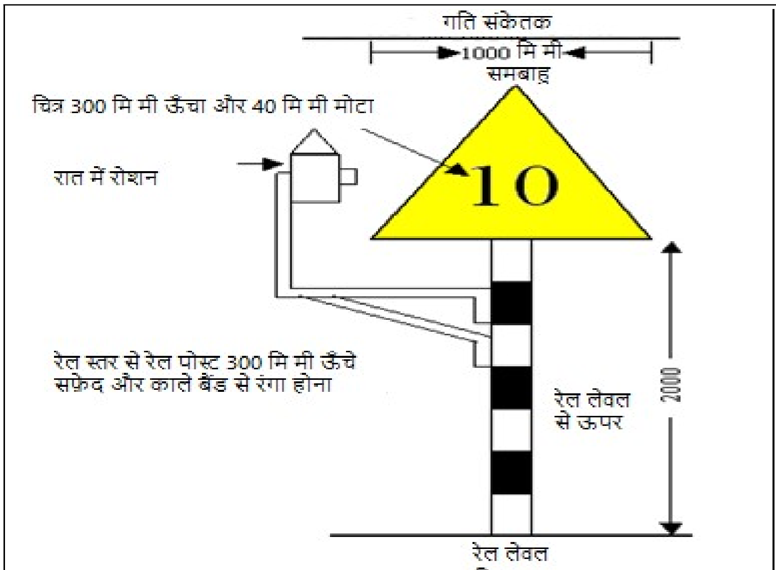
(4) यदि कार्य स्थल स्व-चालित सिगनलिंग क्षेत्र में स्थित हो, और यदि अवरोध और ऑटोमेटिक सिगनल के बीच संबंधित सिगनलिंग सेक्शन प्रवेश करने वाली गाड़ी की दूरी बारह सौ मीटर से कम हो और बशर्ते ऑटोमेटिक सिगनल 'ऑन' में रखा जाता हो, तो उप नियम (2) के खंड (क) में उल्लिखित सतर्कता संकेतक का नहीं लगाया जाएगा ।

(5) संकेतकों की आकृति और आकार नीचे दिए गए हैं :-
रेट्रो रिफ्लेक्टिव टाइप संकेतक उपलब्ध कराए जाने चाहिए, संकेतक का आकृति और आकार नीचे दिए गए अनुसार होगे:


सतर्कता संकेतक
रोक संकेतक
1400
700
700
400
235
230
470
230
235
दो 130 मि मी पीली लाइट
(सफ़ेद बैक लाइट)
दो 130 मि मी लाल लाइट
(सफ़ेद बैक लाइट)
रेल स्तर से रेल पोस्ट को
300 मि मी की ऊंचाई पर
सफ़ेद और काले बैंड से रंगा होना
रेल लेवल से ऊपर
2000
रेल लेवल
चित्र - 1
रेल लेवल
चित्र - 2
नोट: सभी नाप मि मी में


अंतिम संकेतक
अक्षर 250 मि मी ऊंचाई
40 मि मी मोटा
व्यास 1000 मि मी
रात्रि में प्रकाशित
रेल लेवल से ऊपर
1650 मि मी
रेल स्तर से रेल पोस्ट पर
300 मि मी ऊपर सफ़ेद
और काला रंगा होना
T
P
G
रेल लेवल
चित्र - 4
रेल लेवल
चित्र - 5
नोट: सभी नाप मि मी में





चित्र - 3
नोट: सभी माप मि मी में

(6) इस नियम में निर्धारित सिगनलों का प्रदर्शन लाइन या लाइनों के संरक्षण के लिए भी लागू होगा, जहां गाड़ियां ठहरने के बाद आगे नहीं बढाना है।

(7) उपर्युक्त के अतिरिक्त, जहां गाड़ी संरक्षण और वार्निंग सिस्टम क्रियान्वित है, वहां अस्थायी ग्राउंड उपकरण भी स्थापित किया जाएगा।

(8) **लोको पायलट की जिम्मेदारी**-(क) हाथ रोक सिगनल या रोक संकेतक की ओर आने वाली गाड़ी का लोको पायलट उस संकेत के पीछे ठहरेगा और इंजीनियरिंग के फ्लेगमैन द्वारा उसे प्रस्तुत अवरोध पुस्तिका में हस्ताक्षर तथा गाड़ी का नंबर, तारीख और समय की प्रविष्टि करेगा;

(ख) अपने हस्ताक्षर करने के बाद लोको पायलट फ्लेग मैन द्वारा सतर्कता पूर्वक हाथ सिगनल दिखाए जाने पर पुनः अपनी गाड़ी अधिकतम आठ किलोमीटर प्रति घंटा की गति से आगे बढ़ाएगा, तथा अंतिम संकेतक क्लियर होने पर अपनी गाडी की सामान्य गति आगे बढने के लिए हाथ सिगनल दिखाए जाने पर बहाल करेगा।

243. **गाड़ियों इत्यादि की संरक्षा में सहायता इत्यादि**.- रेलपथ या निर्माण कार्य कार्य के लिए तैनात प्रत्येक रेलकर्मी लोको पायलट की मांग पर, गाड़ी की सुरक्षा के लिए सहायता प्रदान करेगा।

244. **निरीक्षण और अनुरक्षण स्टाफ को सिगनलों और रेलपथ उपकरणों की जानकारी**.-प्रत्येक रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक देखेगा कि.– (क) प्रत्येक ऊपरी उपस्कर और रेलपथ के निरीक्षण या उनके अधीन तैनात अनुरक्षण स्टाफ को हाथ सिगनल और उसे उपलब्ध ऐसे अन्य सिगनलों के उपयोग की सही जानकारी है।

(ख) जैसा कि विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित है, प्रत्येक रेलपथ और अनुरक्षण स्टाफ को यंत्र और औजार, हाथ वाले सिगनल और अन्य उपकरण उपलब्ध कराए जाते हैं और जो उनको सौंपे गए कार्य के निष्पादन के लिए अपेक्षित हैं।

245. **सिगनल, यंत्र और औजार का निरीक्षण**.–(1) प्रत्येक रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक नियम 244 के खंड (ख) के अनुसार ऊपरी उपस्कर और रेलपथ निरीक्षण और अनुरक्षण स्टाफ को उपलब्ध कराए गए सिगनलों, यंत्र और औजारों का विशेष निर्देशों के अनुसार आवधिक निरीक्षण करेगा और

पुष्टि करेगा कि क्या उपरोक्त सिगनल, यंत्र और औजार और अन्य संबद्ध उपकरण पूर्ण रूप में और अच्छी हालत में है.

(2) यदि कोई कमी ध्यान मे आती है तो वह देखेगा कि किसी खराब या अनुउपलब्ध मद को तत्काल बदल दिया गया है।

246. **लाइन की संरक्षा के लिए रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक की जिम्मेदारी**.-प्रत्येक रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक.- (क) देखेगा कि उसकी पूरी लाइन गाड़ियों के मार्ग के लिए सुरक्षित रहती हो;

(ख) जब लाइन पर या ऊपरी उपस्कर को नीचे लाने या उठाने, मरम्मत करने या कोई अन्य कार्य को निष्पादित करते समय, किसी गाड़ी को सावधानी पूर्वक गुजरना आवश्यक हो, तो वह स्वयं उस स्थान पर मौजूद रहेगा और इस बात के लिए जिम्मेदार होगा कि नियम 242 के अनुसार कार्रवाई की गयी है।

247. **किसी लाइन के निकट गिट्टी बिछाना तथा कार्य करना**.- (1) रेलपथ या निर्माण कार्य कार्य के लिए तैनात कोई भी रेलकर्मी, जब तक उसे विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति न दी गई हो, गिट्टी बिछाने संबंधी कार्य रेलवे लाइन के निकट नहीं करेगा।

(2) जब कभी किसी लाइन के निकट कोई कार्य किया जाना हो जिसमें कामगारों, वाहन या किसी उपकरण की आवश्यकता हो, वहां तब तक कार्य शुरु नहीं किया जाएगा जब तक विशेष निर्देशों के द्वारा निर्धारित तरीके से रेलपथ से सुरक्षित रूप से स्पष्ट चिह्नित दूरी नहीं की गई हो।

248. **कांटे या क्रासिंग को तय करना और हटाना**.- सिवाय आपात मामलों के कोई भी रेलकर्मी यार्ड के ले-आउट में परिवर्तन के लिए विशेष निर्देशों के द्वारा अनुमति के बिना किसी कांटे या क्रासिंग को न रखेगा न हटाएगा यह कार्य केवल यातायात ब्लॉक के अंतर्गत किया जाना चाहिए।

249. **खतरे से निपटते समय विद्युत और रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षकों या अनुरक्षण स्टाफ की ड्यूटी**.- यदि कोई विद्युत और रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक या अनुरक्षण स्टाफ यह समझता है कि लाइन असुरक्षित हो जानी है या रेलपथ या निर्माण कार्य या असामान्य वर्षा या बाढ़ या किसी अन्य घटना की स्थिति में किसी खराबी के फलस्वरूप कोई गाड़ी खतरे में पड़ सकती है, तो वह लाइन की स्थायित्व की सुरक्षा के लिए तत्काल कदम उठाएगा और गाड़ियों की संरक्षा के लिए निर्धारित सिगनलों के उपयोग से, जैसा आवश्यक होगा, सावधानी के साथ आगे बढने

या उनके ठहरने की व्यवस्था करेगा; और जितनी जल्दी संभव होगा परिस्थितियों की रिपोर्ट नजदीकी स्टेशन मास्टर, और रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक को देगा।

बी - ट्रॉलियों, मोटर ट्रॉलियों और लॉरियों की कार्यप्रणाली

250. **ट्राली और लॉरी के बीच अंतर स्पष्ट कीजिए.**-(1) कोई वाहन, जो पटरी की सतह से पांच फीट से ऊंचा न हो, और जिसे चार या कम रेलकर्मियों द्वारा मिलकर रेलपथ से उतारा जा सके उसे ट्राली माना जाएगा या उसके समान कोई अन्य वाहन माना जाएगा किंतु उससे भारी वाहन को लॉरी माना जाएगा।

टिप्पणी : पहियों पर पांच फीट से ऊंची एक सीढ़ी को एक लॉरी माना जाएगा. इसी प्रकार जब किसी रेल डॉली पर पटरियां लदी हों तो भारी होने के कारण उसे एक लॉरी माना जाएगा, यद्यपि उसकी ऊंचाई पांच फीट से कम हो।

(2) कोई ट्राली जो -

(क) धक्का लगाकर या पैडल चलाकर धकेली जाती हो, तो वह पुश ट्राली होती है और जब यह किसी मोटर के माध्यम से स्वतः चलने वाली हो, तो उसे एक मोटर ट्राली कहा जाता है।

(ख) ट्रॉलियों का डिजाइन इस प्रकार होना चाहिए कि चलते समय उस पर एक व्यक्ति का मुख पीछे की ओर रहे ताकि किसी आगे बढ़ रहे व्यक्ति या किसी आती हुई गाड़ी के सामने वाहन चला रहे व्यक्ति को सचेत किया जा सके।

(3) किसी आपात मामले को छोड़कर किसी ट्राली का उपयोग रेलपथ या अन्य भारी सामग्री के लिए नहीं किया जाना चाहिए; और जब कोई ट्राली इस प्रकार लदी हो तो इन नियमों के उद्देश्य के लिए इसे एर लॉरी माना जाएगा।

251. **मोटर ट्राली या लॉरी सहित ट्राली का उपकरण.**- प्रत्येक ट्राली या लॉरी में निम्नलिखित उपकरण होंगे, यथा :-

(1) दो हैंड सिगनल लैंप या तिरंगी टॉर्च;

(2) दो लाल और दोहरे हाथ सिगनल फ्लैग;

(3) एक चेन और एक ताला;

(4) सेक्शन से संबंधित लागू अद्यतन संचालन समय सारिणी की एक प्रति;

(5) एक मोटर हॉर्न और एक सर्च लाइट (केवल मोटर ट्राली के लिए);

(6) दो बैनर फ्लैग और दो अतिरिक्त लाल लैंप;

(7) ऐसी अन्य मदें, जो इस संबंध में रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की जाएं।

टिप्पणी :ट्राली, लॉरी या मोटर ट्राली के प्रभारी अधिकारी के पास निर्धारित उपकरणों के अतिरिक्त एक हाथ घड़ी भी होनी चाहिए।

252. **एक ट्राली, मोटर ट्राली या लॉरी पर दर्शाए जाने वाले लाल झंडी या बत्ती.**- प्रत्येक लॉरी या ट्राली जब लाइन पर हो उस पर दिन के समय स्पष्ट रूप से दिखने वाला लाल झंडा और रात्रि, घने कोहरे या खराब मौसम के दौरान कम दृश्यता के चलते और सुरंग में यदि दोहरी लाइन के मामले में सामने की दिशा से आने वाली किसी गाड़ी के मामले में प्रदर्शित करने के लिए एक लाल लैंप दिखना चाहिए। बशर्ते साथ ही, जब स्टेशन की सीमाओं के भीतर और इकहरी लाइन पर रात्रि के समय प्रदर्शित की जाने वाली लाइटें दोनों दिशाओं में लाल रंग की होनी चाहिए।

253. **सक्षम ब्रेक.**- किसी भी लॉरी या ट्राली को बिना सक्षम ब्रेक फिट हुए लाइन पर नहीं रखा जाना चाहिए।

254. **लॉरी या ट्राली के लाइन पर होने के समय सक्षम रेलकर्मी का प्रभारी होना.**- (1) किसी भी लॉरी या ट्राली को तब तक लाइन पर नहीं लाया जाएगा। जब तक विशेष निर्देशों के अनुसार कोई योग्यता प्राप्त व्यक्ति उसके साथ न हो और जब तक उसके पास किसी सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी एक वैध सक्षमता प्रमाण-पत्र न हो।

(2) उक्त सक्षम व्यक्ति लॉरी या ट्राली पर रहेगा और इसके समुचित बचाव और इनका उपयोग विशेष निर्देशों के अनुसार किए जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

255. **लॉरी या ट्राली को किसी गाड़ी में जोड़े जाना निषेध है.**- किसी लॉरी, ट्राली या मोटर ट्राली को किसी गाड़ी में नहीं जोड़ा जाएगा.

256. **संचालन का समय**.–सिवाय आपात स्थिति के, एक लॉरी सामान्यत या केवल दिन के समय चलाई जाएगी और जब मौसम पर्याप्त रूप से स्पष्ट हो ताकि पर्याप्त दूरी से सिगनल को स्पष्ट रूप से देखा जा सके, या ब्लॉक संरक्षण के के अनुसार चाहे दिन हो या रात्रि सिगनल की दृश्यता बारह सौ मीटर से कभी कम नहीं होनी चाहिए।

257. **मोटर ट्राली की कार्य-प्रणाली**.- (क) मोटर ट्राली सामान्यतया या तो लाइन क्लियर होने पर सिगनल द्वारा संचालित होनी चाहिए, जैसा किसी गाड़ी के मामले में या ब्लॉक संरक्षण के अंतर्गत लेगा या कोरीडोर अनुरक्षण ब्लॉक के दौरान होगा।

(ख) मोटर ट्राली को मोटर ट्राली परमिट (फार्म संख्या-19) के साथ किसी गाड़ी के पीछे सावधानी-पूर्वक चलने की अनुमति दी जा सकती है, जिसके लिए कम से कम चार सौ मीटर की सुरक्षित दूरी बनाए रखनी होगी और उसे किसी रुकी हुई गाड़ी के पहले रुकने के लिए तैयार रहना होगा, बशर्ते ब्लॉक सेक्शन को या तो ट्राली याट्रॉलियों को प्रारंभिक स्टेशन पर या अगले स्टेशन पर आगमन पर बंद कर दिया गया है या सेक्शन के मध्य में रेलपथ से उठा लिया गया है जैसा ट्राली प्रभारी द्वारा सुरक्षित मौखिक संपर्क के माध्यम से पुष्टि की गई है।

(ग) गाड़ी के पीछे चल रही ट्राली को परमिट दिया जाएगा, जो यात्रा की समाप्ति के आधार पर अगले ब्लॉक स्टेशन के या पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।

(घ) एक से अधिक मोटर ट्राली एक गाड़ी या एक दूसरे के पीछे चल सकती हैं।जब एक से अधिक मोटर ट्रॉलियां एक ही दिशा में एक साथ चलती हों, तो उनके बीच सौ मीटर से अधिक की पर्याप्त दूरी रखी जानी चाहिए और जब जब वे किसी गाड़ी के पीछे चल रही हों तो ट्राली परमिट (फार्म संख्या-19) सबसे पिछली मोटर ट्राली को दिया जाएगा।

258. **मोटर ट्राली के अलावा ट्राली की कार्य-प्रणाली और संरक्षण**.–एक पुश या साइकिल ट्राली को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अनुमति से जब तक विशेष निर्देशों के अनुसार रोका न जाए, लाइन को ब्लॉक किए बिना लाइन पर रखा जा सकता है। ट्राली का योग्यता प्राप्त व्यक्ति -

(i) सुनिश्चित करेगा कि गाड़ियों और उक्त ट्राली के बीच पर्याप्त दूरी बनाए रखी जाती हो और इसके लिए वह सभी आने वाली गाड़ियों के बारे में जानकारी की पुष्टि कर ली हो।

(ii) सुनिश्चित करेगा कि दृश्यता स्पष्ट हो जिससे कि गाड़ी दिखाई देने पर ट्राली को आसानी से रेलपथ से उठाया जा सके या जब सेक्शन की भौगोलिक स्थिति या घुमाव के कारण पर्याप्त दूरी पर दृश्यता स्पष्ट न हो या मौसम के कारण दृश्यता स्पष्ट न होने पर स्पष्ट दृश्य न दिखाई दे तो इकहरी लाइन पर दोनो दिशाओं में और दोहरी लाइन पर जिस दिशा से गाड़ी सकती हो, तो उसे नीचे दिए गए नियम 259 के उप-नियम (2) के अनुसार अपनी ट्राली के लिए सावधानियां बरती हो।

259. **लाइन पर लॉरी की सुरक्षा**.-(1) कोई लॉरी चाहे लदी हो या खाली ब्लॉक संरक्षण के अंतर्गत या आपात मामले में, लाइन पर रखी जाएगी, उसे किसी आने वाली गाड़ी के सामने तभी रखा जाएगा जब संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट को यह पुष्टि कर दी गई हो कि उसकी गाड़ी निर्देशानुसार रोक दी गई है. जब इसे किसी गाड़ी के पीछे लाइन पर चढ़ाया जाना हो, तो अंतिम गाड़ी के लोको पायलट को इसकी जानकारी दी जाएगी और आगे वाले स्टेशन पर अंतिम गाड़ी के आगमन के बाद सेक्शन को आगे ब्लॉक कर दिया जाएगा. यदि लॉरी को गाड़ी के पीछ रखा गया हो तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को बैक करने की अनुमति फार्म बीस पर देगा।

(2) एक रेल डॉली के मामले में जिसे पटरियों को उतारने के बाद जब रेल डॉली पटरी से उतार लिया जाता है, ऐसे मामले में लॉरी का प्रभारी अधिकारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को नियम 241 के अनुसार अवरोध के हटाने की पुष्टि करते हुए सूचित करेगा जिससे कि गाड़ियों की सामान्य संचालन पुन: शुरू हो सके।

260. **मोटर ट्रॉलियों सहित ट्रॉलियों या लॉरियों का जब उपयोग न हो**.- मोटर ट्रॉलियों या लॉरियों सहित ट्रॉलियां, टावर वैगन, रेल-सह-सड़क अनुरक्षण वाहन जब उपयोग में न हों, को लाइन से दूर रखा जाएगा और उनके पहियों को चेन और ताला लगाकर सुरक्षित रखा जाएगा।

261. **कोरीडोर ब्लॉक और शेडो ब्लॉक के अंतर्गत कार्य**.-विद्युत रेलपथ और निर्माण कार्य विभाग, रेलपथ और निर्माण कार्य, सिगनलिंग और अन्य गाड़ियों के संचालन संबंधी अनुरक्षण सेवाओं के लिए कोरीडोर ब्लॉक के दौरान अपने अनुरक्षण कार्य का कार्यक्रम निर्धारित करेंगे।

सी – विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम

262. **विद्युत रेलपथ और निर्माण कार्य में खराबियों की सुचना देना**.-(1) किसी गाड़ी के चलते समय यदि–

(क) लोको पायलट द्वारा यदि उपरि उपस्कर में क्षणिक ट्रिपिंग अनुभव होता है तब वह अपने लाइन के साथ साथ निकटवर्ती लाइन एवं लाइनों पर

असामान्य स्थिति या अवरोध के लिए गहरी दृष्टि रखेगा तथा अपनी गाडी की गति सामान्य रखेगा ।

(ख) लोको पायलट यदि उपरि उपस्कर में लगातार टेंशन नहीं पाता है तो वह अपनी गाडी की गति कम करेगा तथा किसी भी क्षतिग्रस्त भाग से पहले रूकने के लिए तैयार रहेगा, अपने पेंटोग्राफ को नीचे करेगा तथा उसे अपने निर्णय के अनुसार जैसी भी प्राकृतिक अवरोध के आधार पर लगे, नजदीकी स्टेशन के स्टेशन मास्टर और ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को सबसे सुलभ माध्यम से सूचित करेगा।

(2) जब कभी किसी रेलकर्मी द्वारा ऊपरी उपस्कर में कोई खराबी, क्षति या हस्त-क्षेप देखा जाता है, तो वह उस लाइन या निकटवर्ती लाइन पर चलने वाली गाड़ियों को संरक्षित करने के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा और नजदीकी स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को प्रथम उपलब्ध माध्यम से सूचित करेगा।

263. **स्टाफ और आम जनता को चेतावनी**.-(1) यदि किसी रेलकर्मी द्वारा ऊपरी लाइन को टूटा हुआ देखा जाता है, तो वह अन्य के साथ-साथ आम जनता को सचेत करने का भरसक प्रयास करेगा और उन्हें उस लाइन के संपर्क में आने से बचाएगा तथा दोनों छोर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को सबसे प्रथम उपलब्ध माध्यम से तत्काल सूचित करेगा ताकि उस लाइन को डैड किया जा सके।

(2) समस्त विद्‌युत उपकरणों को हर समय चालू माना जाएगा और फलस्वरूप उन्हें मानवीय जीवन के लिए खतरनाक समझा जाएगा और ऐसे मामलों को छोड़कर, जहां विद्‌युत उपकरण विशेष तौर पर डैड किया गया हो, विशेष निर्देशों के अनुसार सतर्कता नोटिस उस खतरनाक समझे जाने वाले स्थल पर प्रमुखता से दिखाते हुए प्रदर्शित किया जाएगा ताकि सतर्कता लागू करने के उद्देश्य से स्टाफ और आम जनता को सचेत किया जा सके।

(3) इंजन के छत पर या वाहन पर कोई भी व्यक्ति, स्टाफ या बाहरी व्यक्ति नहीं चढेगा यदि वह उपरि उपस्कर के नीचे खडा है, सिवाय उस स्थिति में जब तक डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा किसी अधिकृत प्राधिकारी द्वारा विशेष निर्देशों के अधीन अनुसार ऊपरी उपस्कर को डैड न कर दिया गया हो तथा उसे अर्थ न किया गया हो।

264. **विद्‌युत उपकरण पर कार्य करने की अनुमति**.- (1) यदि विद्‌युत उपकरण या उसके किसी अन्य हिस्से के समीप सक्षम रेलकर्मी के अलावा

किसी अन्य द्वारा कार्य किया जाना हो, तो उक्त कार्य उसी स्थिति में किया जा सकेगा जब उस समय उस कार्य का प्रभारी व्यक्ति कार्य के लिए लिखित परमिट प्राप्त कर लेगा, परमिट पर अधिकृत रेलकर्मी द्वारा पूर्णत: हस्ताक्षर करके विशेष निर्देशों के अधीन दिया जाएगा। यह परमिट जारी करने वाला व्यक्ति यह तथ्य ट्रैक्शन पावर नियंत्रक की जानकारी में लाकर ही उसे जारी कर सकेगा।

(2) यदि यह कार्य किसी सक्षम रेलकर्मी द्वारा किया जाना हो, तो उसे कार्य का परमिट ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर से प्राप्त करना होगा।

(3) कर्षण के डैन्जर जोन, विद्युतीय उपकरण अथवा उपरि उपस्कर में कार्य का परमिट इन नियमों में दिए गए विशेष अनुदेशों के प्रावधानों के अनुसार किया जाएगा।

(4) प्रत्येक कार्य परमिट पर क्रमांक डाला जाएगा और उसे ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर की लॉग बुक में अन्य विवरणों के साथ प्रविष्ट किया जाएगा, और उपकरण को डैड किए जाने का समय लिखकर उस पर पुनः हस्ताक्षर किए जाएगें।

265. **ऊपरी उपस्कर को डैड करने की प्रक्रिया**.- (1) स्विच और अन्य विद्युत स्थापनाएं केवल अधिकृत व्यक्ति द्वारा चालू किए जा सकेंगे। उन्हें डैड किए जाने के लिए विशेष निर्देशों के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

(2) ऊपरी उपस्कर को स्विच ऑफ करने के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, या अधिकृत रेलकर्मी को लोकेशन की पूर्ण जानकारी होनी चाहिए और उन्हें इस उद्देश्य के लिए आइसोलेटर स्विचों के संचालन की पूर्ण जानकारी होनी चाहिए।

(3) लाइव उपकरणों के चैम्बर की चाबियां इस तरह रखी जानी चाहिए कि आपात स्थिति में उपकरणों के स्विच ऑफ करने के लिए अधिकृत रेलकर्मी या स्टेशन मास्टर उन्हें आसानी से प्राप्त कर सकें।

266. **कार्यस्थल पर स्टाफ की सुरक्षा**.- (1) अनुरक्षण कार्य के दौरान फील्ड के साथ ही साथ रिमोट कंट्रोल रूम में भी इन्ट्रप्टर या आइसोलेटर स्विचों को खोले जाने के लिए उनके नजदीक समुचित कॉलर्स और सतर्कता नोटिस प्रमुखता देते हुए लगाए जाने चाहिए।

(2) ऊपरी उपस्कर के डेंजर जोन में कार्य – ऊपरी उपस्कर के सेक्शन पर, जो सामान्यतया लाइव रहता है, या डेंजर जोन में अवसंरचना के किसी भाग में कार्य की शुरुआत से पूर्व विशेष

निर्देशों के अनुसार ऊपरी उपस्कर को डैड और अर्थेड कर दिया जाना चाहिए।

(3) विद्युत रेलपथ और निर्माण कार्य संबंधी अनुरक्षण और मरम्मत कार्यों के लिए जिम्मेदार प्रत्येक कर्मचारी विभिन्न प्रकार की अवसंरचनाओं और उपकरणों के विशिष्ट कार्यों के लिए विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित ऐसी अन्य पूर्व सावधानियों और संरक्षा उपायों का पालन करेगा।

267. **रेलपथ में परिवर्तन**.-विद्युतीय रेलपथ के केवल अथवा संरेखन में परिवर्तन संबंधी कार्य प्रारंभ करने से पहले उपरि उपस्कर के लिए जिम्मेदार कर्मचारी को उचित सूचना दी जाएगी जिससे कि उपरि उपस्कर की नई स्थिति में समायोजन होने की पुष्टि की जा सके।

268. **न्यूट्रल सेक्शनों – पर इंजनों के सर्किट ब्रेकरों की ट्रिपिंग**.-(क) जब तक विशेष निर्देशों द्वारा अन्यथा अधिकृत न किया जाए, इंजन का लोको पायलट न्यूट्रल सेक्शन से गुजरते समय विधिवत अपनी पावर को स्विच 'ऑफ' करेगा और पेंटोग्राफ को झुका देगा।

(ख) यह दर्शाने वाला आवश्यक संकेतक बोर्ड कि आगे एक न्यूट्रल सेक्शन है, लोको पायलट के मार्गदर्शन के लिए लगाया जाएगा कि किस स्थान से पेंटोग्राफ को विशेष निर्देशों के अनुसार निर्धारित दूरी पर झुकाया जाए।

269. **ऊपरी उपस्कर के शट-डाउन करने संबंधी नियम**.– (1) सिवाय आपात मामले में किसी दुर्घटना या ऊपरी उपस्कर के क्षतिग्रस्त होने की स्थिति में ऊपरी उपस्कर को सामान्यतया नियंत्रक की अनुमति पर कोरीडोर अनुरक्षण ब्लॉक के दौरान शट डाउन किया जाएगा।

(2) ऊपरी उपस्कर में दोष की स्थिति में, ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर उस दोषी सेक्शन को आइसोलेट करेगा और नियंत्रक के साथ परामर्श करके कुछ हिस्से को पुनः विद्युत संचार शुरू करेगा, जिससे कि यहां-वहां खड़ी गाडियों को डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन के किसी अधिकृत प्राधिकारी द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार निर्धारित प्रतिबंधित गति पर गाड़ी को चलाया जा सके बशर्ते उस कार्रवाई से ऊपरी उपस्कर क्षतिग्रस्त न हो।

(3) आपात मामले के सिवाय ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर और नियंत्रक गाड़ी को नियंत्रित करने योजना बनाएंगे और अंतिम प्रभावित गाड़ी के स्टेशन पर पहुंच जाने के बाद ही, चाहे उसे वहां रुककर प्रतीक्षा ही करनी पडे या वहां गाडी का परिचालन समाप्त होना हो, शट डाउन करने के आदेश दिए जाएंगे।

(4) यह ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर की जिम्मेदारी होगा कि वह यह पुष्टि करने के बाद ही कार्य परमिट जारी करेगा कि ब्लॉक सेक्शन में कोई विद्युत गाड़ी नहीं है।

(5) कार्य का प्रभारी अधिकारी यह सुनिश्चित कर लेने के बाद ही स्विच ऑन करने की अनुमति देगा जब डेंजर जोन में कोई व्यक्ति नहीं है और कार्य पूरा हो चुका है।

(6) (i) जैसे ही ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को विद्युतीकृत सेक्शन पर किसी गाड़ी की असुरक्षित स्थिति का पता चलता है, वह तत्काल संबंधित सब-सेक्टर पर दोनों लाइनों की ऊपरी उपस्कर सप्लाई को स्विच 'ऑफ' कर देगा।ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर उसके बाद सेक्शन कंट्रोलर को लिखित जानकारी देगा जिसमें बताया जाएगा कि ऊपरी उपस्कर स्विच 'ऑफ' कर दिए गए हैं।

(ii) ऐसी किसी घटना के होने की स्थिति में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेश्न ऑफ इंडिया लिमिटेड का सेक्शन कंट्रोलर या ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर भारतीय रेलवे के संबंधित सेक्शन कंट्रोलर को तत्काल सूचित करेगा।

(iii) ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर से जानकारी मिलने पर सेक्शन कंट्रोलर प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को सूचित करेगा, जो प्रभावित सेक्शन में गाड़ियों की कार्य-प्रणाली से संबंधित हों, ताकि वे आपात पावर ब्लॉक के अंतर्गत उक्त सेक्शन को डैड मानकर कार्य कर सकें और सुनिश्चित कर सकें कि सेक्शन में किसी भी गाड़ी को प्रवेश की अनुमति न दी गयी हो।

270. **विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम.**-विद्युतीकृत सेक्शन पर गाड़ियों की कार्य-प्रणाली के लिए विशेष निर्देश अधिकृत अधिकारी द्वारा अधिसूचित किए जाएंगे।

अध्याय XI

समपार

271. जब तक डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल प्रशासन द्वारा विशेषतया अधिसूचित न किया जाए, डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल लाइनों पर कोई समपार फाटक नहीं होगा. अधिसूचित समपार फाटक की कार्य प्रणाली विशेष अनुदेशों के अनुसार होगी।

272. **समपार फाटकों की नियंत्रक रेलवे**.-(1) ऐसे समपार फाटकों के मामले में जो भारतीय रेल और डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल लाइनों पर एक समान हों, उनका नियंत्रण भारतीय रेल द्वारा किया जाएगा।

(2) ऐसे समपार फाटकों के मामले में जो भारतीय रेल और डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल लाइनों पर एक समान नहीं हों, उनका नियंत्रण डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल द्वारा किया जाएगा।

273. **समपार फाटक की इंटरलॉकिंग, आने वाली गाड़ी को चेतावनी और रेलपथ की लॉकिंग**.- (1) (क) प्रत्येक लाइन पर प्रत्येक समपार फाटक पर बिजली से संचालित होने वाले फाटक के सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित लिफ्टिंग बैरियर उपलब्ध कराए जाएंगे। फाटक को सामान्यतया सड़क यातायात के लिए बंद रखा जाएगा।

(ख) फाटक के सिगनल 'ऑन' या ऑफ संकेत तभी प्रदर्शित करेगा जब फाटक बंद हो तथा जिसका पता अन्तर्पाशन द्वारा लगे।

(ग) प्रत्येक फाटक पर रोड सिगनल के साथ-साथ हूटर अलार्म भी लगाए जाएंगे ताकि सड़क उपयोगकर्ताओं को फाटक के बंद होने की चेतावनी दी जा सके।

(घ) सड़क उपयोगकर्ताओं की ओर बैरियर के उठने पर रोड सिगनल का रंग संतुलित पीला संकेत दिखेगा और बंद होने की स्थिति में लाल दिखेगा।

(2) (क) फाटक हट में एक संकेतक पैनल होगा जिस पर फाटक सिगनल के 'ऑन' और 'ऑफ' संकेत प्रदर्शित होंगे और प्रत्येक रेलपथ पर गाड़ी पहुंचने की चेतावनी देने वाले अप्रोच वार्निंग ट्रेक सर्किटों पर गाड़ी से घिरे होने या क्लियर होने का संकेत देगा।

(ख) पुश बटन के माध्यम से बूम के संचालन के दौरान उसे उठाने या गिराने के लिए साथ ही संचालन के दौरान उसे बीच में ही रोके जाने के लिए एक पृथक पैनल प्रदान किया जाएगा।

(ग) दोनों ओर के ब्लॉक स्टेशनों स्टेशन मास्टर एंव गेटमैन के बीच अलग टेलीफोन उपलब्ध कराए जाएंगे; जहां कहीं भारतीय रेल और डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल लाइनों पर समपार फाटक समान होते हों, डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल और भारतीय रेल के स्टेशनों के दोनों ओर के गेटमैन और स्टेशन मास्टरों के बीच अलग टेलीफोन उपलब्ध कराए जाएंगे।

(3) प्रत्येक समपार फाटक पर आगमन चेतावनी और आगमन ट्रेक लॉकिंग सिस्टम प्रदान किए जाएंगे।जैसे ही गाड़ी पूर्व-निर्धारित स्थल (डेडिकेटिड फ्रेट कोरीडोर रेल सिस्टम पर आठ किलोमीटर और भारतीय रेल सिस्टम पर पांच किलो मीटर) लाइन और किसी भी एक अन्य लाइन पर पहुंचती है, तो विशेष अनुदेशों के अनुसार गेटमैन की सहायता के लिए एक अलार्म बजाया जाएगा जिससे वह सड़क यातायात को विनियमित कर सके और गुजरती गाड़ी को देख सके।साथ ही, जैसे ही गाड़ी पूर्व-निर्धारित स्थल (डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर) रेल सिस्टम पर चार किलोमीटर और भारतीय रेल सिस्टम पर दो किलोमीटर), तो बूम के पहले से ही बंद होने पर, बूम की ट्रेक लॉकिंग समपार फाटक को खुलनेसे रोकेगा जब तक गाडी फाटक को पार नहीं करती तत्पश्चात फाटक सिगनल का संकेत 'ऑफ' स्थिति में आ जाएगा।

274. **सिगनलों और फाटक संचालन का ज्ञान होना**.- किसी भी ऐसे व्यक्ति को फाटक पर तैनात नहीं किया जाएगा जिसे संचालन के लिए उपलब्ध सिगनल और पैनलों का पूर्ण ज्ञान नहीं हो और जिसके पास नियंत्रक रेल प्रशासन द्वारा इस कार्य के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध प्रमाण-पत्र न हो।

275. **सड़क यातायात**.-(1) उसके लिए नियम 275 के उप-खंड (2) के अंतर्गत जारी ऐसे विशेष अनुदेशों की शर्त पर, समपारों पर फाटक की सामान्य स्थिति पटरियों के दोनों ओर "**सड़क यातायात के लिए बंद**" रहेगी एवं आवश्यकता होने पर खोले जाने के लिए सुरक्षित होने पर ही

उसे सड़क यातायात के लिए तभी खोला जाएगा जब कोई गाड़ी नहीं आ रही हो।

(2) समपार फाटक को नियंत्रित करने वाला रेल प्रशासन समय-समय पर किसी विशेष समपार फाटक के लिए सामान्यतया "**सड़क यातायात के लिए खुला**"रखने के लिए विशेष अनुदेश जारी करेगा। ऐसे किसी मामले में, बज़र बजने पर गेटमैन गाड़ी अथवा गाड़ियों के गुजरने अथवा किसी अन्य रेल संचालन कार्य के लिए फाटक को सड़क यातायात हेतु बंद करने के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा; बशर्ते जब कभी समपार फाटक की सामान्य स्थिति "सड़क यातायात के लिए खुला" हो, तो गेटमैन, किसी आती हुई गाड़ी को हाथ द्वारा रोक सिगनल दिखाने के लिए हर समय तैयार रहेगा।

(3) यदि किसी कारणवश समपार फाटक को बंद नहीं किया जा सके, तो नियम 277 के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

(4) भारतीय रेल के नियंत्रक स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम में फाटक पैनल के विस्तृत संचालन अनुदेशों का उल्लेख किया जाएगा और उसकी एक प्रति फाटक हट में रखी जाएगी।

276. **उपकरणों की आपूर्ति और उनकी देखभाल**.- (1) लाइनों की संख्या और प्रत्येक लाइन पर संचालन की दिशाओं के आधार पर हाथ वाले सिगनल लैंप, झंडियों (लाल और हरी), बैनर फ्लैग और ऐसी अन्य वस्तुएं, जो गाड़ियों की कुशल और सुरक्षित कार्य-प्रणाली हेतु गैटमैन के लिए आवश्यक हों, भारतीय रेल के नियंत्रक स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में उल्लिखित की जाएंगी।

(2) प्रत्येक गेटमैन.- (क) नियम 276 के उप-नियम (1) के अनुसार निर्धारित उपकरण उपलब्ध कराए जाएंगे और ऐसी अन्य वस्तुएं उपलब्ध कराई जाएंगी, जो नियंत्रक रेल प्रशासन द्वारा अतिरिक्त रूप से निर्धारित की गई हों, और

(ख) वह उक्त सिगनलों, फ्लेशर लाइटों तथा अन्य उपकरणों को सही रूप में और उपयोग के लिए तैयार रखेगा।

(3) किसी समपार फाटक का नियंत्रक पर्यवेक्षक सुनिश्चित करेगा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित नियमों के अनुसार उसके प्रभार वाले सभी निर्धारित उपकरण उपलब्ध है और फाटक पर समुचित रूप में रखे जाते है।

277. **समपार फाटक पर ताला लगाने की व्यवस्थाओं की विफलता**.-
(1) विद्युत द्वारा संचालित लिफ्टिंग बैरियर की खराब होने के मामले

में सेफ्टी चेन लगाए जाने और हाथ द्वारा संचालित फिसलने वाला बूम की व्यवस्था की जाएगी।

(2) हाथ द्वारा संचालित बूम के लिए फाटक पैनल पर संकेतक की व्यवस्था की जाएगी और 'ऑफ' किए जाने पर सिगनल द्वारा उसे 'पीला' प्रदर्शित किया जाएगा।

(3) विद्युत द्वारा संचालित बूम की विफलता के कारण, जैसा कि उपरोक्त नियम 277 के उप-नियम (1) में दर्शाया गया है, यदि विकल्प की आवश्यकता पड़ती है, तो गेटमैन किसी अन्य व्यावहारिक तरीके से सड़क यातायात के लिए फाटक बंद करने और नियम 277 के उप-नियम (4) के अनुसार समपार से गुजरने वाली गाड़ियों को हाथ सिगनल द्वारा फाटक से गुजरने देगा।

(4) यदि किसी अन्य कारणवश फाटक बंद नहीं किया जा सके या रेलपथ के दोनों ओर से गुजरने वालों को न रोका जा सके, तो वह -

(क) (i) सुनिश्चित करेगा कि फाटक की सुरक्षा के लिए लगे स्थावर सिगनल 'ऑन' रखे गए है,

(ii) हाथ रोक सिगनल दिखाएगा और किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए हर संभव कोशिश करेगा।

(iii) आने वाली गाड़ियों की दिशा में दिन के समय बैनर फ्लैग लगाएगा और रात्रि के समय लाल लैंप दिखाएगा,

(iv) बैनर फ्लैग अथवा लाल लैंप को तब तक नहीं हटाएगा जब तक कि गाड़ियां उनके करीब आकर रुक नहीं जाएं, और

(ख) केवल यह सुनिश्चित करने के बाद ही कि रेल पथ अवरोध और सड़क उपयोगकर्ताओं से मुक्त है, बैनर फ्लैग अथवा लाल लैंप हटाए जाएगे और हाथ सिगनल के द्वारा गाड़ी को समपार फाटक से गुजारा जाएगा।

(5) यदि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद करने में कोई यांत्रिकीय खराबी हो, अथवा विशेषकर सड़क की सतह पर किसी अन्य प्रकार की खराबी हो, तो गेटमैन द्वारा पहियों के फ्लेंज के लिए चैनल अथवा उनके पेंच अथवा सड़क यातायात से संबंधित कोई सिगनल अथवा गाड़ियों के लिए स्थावर सिगनल में कोई खराबी देखे जाने पर वह नियंत्रण करने वाले अथवा नजदीकी स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को उन तथ्यों की तत्काल रिपोर्ट करेगा।

(6) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर खराबियों की सूचना मिलने पर दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को जानकारी देगा ताकि वह आने वाली गाड़ियों को सतर्कता आदेश करेगा यदि खराबी ऐसी हो, और उस खराबी को दूर करने के लिए फाटक के रखरखाव के जिम्मेदार पर्यवेक्षक को सूचित करेगा।

(7) फाटक और उसके उपकरणों के रख-रखाव के जिम्मेदार पर्यवेक्षक, खराबी की जानकारी मिलने पर, यदि खराबी सीधे गाड़ियों की संरक्षा और संचालन को प्रभावित करती हो, तो तत्काल और अन्य मामलों में प्रथम उपलब्ध अवसर पर मरम्मत की व्यवस्था करेगा।

278. **गेटमैन द्वारा गुजरती हुई गाड़ियों पर नज़र रखना और गेटमैन की स्थिति**.– सिवाय इसके, जहां विशेष अनुदेशों के अंतर्गत अन्यथा निर्धारित न हो, गेटमैन, जहां तक संभव हो, सभी गुजरने वाली गाड़ियों पर नज़र रखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने के लिए तैयार रहेगा।

(2) जब तक गुजरती हुई गाड़ियों की वीडियो मॉनीटरिंग की अन्यथा व्यवस्था न हो, गेटमैन स्टेशन संचालन नियम में नामित स्थान पर रेलपथ के सामने देखता हुआ अथवा फाटक संचालन के अनुदेशों में दर्शाए गए निम्नलिखित तरीके से सावधानीपूर्वक खड़ा रहेगा -

(क) दिन के समय वह हाथ में लाल और हरी झंडियां थामे रहेगा, जो अलग-अलग स्टिक मुडी हुए लगी होंगी, जिसमें लाल झंडी उसके सक्रिय हाथ में रहेगी, जबकि,

(ख)रात्रि के समय वह सफेद रोशनी वाला एक प्रकाशवान सिगनल लैंप हाथ में थामे रहेगा।

(3) जहां तक संभव हो, गेटमैन गुजरती हुई गाड़ियों को देखेगा और किसी असामान्य स्थिति जैसे गर्म धुरा, डिब्बे के किसी लटके हुए हिस्से में आग लगना, लोड शिफ्ट इत्यादि पर नज़दीकी नज़र रखेगा और यदि उसे उपरोक्त में से कुछ भी नज़र आता है अथवा गाड़ियों के सुरक्षित संचालन में कोई और खतरा नज़र आता है, तो वह लोको पायलट को सचेत करने के लिए, सिवाय गाड़ी के विखंडन की स्थिति के, खतरे का सिगनल दिखाने की कार्रवाई करेगा. यदि गाड़ी का चालकदल ध्यान देने में विफल रहता है अथवा गेटमैन के सिगनल पर कोई कार्रवाई नहीं करता तो वह तत्काल स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर अथवा संचार के अनुमोदित साधनों के द्वारा सूचित करेगा। बशर्ते साथ ही गाड़ी के विखंडन की स्थिति में हाथ का लाल सिगनल दिखाने के बजाय गेटमैन नियम 281 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन करेगा।

(4) लोको पायलट देखेगा कि गेटमैन ने ऐसा कोई खतरे का सिगनल तो नहीं दिख रहा है।

279. **पहियों के फ्लेंज के लिए चैनल**.- गेटमैन देखेगा कि पहियों के फ्लेंज के लिए चैनल साफ रखे जाते हों।

280. **समपार पर अवरोध**.-प्रत्येक गेटमैन, लाइन पर कोई अवरोध दिखने पर उसे तत्काल हटाएगा अथवा, यदि ऐसा न कर सके तो -

(क) यह सुनिश्चित करने के लिए कार्रवाई करेगा कि फाटक की सुरक्षा के लिए लगे स्थावर सिगनल 'ऑन' स्थिति में रखे गए हो।

(ख) हाथ रोक सिगनल दिखाएगा और किसी आती हुई गाड़ी को रोकने का भरसक प्रयास करेगा।

(ग) आने वाली गाड़ियों की दिशा में दिन के समय बैनर फ्लैग लगाकर और रात्रि के समय लाल लैंप दिखाकर अवरोध का बचाव करेगा;

(घ) सड़क यातायात के लिए फाटक बंद करने की कार्रवाई करेगा।

(2) लाइन पर अवरोध हटाने के बाद भी यदि फाटक बंद नहीं किया जा सकता, तो नियम 280 के उप-नियम (1) में निर्धारित बचाव को बनाए रखा जाएगा और बैनर फ्लैग अथवा लाल लैंप तब तक नहीं हटाया जाएगा, जब तक गाड़ियां इनके पास कर रुक नहीं जाती और केवल यह सुनिश्चित करने के बाद रेलपथ पर और सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए कोई अवरोध नहीं है, बैनर फ्लैग अथवा लाल लैंप हटाएगा और गाड़ी को हाथ सिगनल से समपार फाटक से गुजारेगा।

281. **गाड़ी का विखंडन**.–(1) यदि कोई गेटमैन गाड़ी को विखंडित हुआ पाता है तो वह लोको पायलट को हाथ रोक सिगनल नहीं दिखाएगा, किंतु चिल्लाकर, हाव-भाव से अथवा दिन के समय हरी झंडी हिलाकर और रात्रि के समय सफेद रोशनी को ऊपर और नीचे लम्ब रूप में जितना संभव हो ऊंचे और नीचे करते हुए अथवा उपलब्ध होने पर संचार के अनुमोदित साधनों के द्वारा लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करेगा।

(2) इसके पश्चात् वह पिछले छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और यदि विखंडित गाड़ी का पिछला हिस्सा उसकी नज़र में हो, तो वह पीछे से आती किसी गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहेगा।

(3) अवपथन के मामले में वह समीपवर्ती रेलपथ की संरक्षा के लिए गाड़ी के चालक दल की मदद भी करेगा, बशर्ते वह फाटक को छोड़कर जाने की स्थिति में हो।

282. **अनधिकृत प्रवेश**.- प्रत्येक गेटमैन, जहां तक संभव हो, व्यक्तियों अथवा पशुओं के किसी अनधिकृत प्रवेश को रोकेगा।

283. **फाटक के प्रभार का हस्तांतरण**.– कोई भी गेटमैन अन्य गेटमैन द्वारा उस फाटक का प्रभार लेने तक फाटक का प्रभार नहीं छोड़ेगा।

284. **ऊंचाई मापी (हाइट गेज़)**.- (1) विद्युतीकृत सेक्शनों पर, प्रत्येक समपार के उपरि उपस्कर और अन्य उपकरणों के दोनों ओर ऊंचाई मापी (हाइट गेज) लगाए जाएंगे ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि ऊंचाई मापी (हाइट गेज) के नीचे से गुजरने वाले सभी वाहन और आने-जाने वाले स्ट्रक्चर उपरि उपस्कर और अन्य उपकरणों के नीचे से पर्याप्त दूरी रखकर गुजर सकें।

(2) उपरोक्त नियम 284 के उप-नियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की जाएगी।

(3) वाहन और आने-जाने वाले स्ट्रक्चर, जो ऊंचाई मापी (हाइट गेज) के नीचे से बिना टकराए अथवा बिना छुए नहीं गुजर सकते, उन्हें विशेष अनुदेशों के, उपर उपस्कर अथवा अन्य उपकरणों के नीचे से गुजरने की अनुमति न दी जाएगी।

285. **परिशिष्ट**.– परिशिष्ट में गाड़ी संचालन के दौरान प्रयोग में लाये जाने वाले प्राधिकार का प्रारूप या फॉर्म उपलब्ध है, साथ में उससे संबंधित नियम के प्रावधान का विवरण निहित है।

परिशिष्ट

गाडी संचालन के दौरान प्रयोग में आने वाली प्राधिकारियों की सूची

फार्म संख्या	नियम संख्या	उपयोग में आने वाले प्राधिकारी का विवरण
1	65 (क)	पृथक्करण (डिसकनेक्शन) अथवा पुनर्संयोजन (रि-कनेक्शन) नोटिस
2	97(2)(क)	पेपर लाइन क्लियर टिकट
3	103(2)(ख)	शंटिंग आदेश
4	117(6)	स्व-चालित ब्लॉक प्रणाली वाली दोहरी लाइन सेक्शन पर लंबी अवधि तक सिगनलों की विफलता के दौरान प्रस्थान का प्राधिकार
5	136(2)(ख)	अवरोधित लाइन पर गाडी को लेने का प्राधिकार
6	137(1)(घ)	बिना सिगनल वाली लाइन पर गाडी को लेने का प्राधिकार
7	138(1)(ख)	बिना सिगनल वाली लाइन अथवा समान प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाडी चलाने का प्राधिकार
8	155(1)	सतर्कता आदेश
9	155(6)	निल - सतर्कता आदेश
10	211(3)(क)	‘ऑन’ स्थिति पर खराब आगमन सिगनल को पार करने का अग्रिम प्राधिकार
11	211(3)(ख)	‘ऑन’ स्थिति पर खराब आगमन सिगनल को पार करने का प्राधिकार
12	212(1)(ग)	‘ऑन’ अथवा खराब स्थिति होने पर प्रस्थान सिगनल को पार करने का प्राधिकार
13	218(2)	दोहरी लाइन सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन के कार्यरत होने की स्थिति के बारे में स्टेशन प्रबंधकों के बीच आदान-प्रदान किए जाने वाले संदेश
14	218(4)(ड)	दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन के संचालन के लिए प्राधिकार
15	218(5)(ख)	अनुगामी गाडी प्रणाली में आगे बढने का प्राधिकार
16	218(10)	दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के दौरान गलत लाइन से आ रही गाडी को लेने का प्राधिकार
17	218(11)(ग)	अस्थायी इकहरी लाइन संचालन समाप्त होने पर, गाडियों का सामान्य संचालन पुन: शुरू करने के लिए स्टेशन मास्टरों के बीच संदेशों का आदान- प्रदान
18	227(6)	बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान आदेश या घिरी हुई ब्लॉक सेक्शन में जाने का प्राधिकार
19	257(घ)	मोटर-ट्राली अनुगामी परमिट
20	259(1)	पूर्ण ब्लॉक पर, एक मोटर-ट्राली अथवा लॉरी अथवा रेल डॉली का संचालन

फॉर्म 1 [नियम 65(क)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 1 [Rule 65 (a)]
Dedicated Freight Corridor Railway

<table>
<tr>
<td>
सि.एवं.दू.सं. विभाग S&T Deptt.
क्र.सं. / Sr.No.
वियोजन / संयोजन सूचना की पावती
ACKNOWLEDGEMENT OF DISCONNECTION/RECONNECTION NOTICE
सं./No. ------------------------
प्रति/To
-- स्टेशन / केबिन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर / The Station Master on duty at ....
.... station/ cabin

निम्नलिखित गियर्स को वियोजित करने हेतु-/ ....
For disconnecting the following gears: ----------------------------

*अनुरक्षण / खराबी को ठीक करने के लिए ....मिनट (नियोजन को अनुमानित अवधि) के लिए दिनांक .... को .... बजे वियोजन के बारे में दिनांक .... को .... बजे सूचना प्राप्त हुई।
* Received Notice on--------------- at ------------- hrs. for ------------hrs. ------------------- Mts. To attend failure/ for maintenance (Expected duration of disconnection)

सिगनल निरीक्षक / यांत्रिक सिगनल अनुरक्षक / विद्युत सिगनल अनुरक्षक
Signal Inspector/Mechanical Signal Maintainer/Electric Signal Maintainer

**दिनॉक .... को .... बजे वियोजन की अनुमति है. / नहीं है.
** Disconnection allowed/ not allowed on ---------- at -------- Hrs
----
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Sign. Of Station Master

वियोजन की अनुमति दि ....को........... बजकर ..... मिनट पर दी जाएगी
Disconnection will be allowed at--------- Hrs.----------- Mts. On ---
----
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Sign. Of Station Master
दिनॉक .... को.......... बजकर............ मिनट को संयोजित किया गया।
Reconnected at ---------- Hrs. ------------Mts. On ----------------
----
सिगनल निरीक्षक /यांत्रिक सिगनल अनुरक्षक /विद्युत सिगनल अनुरक्षक
Signal Inspector/Mechanical Signal Maintainer/Electric Signal Maintainer
संयोजन कि सूचना दिनांक....... को .... बजकर ......मि. पर प्राप्त हुई
Notice about reconnection received at ------ Hrs. -----Mts. On ----
----
स्टेशनमास्टर के हस्ताक्षर/Sign. Of Station Master
*वियोजित किए जाने वाले गियर / गियरों का विस्तृत विवरण भरें।
* Fill in the details of the gears to be disconnected.
**वियोजन के लिए अनुमति न देने के कारणों को दर्ज किया जाए।
**Reasons for not following disconnection to be recorded.
</td>
<td>
सि.एवं.दू.सं. विभाग S&T Deptt.
क्र.सं. / Sr.No.
संयोजन सूचना/RECONNECTION NOTICE
सं./No. ------------------------
मण्डल / Division ----------------------
सं./No. ------------------------
प्रति/To

स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर
The Station Master on duty at ....
....
station.

कृपया नोट करे कि सूचना सं. .... में संदर्भित गियर / गियरों को दिनॉक .... को .... बजे संयोजित कर दिया गया है
Please note that the disconnection gear/s referred to notice No. ---------- ------- has/ have been reconnected on ---------------- at --------------- Hrs. -------------Mts.

हस्ताक्षर/Signautre

पदनाम/Designation

दिनांक/Date -----------------
समय /Time ------------
</td>
<td>
सि.एवं.दू.सं. विभागS&T Deptt.
क्र.सं. / Sr.No.
वियोजन सूचना/DISCONNECTION NOTICE
सं./No. ------------------------
सिगनल गियर को वियोजित करने के लिए परिवहन कर्मचारियों हेतु सूचना
Notice to Transportation staff for disconnecting signaling gear
मण्डल / Division-----------------------
सं./No. ---------------------------
प्रति/To

स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर
The Station Master on duty at ....
....
.. station.

कृपया नोट करें कि अनुरक्षण खराबी को .... बजे .... घंटों के लिए निम्नलिखित गियरों को वियोजित किया जाएगा।
....
....
(वियोजन की सम्भावित अवधि)

Please note that the following gears will be disconnected ------- on -------------- at ----------- Hrs. ----- --------------Mts. To attend failure / for maintenance ----------
----

---------- (Expected duration of disconnection)

हस्ताक्षर/Signautre

पदनाम/Designation

दिनांक/Date -----------------
समय /Time ---------------

*वियोजित किए जाने वाले गियर / गियरों का विस्तृत विवरण भरें।
* Fill in the details of the gears to be disconnected.
</td>
</tr>
</table>

फॉर्म 2 [नियम 97(2)(क)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 2 [Rule 97(2)(a)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No._____

पेपर लाइन क्लियर टिकट
PAPER LINE CLEAR TICKET
(लोको पायलट /रिकॉर्ड)(Loco Pilot / Record)
*अप/डाउनUP/DN

स्टेशन का नाम/Name of Station_____________ दिनांक/Date __/___/20__

समय/Time__ बजकर/hrs __ मिनट/mnts.

पेपर लाइन क्लियर संचालन --------------स्टेशन तथा ------------- स्टेशन के बीच
Paper Line Clear working between _______________ station and _______________ station.

---------------- स्टेशन मास्टर द्वारा -------------- स्टेशन मास्टर से गाड़ी नं.------------------- *अप / डाउन के लिए लाइन क्लियर माँगा गया.
Line Clear asked by ____________________(Name of Station Master on duty) from _____________Station Master on duty at ___________________station for train No.___________*UP/DN.

द्वारा __________________ (संचार के साधन)
Through________________________________ (Means of communication).

ब्लॉक सेक्शन में अंतिम गाड़ी ---------------- अप/डाउन थी जिसने ब्लॉक सेक्शन ---------------- स्टेशन पर क्लियर किया.
Last train in the block section was _______________*UP/DN, which cleared block section at___________ station.

लाइन क्लियर दिया गया/प्राप्त किया गया प्राइवेट नंबर---------- (शब्दों में) ------- (अंकों में) के द्वारा
Line clear *granted/received under Private Number ______________________ (in words) _______ (in figures).

---

*प्रति/To
लोको पायलट गाड़ी नं./The Loco Pilot of Train No. ___________________
लाइन क्लियर है और आपको --------------------- स्टेशन जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है .
Line is clear and you are authorised to proceed to _______________ (station).

***Authority to pass Signal at 'ON' position**
केवल दोहरी लाइन के लिए जब ब्लॉक उपकरण पर लाइन क्लियर प्राप्त न किया गया हो
(For Double Line only when Line clear cannot be obtained on block instrument.)

आपको प्रस्थान /मध्यवर्ती प्रस्थान /अग्रिम प्रस्थान सिगनल को ऑन में पर करने की अनुमति है
iYou are authorised to pass *Starter/*Intermediate Starter/*Advanced Starter at 'ON'.

____
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर/**Signature of Station Master**
स्टेशन स्टाम्प/ Station Stamp

*(लोको पायलट का हस्ताक्षर) Signature of Loco Pilot

दिनांक/Date __/___/20 ____ समय/Time__बजकर/hrs ___मिनट/mnts.
*जो लागू न हो उसे काट दें/Strike out whichever is not applicable.

फॉर्म 3 [नियम 103 (2) (ख)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 3 [Rule 103(2)(b)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या / Sr. No............

शंटिंग आदेश / **SHUNTING ORDER**

(लोको पायलट / गार्ड / रिकॉर्ड)_(Loco Pilot/Guard/ Record)

स्टेशन / Station ....

दिनॉक / Date: _ _ / _ _ / _ _ _ _.समय / Time : _ _ बजकर/hours: _ _.मिनट / minutes.

प्रति, लोको पायलट गाड़ी सं. .... *अप / डाउन.

To, The Loco Pilot of Train No. .... *UP/ DOWN.

कृपया निम्नलिखित आदेशों का अविलम्ब पालन करें :–

Please comply with the following order promptly without any type of delay:-

1. ....
2. ....
3. ....
4प ....

*आपको .... सिगनल ऑन स्थिति में पार करने तथा .... सिगनल तक / के आगे प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है.

*** .... स्टेशन से .... स्टेशन के बीच के सेक्शन को इसे प्रयोग के लिए ब्लॉक बैक / ब्लॉक फारवर्ड किया गया है . * टोकन / टेबलेट / लाइन क्लियर टिकट सं. .... शंट / ओसीइचाबी.................................बजकर...................... मिनट से .... बजकर .... मिनट तक के लिए जारी की जाती है.

*You are authorized to pass .... signal in the 'ON' position and proceed *up to/beyond **.....................signal.

***Section between ....station and .... station is *blocked back/ blocked forward. For this purpose and *Token/ Tablet/ Line Clear Ticket No. .... *SH/ OCE Key is hereby issued to you from ..... hours .... minutes to .... hours .... Minutes.

....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर / Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहरStation Master Stamp

लोको पायलट के हस्ताक्षर / Signature of Loco Pilot ....
दिनॉक / Date .... समय / Time .... बजकर / hours .... मिनट / -minutes
गार्ड के हस्ताक्षर / Signature of Guard ....
दिनॉक / 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. को प्रविष्ट करें. / Enter Km or Signal No.
***लाइन ब्लॉक बैक / ब्लॉक फारवर्ड किए जाने पर लागू / Applies when Line is Blocked back/ Blocked forward.

फॉर्म4 [नियम 117(6)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 4 [Rule 117 (6)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या / Sr.No.-------

सिगनलों के लम्बी अवधि से खराबी के दौरान स्वचालित ब्लॉक प्रणाली में प्रस्थान के लिए प्राधिकार
AUTHORITY TO PROCEED DURING PROLONGED FAILURE OF SIGNALS ON DOUBLE LINE SECTION IN AUTOMATIC BLOCK SYSTEM
(लोको पायलट और रिकॉर्ड)/ (Loco Pilot and Record)

स्टेशन /Station _________. दिनांक/Date ___/___/20__.
समय / Time ....बजकर / Hours.........मिनट / Minutes

प्रति/To

लोको पायलट गाड़ी नं./The Loco Pilot of Train No. _________________ *अप या डाउनUP or DN ----------- स्टेशन और --------------- स्टेशन के बीच सारे सिगनल ख़राब हो चुके हैं। -----------स्टेशन से उनके प्राइवेट नंबर ------------- (शब्दोंमें) ---------------- (अंकोंमें) के अधीन लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है
All signals between __________ Station and _____________ Station have failed. Line Clear has been received from ________________ Station under his Private No. (In words) __________________ (in figures)_______.
*आपको एतद द्वारा अप या डाउन लाइन पर अधिकतम पच्चीस कि. मी. प्र. घ. से जाने की अनुमति प्रदान की जाती है और ख़राब मौसम के कारण दृश्यता अवरोधित होने पर अथवा सम्मुख कांटे से पास करते समय गति पंद्रह कि. मी. प्र. घ. से अधिक न हो।

You are, hereby, authorised to proceed cautiously on Up or Down line at a speed not exceeding twenty five KMPH and further fifteenkmph during bad weather impairing visibility and while passing over facing points.

इस प्राधिकार के द्वारा ------------- स्टेशन और ----------- स्टेशन के बीच स्वचालित या अर्ध स्वचालित या हस्तचलित या समपार फाटक के सिगनलों को ऑन में पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।
You are also authorised to pass Automatic or Semi-Automatic or Manual Stop or Gate signals in between station ___________ and _____________station at 'ON' on this authority.
आप ---------- स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल के बाहर रुकेंगे और इसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार कार्य करेंगे।
You shall stop outside the first Stop Signal at ______________________ Station and thereafter be guided by the instructions of the Station Master of that station.

____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर / Station Master's Stamp

मैंने इस प्राधिकार की विषय सामग्री को समझ लिया है /I have understood the contents of this authority

(**लोको पायलट का हस्ताक्षर**)Signature of Loco Pilot __________, दिनांक / Date _______ समय / Time .... बजकर / Hours .... मिनट / Minutes

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

फॉर्म 5 [नियम 136 (2) (ख)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 5 [Rule 136 (2) (b)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No.------

अवरोधित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार
AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN ON AN OBSTRUCTED LINE
(रिकॉर्ड और लोको पायलट) / (RecordandLoco Pilot)

स्टेशन/Station ---------------- दिनांक/ Date: _ _ / _ _ / _ _ _ _समय/Time : _ _ : _ _

प्रति / To
लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक/The Loco Pilot of Train No..............................अप/डाउन,Up/Down

आपको---------------------- (शब्दों में)----------------------- (अंकों में) लाइन पर लिया जा रहा है जो कि अवरोधित है

Your train is being received on line No. (in words) --------------------(in figures) --------------------------

Which is obstructed

आपको इस प्राधिकार के धारक द्वारा पायलट किये जाने पर गाड़ी को अधिकतम 15 किमी प्रति घंटे की गति से अप / डाउन, बाहरी / निकट / रूटिंग सिग्नल को ऑन स्थिति में सतर्कतापूर्वक पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है आप अपनी गाड़ी को अवरोध से पैंतालिस मीटर पहले खतरा सिगनल बताने पर रोके.

You are authorised to pass *Up/Down *Outer/Home/Routing Signals in 'ON' position cautiously not exceeding fifteenkilometre per hour speed on being accompanied by the bearer of this Authority.You are required bring your train to a stand observing had danger signal being exhibited forty five metre before the obstruction.

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/ Signature of Station Master
स्टेशन की मुहर/Station Master Stamp

समय /Time : _ _ : _ _

लोको पायलट के हस्ताक्षर /Signature of Loco Pilot ------------- दिनांक/Date : _ _ / _ _ / _ _ _ _

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

फॉर्म 6 [नियम 137 (1) (घ)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 6 [Rule 137 (1) (d)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No.------

सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार
AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN ON A NON SIGNALLED LINE
(रिकॉर्ड और लोको पायलट) / (RecordandLoco Pilot)

स्टेशन/Station ---------------- दिनांक/ Date: _ _ / _ _ / _ _ _ _समय/Time : _ _ : _ _

प्रति / To

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक/The Loco Pilot of Train No.....................अप/डाउन,Up/Down

आप को इस प्राधिकार के द्वारा बाहरी या निकट राउटिंग सिगनल को ऑन स्थिति में धारक द्वारा पायलट किये जाने पर गाड़ी को अधिकतम पंद्रह किमी प्रति घंटे की गति से सतर्कतापूर्वक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आप अपनी गाड़ी को स्टॉप बोर्ड या उल्लंघन चिन्ह से पहले रिसीव किए जाने वाले लाइन पर रोकना हैं।

You are hereby authorised pass UP or DOWN * outer or Home Routing in on position cautiously not exceeding Fifteen kilo meter per hour on being accompanied by the bearer of this Authority. Youare requires to bring your train to a stand before stop board or fouling mark on the line which your train is being received.

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/ Signature of Station Master
स्टेशन की मुहर/Station Master Stamp

समय /Time : _ _ : _ _

लोको पायलट के हस्ताक्षर /Signature of Loco Pilot ---------------- दिनांक/Date : ---------------

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

फॉर्म 7 [नियम 138 (1) (ख)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 7 [Rule 138 (1) (b)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr.No.-------------

सिगनल रहित लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार

AUTHORITY TO START FROM A NON-SIGNALED LINE

(रिकार्ड**और** लोको पायलट) (Record and Loco Pilot)

स्टेशन/ Station----------------------------   दिनांक/ Date-----------------समय/Time----------

प्रति/ To

लोको पायलट, ,गाड़ी कमांक/The Loco Pilot of Train No....................अप/डाउन/Up/Down

आपको प्रस्थान/अग्रिम प्रस्थान सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने तथा कॉटों पर से अधिकतम 15 कि.मी. प्र.घं. की गति से सक्षम रेलसेवक द्वारा सिगनल रहित लाइन के अंतिम कॉटों तक विधिवत पायलट किए जाने पर सतर्कतापूर्वक यार्ड छोड़ने की अनुमति दी जाती है, क्यों कि आपकी गाड़ी सिगनल रहित लाइन कमांक....................(शब्दों में)...................(अंको में) से प्रस्थान कर रही है ।
You are authorised to pass *Starter or Intermediate Starter or Advanced Starter bearing No.(s) ………………………………… in the "ON" position and leave the Yard cautiously at a speed not exceeding fifteen kilometre per hour over the points duly accompanied by the competent Railway servant up to last set of points of line No……………………….. (in figure) and …………………… (in words).

ब्लॉक उपकरण या संचार के प्रधिकृत साधन पर .... स्टेषन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है ....
Line clear is obtained on *Block Instrument or Approved Means of communication from ……………

अगले स्टेषन से प्राइवेट नं0 .... (षब्दो में) .... (अंको में) प्राप्त कर लिया गया है.
* Private No. received from station in advance (in words) ………………………….. (In figures)……………..

या /Or

टोकन या लाइन टिकट संख्या ....
Token or Paper line clear ticket No……………………

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर Station Master Stamp

लोको पायलट के हस्ताक्षर/ Signature of Loco Pilot दिनांक/Date--------------------------

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

फॉर्म 8 [नियम 155 (1)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 8 [Rule 155 (1)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No.------

सतर्कता आदेश
CAUTION ORDER

(रिकॉर्ड / लोको पायलट/ सहा. लोको पायलट/ गार्ड)
(Record/Loco Pilot/Asst. Loco Pilot/Guard)

स्टेशन/Station ---------------- दिनांक/ Date: _ _ / _ _ / _ _ _ _

प्रति / To

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक और नाम ....

The Loco Pilot of Train No.and Name ---

एतत द्वारा आपको निम्नलिखित गति प्रतिबंध के लिए अनुदेश दिए जाते हैं:-
You are hereby instructed to exercise the following speed restrictions:-

क्र.सं. Sr.No.	स्टेशनो के बीच Station Between		किलोमीटर Kilometrage		गतिकि.मी.प्र.घं. Speed KMPH	कारण या कथन Cause or Remarks
	से / From	तक /To	से / From	तक /To		
1						
2						
3						
4						
5						

समय / Time : _ _ : _ _

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/ Signature of Station Master
स्टेशन की मुहर/Station Master Stamp

लोको पायलटके हस्ताक्षर /Signature of Loco Pilot------------------- दिनांक/ Date : _ _ / _ _ / _ _ _
सहा. लोको पायलटके हस्ताक्षर /Signature of Asst. Loco Pilot----------दिनांक/ Date: _ _ / _ _ / _
गार्ड के हस्ताक्षर /Signature of Guard ----------------- दिनांक / Date : _ _ / _ _ / _ _ _ _

फॉर्म 9 [नियम 155(6)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 9 [Rule 155 (6)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No.------

(रिकॉर्ड और लोको पायलट और सहायक लोको पायलट और गार्ड)
(Record and Loco Pilot and AssistantLoco Pilot and Guard)

स्टेशन/Station ---------------- दिनांक/ Date: _ _ / _ _ / _ _ _ _

प्रति / To
लोको पायलट,गाड़ी क्रमांक ....

The Loco Pilot of Train No.---

सतर्कता आदेश
CAUTION ORDER

कुछ नहीं
N I L

.... स्टेशन (अगले नोटिस स्टेशन / स्टेशन का नाम) तक

Up to -- Station (Name of next Notice Station/ Station).

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/ Signature of Station Master
स्टेशन की मुहर/Station Master Stamp

लोको पायलट के हस्ताक्षर /Signature of Loco Pilot -------------- दिनांक/Date: _ _ / _ _ / _ _ _
सहायक लोको पायलट के हस्ताक्षर /Signature of Asst. Loco Pilot----------- दिनांक/ Date: _ _ / _ _ / _
गार्ड के हस्ताक्षर/Signature of Guard ------------------ दिनांक /Date : _ _ / _ _ / _ _ _ _

फॉर्म10 [नियम 211 (3) (क)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 10 [Rule 211 (3) (a)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr.No.-------

------------------------स्टेशन पर खराब सिगनलों को पार करने के लिए अग्रिम प्राधिकार

ADVANCE AUTHORITY TO PASS DEFECTIVE SIGNALS AT STATION-----------------------

(रिकार्ड/लोको पायलट) (Record/ Loco Pilot)

स्टेशन/ Station--------------------------- दिनांक/ Date--------------------------

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक...................... *अप/डाउन

स्टेशन मास्टर..............................स्टेशन से प्राप्त सूचना के अनुसार ....स्टेशन पर अप/डाउन...............................सिगनल खराब है/हैं । अत: आप प्रथम रोक सिगनल पर रूकेंगे और आगमन सिगनल से हाथ सिगनल दिखाए जाने के बाद अधिकतम 15 कि.मी. की प्रतिबंधित गति से आगे बढ़ेंगे।

To,

The Loco Pilot of Train No. ---------------------------UP/Down

As per advice of Station Master, --

Station,* Up/Down--Signal/s*is/are out of order at--Station/ You shall, therefore, stop at the first Stop Signal and after being Hand Signaled past the approach Signal proceed at a restricted speed not exceeding 15 KMPH.

----------------------------- ---------------------------

लोको पायलट के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

Signature of Loco Pilot Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर
Station Master Stamp

दिनांक/Date--------------------------

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

फॉर्म 11 [नियम 211(3)(ख)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 11 [Rule 211 (3) (b)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No. ________

ऑन या खराब आगमन सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार
AUTHORITY TO PASS APPROACH SIGNALS IN 'ON' OR DEFECTIVE POSITION
रिकॉर्ड और लोको पायलट/(Record andLoco Pilot)

स्टेशन / Station---------------------------- दिनांक / Date---------------------------
समय/ Time : _ _ : _ _

प्रति,
लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक ------------------ अप/डाउन

एतद द्वारा आपको बाहरी या निकट या इनर निकट या रूटिंग सिगनल या सिगनलों को अधिकतम **15** कि. मी. प्र. घ. की गति से पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है
गाड़ी को लाइन क्रमांक ---------------- (शब्दों में) तथा ------------------- (अंकों में) पर लिया जायेगा

To,
The Loco Pilot of Train No.______________________ Up Down

You are hereby authorized to pass the defective Outer/Home/Inner Home/Routing signalor signals at 'ON'position at a speed **NOT EXCEEDING 15 KMPH**.
* The train will be admitted on line No. (in words)______________________and (figures)___________

लोको पायलट के हस्ताक्षर/Signature of Loco Pilot
दिनांक/Date__________________

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master
स्टेशन मास्टर की मुहर/**Station Master Stamp**
दिनांक/ Date________________

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

फॉर्म12 [नियम 212(1)(ग)]
डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे
Form 12 [Rule 212 (1) (c)]
Dedicated Freight Corridor Railway

ऑन या खराब प्रस्थान सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार
AUTHORITY TO PASSDEPARTING SIGNALS AT 'ON' OR IN DEFECTIVE POSITION
रिकॉर्ड और लोको पायलट/(Record andLoco Pilot)

स्टेशन / Station---------------------------- दिनांक / Date---------------------------

समय/ Time : _ _ : _ _

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक ------------------ अप/डाउन लाइन ------------------प्रथान करे.

----

(1) एतद द्वारा आपको प्रस्थान / मध्यवर्ती प्रस्थान / अग्रिम प्रस्थान / आई बी एस सिग्नल / सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है

*(2)केवल दोहरी लाइन पर लागू -

(अग्रिम प्रधान सिगनल या अंतिम रोक सिगनल के खराब होने पर)---------------- (संचार के साधन) से -------------------स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है.
प्राप्त किया गया प्राइवेट नंबर ---------- (अंकों में) ----------------- (शब्दों में)
*(3)मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल के लिए ---------------- आपको मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल को ऑन में बिना रुके पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है ---------------- (संचार के साधन) से -------------------स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है.
प्राप्त किया गया प्राइवेट नंबर ---------- (अंकों में) ----------------- (शब्दों में)

To,

The Loco Pilot of Train No.______________________ Up Down, waiting to depart from line No. -------------

(1) You are hereby authorized to pass the defective Starter /Intermediate Starter Advanced Starter signal at 'ON'position.
*(2) Applicable for Double Line only –
(In case of failure of Advanced Starter Signal or Last Stop Signal) – Line clear has been obtained on --------------- (means of communication) from -------------------------- station. Private No. received is (in figures) ----------------- (in words) -------------------------------------.
*(3) Applicable for Intermediate Block Post -
You are hereby authorized to passIntermediate Block Post at 'ON' without stopping.Line clear has been obtained on --------------- (means of communication) from -------------------------- station. Private No. received is (in figures) ----------------- (in words) -------------------------------------.

लोको पायलट के हस्ताक्षर/Signature of Loco Pilot
दिनांक/Date___________________

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर/**Station Master Stamp**
दिनांक/ Date_________________

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

फॉर्म 13 [नियम 218(2)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 13 [Rule 218 (2)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्र.सं./Sr.No.-------

दोहरी लाइन खंड पर अस्थाई रूप से इकहरी लाइन शुरू करने के लिए संदेशों के आदान प्रदान
MESSAGE TO BE EXCHANGED FOR INTRODUCTION OF TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON A DOUBLE LINE SECTION

(अ) अस्थाई इकहरी लाइन संचालन शुरू करने के लिए प्रस्तावक स्टेशन के लिए
(A) For station proposing to introduce Temporary Single Line Working.

दिनांक/Date ___/___/20__.
क्र./No.____________ समय/Time ....बजकर/Hours.........मिनट/Minutes
द्वारा/From
स्टेशन मास्टर/Station Master ____________ **स्टेशन**/station
प्रति/To
स्टेशन मास्टर/Station Master ____________ **स्टेशन**/ station

(1) ----------- स्टेशन और ---------------- स्टेशन के बीच----------------- कारण से *अप या डाउन लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन शुरू करने के लिए प्रस्तावित किया जाता है।
(1) Temporary Single Line Working is proposed to be introduced on *Up or Down line between __________and ___________station due to _____________________________________.

* (2) **अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के दौरान ---------- स्टेशन (स्टेशनों) को बंद किया जायेगा**
*(2) _________________station(s) shall be closed during Temporary Single Line Working.

* (3) **अप या डाउन लाइन पर ------------- कि. मी. पर अवरोध है**
*(3) Obstruction on * Up or Down exists at __________________Kms.

(4) **अस्थाई इकहरी लाइन संचालन जिस लाइन पर की जानी है उससे मेरे स्टेशन पर ---------- समय पर अंतिम गाड़ी *(अप या डाउन) कमांक ------------- पहुँच गयी है।**
(4) Last train No. _________ * Up or Down over the line on which Temporary Single Working is been introduced has arrived at my station at ________________hrs.

प्राइवेट नंबर ------------- (शब्दों में) ---------------- (अंकों में)
Private No. ______________(in words)_________________(in figures).

____
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

(ब) अस्थाई इकहरी लाइन संचालन को स्वीकार करने वाले स्टेशन के लिए
(B) For station acknowledging Temporary Single Line Working

द्वारा/From
स्टेशन मास्टर/Station Master____________ **स्टेशन**/ station
प्रति/To
स्टेशन मास्टर/Station Master____________ **स्टेशन**/ station

सन्दर्भ आपका संदेश क्रमांक --------------- ----------- स्टेशन और ---------------- स्टेशन के बीच----------------- कारण से *अपया डाउन लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन शुरू करने के लिए प्रस्ताव दिया गया है जिसे मैंने समझ लिया है। अस्थाई इकहरी लाइन संचालन जिस लाइन पर की जानी है उससे मेरे स्टेशन से जाने वाली अंतिम गाड़ी कमांक* (अप या डाउन) आपके स्टेशन पर पहुँच चुकी है।
Refer your message no. _____________________. I have understood that Temporary Single Line Working is proposed to be introduced on *Up or Down line between __________and ___________stations due to ____. Last train No. __________* Up or Down left my station on the line on which Temporary Single Working is being introduced has arrived complete at your station.

प्राइवेट नंबर ------------- (शब्दों में) ---------------- (अंकों में)
Private No. ______________(in words)_________________(in figures).

____
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

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

फॉर्म 14 [नियम 218 (4) (ङ.)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 14 [Rule 218 (4) (e)]
Dedicated Freight Corridor Railway

अप या डाउन
UP or DOWN

क्रम संख्या/S.r.-----.

दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार

AUTHORITY FOR TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE

(लोको पायलट, गार्ड और रिकॉर्ड) (Loco Pilot, Guard and Record)

स्टेशन/Station .... दिनांक/Date .... 20......
प्रति., लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक .... विवरण ....
To, The Loco Pilot of Train No...................................... (Description) ....

लाइन क्लियर टिकट/LINE CLEAR TICKET

लाइन क्लियर है तथा आपको अप या डाउन लाइन पर .... स्टेशन तक आगे जाने की अनुमति दी जाती है।
प्राइवेट नं. .... (शब्दों में) .... (अंको में)
The line is clear and you are authorized to proceed on Up or Down Line up to station ....
Private No. (in words) .... (in figure) ....

सिगनल को ऑन स्थिति मेंपार करने का प्रधिकार

AUTHORITY TO PASS SIGNAL IN 'ON' POSITION

*सिगनल का विवरण एवं संख्या ....

*प्रस्थान या मध्यवर्ती प्रस्थान या अग्रिम प्रस्थान या अंतिम रोक सिगनल के लिए लागू, यदि ये काँटो का बचाव करता हो तो सिगनल के नीचे से हाथ सिगनल का अनुपालन करे।

**आपको उन स्टेशनों के सिगनलों को जिन्हें अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के लिए स्थायी तौर पर बंद कर दिया गया है, पार करने की अनुमति दी जाती है।

आपके मार्ग के फाटक वाले तथा गैंगमैनों को भी अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के बारे मेंसूचित किया जाना चाहिए।

*Description & No. of Signal ....

*Applicable to Starter, Intermediate Starter, Advanced Starter, or Last Stop Signals, Observe hand signal/s at the foot of the signal, if it protects points.

**You are authorized to pass the signals of those stations which have been closed temporarily for single line working. Station/s .... You have to also inform the Gate men and Gang men enroute for Introduction of single line working.

सतर्कता आदेश/CAUTION ORDER

*i) आपकी गाड़ी सही लाइन या गलत लाइन पर जा रही है।कि.मी. .... पर लाइन अवरोधित है।
ii) आपकी गाड़ी अस्थायी इकहरी लाइन से गुजरने वाली पहली गाड़ी है लागु अन्य गति प्रतिबन्ध का पालन करते हुए गति पच्चीस कि० मी० प्रति घंटे तक सीमित रखी जाएगी ।
iii) यदि आपकी गाड़ी गलत लाइन पर जा रही हो तो आपको न्यूट्रल सेक्शन (केवल विद्युतीकृत सेक्शन में) का अनुपालन करने की स्पष्ट चेतावनी दी जाती है।संबंधित लाइन पर कोई ट्रैप पाइन्ट नही है, ट्रेप पाइन्ट को क्लैम्प तथा तालित कर दिया गया है ।
iv) ब्लॉक सेक्शन में निम्नानुसार सतर्कता आदेश लागू है :–
*i) Your train is going on Right line/Wrong line. The obstruction exists at km ....
ii) Your Train is First Train to pass over the Temporary Single Line. Speed shall be restricted to twenty five KMPH subject to observance of other speed restriction in force.
iii) 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/Tap points have been clamped or spiked.
iv) Following are the caution Orders in force in Block Section:-

क्र.सं. Sr No	स्टेशन के बीच Station between		किलो मीटर KILOMETRAGE		गतिकि.मी.प्र.घं. Speed kmph	कारण/टिप्पणी Cause/Remarks
	से/From	तक/To	से/From	तक/To		
1						
2						
3						
4						

_____ __________

लोको पायलट के हस्ताक्षर
Signature of Loco Pilot

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
Signature of Station Master

समय/Time .... बजकर/Hours .... मिनट/Minutes

स्टेशन मास्टर की मुहर/Station Master's Stamp

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए/Strike out whichever is not applicable

फॉर्म 15 [नियम 218(5)(ख)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 15 [Rule 218 (5) (b)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्र.सं./Sr. No.______

अनुगामी गाड़ी पद्धति
प्रस्थान प्राधिकार
THE FOLLOWING TRAINS SYSTEM
AUTHORITY TO PROCEED
(अप या डाउन)/(Up or Down)

Train No.________________ (अप/डाउन)/ (Up or Down दिनांक/Date _____________

समय / Time ....बजकर / Hours.......मिनट / Minutes

-----------------स्टेशन से, --------------------स्टेशन तक

From ___________________ Station, To _____________________ Station.

प्रति लोको पायलट,

(1) आपको एतद द्वारा..................स्टेशन से..................स्टेशन जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है

To Loco Pilot

(1) You are hereby authorized to proceed with your train from ___________________ station to _____________________ station

*(2) गाड़ी क्रमांक.......... आपके गाड़ी से पहले इस स्टेशन से........बजकर..... मिनट.....पर छोड़ी गयी है

*(2) Train No. ____________ ahead of your train left this station at _________________ hours ___ Minutes.

*(3) गाड़ी क्रमांक.......... आपके गाड़ी के बाद इस स्टेशन से........बजकर..... मिनट.....पर छोड़ी जाएगी।

*(3) Train No. _______________shall follow your train from this Station at _________ hours _________________ minutes.

*(4) आपको.........किमी प्रति घंटे की गति प्रतिबन्ध का पालन करना हैI

*(4) You are required to observe a speed restriction of _______________ kilometres per hour.

हस्ताक्षर/Signed __________________

स्टेशन मास्टर/Station Master at __________

स्टेशन मास्टर की मुहर(Station stamp)

लोको पायलट के हस्ताक्षर....बजे, स्टेशन पर / Signature of the Loco Pilot at _____ station.

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए / Strike out whichever is not applicable

फॉर्म 16 [**नियम** 218(9)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 16 [Rule 218 (9)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्र.सं./Sr. No.______

दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन करते समय आने वाली गाड़ी को गलत लाइन पर लेने के लिए प्राधिकार

AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN DURING TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE APPROACHING ON WRONG LINE

लोको पायलट और रिकॉर्ड(Loco Pilot and Record)

दिनांक/Date ___/___/20__.
स्टेशन_______ समय / Time ....बजकर / Hours.......मिनट / Minutes
Station ________ Date__/____/20____ Time ______hrs.

प्रति,

लोको पायलट गाडी नं. _______ * (अप या डाउन)

आपकी गाडी लाइन नंबर (शब्दों में) ___________ (अंको में) _____ पर ली जाएगी। आप इस प्राधिकार के धारक के साथ, पंद्रह किमी प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं, सावधानी से प्रवेश करे।

To

The Loco Pilot of Train No.________ *Up or Down.

Your train will be received on line No. (in words) _____________(in figures)______.

You are hereby authorised enter cautiously at a speed not exceeding fifteen KMPH on being accompanied by the bearer of this Authority.

____
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर /Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर Station Stamp

लोको पायलट के हस्ताक्षर/Signature of Loco Pilot _______________ दिनांक/Date _________

फॉर्म 17 [नियम 218(11)(ग)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 17 [Rule 218 (11) (c)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्र.सं./Sr. No.______

<u>अस्थाई इकहरी लाइन पर काम करने के बाद सामान्य कार्य संचालन के लिए सन्देश का आदान प्रदान</u>
MESSAGE TO BE EXCHANGED FOR RESTORATION OF NORMAL WORKING AFTER TEMPORARY SINGLE LINE WORKING
(अ) सामान्य संचालन शुरू करने के लिए प्रस्तावक स्टेशन
(A) For station proposing to restoring normal Working.

दिनांक/Date ___/___/20__.

क्र./No._____________ समय / Time ....बजकर / Hours..........मिनट / Minutes
द्वारा/From
स्टेशन मास्टर/Station Master ____________ **स्टेशन**/ station
प्रति/To
स्टेशन मास्टर/Station Master ____________ **स्टेशन**/ station

* (1) --------------- गाडी के आपके स्टेशन पर पहुँचने के बाद -------------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा।
*(1) Normal Working shall be introduced between __________and ___________station after arrival of train No.______ at your station.
*(2) --------------- गाडी मेरे स्टेशन पर ------------ बजे पहुँचने के बाद -------------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा।
*(2) Normal Working shall be introduced between __________and ___________station after train No.______ arrived at my station at ________hrs.

(3) सन्देश क्रमांक ---------- के अनुसार --------- कि. मी. पर (अपया डाउन) लाइन पर से अवरोध हटा लिया गया है
(3) The obstruction on *Up or Down line at Km ________________has been removed as per information received from _________________vide No. ________________.
प्राइवेट नंबर ------------- (शब्दों में) ---------------- (अंकों में)
Private No. ______________(in words)_________________(in figures).

____
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

(ब) सामान्य संचालन स्वीकार करने वाले स्टेशन के लिए
(B) For station acknowledging normal working

द्वारा/From
स्टेशन मास्टर/Station Master____________ **स्टेशन**/ station
प्रति/To
स्टेशन मास्टर/Station Master____________ **स्टेशन**/ station

* (1) **संदर्भ** आपके **संदेश** क्रमांक. _________________**।** गाडी क्र. _______ ______बजे **पर मेरे स्टेशन पर पूरा आ गया है।**--------------- स्टेशन और ----------- स्टेशन के बीच (अप या डाउन) लाइन पर सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा
*(1) Refer your message no. _____________________. Train No. _______ has arrived complete at my station at ______hrs. Normal working shall be restored on *UporDown linebetween __________and ___________stations.
*(2) आपका संदेश क्र. ____________।गाड़ी क्रमांक…….. जो कि आपके स्टेशन से अंत में छोड़ी गयी थी वह मेरे स्टेशन पर पूर्णतः….. बजे पहुंच गयी है (अप या डाउन) --------------- स्टेशन और ----------- स्टेशन के बीच (अप या डाउन) लाइन पर सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा
*(2) Refer your message no. _____________________. Train No. _______ which left last has arrived your station complete at ______hrs. Normal working shall be restored on *UporDown line between __________and ___________stations.

प्राइवेट नंबर ------------- (शब्दों में) ---------------- (अंकों में)
Private No. ______________(in words)_________________(in figures).

____
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए / Strike out whichever is not applicable

फार्म 18 [नियम 227(6)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 18 [Rule 227 (6)]
Dedicated Freight Corridor Railway

अप/डाउन(UP/DOWN)

क.सं./Sr. No.........

ऑब्स्ट्रक्टेड ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजन/गाड़ी भेजने हेतु प्रस्थान अधिकार

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

(लोको पायलट, गार्ड और रिकॉर्ड) (Loco Pilot, Guard and Record)

स्टेशन /Station --------------------------

दिनॉक/Date:------------20

प्रति,/To :

लोको पायलट सहायता इंजन/गाडी कमांक/ Loco Pilot of Relief Engine/ Train No. -------------------------------

बिना लाइन क्लियर चलने के लिए ब्लॉक टिकट

BLOCK TICKET TO PROCEED WITHOUT LINE CLEAR

1) आपको अपने सहायता इंजन/ गाड़ी के साथ .... स्टेशन से .... कि.मी. तक अप या डाउन लाइन पर बिना लाइन क्लियर सतर्कतापूर्वक आगे करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है.

2) आप अपने इंजन/गाडी को .... कि.मी. पर खड़ा करेंगे और इसके बाद सक्षम प्राधिकारी से प्राप्त अनुदेशों पर कार्य करेंगे.

3) यह आदेश कि.मी.सं....................... पर ....स्टेशन से .... स्टेशन के बीच .... लाइन पर अवरोध होने के कारण दिया गया है.

4) आप .... स्टेशन पर सेक्शन क्लियर करेंगे.

1) You are hereby authorized to proceed cautiously without Line clear from station -------- up to km ---------------------- on UP or DOWN Line with your Relief/ Engine/ Train.

2) You shall bring your Engine/ Train to a stop of km ---------- and there after be guided by the instructions from the Competent Authority at the site.

3) This order is given due to Obstruction of ---------------------- line between ------------- Station and ------------------ station at KM No. ------------

4) You shall clear the section at station ....

सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकर

AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' POSITION

1. यदि सिगनल कॉटों का बचाव करते हो तो सिगनल पोस्ट/ पोस्टों के नीचे से बताए जा रहे हाथ सिगनलों का अनुपालन करते हुए अधिकतम पंद्रह कि.मी. प्र.घ. की गति से .... सिगनल/सिगनलों सं. एवं विवरण .... को ऑन स्थिति में पर करने हेतु आपको प्राधिकृत किया जाता है.

1. You are authorized to pass the Signal/Signals No. & description ---------------- in 'ON' position, speed not exceeding fifteen KMPH observing hand signals at the foot of the signals post/s, if it protects points.

सतर्कता आदेश/Caution Order

1. आपको .... स्टेशन से ....स्टेशन तक अपने इंजन/ स्वयं चालित वाहन को यदि दृष्यता स्पष्ट हो तो दिन के समय पच्चीस कि.मी.प्र.घ. और रात के समय अथवा यदि दृष्यता स्पष्ट न हो तो दस कि.मी.प्र.घं. की गति से चलाने की अनुमति दी जाती है.

2. ब्लॉक सेक्शनों के बीच स्थित समपार फाटकों पर आते समय प्रत्येक सतर्कता आदेश का अनुपालन करने तथा लगातार सीटी बजाने के लिए विशेष रूप से सचेत किया जाता है

1- You are permitted to run your Train between Station ________&___________ station with the speed oftwenty five KMPH in day and when view ahead is clear.ten KMPH in night or when view ahead is not clear.

2- You are expressly warned to observe every caution while approaching level crossing gate/s situated between block section and whistle frequently.

क.सं. Sr. No.	स्टेशन के बीच Station between		किलोमीटर Kilometerage		गतिकि.मी.प्र.घं. Speed kmph	कारण/टिप्पणी Cause/ Remarks
	से/From	तक/To	से /From	तक /To		
1						
2						

मैनें इसकी विषय वस्तु को समझ लिया है./I have understood the contents of this.

---------------------- ------------------------------------ ------------
----

लोको पायलट के हस्ताक्षर गार्ड के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

Signature of Loco Pilot or Station Master   Signature of Guard   Signature

स्टेशन मास्टर की मुहर Station Master Stamp

समय/Time -------------------------घंटे /Hours -------------------------मिनट /Minutes

फॉर्म 19 [नियम 257(घ)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 19 [Rule 257 (d)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क.सं./Sr. No.........

मोटर ट्रॉली अनुज्ञा पत्र/**MOTOR TROLLEY PERMIT**
मूल **अथवा दोहरी** प्रतिलिपि/(Original or Duplicate)

स्टेशन/Station.. दिनॉक/Date : _ _ / _ _ / _ _ _ _.

प्रेषक स्टेशन मास्टर/From Station Master ....
प्रति/To
........................(कार्यभारी अधिकारी) मोटर ट्राली सं. ....
.... (Officer In Charge) Motor Trolly No. ....

आपको गाड़ी सं. ..../मोटर ट्राली सं. .... स्टेशन .... और .... स्टेशन के **बीचब**लॉक सेक्शन में पीछे चलने की अनुमति दी जाती है, जो इस स्टेशन से .... **बजकर** .... मिनट पर .... स्टेशन के लिए छूटी है.
आपको अप/डाउन .... सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिए भी प्राधिकृत किया जाता है .... स्टेशन पर पहुंचने के बाद, आपको इस अनुज्ञा पत्र को स्टेशन मास्टर .... को सौंपना है.
प्राप्त प्राइवेट नं...............शब्दों मे .... अंकों में..............

You are permitted to follow Train No. ..../Motor Trolley No. .... in Block Section between Station .... and Station ....which left this station at .... hours .... Minutes for station ....
You are also authorised to pass Up/Down .... signals at 'ON' position.
On arrival at .... Station you are required to hand over this permit to Station Master ....
Private No. received ....in word .... in figures...........

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर Station Master Stamp

प्राप्त किया/Received ....

(*कार्यकारी अधिकारी एवं पदनाम) के हस्ताक्षर } ___________________________.
(मोटर ट्राली ड्राइवर)
Signature of *{Official Incharge and Designation }___________________________.
{Motor Trolley Driver}

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

फार्म 20 [नियम 259(1)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 20 [Rule 259 (1)]
Dedicated Freight Corridor Railway

Sr. No. ………………

TROLLEY or LORRY or OHE LADDER TROLLEY NOTICE
(A)

Notice No. ………..
Date …………….
Time …………..

Department…………
Station ………………
To
Station Master ……….
Trolley or Lorry or OHE Ladder Trolley No. ….. is required to work between ……….. station and …………. station on Upor Down line at ………. KM from ……………. Hours ……………… minutes to ………… Hours ………… Minutes. It will leave ………………………… Station at ….. hours ……… minutes of this day for ………………. Station/ KM No. ……. I am aware that I should clear the Block Section by ….. hours ….. minutes.

…………………………………
Signature of Official in Charge

………………………………..
Signature of Station Master
Station Master Stamp

क्र.सं. …………..

लॉरी या ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सूचना
(क)

सूचनांक ………
दिनांक ……………
समय ………….

विभाग ………………
स्टेशन ……………
प्रति स्टेशन मास्टर …………………..
ट्राली या लॉरी या ओ.एच.ई.लैडर ट्रॉली कमांक ……………… अप या डाउन लाइन पर कि.मी. सं. ………… …… पर ………… स्टेशन से ………… स्टेशन के बीच……घंटे … ……….. मिनट से कार्य करना है यह ……. . स्टेशन से ……… बजे ……… स्टेशन ……..कि.मि.के लिए रवाना होगी .
मुझे पता है कि ……… घंटे………….. मिनट पर ब्लॉक सेक्शन क्लियर करना है.

अधिकृत प्रभारी के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
स्टेशन मास्टर की मुहर

Sr. No. ………………

TROLLEY or LORRY or OHE LADDER TROLLEY NOTICE
(B)

To
The Official inCharge of ……………….Lorryor Trolleyor OHELadder Trolley.

I have exchanged advice with ________ station and shall issue caution order to all trains until I receive advice of the removal of lorryor trolley.

The Line has been blocked for your Lorryor Trolley or OHE Ladder Trolley between _________ station and ______ station on UP or DOWN Line and block will be removed only on receipt of the removal report of Lorry or Trolley or OHE Ladder Trolley.

Private Number (in words) ___________ (in figures) ______.
You are advised to ensure clearance of Block Section within Block permitted.

____
Signature of Station Master

Station Master Stamp

Date ____________
Time _____________

क्र.सं. …………..

लॉरीया ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सूचना
(ख)

प्रति,
अधिकृत प्रभारी ……………
लॉरी या ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली

मैनें ………… स्टेशन के साथ सूचना का आदान–प्रदान कर दिया है तथा मुझे लॉरी या ट्रॉली के हटाए जाने की सूचना मिलने तक सभी गाड़ियों के लिए सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा.
आपकी लॉरी या ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली के लिए अप या डाउन लाइन पर ….. …….. स्टेशन से ………….. स्टेशन के बीच लाइन को ब्लॉक कर दिया गया है तथा लॉरी या ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली को हटाने की सूचना प्राप्त होने पर ही ब्लॉक हटाया जाएगा.

प्राइवेटनं. …………………..
(शब्दों में) ………………. (अंकों में)
आपको सूचित किया जाता है कि अनूमत ब्लॉक के अंतर्गत ब्लॉक सेक्शन को क्लियर करना सुनिश्चित करें.

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
स्टेशन मास्टर की मुहर
दिनॉक ……………
समय ………………

Sr. No. ………………

TROLLEYor LORRYor OHE LADDER TROLLEY NOTICE
(C)

REMOVAL REPORT
Reference:- Lorry or Trolley or OHE Ladder

Trolley Notice No. __
Dated _________.
Lorry or Trolley or OHE Ladder Trolley No. …………… arrived at ______ was removed from the track at km _______ at _____ hours ___ minutes.

Block Section is free from obstruction to resume normal Train working.

____
Signature of official in charge

Removal report received at ___ hours ___ minutes on date _____ 20___

____
Signature of Station Master
Station Master Stamp

क्र.सं. …………..

लॉरी या ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सूचना
(ग)

ट्रॉली हटाने की सूचना
संदर्भः–लॉरीया ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सूचना सं. …………दिनांक ………… .. स्टेशन पर आई हुई ट्रॉली या लॉरी या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सं. …………… को ………….. कि.मी. पर लाइन से ……… … घंटे………… मिनट पर हटायागया.
सामान्य गाड़ी संचालन के लिए ब्लॉक सेक्शन में किसी प्रकार का अवरोध नहीं है.

ट्रॉली हटाने की रिपोर्ट
……………… स्टेशन ………… को ………… . आकर ……………… मिनट पर प्राप्त हुई.

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
स्टेशन मास्टर की मुहर

शुधिपत्र विवरण

शुद्धिपत्र		पृष्ठ संख्या	अध्याय संख्या	नियम संख्या संशोधित	टिप्पणी
क्रमांक	दिनांक				

शुद्धिपत्र		पृष्ठ संख्या	अध्याय संख्या	नियम संख्या संशोधित	टिप्पणी
क्रमांक	दिनांक				

शुद्धिपत्र		पृष्ठ संख्या	अध्याय संख्या	नियम संख्या संशोधित	टिप्पणी
क्रमांक	दिनांक				

शुद्धिपत्र		पृष्ठ संख्या	अध्याय संख्या	नियम संख्या संशोधित	टिप्पणी
क्रमांक	दिनांक				

व्यक्तिगत विवरण

नाम	:	________________________
कर्मचारी संख्या	:	________________________
जन्मतिथि	:	________________________
नियुक्ति की तिथि	:	________________________
<u>प्रारंभिक पाठ्यक्रम / प्रशिक्षण</u>	:	पाठ्यक्रम संख्या:……… से ……………. से : …………. तक …………….
पुनश्चर्या पाठ्यक्रम	:	पाठ्यक्रम संख्या:……… से ……………. से : …………. तक …………….
	:	पाठ्यक्रम संख्या:……… से ……………. से : …………. तक …………….
	:	पाठ्यक्रम संख्या:……… से ……………. से : …………. तक …………….
<u>प्रारंभिक चिकित्सा जाँच</u>	:	सर्टिफिकेट संख्या …… दिनांक :…………
आवधिक चिकित्सा जाँच (पीएमइ)	:	सर्टिफिकेट संख्या …… दिनांक :…………
	:	सर्टिफिकेट संख्या …… दिनांक :…………
	:	
		सर्टिफिकेट संख्या …… दिनांक :…………
चश्मा	:	हाँ / नहीं