



अध्ययन सामग्री
प्रो. ट्रेन मैनेजर

.....

बहु विभागीय क्षेत्रीय प्रशिक्षण
संस्थान बिलासपुर
**MULTI DISCIPLINARY ZONAL
TRAINING INSTITUTE BILASPUR**

साधारण नियम एवं सहायक नियम

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

रेलवे बोर्ड गठन के पश्चात प्रथम साधारण नियम (G.R.) 1 जनवरी 1907 को बनाया गया।

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

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

- i) सिगनल तथा अंतर्पार्शन एवं कर्षण प्रणाली में हुई महत्वपूर्ण प्रगति।
- ii) रेल दुर्घटना समिति 1962 और रेल दुर्घटना जाँच समिति 1968 द्वारा इसमें संशोधन करने की सिफारिश की गयी कि, ये नियम केवल वर्तमान परिस्थितियों के अनुरूप न होकर भविष्य की परिस्थितियों के भी अनुकूल हों।
- iii) विगत वर्षों में हुए तकनीकी परिवर्तनों को नियमों में समाहित करने की आवश्यकता।

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

रेल संरक्षा आयोग, रेल दुर्घटना समिति 1962 एवं रेल दुर्घटना जाँच समिति 1968 की सिफारिशों को ध्यान में रखकर सदस्य-यातायात द्वारा सितम्बर-1972 में यह निश्चय किया कि ऐसे साधारण नियमों में संशोधन किया जाय जो कि तकनीकी परिवर्तन के कारण आवश्यक हो गये हैं या जिनकी उपयोगिता समाप्त हो चुकी है। वर्तमान में 1976 में जारी साधारण नियम प्रभावी हैं। समय-समय पर कार्यकारी निदेशक (संरक्षा) रेलवे बोर्ड, साधारण नियमों से सम्बन्धित शुद्धि पत्र जारी करते हैं।

सहायक नियम -- सहायक नियम का अभिप्राय उस विशेष अनुदेश से है जो तत्संबन्धी साधारण नियम का सहायक है तथा किसी साधारण नियम के विरुद्ध नहीं हैं। सहायक नियम क्षेत्रीय रेल द्वारा जारी किये जाते हैं। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे पर सहायक नियमों को बनाने का अधिकार प्रधान मुख्य परिचालन प्रबन्धक को है।

साधारण एवं सहायक नियमों की आवश्यकता

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

साधारण नियम एवं सहायक नियम में अंतर

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

नियम एवं अनुदेश-

अन्य नियम पुस्तकों का संक्षिप्त परिचय-

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

i) दुर्घटना नियमावली (Accident Manual)-2008

यह पुस्तक क्षेत्रीय रेल के प्रधान मुख्य परिचालन प्रबन्धक (PCOM) द्वारा बनाये जाते हैं। इसमें निम्नलिखित महत्वपूर्ण बातें लिखी होती हैं-

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

वर्तमान में 2014 का संशोधित संस्करण लागू है। इसमें 14 अध्याय हैं। दुर्घटना नियमावली पुस्तक गाड़ी संचालन से सम्बन्धित कर्मचारियों को दी जाती है। प्रत्येक कर्मचारी को दुर्घटना के समय की जाने वाली कार्यवाही का पूर्ण ज्ञान होना चाहिये।

ii) स्टेशन संचालन नियम (Station Working Rule)- (GR 5.06),

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

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

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

स्टेशन संचालन नियमों को जारी करना-

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

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

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

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

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

स्टेशन संचालन नियम की वैधता -

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

परिशिष्टों का विवरण

परिशिष्ट A- समपार फ़ाटक की कार्यप्रणाली।

परिशिष्ट B- सिग्नलिंग एवं इण्टरलॉकिंग एवं संचालन पद्धति

परिशिष्ट C- एण्टी कॉलिजन डीवाइस

परिशिष्ट D- कर्मचारी के कार्य का विवरण।

परिशिष्ट E- स्टेशन पर आवश्यक उपकरण की सूची।

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

परिशिष्ट G - विद्युतिकृत सेक्शन में गाड़ियों का संचालन

ii) कार्यसंचालन समय सारणी (Working Time Table)

1. संचालन समय सारणी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अपने मंडलो के लिए अलग अलग बनाई जाती है।
2. संचालन समय सारणी को प्रतिवर्ष जुलाई माह में प्रकाशित की जाती है।
3. संचालन समय सारणी संयुक्त रूप से प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक (PCOM) एवं मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक (CPTM) द्वारा जारी की जाती है।
4. संचालन समय सारणी की प्रति रेल संचालन से जुड़े कर्मचारियों को दी जाती है। जैसे लोको पायलट, गार्ड, स्टेशन मास्टर, रेल पथ निरीक्षक, लोको निरीक्षक, यातायात निरीक्षक इत्यादि।
5. संचालन समय सारणी में मुख्य रूप से निम्नलिखित बातें होती हैं -
 - a) मंडल का नक्शा एवं रुट किलोमीटर
 - b) मंडल के सभी स्टेशनों के नाम, उनकी मुख्यालय से तथा आपस में दूरी, श्रेणी, इंटरलॉकिंग का मानक, सिगनलिंग व्यवस्था तथा परिचालन के दृष्टिकोण से उपलब्ध सुविधाएं।
 - c) प्रत्येक स्टेशन पर मंडल में चलने वाली प्रत्येक मेल एक्सप्रेस, सवारी गाड़ी के आने, जाने अथवा थ्रू जाने का समय तथा पब्लिक डिपार्चर।
 - d) मंडल में चलने वाली प्रत्येक मेल एक्सप्रेस, सवारी गाड़ी का अधिकतम लोड, अधिकतम अनुमेय गति तथा उसकी बारंबारता।
 - e) सेक्शन के अनुसार मालगाड़ी का अधिकतम लोड, टनेज, इसके अनुसार इंजन तथा बैकिंग इंजन का उल्लेख।
 - f) कॉशन नोटीस स्टेशन का तथा स्थायी गति प्रतिबंध का उल्लेख।
 - g) समपार फाटक की सूची, श्रेणी तथा उसका नियंत्रित स्टेशन।
 - h) ट्रेफिक, लोको तथा इंजिनियरिंग गेन (अलॉउन्स) का उल्लेख।
 - i) कॉरिडोर ब्लॉक के लिए उपलब्ध समय।
 - j) बी पी सी, ब्रेक बाइंडिंग, प्लेट टायर, कंटीन्यूटी टेस्ट, क्लैम्प वैगन, इंजन सीटी कोड, विभिन्न अधिकार पत्रों की जानकारी।
 - k) इसके अलावा असामान्य परिस्थितियों में रेल संचालन से जुड़े कर्मियों हेतु दिशा निर्देश एवं जारी किये गये संयुक्त परिपत्र भी होते हैं।

परिचालन नियमावली (Operating Manual)

भारतीय रेल पर गाड़ियों का संचालन सुरक्षित रूप से करने के लिए सामान्य एवं सहायक नियम (G & SR), दुर्घटना नियमावली (AM) एवं ब्लाक वर्किंग नियमावली (BWM) बनायीं गयी हैं। वर्तमान परिदृश्य में गाड़ियों की संख्या में वृद्धि के कारण रेलवे के सुपरवाइजरो एवं अधिकारियों को उच्च स्तर का प्रबंधन एवम संरक्षा पूर्वक नियंत्रण करने की आवश्यकता महसूस की जा रही थी इसलिए भारतीय रेल तथा क्षेत्रीय रेल पर उपलब्ध संसाधनों का इष्टतम उपयोग को सुनिश्चित करने हेतु परिचालन नियमावली (OM) बनायीं गयी है। जिसमें निम्न बातों का समावेश किया गया है-

1. परिचालन नियमावली क्षेत्रीय रेलवे के प्राधिकृत अधिकारी द्वारा बनायीं जाती है।
2. यह नियमावली रेलवे बोर्ड के मार्गदर्शक सूचना (परिचालन नियमावली) के अनुसार ही बनायीं जाती है।
3. मध्य रेल परिचालन नियमावली 2008 का संस्करण है।
4. वर्तमान में मध्य रेल के परिचालन नियमावली में 23 अध्याय हैं।
5. परिचालन नियमावली में गाड़ियों का सामान्य, असामान्य संचालन, नॉन इंटरलॉकिंग उच्चतम परिचालन हेतु मार्गदर्शक तथ्य शामिल हैं।

6. परिचालन नियमावली से उपलब्ध संसाधनों का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करते हुए उच्चतम स्तर पर की उत्पादकता सुनिश्चित की जा सकती है।
7. इसमें कोचिंग एवं माल गाड़ियों के संचालन से सम्बंधित महत्वपूर्ण नियमों का उल्लेख किया गया है
8. इसमें मालगाड़ी के संचालन से सम्बंधित कार्य निष्पादन एवं उसे और सुधारने जैसे परिचालनिक उद्देश्य का उल्लेख रहता है
9. उसमें वाणिज्य विभाग से सम्बंधित भी कई महत्वपूर्ण जानकारी रहती है।
10. उसमें इंजिनियरिंग विभाग से सम्बंधित भी कई महत्वपूर्ण जानकारी रहती है ताकि गाड़ी परिचालन से सम्बंधित आवश्यकता पडने पर उसका संदर्भ लिया जा सके।
11. इसमें गाड़ी परिचालन से प्रत्यक्ष रूप से जुड़े सभी विभागों जैसे- अभियांत्रिकी, यांत्रिकी, कर्षण, आदि अन्य विभागों से सम्बन्धित महत्वपूर्ण जानकारी का उल्लेख रहता है।

रेल सेवकों पर साधारणतया लागू होने वाले नियम

GR.2.01 - नियमों की प्रति देना :-

- क) रेल प्रशासन -
1. प्रत्येक स्टेशन को,
 2. इंजन शेड को तथा
 - 3.क). ऐसे अन्य कार्यालयों को जो वह निर्धारित करे, को नियमों की एक प्रति देगा।
- ख) प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे उक्त नियमों द्वारा कोई निश्चित जिम्मेदारी सौंपी गई है, नियमों या उसके कार्य से सम्बंधित भाग की एक प्रति देगा।
- ग) किसी भी रेल सेवक को उक्त नियमों की प्रति या उसके कार्य से सम्बंधित उन भागों का अनुवाद देगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये गये हैं।

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

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

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

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

नोट:-(SR 4.25.04) पहली बार ऑटोमेटिक सेक्शन में कार्य करने वाले गार्ड को एक दिन के लिए संबंधित मंडल में सघन पाठ्यक्रम हेतु भेजा जायेगा। इसके बाद हर छः माह में CDTI/AOM द्वारा उनकी मौखिक परीक्षा ले कर competency certificate पुनः जारी किया जायेगा।

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

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

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

GR. 2.06 नियमों और आदेशों का पालन:-

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

GR. 2.07 - झूटी पर उपस्थिति :-

प्रत्येक रेल सेवक ऐसे समय और स्थान पर तथा उतनी अवधि के लिये उपस्थित रहेगा जो इस बारे में रेल प्रशासन निश्चित करे और यदि किसी अन्य समय और स्थान पर उसकी सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तो वहाँ भी उपस्थित होगा।

GR. 2.08 - झूटी से अनुपस्थिति :-

- 1) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना झूटी से अनुपस्थित नहीं होगा। अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी झूटी नहीं बदलेगा।
- 2) यदि झूटी करता हुआ कोई रेल सेवक बीमारी के आधार पर झूटी से अनुपस्थित होना चाहता है तो वह तुरन्त इसकी सूचना अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा और तब तक अपनी झूटी से नहीं हटेगा जब तक कि उस काम पर किसी सक्षम रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता।

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

- i) झूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक चाहे वह गाड़ी संचालन से सीधा सम्बन्धित है या नहीं, नशे की अवस्था में या खुमारी की अवस्था में नहीं रहेगा जिससे झूटी के दौरान उसकी कार्य करने की क्षमता क्षीण हों।
- ii) गाड़ी के संचालन से सीधा संबंधित कोई रेल सेवक अपनी झूटी आरम्भ करने से आठ घंटे के पहले से ही किसी भी प्रकार के नशीले पदार्थों का सेवन नहीं करेगा।

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

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

- क) झूटी के समय बर्दी यदि निर्धारित की गई है तो निर्धारित गणवेश में रहेगा
- ख) चुस्त, सभ्य एवं शिष्ट रहेगा
- ग) अवैध पारितोषिक न तो माँगेगा और न ही स्वीकार करेगा
- घ) जनता को उचित सहायता देगा तथा
- ड) पूछे जाने पर अपना नाम और पदनाम बतायेगा।

GR 2.11 संरक्षा सुदृढ करने का कर्तव्य -

(1) प्रत्येक रेल सेवक

- (क) जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पूरा प्रयत्न करेगा।
- (ख) ऐसी हर घटना की, जिसका उसे पता लगे और जिससे रेल के सुरक्षित या उचित कार्यचालन पर असर पड़ता हो, रिपोर्ट तुरंत अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा, और
- (ग) दुर्घटना अथवा अवरोध उत्पन्न होने पर तथा मांग की जाने पर सभी संभव सहायता देगा।

(2) यदि कोई रेल सेवक यह देखता है कि -

- (क) कोई सिगनल खराब है,
 - (ख) रेल पथ अथवा निर्माण के किसी भाग में कोई अवरोध या खराबी है या उसकी संभावना है।
 - (ग) गाडी में कोई खराबी है, अथवा
 - (घ) कोई ऐसी असाधारण परिस्थितियाँ हैं जिनके कारण गाडियों के निरापद परिचालन में अथवा जनता की संरक्षा में, कोई बाधा पड़ने की संभावना है,
- तो वह दुर्घटना रोकने के लिए उस परिस्थिति में तत्काल आवश्यक सभी कार्रवाई करेगा और यदि आवश्यक है तो यथासंभव शीघ्र, साधनो द्वारा सबसे समीप के स्टेशन मास्टर को उसकी सूचना देगा।
- परंतु यदि गाडी विखंडित हो गई हो, तो वह रोक (स्टाप) हैंड सिगनल नहीं दिखायेगा बल्कि चिल्लाकर, संकेत करके या अन्य दूसरे तरीकों से ड्रायवर या गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।

परिभाषाएं

1. **अधिनियम** - का अभिप्राय रेल अधिनियम 1989 का भाग 24 से है।

2. **पर्याप्त दूरी** - का अभिप्राय संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये पर्याप्त दूरी है।

यह दो प्रकार की होती है -

(क) ब्लॉक ओवरलैप

(ख) सिगनल ओवरलैप

(क) **ब्लॉक ओवरलैप**

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

ध्यान दें -

➤ ब्लॉक ओवरलैप पिछले ब्लॉक सेक्शन का भाग होता है।

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

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

5. **प्राधिकृत अधिकारी** - (SR 1.02 -1)- का अभिप्राय रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, नाम से अथवा पद के आधार पर अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिये सशक्त किये गये किसी व्यक्ति से है।

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

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

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

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

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

ब) इकहरी लाइन-

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

ध्यान दें -

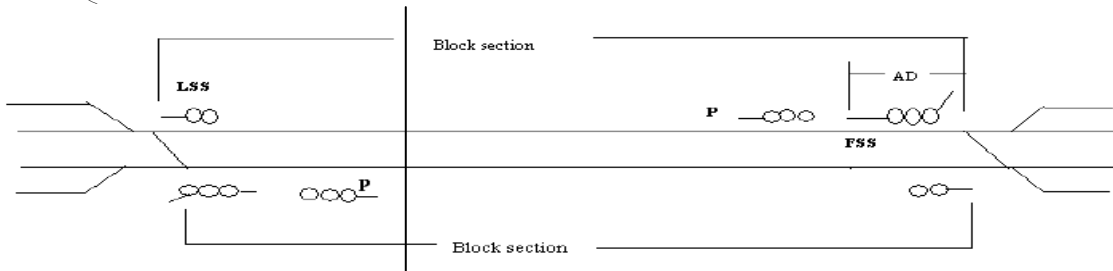
- दोहरी लाइन पर टोकन वाले ब्लॉक उपकरण नहीं होते हैं।

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

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

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

10. ब्लॉक सेक्शन- ब्लॉक सेक्शन का अभिप्राय दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच परिचालित लाइन के उस खण्ड से है जिस पर ब्लॉक सेक्शन की दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर मिले बिना कोई परिचालित गाड़ी प्रवेश नहीं कर सकती है।



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

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

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

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

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

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

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

18. यातायात की दिशा- का अभिप्राय-

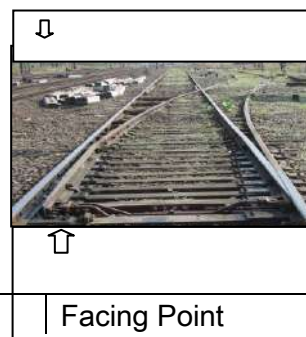
क) दोहरी लाइन पर उस दिशा से है जिस दिशा में लाइन पर सिगनल लगे हैं।

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

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

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

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



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

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



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

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

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

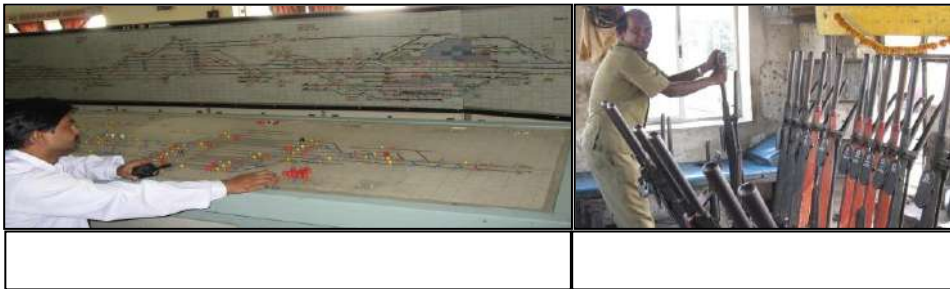
26. फ़ाटक वाला- का अभिप्राय फ़ाटक के प्रचालन के लिये समपार पर नियुक्त रेल सेवक से है।

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

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

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

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



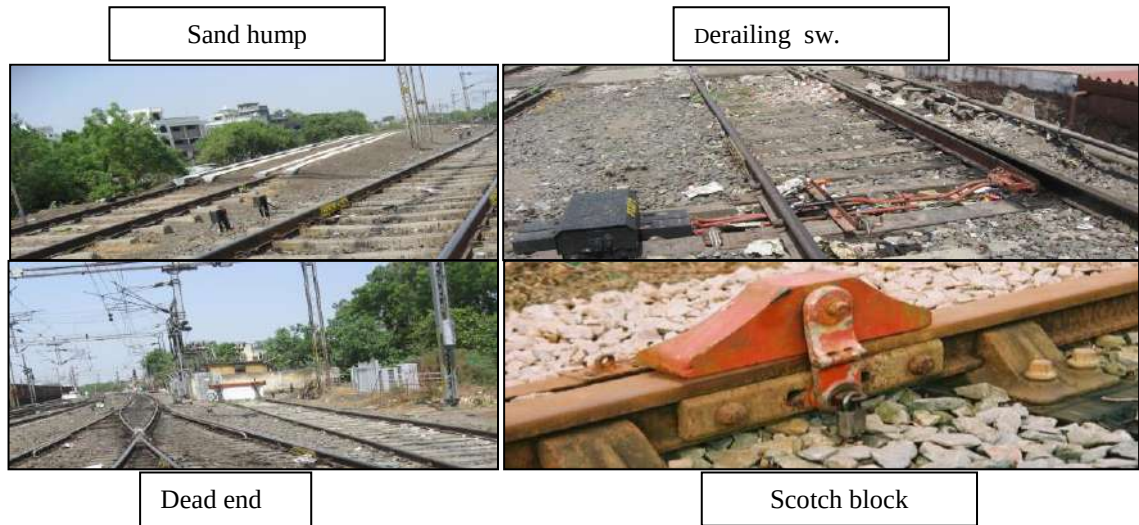
31. मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट -का अभिप्राय दोहरी(डबल)/एकहरी (सिंगल)/बहु(multiple) लाइन पर सी क्लॉस के ऐसे स्टेशन से है जिसका नियंत्रण दूरवर्ती रूप में पिछले ब्लॉक स्टेशन से होता है।

32. मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल व्यवस्था- का अभिप्राय दोहरी(डबल)/एकहरी (सिंगल)/बहु(multiple) पर एक मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट द्वारा किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बाँटकर उन्हें अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था से है।

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

पृथक्करण के साधन

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



ध्यान दें –

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

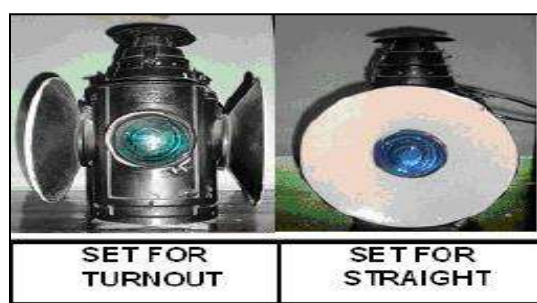
43. अवरोध- का अभिप्राय अवरोध तथा सजातीय पदों के अन्तर्गत गाड़ी वाहन या अवरोध जो रेल लाइन पर हों या रेल लाईनों का उल्लंघन करता हो, या कोई ऐसी स्थिति जो गाड़ी के लिये खतरनाक हो।

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

52. स्टेशन सीमा - का अभिप्राय रेल के ऐसे किसी भाग से है जो किसी स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में है और जो स्टेशन के बाह्यतम सिगनलों के बीच स्थित है या जो विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है।

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

ध्यान दें -

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

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

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

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

अ) दोहरी लाइन व्यवस्था में

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

ब) इकहरी लाइन व्यवस्था में-

I. शंटिंग लिमिट बोर्डों या अग्रिम प्रस्थान सिगनलों, यदि कोई है, तो उनके बीच का भाग अथवा,

II. यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है, तो होम सिगनलों के बीच का भाग अथवा,

III. यदि होम सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है, तो बाह्यतम सम्मुख कॉटों के बीच का भाग।

सिगनल व्यवस्था	दोहरी लाइन	इकहरी लाइन
TALQ	होम सिगनल से अंतिम रोक सिगनल	दोनों तरफ के एडवांस स्टार्टरों के बीच का भाग या शंटिंग लिमिट बोर्डों के बीच का भाग या दोनों ओर के होम सिगनलों के बीच का भाग या बाह्यतम फेसिंग कांटों के बीच का भाग ।
MAUQ/MACLS	बाह्यतम फेसिंग कांटों से अंतिम रोक सिगनल के बीच का भाग या बी.एस.एल.बी.से अंतिम रोक सिगनल के बीच का भाग ।	दोनों तरफ के एडवांस स्टार्टरों के बीच का भाग या शंटिंग लिमिट बोर्डों के बीच का भाग या बाह्यतम फेसिंग कांटों के बीच का भाग ।

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

अ) दोहरी लाइन व्यवस्था में -

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

ब) इकहरी लाइन व्यवस्था में

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

ध्यान दें -

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

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

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

57. ट्रैक सर्किट- का अभिप्राय विद्युत के उस परिपथ से है जो रेल पथ के किसी भाग पर किसी वाहन की उपस्थिति ज्ञात करने के लिए लगाया जाता है तथा रेल पथ की पटरियाँ परिपथ का अंश मानी जाती है।

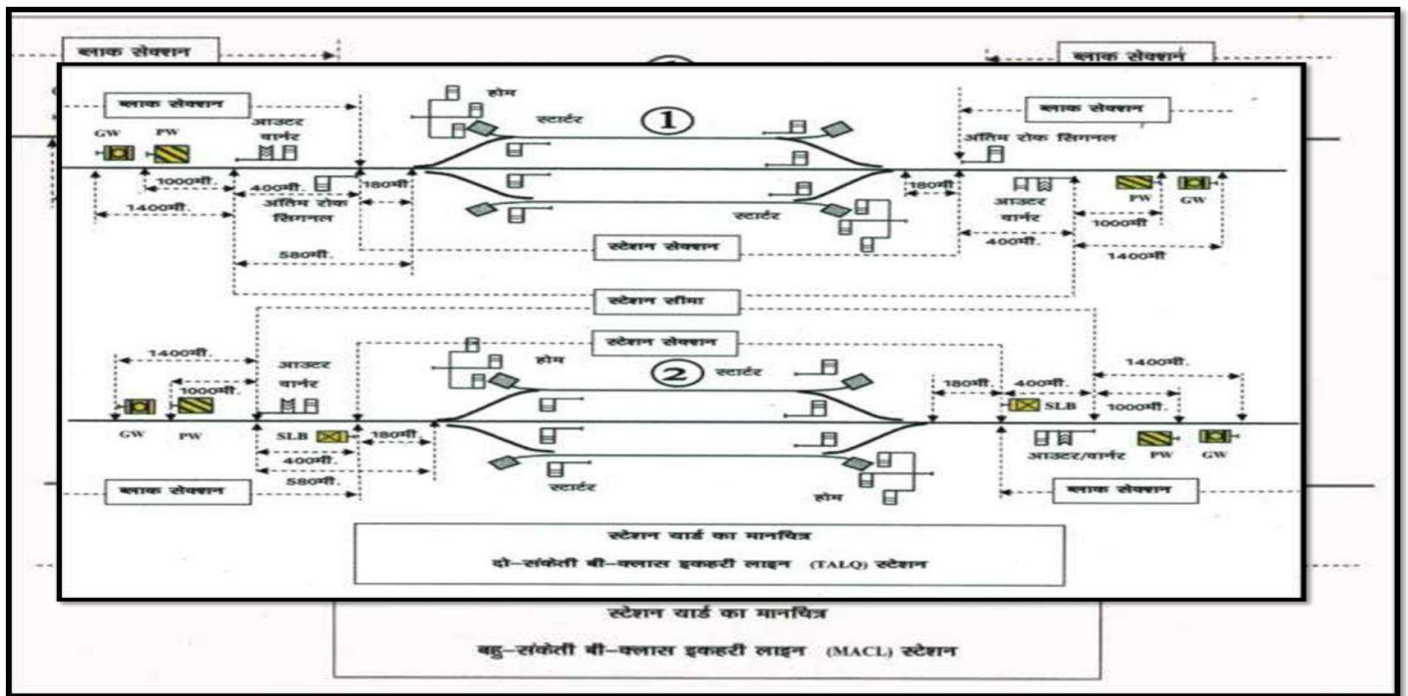
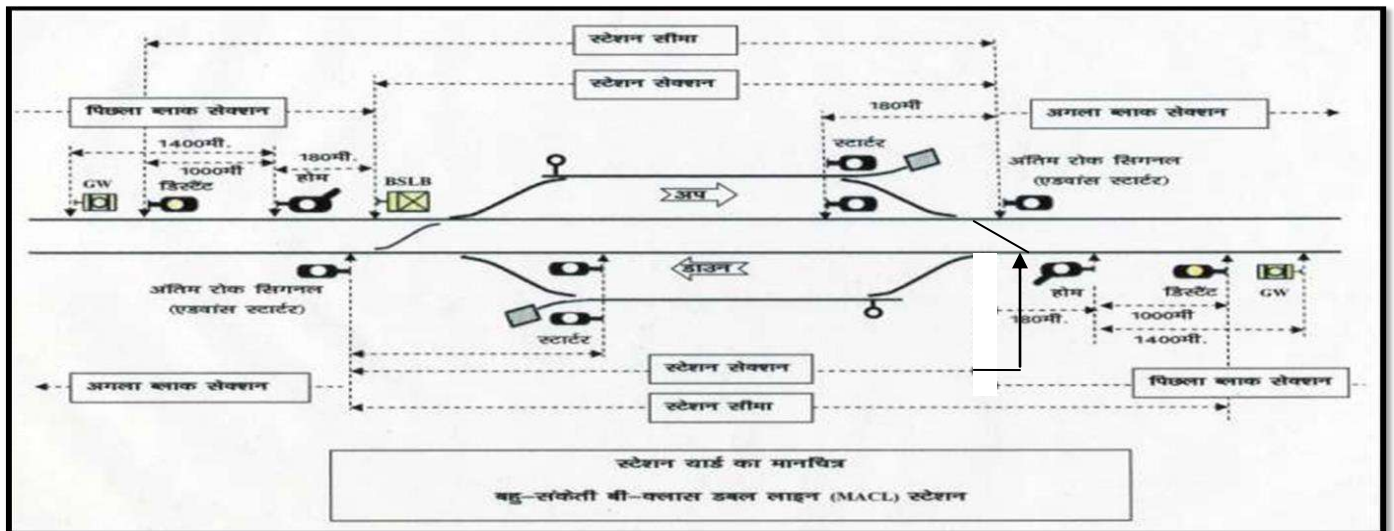
58. गाड़ी- का अभिप्राय वाहनों के साथ या उसके बिना कोई इंजन अथवा ट्रेलर सहित या उसके बिना ऐसा स्वचालित वाहन से है, जिसे रेलपथ से आसानी से नहीं उठाया जा सकता है।

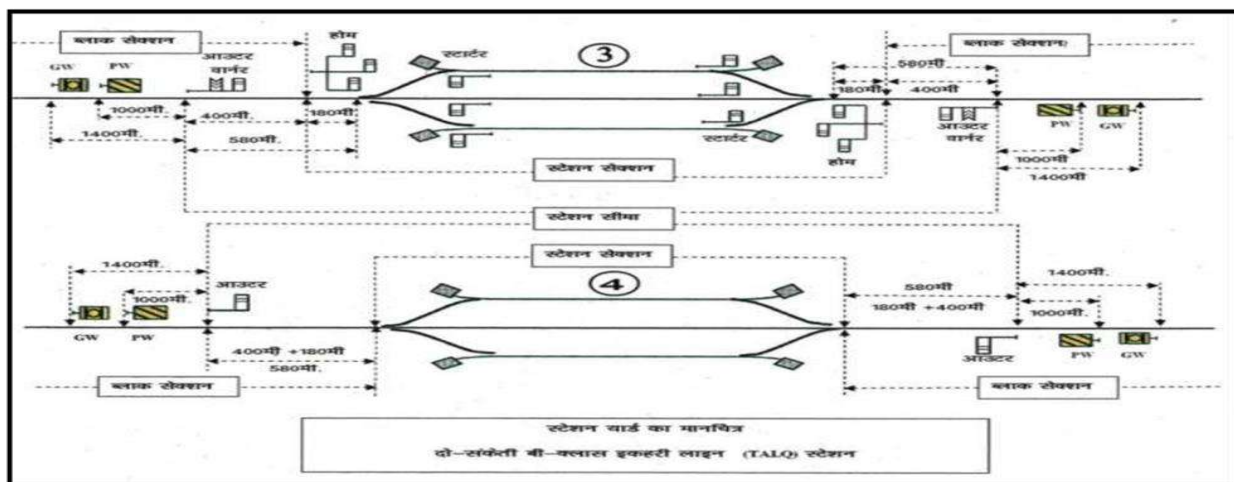
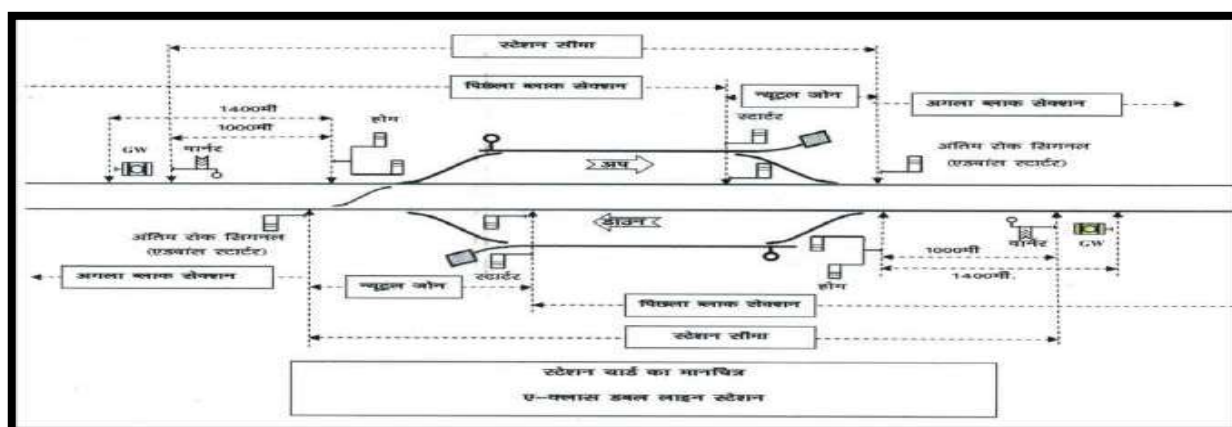
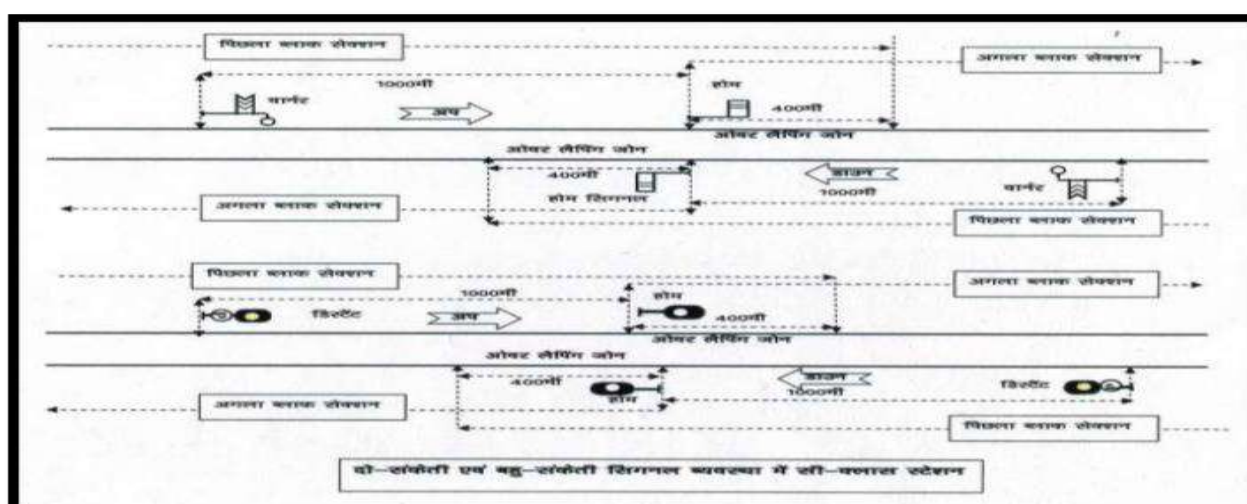
59. गाड़ी परीक्षक- का अभिप्राय ऐसे रेल सेवक से है जो गाड़ियों का परीक्षण करने और यह प्रमाणित करने के लिये योग्यता प्राप्त है कि वे सुरक्षित परिचालन के लिये उपयुक्त है और इसके अन्तर्गत ऐसा कोई अन्य रेल सेवक भी है जो उस समय गाड़ी परीक्षक की ड्यूटी कर रहा है।

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



विभिन्न क्लास के स्टेशनों के डायग्राम





इन्टरलॉकिंग (अन्तर्पाशन) INTERLOCKING

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

INTERLOCKING के सिद्धांत या आवश्यक बातें-

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

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

इन्टरलॉकिंग के प्रकार

1. यांत्रिक इन्टरलॉकिंग
2. पैनल इन्टरलॉकिंग
3. सॉलिड स्टेट इन्टरलॉकिंग
4. रूट रिले इन्टरलॉकिंग

इनडायरेक्ट तथा डायरेक्ट इन्टरलॉकिंग

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

अंतर्पाशन के मानक (STANDARD OF INTERLOCKING)

इन्टरलॉकिंग को चार मानकों में विभाजीत किया गया है

ITEM	As per New Revised Para 7.131			
	Std I(R)	Std II(R)	Std III(R)	Std IV(R)
Allowable Speed (Kmph)	Up to 50	Up to 110	Upto 140	Upto 160
Isolation	Y*	Y	Y	Y
Signal	2A/MA	2A/MA	MA	MA
Double Distant	N	Y**	Y	Y
Point Operation	Mech	Mech/Elec	Mech/Elec	Elec
Point Locking	Key/FPL/ HPL	FPL/Pt M/c	FPL/Pt M/c	Clamp type direct – (Desirable)
Point Detection	Mech/Elec	Mech/Elec	Mech/Elec	Elec

Lock Detection	N	Y	Y	Y
Interlocking	Key/Mech	Mech/Elec/ Electronic	Mech/Elec/Electr onic	Elec/Electronic
Track Circuiting	N	Run thro lines / All RLs	All Running Lines	All Running Lines
Block Working	Token	Token / SGE	# SGE / TC	# SGE / TC
Preventing SPAD	N	N	N	Y (Desirable)

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

** मालगाड़ियों की ब्रेकिंग दूरी 1 km से अधिक होने पर डबल डिस्टेंट आवश्यक।

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

पृथक्करण ISOLATION

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

पृथक्करण कब जरूरी है - वह लाईन जिस पर गाड़ी की गति 50 कि.मी.प्र.घं. से अधिक हो (Main Line) उसे अन्य लाईनों से पृथक् करने की आवश्यकता होती है।

पृथक्करण के साधन

1. डिरेलिंग स्विच
2. सैंड हम्प
3. शॉर्ट डेड एण्ड साईडिंग
4. लॉग डेड एण्ड साईडिंग
5. स्काँच ब्लॉक

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

स्टेशनों का वर्गीकरण

इन नियमों के प्रयोजन के लिये, स्टेशन दो वर्गों में विभाजित किये जायेंगे-

ब्लॉक स्टेशन और
ब्लॉक रहित स्टेशन (नॉन ब्लॉक स्टेशन)।

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

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

ए- क्लास स्टेशन- ए- क्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन हैं जहाँ किसी भी गाड़ी को आने के लिये लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जाता है जब तक कि जिस लाइन पर गाड़ी को लेना है वह लाइन होम सिगनल के आगे कम से कम चार सौ मीटर तक या स्टार्टर सिगनल तक साफ़ न हो।

नोट- ए-क्लास स्टेशन दोहरी लाईन/एकहरी लाइन पर केवल दो संकेती नीचे झुकने वाली सिगनल व्यवस्था में होते हैं। **द.पू.मध्य रेलवे पर ए-क्लास स्टेशन नहीं है।**

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

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

सी- क्लास स्टेशन- सीक्लास स्टेशन वे ब्लॉक स्टेशन हैं जहाँ किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक कि एक पहले आने वाली गाड़ी होम सिगनल के आगे 400 मीटर आगे न चली गयी हो बल्कि चलती चली जा रही हो। सी क्लास स्टेशन दोहरी लाइन/एकहरी लाइन पर होते हैं।

स्टेशनों के न्यूनतम सिगनल एवं विशेषता

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

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

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

रास्ते की जानकारी (Road Learning)

लोको पायलट किसी खण्ड में निम्नलिखित अवधि तक कार्य ना करे तो उस खण्ड की जानकारी रोड लर्निंग के रूप में निम्नानुसार दी जाएगी ..

क्रम सं.	अनुपस्थिति की अवधि	ट्रिप की संख्या	घाट & स्वचल क्षेत्र में
1	3 से 6 माह	एक ट्रिप	तीन ट्रिप
2	6 से 2 वर्ष	दो ट्रिप	तीन ट्रिप
3	2 वर्ष से अधिक	तीन ट्रिप	छः ट्रिप

यदि coaching LP या ALP या Guard को 4 माह तक कायर् के लिये बुक नहीं किया जाता है तो उन्हें first दो trip के लिये मा ल गाड़ी में काम करने लिये book करना चाहिए-

सिगनल (SIGNAL)

सिगनलों की आवश्यकता-

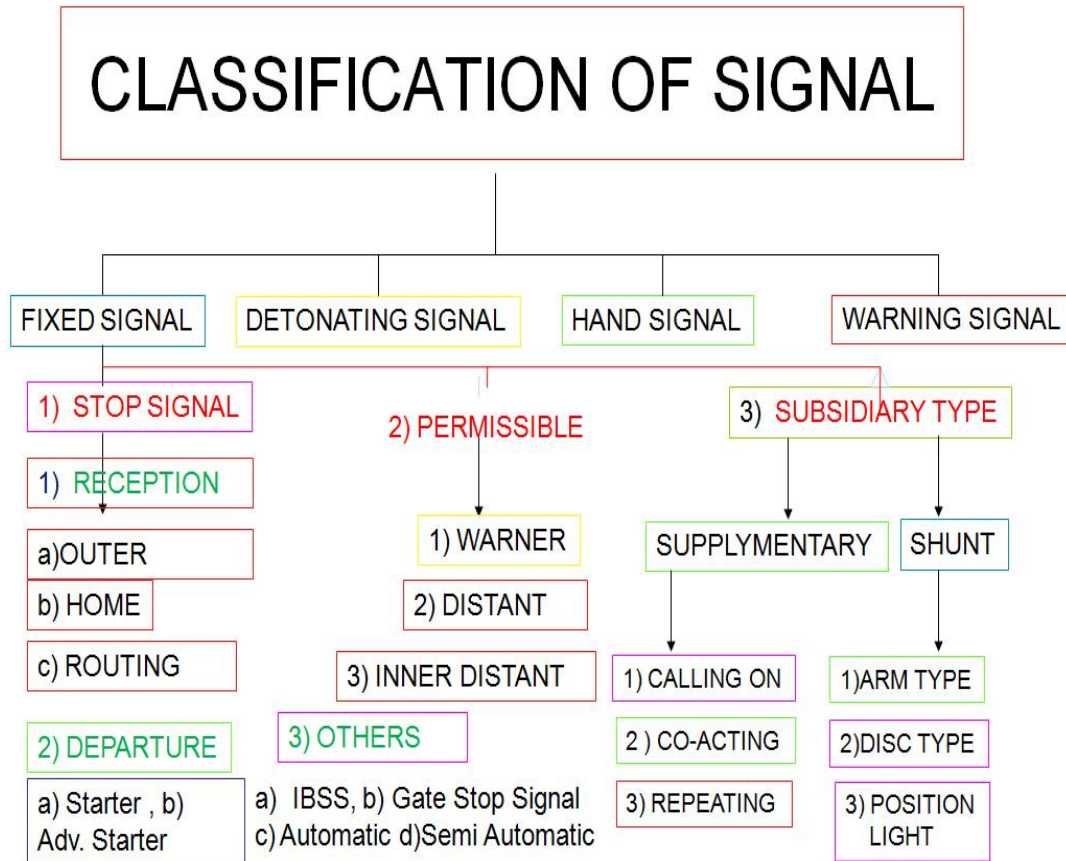
1. अवरोध का बचाव करने के लिये
2. अवरोध की पूर्व सूचना देने के लिये
3. लोको पायलट को मार्ग की जानकारी देने के लिये
4. यातायात का नियंत्रण करने के लिये

सिगनलों के सिद्धांत

1. जब तक विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत न किया जाये सिगनल जिस लाइन से सम्बन्धित होता है उसके सदैव बाँयी ओर या ऊपर लगाना चाहिये।
2. स्थावर सिगनल इस प्रकार उचित स्थान पर लगाना चाहिये कि आती हुयी गाड़ी के लोको पायलट को स्पष्ट दिखायी दे।
3. हथ्ये वाले सिगनलों में उस सिगनल का हथ्या सामने से उसी रंग का होता है जिस रंग की रोशनी वह रात में ऑन स्थिति में दिखाता है।
4. हथ्ये वाले सिगनलों में सिगनल के हथ्ये का पिछला भाग सफ़ेद होगा जिस पर काली पट्टी होती है।
5. हथ्ये वाले रोक सिगनल का हथ्या सामने से लाल होता है और उस पर एक सफ़ेद पट्टी होती है। यदि भुजा का रंग पीला है तो सम्मुख पड़ने वाले भाग में सफ़ेद धारी के स्थान पर काली धारी होगी।
6. सामान्य स्थिति में कोई भी स्थावर सिगनल ON स्थिति में रखा जाएगा और वे गाड़ी आने के पहले ऑफ़ किये जायेंगे और गाड़ी चली जाने के बाद पुनः ON कर दिये जायेंगे लेकिन स्वचलित रोक सिगनलों की सामान्य स्थिति विशेष अनुमोदित अनुदेशों के अनुसार ऑफ़ (हरी) होती है।
7. सिगनलों में इस प्रकार की व्यवस्था की जाएगी कि खराब स्थिति में वह ON स्थिति में रहें।
8. यदि कोई सिगनल को उपयोग में न लाया जा रहा हो तो रात के समय उन्हें प्रकाशित नहीं किया जाएगा और उस पर लकड़ी की दो पट्टियों को क्रॉस (X) करके लगाया जाएगा।
9. यदि कोई सिगनल संचालन के स्थान से दिखाई नहीं देता है तो उसके लिये सिगनल रिपीटर लगाया जायगा।
10. एक खम्भे पर केवल एक ही सिगनल होगा लेकिन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत एक खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाये जा सकते हैं। ऐसी स्थिति में मुख्य सिगनल का हथ्या सबसे ऊँचा रहेगा, बाँयी ओर का हथ्या गाड़ी को बाँयी ओर जाने का संकेत देगा और दाँयी ओर का हथ्या दाहिनी लाईन ओर जाने का संकेत देगा।
11. CRS की अनुमति के बिना कोई सिगनल लगाया नहीं जाएगा।
12. स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना कोई सिगनल ऑफ़ नहीं किया जाएगा।
13. सुरंग में और धुंध और कोहरे के मौसम में दिन के समय भी रात के सिगनलों का उपयोग किया जाता है।
14. यदि कोई नया सिगनल लगाया जाये या पुराने सिगनल के स्थान में परिवर्तन किया जाय तो लोको पायलट व गार्ड को इसकी जानकारी देने के लिये उन्हें 15 दिनों तक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।
15. यदि कोई सिगनल, लोको पायलट को उसकी न्यूनतम दृश्यता दूरी से दिखायी न दे तो आवश्यकतानुसार रिपीटिंग सिगनल या को-एक्टिंग सिगनल लगाना चाहिये।
16. नॉन इन्टरलॉक स्टेशनों पर एक दिशा में सभी लाईनों के लिये एक ही सिगनल लगाया जा सकता है।
17. इन्टरलॉक स्टेशनों पर विभिन्न लाईनों की जानकारी देने के लिये ब्रेकेट वाला सिगनल या रूट इंडिकेटर युक्त सिगनल लगाना चाहिये।
18. लोको पायलट को एक बार सिगनल दिखायी देने के बाद लगातार तब तक दिखाई देते रहना चाहिये जब तक वह उस सिगनल पर पहुंच न जायें।
19. TALQ व्यवस्था में सिगनल ऑफ़ स्थिति में क्षैतिज से 45^0 से 60^0 के बीच झुकेगा जबकि MAUQ व्यवस्था में ऑफ़ स्थिति में हथ्या क्षैतिज से 45^0 या 90^0 ऊपर उठता है। ऑन स्थिति में हथ्या क्षैतिज स्थिति में रहता है। यदि सिगनल OFF स्थिति में उपरोक्त कोण नहीं दिखाता है या ऑन स्थिति में हथ्या क्षैतिज स्थिति में नहीं रहता है तो सिगनल को खराब मना जायगा।

सिगनल के प्रकार

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



ध्यान दें -

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

विभिन्न सिगनलों की न्यूनतम दृश्यता दूरी

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

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

क) दो संकेती नीचे झुकने वाले सिगनलों में-

1. आउटर सिगनल -

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

ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था में-

- 1. डिसपटेंट - 400 मी.
- 2. इनर डिसप टेंट - 200 मी.
- 3. सभी रोक सिगनल 200 मी. -

नोट- यदि कोई सिगनल लोको पायलट को उपरोक्त नपयूनतम दृश्यता दूरी से दिखायी न दे तो वहाँ पर रिपीटिंग सिगनल लगाना चाहिये। यदि ऐसा करना सम्भव न हो तो उचित सपथाई गति रतिबनपध लगाना चाहिए।

।

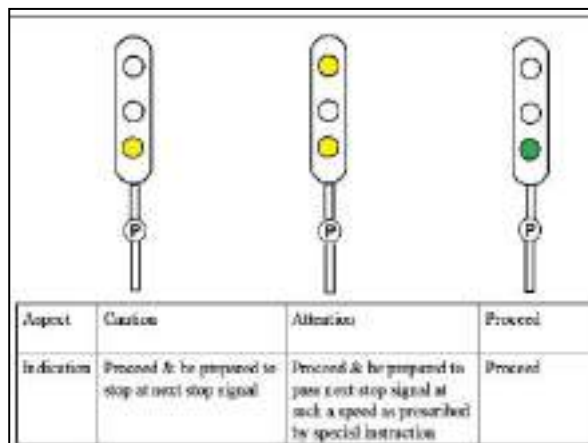
चेतावनी (वार्नर) सिगनल (GR 3.06)

- 1. यह एक अनुज्ञात्मक सिगनल है जो मध्य रेलवे पर केवल दो संकेती नीचे झुकने वाले सिगनल व्यवस्था में होता है।
- 2. इसका हल्का लाल रंग का होता है जिसका सिरा मछली की पूंछ के समान होता है तथा इस पर सिर से समानान्तर सफ़ेद पट्टी होती है।
- 3. चेतावनी सिगनल लोको पायलट को यह चेतावनी देता है कि अगले ब्लॉक सेक्शन की क्या स्थिति है या वह किसी रोक सिगनल के नजदीक पहुंच रहा है।
- 4. चेतावनी सिगनल अकेले खम्भे पर या प्रथम रोक सिगनल के नीचे या अन्तिम रोक सिगनल के नीचे उसी खम्भे पर लगाया जाता है।
- 5. जब यह सिगनल अकेले खम्भे पर लगाया जाता है तो इस सिगनल पर 1.5 से 2 मीटर ऊपर रात में एक स्थावर हरी बत्ती प्रकाशित की जाती है।
- 6. यदि चेतावनी सिगनल अकेले खम्भे पर लगा हो तो इसे प्रथम रोक सिगनल से या गेट सिगनल से पर्याप्त दूरी पहले लगाना चाहिये।
- 7. जब चेतावनी सिगनल किसी रोक सिगनल के नीचे लगा हो तो लोको पायलट पहले रोक सिगनल के संकेत का पालन करेगा।
- 8. ऑन स्थिति में चेतावनी सिगनल का हल्का क्षैतिज रहता है एवं रात में लाल बत्ती तथा 1.5 से 2 मीटर ऊपर हरी बत्ती दिखाता है जो लोको पायलट को यह सूचना देता है कि सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक सिगनल पर रुकने के लिये तैयार रहो।

9. ऑफ़ स्थिति में दिन में हल्का 45° से 60° नीचे झुका हुआ तथा रात में हरी बत्ती दिखाता है।

10. वार्नर सिगनल ऑफ़ स्थिति में लोको पायलट को निम्नलिखित सूचनाएँ देता है-

- अगला ब्लॉक सेक्शन खाली है।
- गाड़ी के लिये लाइन क्लीयर मिल चुका है।
- गाड़ी को मेन लाइन से थ्रू जाना है।
- गाड़ी के लिये मेन लाइन से सम्बन्धित सभी आगमन व प्रस्थान सिगनल ऑफ़ कर दिये गये हैं।



डिस्टेंट सिगनल (GR 3.07)

- यह एक अनुज्ञात्मक सिगनल है जो MAUQ/MACLS व्यवस्था में होता है।
- हल्के वाले सिगनलों में इस सिगनल का हल्का पीले रंग का होता है जिसका सिरा मछली की पूंछ की तरह होता है तथा इस पर सिरे के समानान्तर एक काली पट्टी होती है।
- रंगीन रोशनी वाली सिगनल व्यवस्था में इसकी पहचान के लिये इसके खम्भे पर एक सफ़ेद गोल चकरी लगी होती है जिस पर काला 'P' अक्षर लिखा होता है।
- यह सिगनल लोको पायलट को आगे आने वाले रोक सिगनल व उसकी स्थिति की जानकारी देता है तथा इसे अकेले खम्भे पर स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से या गेट सिगनल से 1000 मी. की दूरी पर लगाया जाता है।
- यह सिगनल अकेले खम्भे या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत रंगीन रोशनी वाली सिगनल व्यवस्था में पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल या गेट रोक सिगनल के साथ लगाया जा सकता है। ऐसी स्थिति में इसके खम्भे पर P बोर्ड नहीं लगाया जायगा। इस परिस्थिति में इसकी सामान्य स्थिति लाल होगी।
- MACLS में डबल डिस्टेंट सिगनल भी लगाये जा सकते हैं। इस परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल या गेट सिगनल से पहला डिस्टेंट सिगनल 1000 मी. की दूरी पर लगाया जाता है इसे इनर डिस्टेंट सिगनल कहते हैं इससे 1000 मीटर की दूरी पर दूसरा डिस्टेंट सिगनल लगाया जाता है, इसे डिस्टेंट सिगनल कहते हैं। इस सिगनल के खम्भे पर पीली और काली धारियाँ बनी होती हैं। डिस्टेंट एवं इनर डिस्टेंट सिगनल पर P बोर्ड लगा होता है।
- जहाँ पर केवल एक डिस्टेंट सिगनल लगा होता है उसके संकेत निम्नानुसार होंगे-
ON स्थिति या सतर्क - हल्के वाले सिगनलों में हल्का क्षैतिज स्थिति में एवं रात के समय एक पीली रोशनी तथा या MACLS में दिन तथा रात एक पीली रोशनी लोको पायलट को संकेत देता है कि सतर्कता-पूर्वक आगे बढ़ो और अगले रोक सिगनल पर रुकने के लिये तैयार रहो।
OFF स्थिति- इसमें दो संकेत होते हैं, सावधान एवं आगे बढ़ो
अ) सावधान- MAUQ व्यवस्था में हल्का 45° ऊपर उठा हुआ या रात में दो पीली रोशनी या MACLS में दिन तथा रात में दो पीली रोशनी लोको पायलट को संकेत देता है कि आगे बढ़ो और अगले सिगनल को प्रतिबंधित गति से पार करने तैयार रहो।
ब) आगे बढ़ो- MAUQ में हल्का 90° ऊपर उठा हुआ रात में हरी रोशनी या MACLS में दिन तथा रात दोनों समय हरी रोशनी लोको पायलट को आगे बढ़ने का संकेत देती है।

एक डिस्टेंट लगे होने पर उसके संकेत निम्नानुसार रहेंगे-

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

टिप्पणी उपरोक्त संकेत सिगनल विभाग द्वारा नियंत्रण परिपथ में परिवर्तन के पश्चात लागू होगी तथा इसकी सूचना सर्व संबंधितों को दी जाएगी।

दो डिस्टेंट लगे होने पर सिगनलों के संकेत निम्नानुसार रहेंगे-

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

रोक सिगनल

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

बाहरी सिगनल (Outer signal) (GR 3.09)

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

होम सिगनल

1. यह एक आगमन रोक सिगनल है।
2. जिस स्टेशन पर आऊटर सिगनल होता है वहाँ होम सिगनल स्टेशन का दूसरा रोक सिगनल होता है। 'C' क्लास स्टेशन पर होम सिगनल स्टेशन का प्रथम एवं अन्तिम रोक सिगनल तथा अन्य स्टेशन पर यह स्टेशन का प्रथम रोक सिगनल होता है।
3. होम सिगनल स्टेशन के सभी कांटो तथा कनेक्शनों के बाहर लगाया जाता है।
4. होम सिगनल जिन लाइनों से सम्बन्धित होता है उन लाइनों के सम्मुख कांटो का बचाव करता है और ऑफ़ स्थिति में सम्बन्धित लाईन के लिये सम्मुख कांटो के सेट एवं लॉक होने का आश्वासन देता है।
5. जहाँ स्टेशन पर अधिक लाइनें होती हैं वहाँ हल्के वाले सिगनल व्यवस्था में एक ही खम्भे पर ब्रेकेटेड होम सिगनल लगाये जाते हैं। इसमें मेन लाइन के सिगनल कि ऊँचाई लूप लाइन के हल्के से अपेक्षाकृत अधिक होगी।
6. रंगीन रोशनी वाले सिगनल व्यवस्था में रूट इंडिकेटर लगाये जाते हैं जिनमें 5 बल्ब जलते हैं। जिन्हें "लूनर लाईट" कहते हैं। सिगनल OFF स्थिति में होने पर इंडिकेटर में कम से कम तीन बल्ब जलना आवश्यक है अन्यथा सिगनल खराब माना जाएगा।
7. जिस स्टेशन पर होम सिगनल स्टेशन का प्रथम और अन्तिम रोक सिगनल होता है वहाँ यह सिगनल तब तक ऑफ़ नहीं किया जाता जब तक कि अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर प्राप्त न हो जाये।



ध्यान दें -

- होम सिगनल निम्न रूप से लगाए जाते हैं
- प्रथम रोक सिगनल के रूप में – TALQ के A तथा C क्लास स्टेशन तथा MAUQ /MACLS के सभी स्टेशनों पर
- दूसरे रोक सिगनल के रूप में – TALQ के B क्लास स्टेशन पर
- प्रथम और अन्तिम रोक सिगनल के रूप में –TALQ/ MAUQ/ MACLS के C क्लास स्टेशन पर

राऊटिंग सिगनल - पथ सिगनल

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

प्रस्थान रोक सिगनल

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

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

स्टार्टर सिगनल

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

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

ASPECT AND INDICATION FOR 4 ASPECT COLOUR LIGHT STOP SIGNAL

एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल- (अग्रिम प्रस्थान सिगनल)

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

ध्यान दें -

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

इंटरमीडिएट स्टार्टर सिगनल- (मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल)

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

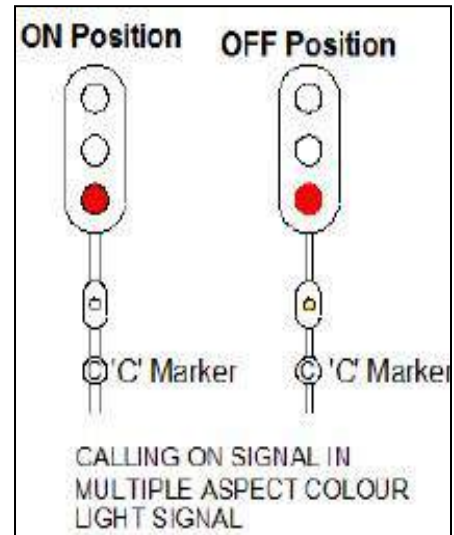
सहायक सिगनल

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

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

1. यह एक सहायक सिगनल है।
2. यह सिगनल अंतिम रोक सिगनल को छोड़कर अन्य किसी भी रोक सिगनल के नीचे लगाया जाता है।
3. ऑन स्थिति में कोई संकेत नहीं देता है।
4. हल्के वाले सिगनलों में इसका हल्का सफ़ेद रंग का होता है जिस पर लाल खड़ी पट्टी होती है और इसका आकार मुख्य सिगनल से छोटा होता है।
5. रंगीन रोशनी वाले सिगनलों में इसकी पहचान के लिये इसके खंभे पर सफ़ेद गोल चक्री में काले रंग से C लिखा बोर्ड लगा रहता है।
6. इस सिगनल का पालन करने से पहले यह सुनिश्चित किया जाना जरूरी है कि गाड़ी रोक सिगनल पर आकर रुक चुकी है।
7. OFF स्थिति में यह सिगनल एक छोटी पीली रोशनी दिखाता है तथा लोको पायलट को सूचना देता है कि गाड़ी खड़ी करो उसके बाद सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ो और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहो।
यह सिगनल निम्नलिखित परिस्थितियों में OFF किया जाता है-

- i) मुख्य सिगनल खराब होने पर
- ii) मुख्य सिगनल को OFF करने की शर्त पूरी न होने पर
- iii) अवरोधित लाइन पर गाड़ी को लेने के लिये
- iv) ट्रैक्सर्किट / एक्सल काउंटर खराब होने पर

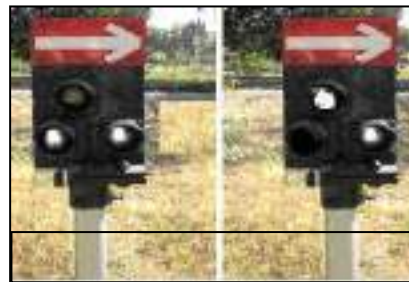


ध्यान दें -

- बुलावा सिगनल एकमात्र ऐसा सिगनल है जो ऑफ होने पर भी वहाँ रुक कर आगे बढ़ना होता है.

(B) शंट सिगनल (Shunt signal) GR 3.14

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

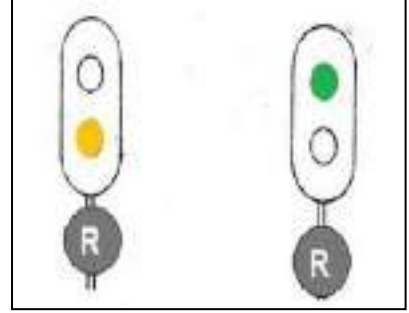


(C) सहकारी सिगनल (Co-acting Signal) GR 3.15

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

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

1. लोको पायलट को जब कोई सिगनल किसी गोलाई के कारण या अन्य किसी कारण से अपनी न्यूनतम दृश्यता दूरी से दिखाई नहीं देता है तो उस सिगनल के संकेत को दोहराने के लिये उससे पहले एक सिगनल लगाया जाता है जिसे पुनरावर्ती (रिपीटिंग) सिगनल कहते हैं।
2. इस सिगनल की पहचान के लिये हल्के वाले सिगनलों में इसके खंभे पर सफेद गोल चक्री पर काला R मार्कर लगा रहता है तथा रंगीन रोशनी वाले सिगनलों में इसके खंभे पर प्रकाशित होने वाला R मार्कर लगा होता है।
3. उपरोक्त अनुसार रिपीटिंग सिगनल तीन प्रकार के होते हैं-
 - i) हल्के वाला- इस सिगनल की भुजा का रंग पीला होता है तथा सिरे के समांतर एक काली पट्टी होती है।
 - ii) रंगीन रोशनी वाला रिपीटिंग सिगनल- इस सिगनल में दो बत्ती होती है ON स्थिति में पीली तथा OFF स्थिति में हरी।
 - iii) बेनर टाइप- यह गोल डिस्क टाइप होता है जिस पर दो काली पट्टियों के बीच एक पीली पट्टी होती है।
4. रिपीटिंग सिगनल ON स्थिति में पीली रोशनी दिखाता है जिसका अर्थ है कि अगला मुख्य सिगनल ON स्थिति में है तथा OFF स्थिति में एक हरी रोशनी दिखाता है जिसका अर्थ है कि अगला सिगनल OFF स्थिति में है।



(E) गेट सिगनल

1. समपार फ़ाटक की स्थिति बताने के लिये समपार फ़ाटक से पर्याप्त दूरी पर जो रोक सिगनल लगाया जाता है उसे गेट रोक सिगनल कहते हैं। सामान्यतः ट्रैफ़िक गेटों पर अलग से गेट सिगनल न लगाकर उन्हें स्टेशन के सिगनलों के साथ इण्टरलॉक कर दिया जाता है।
 2. गेट सिगनल रेल यातायात को नियंत्रित करते हैं तथा सड़क यातायात की सुरक्षा करते हैं।
 3. गेट सिगनल ऑफ़ स्थिति में लोको पायलट को गेट सड़क यातायात के लिए बन्द तथा तालित होने की गारंटी देता है। गेट सिगनल ऑन स्थिति में लोको पायलट को गेट के सड़क यातायात के लिये खुले होने या खराब होने की जानकारी देता है।
- गेट सिगनल निम्नलिखित प्रकार के होते हैं-



(क) पूर्ण ब्लाक पद्धति में -

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

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

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

i) G बोर्ड के साथ गेट सिगनल-

इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खंभे पर एक पीली गोल चक्री होती है जिस पर काला अंग्रेजी अक्षर G लिखा होता है।

इस सिगनल को लोको पायलट दिन में एक मिनट व रात में दो मिनट रुकने के बाद ऑन स्थिति में नियमानुसार पार कर सकता है।

ii) बिना G बोर्ड वाला गेट सिगनल-

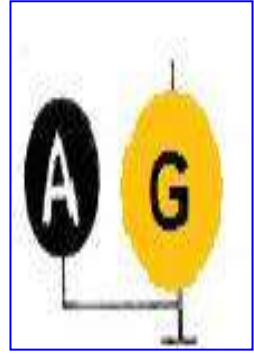
जहाँ पर गेट सिगनल और गेट के बीच कोई पुल स्थित हो या रोड कम रेल ब्रिज हो वहाँ पर ऐसा सिगनल लगाया जाता है। ऐसे सिगनलों को लोको पायलट ON स्थिति में तब तक पार नहीं कर सकता है जब तक कि गेट मैन द्वारा गाड़ी को पायलट न कराया जाय, या traffic gate होने पे 'G' marker नहीं होगा।

सेमी ऑटोमेटिक गेट रोक सिगनल SR 3.17-1 -

i) A मार्कर तथा G बोर्ड वाला सिगनल

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

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



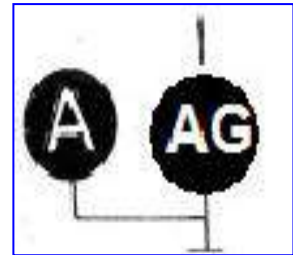
ii) A मार्कर तथा AG मार्कर वाला सिगनल

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

इस सिगनल का संकेत निम्नानुसार होगा-

i) यदि A मार्कर प्रज्वलित तथा AG मार्कर बुझा हो तो इसका तात्पर्य है कि समपार फ़ाटक सड़क यातायात के लिये बंद और तालित है तथा मार्ग के कॉटे सेट एवं तालित हैं। ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को ऑटोमेटिक सिगनल की तरह नियमानुसार ऑन स्थिति में पार करेगा।

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



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

लोको पायलट द्वारा G बोर्ड गेट सिगनल ON स्थिति में पार करना- GR 3.73

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

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

कॉटा संकेतक तथा ट्रेप संकेतक में अन्तर

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

वार्नर सिगनल तथा डिस्टेंट सिगनल में अन्तर

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

TALQ तथा MACLS /MAUQ व्यवस्था में अन्तर

क्र	TALQ	MALQ/MACLS
1.	प्रत्येक सिगनल किसी एक समय में दो संकेतों में से कोई एक संकेत प्रदर्शित करता है।	इस व्यवस्था में सिगनल एक समय में तीन या अधिक संकेतों में से किसी एक संकेत को प्रदर्शित करता है।
2.	इस व्यवस्था में अगले सिगनलों की स्थिति के बारे में पूर्व सूचना नहीं मिलती है।	इस व्यवस्था में सिगनल अगले सिगनल की पूर्व सूचना देता है।
3.	पूर्व सूचना न मिलने के कारण सिगनलों की न्यूनतम दृश्यता दूरी अधिक होती है।	पूर्व सूचना मिलने के कारण इन सिगनलों की न्यूनतम दृश्यता दूरी कम होती है।
4.	हथ्या ऑफ़ स्थिति में क्षैतिज से 45° से 60° नीचे झुका होता है।	इस व्यवस्था में ऑफ़ स्थिति में हथ्या 45° या 90° ऊपर कि ओर उठता है तथा रंगीन रोशनी वाले सिगनलों में रोशनी द्वारा ऑफ़ स्थिति प्रदर्शित करता है।

5.	अनुज्ञात्मक सिगनल चेतावनी सिगनल होता है।	इस व्यवस्था में अनुज्ञात्मक सिगनल डिस्टेन्ट सिगनल, इनर डिस्टेन्ट सिगनल होता है।
6.	इस व्यवस्था में लाईन क्लीयर देने के लिये पर्याप्त दूरी ब्लॉक ओवरलैप 400 मीटर से कम नहीं होती है।	इस व्यवस्था में ब्लॉक ओवरलैप कम से कम 180 मीटर से कम नहीं होना चाहिये।
7.	सिगनल ओवरलैप 180 मीटर से कम नहीं होना चाहिये।	इस व्यवस्था में सिगनल ओवरलैप कम से कम 120 मीटर से कम नहीं होना चाहिये।
8.	इस सिगनल व्यवस्था में A क्लास स्टेशन पाये जाते हैं।	इस व्यवस्था में A क्लास स्टेशन नहीं पाये जाते हैं।

कॉलिंग ऑन तथा को-एक्टिंग सिगनल में अंतर

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

मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग व्यवस्था

GR-3.75

1. यह एकहरी/दोहरी लाईन पर बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाली सिगनल व्यवस्था में लगाया जाता है।
2. यह एक मानव रहित C क्लास का स्टेशन होता है जिसका नियंत्रण दूरवर्ती रूप से पिछले स्टेशन से होता है।
3. इस व्यवस्था का उद्देश्य एक लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो ब्लॉक सेक्शन में बाँटना होता है।
4. इस व्यवस्था में ब्लॉक सेक्शन में एक रोक सिगनल लगाया जाता है जिसे मध्यवर्ती ब्लॉक होम (IBH) सिगनल कहते हैं इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खम्भे पर एक सफेद गोल चक्री लगाई जाती है जिस पर काले रंग से **IB** लिखा होता है।
5. इस सिगनल की पूर्व सूचना देने के लिये इससे 1000 मीटर पहले डिस्टेन्ट सिगनल लगाया जाता है।
6. इस व्यवस्था में पिछले स्टेशन के अन्तिम रोक सिगनल से लेकर IBS के आगे 400 मीटर तक की लाईन को ट्रैक सर्किट किया जाता है अथवा एक्सल काउन्टर लगाये जाते हैं।

7. पिछले स्टेशन के अन्तिम रोक सिगनल से लेकर IBS के आगे 400 मीटर तक की लाईन अवरूद्ध है या साफ़ है इसकी जानकारी देने के लिये पिछले स्टेशन पर एक ट्रैक बर्थिंग इन्डिकेटर लगाया जाता है। यदि अन्तिम रोक सिगनल से लेकर IBS के आगे 400 मीटर तक की लाईन अवरूद्ध है तो ट्रैक बर्थिंग इन्डिकेटर लाल रोशनी दिखाता है और यदि लाईन साफ़ होती है तो कोई रोशनी नहीं या हरी रोशनी दिखाता है।
8. IBS पर एक टॉक बैक टेलीफोन लगा होता है जिससे लोको पायलट पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से बात कर सकता है।
9. इस व्यवस्था में IBS को अगले स्टेशन ब्लॉक उपकरण के साथ इन्टरलॉक किया जाता है।
10. इस व्यवस्था में पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर ट्रैक बर्थिंग इन्डिकेटर की स्थिति देखकर अर्थात् ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर इंडिकेटर से लाइन क्लियर लेकर गाड़ी को IBS तक रवाना करेगा और अगले स्टेशन से ब्लॉक उपकरण पर लाइन क्लियर लेकर IBS ऑफ़ करेगा।
11. जैसे ही गाड़ी IBS के आगे 400 मीटर की दूरी पार कर लेती है, स्टे.मा. फ़िर से ट्रैक सर्किट/ एक्सल काउन्टर से लाइन क्लियर लेकर गाड़ी को IBS तक रवाना कर सकता है। इस तरह से एक लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बाँटकर दो गाड़ियों को चलाया जा सकता है और खण्ड क्षमता को बढ़ाया जा सकता है।

IBS व्यवस्था को निम्नलिखित परिस्थितियों में बन्द किया जाता है-

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

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

1. जब लोको पायलट को मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल ऑन स्थिति में मिलता है तो वह उससे पहले अपनी गाड़ी को रोकेंगा तथा गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार लम्बी सीटी बजाएगा और मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट पर लगे टेलीफोन से तुरन्त पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित करेगा।
2. यदि स्टेशन मास्टर लोको पायलट को बताता है कि उसकी गाड़ी के लिये अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है किन्तु खराब होने के कारण उसे ऑफ़ नहीं किया जा सकता है तो स्टेशन मास्टर लाइन क्लियर के लिये प्राप्त प्राइवेट नं. एवं ID नंबर लोको पायलट को बतायेगा जिसे लोको पायलट अपनी मेमो बुक में नोट करेगा। इसके बाद लोको पायलट गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये छोटी-लम्बी-छोटी (0-0) सीटी बजाएगा तथा गार्ड के साथ हाथ सिगनलों का आदान प्रदान करके अपनी गाड़ी को सामान्य गति से रवाना करेगा।
3. यदि टेलीफोन खराब हो या उपलब्ध न हो तो लोको पायलट 5 मिनट तक सिगनल के ऑफ़ होने का इन्तजार करेगा। यदि इस दौरान भी सिगनल ऑफ़ नहीं होता है तो लोको पायलट एक लम्बी सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ हाथ सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा। लोको पायलट गाड़ी दृश्यता साफ़ होने पर 15 kmph तथा दृश्यता साफ़ न होने पर 8 kmph की अधिकतम गति से गाड़ी रवाना करेगा। ऐसे समय लोको पायलट सतर्क रहेगा और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिये तैयार रहेगा। यदि अगले सपटेशन कोई सिगनल ऑफ़ भी दिखेगा पड़ता है तो वह उस सिगनल का पालन तब तक नहीं करेगा जब तक सिगनल तक पहुँच ना जाए। अगले सपटेशन पर लोको पायलट गाड़ी रोक कर सिगनल / टेलीफोन के खराब होने की सूचना सपटेशन मासपटर को देगा।
4. जब पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ होते हैं, स्टेशन मास्टर लोको पायलट को निर्देश देंगे कि वे ट्रेन मैनेजर को सिग्नल पोस्ट टेलीफोन पर बुलाएं। इसके बाद, ट्रेन मैनेजर को पिछले स्टेशन मास्टर द्वारा एक प्राइवेट नंबर दिया जाएगा, और ट्रेन मैनेजर लोको पायलट को लिखित अनुमति देंगे कि वह "ON" स्थिति में सिग्नल को 15/08 किमी प्रति घंटा की गति का पालन करते हुए पार करें और किसी भी बाधा के लिए तैयार रहें।

- 5 जब स्टेशन मास्टर को आईबी सिग्नल (IB Signal) के फेल होने की जानकारी हो जाती है, तो वह आईबी सिग्नल को निलंबित कर देंगे और इसे एक ब्लॉक सेक्शन के रूप में मानेंगे। इसके बाद, स्टेशन मास्टर अगली ट्रेन के लोको पायलट को टी/369(3बी) जारी करेंगे, जिससे वह स्टाटरर, एडवांस स्टाटरर, और आईबी सिग्नल को "ON" स्थिति में पार कर सके।

पटाखा सिग्नल GR 3.59, GR 3.60

1. पटाखा सिग्नल, इन्हें कुहासा सिग्नल भी कहते हैं, ये वे उपकरण हैं जो रेल की पटरियों पर लगाये जाते हैं और जब इंजन या कोई अन्य वाहन उन पर से गुजरता है तो ये जोर के धमाके के साथ फटकर लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करते हैं।
2. पटाखे का प्रयोग करने के लिये उसे पटरी पर इस प्रकार रखा जाता है कि उसका लेबिल या छाप ऊपर की ओर रहे और उसकी पत्तियाँ रेल की पटरी के शीर्ष भाग में लपेटकर उसे जमा दिया जाए।
3. मिश्रित गेज पर पटाखे उस पटरी पर जो दोनों गेजों में प्रयोग होती है या प्रत्येक गेज की एक-एक पटरी पर लगाये जायेंगे।
4. पटाखा सिग्नल छोटी डिब्बी जैसा होता है एवं इसका रंग लाल होता है।
5. पटाखों पर निर्माण का महीना तथा वर्ष लिखा रहता है।



6. पटाखे की आयु - वर्ष 2010 या उसके बाद निर्मित पटाखे की आयु 5 वर्ष होगी। 5 वर्ष पुराने पटाखे प्रभावी होने पर इस अवधि को अधिकतम 3 वर्ष तक बढ़ाया जा सकता है। 5 वर्ष की अवधि पूर्ण होने पर उस बैच / लॉट के 2 पटाखों का परीक्षण किया जाएगा उनके संतोषजनक पाए जाने पर उस लॉट / बैच के पटाखों की आयु 1 वर्ष और बढ़ाई जाएगी। इसी प्रकार उस लॉट / बैच के पटाखों का प्रतिवर्ष परीक्षण किया जाएगा एवं संतोषजनक पाए जाने पर उनकी आयु निर्माण के वर्ष से अधिकतम 8 वर्ष तक बढ़ाई जाएगी। इस अवधि की समाप्ति पर अप्रयुक्त पटाखे जारी करने वाले अधिकारी को बदलाव हेतु लौटा दिये जाएंगे।
7. पटाखा सिग्नल उन सभी कर्मचारियों को दिये जाते हैं जो गाड़ी संचालन के साथ सीधे जुड़े होते हैं जैसे-स्टेशन-मास्टर, लोको पायलट, गार्ड, मोटर-मैन, पेट्रोल-मैन, गेट-मैन आदि। इन सभी कर्मचारियों को 10 पटाखों का एक डिब्बा निजी भंडार के रूप में दिया जाता है।

पटाखों का संग्रह - SR 3.64-3

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

पटाखों की आपूर्ति SR 3.64-2

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

पटाखों का परीक्षण SR 3.64-5-

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

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

पटाखों का निपटान - SR 3.64-6

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

- i) उन्हें 48 घंटे तक हल्के मिनरल ऑयल में डूबोकर सावधानी पूर्वक एक एक कर आग में डालकर, अथवा
- ii) इन्सीनरेटर में जलाकर, अथवा
- iii) शर्टिंग परिचालन के दौरान वैगन के नीचे उनका विस्फोट कर, अथवा
- iv) उन्हें गहरे समुद्र में फेंक कर नष्ट किया जाएगा।

विभिन्न परिस्थितियों में पटाखों का प्रयोग

1. एक पटाखा - जब गेट स्टॉप सिग्नल या पहला स्टॉप सिग्नल "OFF" स्थिति में फेल हो गया हो, तो सिग्नल से 90 मीटर की दूरी पर एक डेटोनेटर लगाया जाएगा। पटाखा सिग्नल का परीक्षण करते समय एक पटाखा पटरी पर रखकर उसके ऊपर एक खाली माल डिब्बा 8-11 kmph की गति से चलाया जाता है।
2. आपातकाल में बचाव करने के लिये- जब नियमानुसार पटाखे लगाकर बचाव करना सम्भव न हो तो एक पटाखा अवरोध से जितनी दूरी पर लगाना सम्भव हो सके वहाँ लगाकर आपातकालीन बचाव किया जाता है।

दो पटाखे -

1. धुंध और कोहरे के मौसम में लोको पायलट को यह सूचित करने के लिये कि वह स्टेशन के सिग्नलों के समीप पहुंच रहा है प्रथम रोक सिग्नल से 270 मी. की दूरी पर लगे कुहासा खम्बे (Fog Signal Post) के पास 10 मी. से अन्तर पर दो पटाखे लगाये जाते हैं।
3. स्वचल (ऑटोमेटिक) सेक्शन में किसी स्टेशन से बिना रुके जाने वाली गाड़ी को रोकने के लिये गाड़ी आने की दिशा में स्टेशन प्लेटफॉर्म के सिरे से 180 मी. की दूरी पर 10-10 मी. के अन्तर पर दो पटाखे रखे जाते हैं तथा प्लेटफॉर्म से खतरा हाथ सिग्नल दिखाया जाता है। (SR 3.37-2)

तीन पटाखे-

1. सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियों का संचालन करते समय यदि गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में रुक जाती है तो 250-250-10 मी. की दूरी पर तीन पटाखे लगाकर बचाव किया जाता है।
2. ऑटोमेटिक ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का पीछे की ओर से बचाव करते समय अवरोध से 90-90-10 मी. की दूरी पर तीन पटाखे लगाये जाते हैं।
3. सामग्री गाड़ी का बचाव करते समय अवरोध से 600 मी. की दूरी पर एक बैनर फ्लैग लगाया जाता है और उससे 10 - 10 मी. की दूरी पर तीन पटाखे लगाये जाते हैं। (दोहरी लाइन पर पीछे की ओर से तथा इकहरी लाइन पर दोनों ओर से किया जाएगा)
4. इंजिनियरींग कार्य का तथा लॉरी का बचाव

चार पटाखे-

1. गाड़ी का सामान्य बचाव करने के लिये बड़ी लाइन पर अवरोध से 600-600-10 -10 मी. की दूरी तथा नैरो गेज पर 400-400-10-10 मी. की दूरी पर चार पटाखे लगाकर गाड़ी का बचाव किया जाता है।
2. यदि समपार फाटक पर कोई अवरोध होता है तो गेट मैन दोहरी लाइन पर अवरोध से 600-600-10 -10 मी. की दूरी पर गाड़ी आने की दिशा में और एकहरी लाइन पर अवरोध से दोनों तरफ 600-600-10 -10 मी. की दूरी पर चार पटाखे लगाकर गाड़ी का बचाव किया जाता है।

सिगनल एवं कांटो के प्रति लोको पायलट /सहा. लोको पायलट/ गार्ड के कर्तव्य

GR. 3.78, SR 3.77-3, SR 3.78-1, SR 3.78-2

1. लोको पायलट प्रत्येक सिगनल पर, चाहे उसे उस सिगनल के दिखाए जाने का कारण ज्ञात है अथवा नहीं, फौरन ध्यान देगा और उसका पालन करेगा। साथ ही वह सिगनल पर ही पूर्ण विश्वास नहीं करेगा बल्कि हमेशा चौकस और सतर्क रहेगा।
- 2.(क) यदि इंजन से कोई पटाखा फूटता है तो लोको पायलट बार बार (रुक रुक कर) सिटी बजाएगा और गाडी की गति कम करके गाडी को इस प्रकार से अपने नियंत्रण में रखेगा कि किसी भी अवरोध से पहले गाडी रोक सके।
(ख) इंजन से पटाखा/पटाखे फुटने के स्थान से 1.5 k.m. आगे चलने पर यदि और कोई पटाखा/पटाखे नहीं फुटते हैं तो प्राधिकृत गति से आगे बढ़ सकता है और
(ग) लोको पायलट इस घटना की रिपोर्ट अगले स्टेशन या केबिन को देगा।
3. यदि धुंध या आंधी या किसी अन्य कारणवश सिगनल दिखने में कठिनाई होती है तो लोको पायलट गाडी को पूरी तरह नियंत्रण में रखने के लिए सभी संभव सावधानी बरतेगा।
4. यदि लोको पायलटको पटाखा/पटाखे के अलावा अन्य चेतावनी सिगनल द्वारा अवरोध की सूचना मिलती है तो वह तुरंत गाडी खडी करेगा तथा चेतावनी सिगनल देने वाले के सलाह अनुसार या उसके स्वयं के विवेकानुसार कार्य करेगा।
5. चेतावनी सिगनल दिखाए जाने का और विवरण पता ना लगे तो दिन में 1 मिनट तथा रात में 2 मिनट रुकने के पश्चात वह सतर्क निगाह रखते हुए अगले स्टेशन तक सावधानी पूर्वक जाएगा
6. लोको पायलट रेल के जिस सेक्शन या सेक्शनो पर काम करना है वहा की कार्य पद्धति, सिगनलो की स्थिती और गाडियो के परिचालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितीयो से अपने आपको पूरी तरह से परीचित रखेगा और यदि वह रेल के किसी भाग से, जिस पर उसे काम करना है, परीचित नहीं है तो वह किसी ऐसे योग्य रेल सेवक को, सहायता के लिए अपने साथ लेगा जो ऐसे भाग से परीचित है।
7. यदि किसी कारण से कोई लोको पायलट किसी अनुमुख कांटो को तोडते हुए निकल जाए तो गाडी को किसी भी परिस्थिति में उस टूटे हुए अनुमुख कांटो पर से पिछे की ओर तब तक नहीं आना चाहिए जब तक की खराबी ठीक न कर दी जाए,या अगले संचालन के लिए उसे ठीक तरह से लगाकर क्लैम्प न कर दिया जाए, बशर्ते क्लैम्प करने के बाद कांटे के बीच खाली जगह न छूटे।
- 8.स्टेशन पर आगमन करते समय या प्रस्थान करते समय लोको पायलट विभिन्न सिगनलो को ध्यानपूर्वक देखेगा जिससे वह अपनी गाडी को लागू होने वाले और लागू ना होने वाले सिगनल की पहचान कर सके तथा अपनी गाडी को लागू होने वाले सिगनलो को तब तक देख सके जब तक वह उनसे गुजर ना जाए।
9. यदि हल्थे वाले आगमन सिगनल कि बत्ती बुझी है तो लोको पायलट गाडी को रोककर उसके दिन के संकेत का पालन करेगा अर्थात सिगनल ऑफ हो तो सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ेगा और स्टेशन पर गाडी खडी करके स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा। परंतु प्रस्थान सिगनल कि बत्ती बुझी होने पर दिन के संकेत का पालन नहीं करेगा।
नोट स्टेशन पर आते समय अथवा जाते समय लोको पायलट उन सभी सम्मुख कांटो की स्थिति को देखने के लिए जिम्मेदार होगा जहाँ कांटो के साथ कांटा संकेतक लगे हैं।

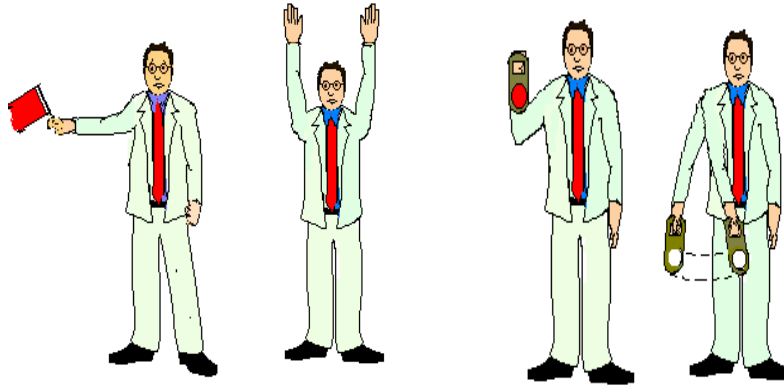


हाथ सिगनल (Hand Siganal)(GR3.52,3.53,3.54,3.55,3.56,3.57,3.58)

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

गाड़ी संचालन से सम्बन्धित हाथ सिगनल (GR-3.52)

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



2 आगे बढो (Proceed) GR 3.54

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



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

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



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

शंटिंग कार्य से सम्बन्धित संकेत- (GR 3.56)

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



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



कपलिंग जोड़ते समय-

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



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

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

हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान GR-4.42

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

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

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

हाथ सिगनल आदान-प्रदान के नियम-

1. सिगनलों का आदान प्रदान करने के लिए लोको पायलट अपनी जगह सहायक लोको पायलट को तैनात कर सकता है।
2. जब गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर रुक कर रवाना हो तो सिगनलों का आदान प्रदान बांयी ओर से करना चाहिए जब लाइन का दाहिनी ओर घुमाव हो तो ऐसे मामलों में सिगनलों का आदान प्रदान दाहिनी ओर से किया जाएगा।
3. लोको पायलट और गार्ड को हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान तब तक करना चाहिए जब तक कि इंजन अग्रिम प्रस्थान सिगनल पार न कर जायें यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है तो अंतिम कॉटो तक हाथ सिगनलो आदान-प्रदान किया जाएगा। यदि लोको पायलट को गार्ड का हाथ सिगनल दिखाई न दे तो वह दो छोटी सीटी बजाएगा और यदि फिर भी गार्ड हाथ सिगनल नहीं दिखाता है तो गाड़ी खड़ी करके कारण ज्ञात करेगा।
4. लोको पायलट के साथ सिगनलों का आदान प्रदान करते समय, गाड़ी रवाना होने से पूर्व गार्ड हाथ सिगनल अपने सिरे के ऊपर क्षैतिज रूप से हिलायेगा और गाड़ी रवाना हो जाने के पश्चात उसे बाहर निकाल कर पकड़े रहेगा।
5. लोको पायलट अपने स्थान पर सहायक लोको पायलट को हाथ सिगनलो के आदान प्रदान के लिये तैनात कर सकता है।
6. जब गाड़ी स्टेशन पर रुकने के पश्चात रवाना हो रही हो या स्टेशन से बिना रुके जाये तो सामान्यतः हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान प्लेटफॉर्म (स्टेशन कार्यालय) की ओर से किया जाएगा। लेकिन यदि घुमाव के कारण ऐसा सम्भव नहीं है तो हाथ सिगनलो का आदान-प्रदान दूसरी ओर किया जाएगा।
7. MEMU/EMU के मामले में मोटरमैन एवं गार्ड आल राईट सिगनल कैब की घंटी को बजा कर करेंगे।
8. वे गाड़ी जिनका गार्ड केबिन एयर कंडीशंड होता है उसमें गार्ड को स्टेशन कर्मियों से आल राईट सिगनल का आदान-प्रदान की छूट है लेकिन वे हमेशा चौकस और सतर्क रहेंगे और खतरा सिगनल देखते ही गाड़ी को रोकने की कोशिश करेंगे।
9. स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ी के मामले में जब गार्ड का हाथ सिगनल लोको पायलट को लंबी गाड़ी या घुमाव के कारण दिखाई न दे तो गार्ड वॉकी टॉकी के द्वारा गाड़ी को रवाना करने के लिए सूचित करेगा (प्रस्थान सिगनल ऑफ होने की सुनिश्चिती होने के बाद) तथा तब तक सिगनल दिखायेगा जब तक लोको पायलट / सहायक लोको पायलट द्वारा स्वीकृति न दे दी जाये।
10. स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ी के मामले में जब गार्ड का हाथ सिगनल लोको पायलट को दिखाई न दे तथा ना ही उपलब्ध साधन द्वारा संदेश दिया जा सके तो स्टेशन मास्टर गार्ड के सिगनल को लोको पायलट के लिये दोहराने की व्यवस्था करेगा।
11. स्टेशन से रुककर रवाना होने वाली तथा श्रू जाने वाली गाड़ी के गार्ड द्वारा स्टेशन से जाते समय पीछे मुड़कर यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कोई स्टेशन कर्मचारी उन्हें खतरा हाथ सिगनल तो नहीं दिखा रहा है।

12. जब गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में ACP या अन्य किसी कारणवश रूक जाये तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को तब तक रवाना नहीं करेगा जब तक कि गार्ड उसे रवाना करने के लिये हाथ सिगनल न दिखाये। यदि लोको पायलट को गार्ड का हाथ सिगनल घुमाव अथवा अन्य किसी कारण से दिखायी नहीं देता है तो लोको पायलट, सहायक लोको पायलट को गार्ड का हाथ सिगनल देखने के लिये पीछे भेज सकता है। सहायक लोको पायलट उस स्थान तक पैदल जाएगा जहाँ से उसे गार्ड का सिगनल दिखाई दे। इसके बाद वह अपने स्थान पर आकर लोको पायलट को गार्ड के हाथ सिगनल की जानकारी देगा जिसके आधार पर लोको पायलट अपनी गाड़ी रवाना करेगा लेकिन वह गार्ड के साथ हाथ सिगनल के आदान-प्रदान करने का प्रयास तब तक करता रहेगा जब तक कि वह उसे हाथ सिगनल का आदान प्रदान न कर ले।

गार्ड, ड्राइवर और स्टेशन कर्मचारियों के बीच सिगनल का आदान-प्रदान-(SR-4.42-3)

1. जब कोई गाड़ी स्टेशन से बिना रुके जा रही हो तो स्टेशन मास्टर, गार्ड तथा लोको पायलट के साथ हाथ सिगनल का आदान-प्रदान ऐसे स्थान से करेगा जहाँ से लोको पायलट व गार्ड को स्पष्ट रूप से दिखाई दें।
2. केबिन के कर्मचारी भी गार्ड तथा लोको पायलट के साथ हरा हाथ सिगनल का आदान-प्रदान करेंगे चाहे गाड़ी बिना रुके जा रही हो या स्टेशन पर रुककर जा रही हो / जाने वाली हो। और यदि गाड़ी में कुछ खतरा दिखाई देता है तो तुरन्त खतरा हाथ सिगनल दिखाने के लिये तैयार रहेंगे।
3. जब गाड़ी स्टेशन से बिना रुके जा रही हो तो स्टेशन मास्टर एक पाईट्समेन को लाईन के दूसरी ओर हाथ सिगनल के आदान-प्रदान के लिये नियुक्त करेगा।
4. स्टेशन के ऐसे केबिन को जिन्हें सामान्यतः गाड़ी के लोको पायलट व गार्ड के साथ हाथ सिगनल के आदान-प्रदान से छूट दी गई है वे केबिन कर्मचारी भी गाड़ियों पर नज़र रखेंगे और यदि उन्हें कोई खतरनाक स्थिति दिखाई देती है तो तुरन्त खतरा हाथ सिगनल दिखायेंगे।
5. रात में हाथ सिगनल का आदान - प्रदान करते समय केबिन कर्मचारी हरा संकेत आने वाली गाड़ी की ओर नहीं दिखानी चाहिए जिससे गाड़ी क्रू के मन में रोक सिगनल का भ्रम पैदा न हो। हरी बत्ती रेल पथ के सामने की ओर दिखाई जाये ताकि सिगनल तभी दिखाई दे जब केबिन से गुजरे।
6. यदि स्टेशन से श्रू जाने वाली गाड़ी में कुछ खतरनाक या असुरक्षित स्थिति दिखाई दे तब लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये स्टेशन कर्मि खतरा हाथ सिगनल दिखायेंगे और गाड़ी रोकने का पूरा प्रयास करेंगे तथा इसकी सूचना कंट्रोलर को भी देगा।
7. यदि गाड़ी के इंजन से किसी भी कर्मचारी द्वारा स्टेशन कर्मचारियों के साथ हाथ सिगनल का आदान-प्रदान न कि या जाये तो स्टेशन मास्टर तुरन्त कंट्रोलर को सूचना देगा तथा अगले स्टेशन मास्टर को गाड़ी खड़ी करने एवं कारण पता लगाने के लिये तुरन्त सूचित करेगा।
8. स्टेशन पर बिना रुके जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड के साथ स्टेशन कर्मचारियों द्वारा हाथ सिगनल के आदान प्रदान न किये जाने के मामले को गार्ड अपने जर्नल में लिखेगा और चौकस और सतर्क रहेगा।
9. रनिंग गाड़ियों के गार्ड एक दूसरे की गाड़ी पर नज़र रखेंगे यदि कुछ खतरनाक या असुरक्षित स्थिति दिखाई दे तब लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये खतरा हाथ सिगनल दिखायेंगे

तूफान और तेज हवा में गाड़ियों के संचालन में सावधानियाँ (SR 2.11.4)

- (i) जब मौसम विभाग द्वारा तूफान, चक्रवात अथवा तेज हवा के लिए चेतावनी संदेश प्राप्त होता है, या तेज हवा होने का कोई कारण या ऐसा कोई कारण जिससे कि यात्रियों की सुरक्षा अथवा गाड़ी इत्यादि की सुरक्षा खतरे में हो, तो स्टेशन मास्टर गार्ड तथा ड्राइवर से सम्पर्क करके गाड़ी को स्टेशन पर खड़ी करेगा और किसी भी गाड़ी को अपने स्टेशन की ओर आने के लिए लाईन क्लियर नहीं देगा तब तक जब तक कि तूफान कम न हो जाए और वह समझता हो कि स्थिति गाड़ी संचालन के लिए सुरक्षित है।
- (ii) यदि गाड़ी यात्रा के दौरान चक्रवात, तूफान अथवा तेज हवा में फँस जाती हैं जो कि ड्राइवर की दृष्टि में गाड़ी की सुरक्षा को खतरा पैदा कर सकता है, वह अपनी गाड़ी की गति को तुरंत नियंत्रित करेगा और वह उसे प्रथम सुरक्षित स्थान पर रोकेगा, इस बात का ध्यान रखते हुए कि गाड़ी गोलाई या ऊँची कटान और पुल पर (या उसके करीब) खड़ी न हो। ड्राइवर अपनी गाड़ी सावधानी पूर्वक बिना किसी झटके के खड़ी करेगा। वह अपनी गाड़ी दोबारा चलाने के पहले गार्ड से संबंध स्थापित करेगा तब जबकि चक्रवात, तूफान या तेज हवा कम हो गई हो और गाड़ी चलाने के लिए सुरक्षित हो।
गार्ड, ड्राइवर/सहायक ड्राइवर गाड़ी में यात्रा करते हुए रेल कर्मचारियों के सहयोग से यह देखने की कोशिश करेंगे कि सवारी डिब्बों के दरवाजे खिड़किया यात्रियों द्वारा खोल दिए गए हैं और हवा का स्वतंत्र प्रवाह सवारी डिब्बों में से हो रहा है।

वायुगति मापी (एनीमोमीटर) (SR 2.11.5)

- (i) खतरनाक स्थानों और विशेष रूप से चुनें हुए पुलों के संदर्भ में, जिन स्टेशनों के करीब ये पुल होते हैं वहां पर वायुगति मापी लगाए जाते हैं वहाँ के स्टेशन मास्टर वायुगतिमापी में हवा की गति पर ध्यान रखेंगे और जब वायु की गति खतरे के निशान से उपर हो जाए (BG 72 kmph या 39 knots) तो निम्नलिखित कार्य करेंगे
- (ii) स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक तथा दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को शीघ्र सूचित करेगा जिससे कि गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित किया जा सके।
- (iii) स्टेशन मास्टर गाड़ी को न तो स्टार्ट करेगा, न अपने स्टेशन से जाने देगा और न ही बगल वाले स्टेशनों पर इंतजार करती हुई गाड़ी को लाईन क्लियर देगा।
वह पुनः गाड़ियों का सामान्य संचालन शुरू करने से पूर्व खण्ड नियंत्रक और बाजू वाले स्टेशन मास्टर से संबंध स्थापित करेगा तब जब तक हवा की गति खतरे के निशान से नीचे न हो जाए जो कि BG 72 kmph से कम होनी चाहिए।

विभिन्न सिगनलो को ऑफ़ करने की शर्तें

होम सिगनल ऑफ़ करने की शर्तें-

B क्लास स्टेशन पर -

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

क) दोहरी लाईन पर लाईन स्टार्टर सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ़ न हो अथवा,
ख) इकहरी लाईन पर लाईन सम्बन्धित लाईन के अन्मुख कॉटे तक ही नहीं बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी के रुकने के नियत स्थान से आगे पर्याप्त दूरी तक लाईन साफ़ न हो।

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

TALQ व्यवस्था में 180 मी.,

MAUQ / MACLS व्यवस्था में 120 मी.

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

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

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

C क्लास स्टेशन पर -

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

स्टार्टर सिगनल ऑफ़ करने की शर्तें-

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

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

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

GR 3.43 वार्नर सिगनल ऑफ़ करने की शर्तें

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

GR 3.44 गेट रोक सिगनल ऑफ़ करने की शर्तें

गेट रोक सिगनल को तब तक ऑफ़ नहीं किया जाएगा जब तक कि सम्बन्धित लेवल क्रॉसिंग अवरोध रहित नहीं हो जाता है और गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके उनमें ताले नहीं लगा दिये जाते हैं। जहाँ गेट रोक सिगनल स्टेशन के सिगनलों के साथ इन्टरलाक है वहाँ उसका प्रचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

GR 3.45 बुलावा सिगनल को ऑफ़ करने की शर्तें

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

GR 3.46 शंटिंग के लिये स्थावर सिगनलों का प्रयोग

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

खराब सिगनल

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

निम्नलिखित परिस्थितियों में सिगनल को खराब माना जाता है-

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

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

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

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

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

पूर्व सूचना देने के नियम-

पूर्व सूचना केवल प्रथम रोक सिगनल के लिये दी जाती है बशर्ते वह प्रथम रोक सिगनल स्टेशन का अन्तिम रोक सिगनल न हो अर्थात् C क्लास स्टेशन का होम सिगनल न हो।

पूर्व सूचना देने का स्थान-

- i) कॉलिंग नोटिस स्टेशन पर।
- ii) पिछले स्टेशन पर।
- iii) गाड़ी रुकने वाले स्टेशन पर।

आउटर सिगनल खराब (SR 3.69-2)

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

इसकी पूर्व सूचना दी जा सकती है।

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

1. स्टेशन मास्टर आउटर सिगनल को ऑफ़ करने की सभी शर्तें पूरी होने के बाद एक वर्दीधारी सक्षम रेल सेवक (पाईट्समेन) को हाथ सिगनल के साथ आउटर सिगनल के नीचे भेजेगा।
2. पाईट्समेन आती हुई गाड़ी को देखकर लोको पायलट को होम सिगनल के अनुसार हाथ सिगनल दिखाएगा।
3. लोको पायलट पिछले स्टेशन से प्राप्त T/369 (1) तथा पाईट्समेन के ऑल राइट हाथ सिगनल को देखकर आउटर सिगनल को 15 kmph की अधिकतम गति से ऑन स्थिति में पार करके आगे बढ़ेगा।

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

1. गाड़ी आउटर सिगनल पर रोकेगा। स्टेशन मास्टर आउटर सिगनल ऑफ़ होने की सभी शर्तें पूरी करने के बाद एक पाईट्समेन (सक्षम रेल सेवक) को आउटर सिगनल के लिये एक T/369 (3b) देकर आउटर सिगनल पर भेजेगा।
2. पाईट्समेन गाड़ी खड़ी होने पर लोको पायलट को T/369 (3b) देगा तथा गाड़ी को पायलट करेगा।

होम सिगनल का खराब होना (SR 3.69-3)

(A) ऐसा होम सिगनल खराब जो कि स्टेशन का प्रथम रोक सिगनल है

- इसकी पूर्व सूचना दी जा सकती है।

1. जब लोको पायलट को पिछले स्टेशन द्वारा पूर्व सूचना दी गई हो-
 - I. पिछले स्टेशन से लोको पायलट को T/369(1) अधिकार पत्र दिया जाएगा।
 - II. स्टेशन मास्टर होम सिगनल ऑफ़ करने की सभी शर्तें (कांटे सेट, क्लैम्प एवं तालित) पूरी होने के बाद एक पाईट्समेन (सक्षम रेल सेवक) को हाथ सिगनल के साथ होम सिगनल पर भेजेगा।

- III. पाईट्समेन आती हुई गाड़ी को देखकर होम सिगनल के अनुसार हाथ सिगनल दिखाएगा।
 - IV. लोको पायलट पिछले स्टेशन से प्राप्त T/369 (i) तथा ऑलराइट सिगनल को होम सिगनल के नीचे से दिखाया जाना देखकर होम सिगनल को बिना रुके 15 kmph की अधिकतम गति से आगे स्टेशन की ओर बढ़ेगा।
2. जब लोको पायलट को पूर्व सूचना न दी गई हो-
- I. गाड़ी होम सिगनल पर रुकेगी।
 - II. स्टेशन मास्टर होम सिगनल ऑफ़ करने की सभी शर्तें पूरी (कांटे सेट, क्लैम्प एवं तालित) करने के बाद एक पाईट्समेन (सक्षम रेल सेवक) को T/369(3b) के साथ होम सिगनल पर भेजेगा।
 - III. पाईट्समेन लोको पायलट को T/369(3b) अधिकार पत्र देगा तथा होम सिगनल के नीचे से ऑल राइट हाथ सिगनल दिखायेगा।
 - IV. लोको पायलट T/369(3b) प्राप्त करने के बाद तथा पाईट्समेन का ऑल राइट हाथ सिगनल देखकर होम सिगनल को ऑन स्थिति में पार करता हुआ स्टेशन की ओर बढ़ेगा।

(B) जब होम सिगनल स्टेशन का दूसरा रोक सिगनल हो

- I. आऊटर सिगनल होम सिगनल से इन्टरलॉक होने के कारण उसे भी खराब माना जाएगा तथा ऑन स्थिति में रखा जाएगा।
- II. गाड़ी आऊटर सिगनल पर रुकेगी।
- III. स्टेशन मास्टर होम तथा आऊटर सिगनल को ऑफ़ करने की शर्तें पूरी करने (कांटे सेट, क्लैम्प एवं तालित) के बाद एक पाईट्समेन (सक्षम रेल सेवक) को होम तथा आऊटर सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये एक T/369(3b) देकर आऊटर सिगनल पर भेजेगा।
- IV. पाईट्समेन लोको पायलट को आऊटर सिगनल के नीचे से T/369(3b) देगा तथा वहाँ से ऑल राइट हाथ सिगनल दिखायेगा।
- V. लोको पायलट अधिकार पत्र प्राप्त करने तथा पाईट्समेन का ऑल राइट हाथ सिगनल देखने के बाद गाड़ी को सतर्कता से आगे लेकर जाएगा।

(C) ऐसा होम सिगनल खराब जो उस स्टेशन का प्रथम व अन्तिम रोक सिगनल हो

- इसकी पूर्व सूचना नहीं दी जाएगी।

- I. गाड़ी को होम सिगनल पर रोका जाएगा।
- II. स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर लेगा तथा लाईन क्लीयर में प्राप्त प्राईवेट नं. को T/369(3b) पर लिखेगा।
- III. लोको पायलट को T/369(3b) दिया जाएगा। लोको पायलट इस पर लिखा प्राईवेट नं. देखकर अपनी गाड़ी को आगे सामान्य गति से लेकर जाएगा।

स्टेशन (जहाँ PI/RR/SSI है) आगमन सिगनल का खराब होना- (SR 3.69-4)

3. यदि रूट सेट है और सिगनल नहीं होता है तो स्टेशन मास्टर रूट कैसिल कर दूसरा रूट सेट को रगा यदि उसमें गाड़ी ली जा सकती हो। यदि फिर भी सिगनल नहीं होता है तो कालिंग-ऑन सिगनल को ऑफ़ किया जायेगा यदि कालिंग-ऑन सिगनल नहीं होता है तो-
4. ऐसे स्टेशन जहाँ पैनल में पॉइंट लॉकिंग का संकेत दिया गया है स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा की लाइन साफ़ है तथा पॉइंट लॉकिंग संकेत जल रहे है एवं स्थिर है ,स्टेशन मास्टर जलते हुए पॉइंट लॉक संकेतों को TSR में लिखेगा और सिगनल बटन पर बटन कॉलर रखेगा। इसके बाद पायलट मैन को T/369(3b) देकर पायलट इन करेगा

5. यदि पॉइंट लॉक संकेत नहीं है या फिर खराब है तो SM नामित लाइन के साफ़ होने ,क्रैन्क हैंडल द्वारा कांटे सैट, क्लैम्प एवं तालित होने को सुनिश्चित करेगा उसके बाद पायलट मैन को T/369(3b) देकर पायलट इन करेगा।

प्रस्थान सिगनल खराब- (GR-3.70) –

प्रस्थान सिगनल के खराब होने की पूर्व सूचना नहीं दी जाएगी।

स्टार्टर सिगनल खराब (SR- 3.70-1)

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

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

1. गाड़ियो को स्टेशन पर रोका जाएगा।
2. स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर लेगा।
3. यदि रास्ते मे को ट पड़ते हैं तो स्टेशन मास्टर/ ASM/ स्विच मैन पहले यह सुनिश्चित करेगा कि को ट सही तरह से सैट, क्लैम्प एवं लॉक है उसके बाद ही अधिकार पत्र दिया जाएगा तथा अधिकार पत्र पर यह भी उल्लेख किया जाएगा कि कांटे से गुजरते समय गाड़ी की गति 15 kmph से अधिक नहीं होगी। (सामान्यतः ब्लाक सेक्शन मे कांटे नहीं होते)
4. दोहरी लाईन खण्ड पर T/369(3b) तथा इकहरी लाईन खण्ड पर जहाँ टोकन लैस ब्लॉक उपकरण लगे हैं वहाँ पेपर लाईन क्लीयर टिकट (T/D 1425 Dn के लिये, T/C1425 Up के लिये) दिया जाएगा।
5. दिये जाने वाले अधिकार पत्र T/369(3b) / पेपर लाईन क्लीयर टिकट पर अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर मे प्राप्त प्राईवेट नं. का भी उल्लेख किया जाएगा।
6. इसके बाद स्टार्टर सिगनल ऑफ़ किया जाएगा।
नोट- यदि स्टार्टर सिगनल एडवान्सड स्टार्टर सिगनल के साथ इन्टरलॉक हो और एडवान्सड स्टार्टर सिगनल खराब हो जाये तो स्टार्टर सिगनल को इन्टरलॉकिंग के कारण ऑफ़ नहीं किया जा सकेगा। स्टेशन मास्टर

स्टेशन पर गाड़ी रोकेगा तथा अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा। SR 3.68-1 (घ) i एवं ii के अनुसार रास्ते के काँटो को सेट, क्लैम्प एवं लॉक करने के बाद T/369(3b) दे गा जिस पर स्टार्टर सिगनल, एड्वान्स्ड स्टार्टर सिगनल तथा अगले से स्टेशन से लाइन क्लीयर मे प्राप्त प्राईवेट नं का उल्लेख रहेगा। पाईट्समेन लोको पायलट को अधिकार पत्र दे गा तथा स्टार्टर सिगनल के नीचे से आल राइट हाथ सिगनल दिखाएगा।

नोट :-ऐसा एडवान्स्ड स्टार्टर का खराब होना जिसके आगे IBS लगा है तो दोनों सिगनल को खराब माना जायेगा

यदि एडवान्स्ड स्टार्टर एवं IBS दोनों खराब हो तो

1. दोनों ब्लॉक सेक्शनों को एक ही ब्लॉक सेक्शन माना जाएगा और IBS व्यवस्था बंद कर दी जाएगी।
2. गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जाएगा।
3. स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।
4. एडवांस स्टार्टर तथा आईबीएस (IBS) सिग्नल के लिए एक T/369(3b) जारी किया जाएगा, जिसमें अगले स्टेशन से प्राप्त लाइन क्लीयर का प्राइवेट नंबर लिखा जाएगा। साथ ही, यह भी स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाएगा कि अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है।

गेट सिगनल खराब (GR 3.73 & SR 16.06-1)

1. गेट सिगनल को ऑन स्थिति में रखा जाएगा।
2. यदि लोको पायलट देखता है कि गेट सिगनल ऑन स्थिति में है तो वह लगातार लम्बी सीटी बजाकर गेट सिगनल के पहले अपनी गाड़ी रोक देगा।
3. यदि गेट सिगनल पर G मार्कर लगा है तो दिन में 1 मिनट तथा रात में 2 मिनट रुककर सिगनल ऑफ होने का इन्तजार करेगा यदि इस अवधि में सिगनल ऑफ नहीं होता है वह सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ेगा यदि गेट मैन गेट बंद करके ऑल राइट सिगनल दिखा रहा हो तो लोको पायलट बिना रुके सावधानी पूर्वक समपार को पार करेगा।
4. यदि गेट मैन वहाँ उपस्थित न हो तो गाड़ी को समपार से पहले रोकेगा। सहायक लोको पायलट द्वारा सड़क यातायात के लिये फ़ाटक को बन्द करने तथा तालित करने के पश्चात ऑल राइट सिगनल दिखाया जाएगा, गाड़ी को सावधानी पूर्वक पार करने के पश्चात गेट को खोला जाएगा।
5. बिना G मार्कर गेट सिगनल खराब हो जाये तो ऐसे सिगनल को ऑन स्थिति में रखा जाएगा। लोको पायलट जब बिना G मार्कर गेट सिगनल ऑन स्थिति में पाता है तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल से पहले खड़ी करेगा तथा लगातार लम्बी सीटी बजाएगा जिससे गेट मैन का ध्यान आकर्षित हो सके।
6. गेट मैन गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द तथा तालित करने के बाद गेट सिगनल पर जाकर लोको पायलट को गेट सिगनल की खराबी की रिपोर्ट करेगा तथा गाड़ी को पायलट करके समपार फ़ाटक पार कराएगा।
7. अगले स्टेशन पर लोको पायलट गाड़ी रोकेगा तथा स्टेशन मास्टर को गेट सिगनल खराबी की रिपोर्ट करेगा।
8. स्टेशन मास्टर को जैसे ही ऐसी सूचना मिलती है वह तुरन्त दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को सूचना देगा।
9. दोनों ओर के स्टेशन मास्टर स्टेशन पर गाड़ियाँ रोकेंगे तथा प्रभावित सेक्शन में जाने वाली गाड़ियों को सतर्कता आदेश देकर रवाना करेंगे।

स्टेशन पर गाड़ियों को लेना व रवाना करना

अवरोधित लाईन पर गाड़ी को लेना- (GR 5.09)

1. यदि संभव हो सके तो पिछले सपटेशन मासपटर पि रा गाड़ी के लोको पायलट को सूचना दी जाएगी कि उसकी गाड़ी को अवरोधित लाईन पर लिया जाएगा।
2. गाड़ी के लिये सभी आगमन सिगनल ऑन सिपथति मे रखे जायेंगे।
3. जिस लाईन पर गाड़ी को लेना है उस लाईन के सभी कॉटे सैट, एवं लॉक किये जायेंगे।
4. अवरोध से 45 मीटर दूर आने वाली गाड़ी की दिशा मे SM लाल हाथ सिगनल दिखाएगा।
5. गाड़ी रथम रोक सिगनल पर रोकी जाएगी और उसके बाद गाड़ी को निम्नलिखित विधि से अवरोधित लाईन पर लिया जाएगा-

- a. जहाँ कॉलिंग ऑन सिगनल लगा है तो उसे ऑफ़ करके या
 - b. जहाँ सिगनल पोस्ट टेलीफोन लगा है वहाँ विशेष अनुदेशो के अन्तर्गत लोको पायलट को रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये टेलीफोन पर प्राईवेट नं. देकर अधिकृत किया जाएगा। या
 - c. जहाँ कॉलिंग ऑन सिगनल एवं सिगनल पोस्ट टेलीफोन न हो तो लोको पायलट को प्राधिकार पत्र (T/509) सम्बन्धित रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये सक्षम रेल सेवक को भेजकर गाड़ी को पायलट करके लाया जाएगा।
6. गाड़ी को अवरोधित लाईन से सम्बन्धित प्रथम सम्मुख कॉटो पर खड़ा किया जाएगा तथा अवरोध से 45 मीटर पहले खड़े कर्मचारी से हाथ सिगनल मिलने पर लोको पायलट आगे बढ़ेगा एवं वह कर्मचारी लोको पायलट को यह बतायेगा कि गाड़ी को कहाँ खड़ा करना है।
 7. ऐसे समय मे लोको पायलट अपनी गाड़ी को पूर्ण नियंत्रण मे रखेगा तथा किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा।

बिना सिगनल वाली लाईन पर गाड़ी को लेना (GR 5.10): यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाईन पर लिया जाना

आवश्यक हो जिस लाइन के लिए कोई भी आगमन सिगनल न हो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-

1. आगमन सिगनल ऑन स्थिति मे रखा जाएगा।
2. जिस लाईन पर गाड़ी ली जानी है वह अनुमुख कॉटो तक (trailing point) अथवा उस स्थान तक जहाँ गाड़ी को खड़ा करना है साफ़ होनी चाहिए।
3. वे सभी कॉटे जिन पर से गाड़ी को गुजरना है सही तरह से सैट तथा सम्मुख कॉटे क्लैम्प एवं पैडलॉक होने चाहिए।
4. स्टेशन मास्टर प्रथम रोक सिगनल पर गाड़ी खड़ी होने के बाद आगमन रोक सिगनल को ऑन स्थिति मे पार करने के लिये सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा अधिकार पत्र T/510 लोको पायलट को देगा।
5. पाईट्समेन लोको पायलट को अधिकार पत्र देगा और गाड़ी को पायलट करते हुये वहाँ तक लायेगा जहाँ गाड़ी आकर रुकती है।

बिना सिगनल वाली लाईन से गाड़ी को रवाना करना (GR 5.11): यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाईन से रवाना किया जा रहा हो जिस लाईन पर गाड़ी रवाना करने के लिये कोई स्टार्टर सिगनल न लगा हो तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-

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

सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाईन से गाड़ी रवाना करना-(GR 5.12): यदि गाड़ी को ऐसी लाईन से रवाना करना है जिसके लिये कॉमन स्टार्टर सिगनल लगा हो तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा। रास्ते के लिये सभी कॉटो को सैट तथा सम्मुख कॉटो को क्लैम्प तथा पेडलॉक किया जायेगा तथा गाड़ी को रवाना करने के लिये T/512 दिया जाएगा और सामूहिक प्रस्थान सिगनल ऑफ़ किया जाएगा।

काँटे (Points)

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

कांटो के प्रकार-

1. हैंड प्वाइंट
2. स्प्रिंग प्वाइंट
3. लीवर से संचालित होने वाले प्वाइंट

मोटर प्वाइंट

कांटो को लगाने का स्थान -

1. जहाँ पर एक सीधी लाइन से कई लाइनें निकलती हो (डाइवर्जिंग)।
2. जहाँ कई लाइनों को एक सीधी लाइन पर जोड़ा जाता हो (कन्वर्जिंग)।
3. लाइन को सैड हम्प की ओर लगाने के लिये।
4. लाइन को डेड एन्ड की ओर लगाने के लिये।
5. डिरेलिंग स्विच के लिये या ट्रेप पार्सिट के लिये।

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

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

कांटे लॉक करने की आवश्यकता -

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

कांटे लॉक करने के उपकरण-

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

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

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

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

सम्मुख कांटो को तालित करना- (GR 3.39)

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

नॉन इन्टरलॉक स्टेशनो पर कांटे लगाने और उन्हें लॉक करने की जिम्मेदारी- (GR 3.39)

1. सवारी गाड़ी के लिये सभी कांटो को सैट तथा सम्मुख कांटो को तालित करने की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर की होगी। यदि एंड केबिन है तो माल गाड़ी के लिये सभी कांटो को सैट तथा सम्मुख कांटो को लॉक करने की जिम्मेदारी केबिन मैन की होगी।
2. झूटी परिवर्तन के दौरान कांटो को सैट व लॉक करने की जिम्मेदारी उसी स्टेशन मास्टर की होगी जिसने गाड़ी के लिये लाईन क्लियर लिया या दिया है।

कांटो पर उपस्थिति (SR 3.39-2)

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

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

खराब कांटे Defective Points

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

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

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

क्रैन्क हैंडल का उपयोग-

यदि पैनल से संबंधित कोई मोटर पाईट खराब हो जाता है या वह पैनल पर फ्लैशिंग संकेत देता है तो उसे क्रैन्क हैंडल द्वारा चलाकर ठीक प्रकार से लगाया जा सकता है

जहाँ पर इंटरलॉक क्रैन्क हैंडल की व्यवस्था है वहाँ किसी कांटे को क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट करके चाबी को पुनः लाक कर दिया है वहाँ पर -

- i) यदि सिगनल ऑफ किया जा सकता है तो उसे ऑफ किया जाएगा। यदि सिगनल ऑफ नहीं हो रहा है लेकिन रूट सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती मिल रही है तो ऐसे समय क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट किये गए कांटों को क्लैम्प द्वारा तालित कर के पायलट इन किया जा सकता है -
- ii) यदि सिगनल ऑफ नहीं हो रहा है और रूट के सही रूप से सेट होने की सुनिश्चिती भी नहीं मिल रही है तो ऐसे समय क्रैन्क हैंडल द्वारा सेट किये गए कांटों को क्लैम्प और पेड लाक / कांटर बोल्ट से तालित किया जाएगा चाहे उस पाईट का स्टेशन / केबिन पर N/R संकेत उपलब्ध हो ऐसे समय सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिए उचित प्राधिकार पत्र जारी किया जाएगा।

कांटो एवं सिगनलो को वियोजित (डिस्कनेक्ट) करना- (SR 3.51-4)

1. कोई कांटा, सिगनल, इंटरलॉकिंग गियर खराब हो जाने पर मरम्मत कार्य की अनुमति देने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर S & T विभाग के कर्मचारियों द्वारा डिस्कनेक्शन मेमो लेगा और उसके बाद ही कार्य करने की अनुमति देगा।
2. स्टेशन मास्टर डिस्कनेक्शन मेमो (T/351) लेकर S & T विभाग के कर्मचारियों को कार्य करने की अनुमति देता है तो सिरे के केबिनो को (यदि है तो) जिस कांटे / सिगनल/ इंटरलॉकिंग गियर पर कार्य करने की अनुमति दे रहा है उसके बारे में सूचित करेगा और प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ सूचित करेगा।
3. किसी सिगनल को डिस्कनेक्ट करने पर उससे संबंधित कांटो को नॉन इंटरलॉक माना जाएगा और उन कांटो पर कोई भी संचालन करने से पहले संबंधित कांटो को सैट व सम्मुख कांटो को क्लैम्प करने की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर की होगी।
4. यदि क्रॉस ओवर के एक सिरे को डिस्कनेक्ट किया गया हो तो उसके दोनों सिरों को नान इंटरलाक मान कर किसी भी संचालन से पहले दोनों सिरों को सैट व क्लैम्प किया जाएगा।
5. यदि क्रॉस ओवर का एक सिरा डिस्कनेक्ट किया गया है और S & T विभाग ने डिस्कनेक्शन मेमो पर लिखित में दिया है कि क्रॉस ओवर के दूसरे सिरे पर कोई कार्य नहीं किया जा रहा है तब उस सिरे की गाड़ियों को सिगनल ऑफ करके लिया जा सकता है परन्तु ऐसे समय गाड़ियों की गति 15 kmph से अधिक नहीं होगी और दूसरी ओर के कांटो को पृथक करके क्लैम्प कर दिया जाएगा।
6. कार्य समाप्त हो जाने पर जैसे ही S & T विभाग द्वारा रिक्नेक्शन मेमो दिया जाता है स्टेशन मास्टर पुनः उसकी सूचना सिरे के केबिनो को प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ देगा।

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

1. स्टेशन / केबिन पर स्लाईड बॉक्स की या अन्य इन्टरलॉकिंग गियर की ओवर हॉलिंग प्रारम्भ करने की तारीख, समय, उसकी सम्भावित अवधि एवं गति प्रतिबन्ध के सम्बन्ध में जानकारी देने की अधिसूचना संयुक्त रूप से DOM तथा DSTE दफ्तर जारी की जाती है। (green Notice)
2. अनुदेशों में अन्य बातों के साथ-साथ GR 3.38 और GR 3.39 के अनुसार कांटों को क्लैम्प करने और उसमें ताला लगाने की शर्त के बारे में उल्लेख रहेगा।
3. स्टेशन मास्टर सिगनल ऑफ़ करने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि जिन कांटों से गाड़ी गुजरेगी वे सभी सही तरह से सेट तथा सम्मुख कांटे सही तरह से सेट, क्लैम्प एवं पैड लॉक कर दिये गये हैं। स्टेशन मास्टर किस तरह से इसे सुनिश्चित करेगा उसे स्पष्ट रूप से अवश्य निर्धारित करना चाहिये और इस बारे में अस्थायी संचालन अनुदेश तैयार करके स्टेशन को भेजे जायेंगे।
4. ओवर हॉलिंग कार्य प्रारम्भ करने की तारीख, समय तथा इस दौरान सेटशन से जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को 30 kmph का सतर्कता आदेश जारी करने के बारे में एक अधिसूचना DOM एवं DSTE के द्वारा संयुक्त रूप से अवश्य जारी करनी चाहिये। यदि ओवर हॉलिंग का कार्य, काम प्रारम्भ करने के दिन सूर्यास्त तक समाप्त नहीं किया जा सकता तथा उसके कुछ दिन और चलने की सम्भावना हो तो GR 15.09 के अनुसार अस्थायी सतर्कता और गति संकेतक लगाये जायेंगे।
5. ओवर हॉलिंग का कार्य शुरू करने से पहले सिगनल निरीक्षक को ऑन ड्यूटी सेटशन मास्टर को डिस्कनेक्शन मेमो S & T (T-351) अवश्य देना चाहिये।
डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन के बीच की अवधि के दौरान यदि गाड़ी पार करानी हो या कोई शंटिंग करनी है तो स्टेशन मास्टर लिखित रूप से सिगनल निरीक्षक को अवश्य सूचित करेगा कि कांटे किस स्थिति में लगाने हैं। सिगनल निरीक्षक कांटों को आवश्यक स्थिति में लगाने की व्यवस्था करेगा। सेटशन मास्टर उन पर कोई भी संचालन करने से पहले उन्हें सेट, क्लैम्प एवं पैड लॉक करेगा। संचालन पुरा होने पर सेटशन मास्टर क्लैम्प और पैड लॉक को हटो देगा तब सिगनल निरीक्षक गियर पर पुनः कार्य प्रारम्भ कर सकता है।

नान इंटरलाकड सेटशन पर सम्मुख कांटों के प्रति गार्ड के कर्तव्य –

1. यदि किसी नान इंटरलाकड स्टेशन पर सम्मुख कांटों पर कोई वर्दीधारी कांटेवाला मौजूद नहीं है तो -
 - a. यदि मालगाड़ी है तो ऐसे सम्मुख कांटों को पार करते समय गाड़ी की गति 30 kmph से अधिक नहीं होगी।
 - b. यदि सवारी गाड़ी है तो लोको पायलट दफ्तर गाड़ी को रोक कर यह सुनिश्चित करना चाहिए कि पाउंट सही तरह से सेट एवं लॉक हैं उसके बाद ही सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा और पिटेशन मापिटर तथा गाड़ी के गार्ड को इस बात की सूचना देगा। ऐसी सूचना मिलने पर गार्ड इस बात के रिमार्क अपने गार्ड जनरल में लिखेगा।
2. ऐसे स्टेशन पर यदि कोई गाड़ी अग्रता देने या क्रासिंग के लिए खड़ी हो जाती है तो ऐसे समय इस गाड़ी का गार्ड यह सुनिश्चित करेगा कि आने वाली गाड़ी के लिए सम्मुख कांटों को सही तरीके से सेट एवं लॉक कर दिया गया है।

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

- 1) सामान्य तथा सहायक नियम (अद्यतन)
- 2) दुर्घटना नियमावली (अद्यतन)
- 3) कार्यसंचालन समय सारणी (अद्यतन)
- 4) Operating Manual
- 5) पटाखे Detonator - 10
- 6) टेल बोर्ड-1, टेल लैप-1
- 7) डंडे पर लगी एक लाल और एक हरी झंडी
- 8) LED फ्लैशिंग हेंड लैम्प
- 9) पेडलॉक-3
- 10) कैरेज चाबी
- 11) T/609
- 12) शिकायत पुस्तिका
- 13) गार्ड मेमो बूक
- 14) प्रेशर गेज अडॉप्टर के साथ
- 15) guard certificate book
- 16) clamp with padlock (LVI लगाने के लिये)

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

1. कैरेज चाभी
2. शिकायत पुस्तिका
3. एलईडी बेस् ड टॉर्च (लाल और हरी लाईट के साथ)
4. प्रथमोपचार पेटी
5. आपातकालीन जंजीर खींचे पर उन्हे पुनः ठीक करने की चाभी

ठ

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

1. एस.एल.आर. के साईड लैम्प
2. एस एल आर मे दो वूडेन वेजेज
3. अच्छी हालत में दो अग्निशामक यंत्र
4. एक पोर्टेबल टेलीफोन उसके उपयोग करने के अनुदेशो के साथ
5. PELE बाक्स (Portable emergency light equipments)

प्रथमोपचार पेटी

1. मेल एक सप्रेस, सवारी गाड़ी , मिलीजुली गाड़ी , सामग्री गाड़ी और मिलिटरी स्पेशल गाड़ी पर कार्य करने वाले गार्ड अपने मुख्यालय स्टेशन से प्रथमोपचार पेटी प्राप्त करेंगे तथा उसमें रखे गए सभी सामानों की जाँच करेंगे.
 2. इसपर संबंधित मंडल का नाम, स्टेशन का नाम, पेटी क्रमांक, पुनः भरने की तिथि इत्यादि विवरण लिखा होता है.
 3. ड्यूटी समाप्त होने पर गार्ड इस पेटी को स्टेशन मास्टर को सौंप देगा.
 4. सवारी गाड़ी के गार्ड के स्थान पर यदि कोई अन्य गार्ड गाड़ी पर ड्यूटी पर भेजा जाता है तो गाड़ी का विलंब बचाने के लिए गार्ड को बिना जाँच किए प्रथमोपचार पेटी दी जा सकती है किंतु संबंधित रजिस्टर में इसका रिमार्क लिखा जाएगा.
 5. CMS , TI तथा अन्य अधिकारी पेटी में रखे गए सामान की जाँच करेंगे और कार्ड पर हस्ताक्षर करेंगे.
 6. यात्रा के दौरान यदि गार्ड प्रथमोपचार पेटी का उपयोग करता है तो वह अपने जर्नल में इसका रिमार्क लिखेगा और इसकी एक रिपोर्ट बनाकर DRM को भेजेगा. इस रिपोर्ट में निम्नलिखित जानकारी लिखी रहेगी-
1. गाड़ी का नाम, नं. तथा दिनांक
 2. व्यक्ति का नाम, पता, टिकट संख्या
 3. उपयोग में लाए गए प्रथमोपचार पेटी क्रमांक
 4. चोट का प्रकार और इस पेटी में रखे गए कार्ड पर भी संक्षिप्त विवरण लिखा जाएगा।
 5. प्रथमोपचार पेटी में सामानों की आपूर्ति मुख्यालय स्टेशन के अस्पताल द्वारा की जाएगी।



लोकोमोटिव की लाइटें

हेड लाइट- (GR 4.14)

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

मार्कर लाइट-

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

फ़्लैशर लाइट-

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

टेल लैम्प / टेल बोर्ड GR 4.16

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

1. दिन में अनुमोदित डिजाइन का टेल बोर्ड
2. रात में या धुंध और कोहरे के मौसम में लाल रंग का लगातार प्रकाशवान या अनुमोदित प्रकार का फ़्लैशिंग टेल लैम्प
3. आपातकालीन स्थिति में टेल बोर्ड के बदले में विशेष अनुदेशों के अधीन एक लाल झंडी का उपयोग किया जा सकता है।
4. EMU के मामले में दिन में अन्तिम वाहन पर ट्रेन इंडिकेटर पर लाल चक्री या गन्तव्य तख्ती पर अंडाकार लाल चिह्न और रात में ट्रेन इंडिकेटर पर लगी लाल चक्री को प्रदीप्त करने के अतिरिक्त कम से कम एक लाल रोशनी दिखाई जाएगी।

6. दो इंजन एक साथ जुड़कर चल रहे हों तो पैनल मार्कर की बत्ती पर लाल स्लाइड / झंडी सबसे पीछे वाले इंजन पर होनी चाहिए।

हेड लाइट खराब होने पर लोको पायलट की ड्यूटी-

1. लोको पायलट तुरन्त मार्कर लाइट जला देगा और लगातार सीटी बजाएगा।
2. ब्रॉड गेज पर ऐसे समय गाड़ी की अधिकतम गति 20 kmph या उस सेक्शन में लागू गति प्रतिबन्ध जो भी कम हो वह रहेगी।
3. नैरो गेज पर ऐसे समय गाड़ी की अधिकतम गति 15 kmph या उस सेक्शन में लागू गति प्रतिबन्ध जो भी कम हो वह रहेगी।
4. अगले स्टेशन पर लोको पायलट स्टेशन मास्टर को हेड लाइट खराब होने की जानकारी देगा तथा स्टेशन मास्टर इस बात को नियंत्रक को बतायेगा।

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

1. प्रस्थान स्टेशन पर इंजन की ड्राइविंग कैब की सीटी खराब होने पर इंजन को खराब माना जाएगा और दूसरे इंजन का प्रबंध किया जाएगा।
2. यदि रास्ते में सीटी खराब होती है तो 40 km/h गति प्रतिबंध का पालन करते हुए प्रथम स्टेशन पर गाड़ी को खड़ा किया जाएगा और स्टेशन मास्टर को लोको पायलट द्वारा सूचना दी जाएगी।
3. स्टेशन मास्टर खंड नियंत्रक को तथा TLC को सूचित करेगा और सहायता इंजन का प्रबंध करेगा।
4. यदि TLC द्वारा उसी इंजन से आगे जाने के लिए प्राधिकृत किया जाए तो लोको पायलट उपरोक्त गति प्रतिबंध का पालन करेगा। इस परिस्थिति में खराब सीटी वाले इंजन को पहले अवसर पर बदल देना चाहिए
5. यदि रात का समय है तो केवल section साफ़ कर अगले स्टेशन पर गाड़ी खड़ा किया जाएगा।

स्पीडोमीटर खराब होने पर

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

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

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

EMU गाड़ी का संचालन –

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

DMU गाड़ी का संचालन

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

MEMU गाड़ी का संचालन

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

गुड्स लोड टेबल :

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

पैसेंजर लोड टेबल :

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

गाड़ियों की गति (SPEED OF TRAINS)

अधिकतम अनुमेय गति (Maximum Permissible speed)

- 1) इसका निर्धारण CRS के द्वारा किया जाता है।
- 2) इसका निर्धारण करते समय प्रयोग किये जाने वाले इंजन, वाहन, रेलपथ की मजबूती तथा उतार-चढ़ाव का ध्यान रखा जाता है।
- 3) संचालन समय सारणी में इसे सेक्शन के अनुसार दर्शाया जाता है।
- 4) लोको पायलट किसी भी परिस्थिति में इसका उल्लंघन नहीं करेगा।
- 5) इस गति से गाड़ी चलने पर दो स्टेशनों के बीच लगने वाला समय न्यूनतम यात्रा समय (Minimum Running Time) कहलाता है।
- 6) यह गति अधिकतम अनुमेय गति से 10% कम होती है।

सामान्य गति (Booked Speed)

- 1) इस गति का निर्धारण COM के द्वारा किया जाता है।
- 2) इस गति का निर्धारण करते समय प्रयोग होने वाले इंजन, रेलपथ की मजबूती, उतार-चढ़ाव, रोलिंग स्टॉक, सिगनल व्यवस्था आदि का ध्यान रखा जाता है।
- 3) संचालन समय सारणी में सेक्शन के अनुसार इसका उल्लेख किया जाता है।
- 4) लोको पायलट परिस्थिति के अनुसार इस गति का उल्लंघन करके अपनी गाड़ी को अधिकतम अनुमेय गति से चल सकता है।
- 5) इस गति से दो स्टेशनों के बीच लगने वाला समय सामान्य यात्रा समय (Normal Running Time) कहलाता है।
- 6) यह गति MPS से 10% का होती है।

न्यूनतम यात्रा समय (Minimum Running Time)-

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

- a) इस समय की गणना करते समय उस गाड़ी को किस इंजन के साथ चलाया जा रहा है और उसकी अधिकतम अनुमेय गति कितनी है इस बात को ध्यान में रखनी चाहिए। यदि किसी विशेष इंजन के साथ गाड़ी की गति अधिकतम अनुमेय गति से कम आती है तो न्यूनतम यात्रा समय की गणना करते समय उसी कम गति का प्रयोग किया जाएगा।
- b) इस समय की गणना करते समय स्थायी गति प्रतिबन्धों को ध्यान में रखा जाता है।
- c) MRT की गणना करते समय सेक्शन के उतार-चढ़ाव तथा घुमाव का भी ध्यान रखा जाता है।

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

सामान्य यात्रा समय (Normal Running Time)

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

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

स्पीड चार्ट

अधिकतम गति	परिस्थितियाँ
पैदल	1) दोहरी / इकहरी लाइन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान सुरंग से गुजरते समय जब सुरंग साफ होने की सुनिश्चिती नहीं हो। 2. ट्रेन को पीछे धकेलते समय
3 KM/H	5 बॉकपस वैगन की शंटीग के समय इम्पैक्ट गति, हस्तचालित शंटीग के दौरान
3KM/H	रेल डॉली की अधिकतम गति
5KM/H	1 बॉक्स वैगन की शंटीग के समय इम्पैक्ट गति
8 KM/H	1) केरोसीन, दूध, इंधन, पिपरीट, जपवलशनील दूध, खतरनाक, विस्फोटक, तेजाब, गैस, जहरीली वस्तुओं आदि से लदे वाहन के शंटीग की अधिकतम गति 2) IBH सिगनल को ऑन में पार करने पर (अगले सिगनल तक), जब टेलिफोन खराब हो तथा दृश्यता साफ ना हो 3) ब्रेकवैन के अभाव में/बिना ब्रेकवैन के, ट्रेन प्रबंधक के साथ, खराब दृश्यता के दौरान ट्रेन को पीछे धकेलते समय
10 KM/H	1) 8 ½ मे 1 स्ट्रेट टर्न आउट पर (लुप लाइन/क्रॉस ऑव्हर) से गाडी की गति 2) [REDACTED] 3) [REDACTED] 4) इकहरी लाइन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान लाईन क्लियर के लिए जाने वाले साधन की गति, जब दृश्यता साफ ना हो। 5) इकहरी लाइन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान, एक से अधिक गाडियों को लाईन क्लियर मिलने पर अनुगामी गाडी की गति, जब दृश्यता साफ ना हो 6) स्वचल सेक्शन में सभी सिगनल खराब होने एवं संचार के साधन भंग होने के दौरान गति, जब दृश्यता साफ ना हो 7) अवरोधित ब्लाक सेक्शन में सहायता के लिए जाने वाले इंजन / गाडी का गति, जब दृश्यता साफ ना हो। 8) दोहरी लाइन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान गाडियों की गति, जब दृश्यता साफ ना हो। 9) रेल पथ में खराबी का पता चलने पर, बिना PWI के ब्लाक सेक्शन में जाने पर, लोको पायलट द्वारा रेल पथ सुरक्षित महसूस होने पर खराबी के स्थान से गुजरते समय अधिकतम गति।

8-11 KM/H	पटाखो का परिक्षण करते समय खाली माल डिब्बे को इंजन के द्वारा धकेलते समय गति
15 KM/H	<ol style="list-style-type: none"> 1) स्वचल सिगनल को ऑन में पार करने पर, अगले सिगनल तक, जब दृश्यता साफ हो 2) अर्द्ध स्वचल सिगनल (A प्रज्वलित) को ऑन में बिना अधिकार पत्र के पार करने पर, अगले सिगनल तक, जब दृश्यता साफ हो 3) IBH सिगनल को ऑन में पार करने पर अगले सिगनल तक, जब टेलिफोन खराब हो तथा दृश्यता साफ हो 4) शंटिंग की अधिकतम / सामान्य गति 5) पेट्रोलमैन विलंबित होने पर उस सेक्शन में जाने वाली गाडीयों की रात के समय गति 6) अवरोधित ब्लॉक सेक्शन में सहायता के लिए जाने वाले इंजन/ गाडी की गति, जब दृश्यता साफ हो 7) रोक सिगनल को ऑन में पार करने पर कांटो पर गति 8) नॉन इंटरलॉकड / संशोधित नॉन इंटरलॉकड स्टेशन के कांटो पर से गुजरते समय अधिकतम गति 9) इकहरी लाइन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान लाईन क्लियर के लिए जाने वाले साधन की गति, जब दृश्यता साफ हो 10) EMU रैक का अगला कैब खराब होने पर पिछले कैब से गाडी चलाते समय गति 11) TTM मशीन कि कांटो पर अधिकतम गति 12) नैरो गेज में इंजन की हेड लाइट खराब होने पर 13) 8½ में 1 कर्वड टर्न आउट लुप लाइन/क्रॉस ऑव्हर से गाडी की गति 14) 12 में 1 स्ट्रेट टर्न आउट लुप लाइन/क्रॉस ऑव्हर से गाडी की गति। 15) ऑव्हरहॉलिंग या नॉन इंटरलॉकिंग कार्य के दौरान गाडी की गति।
20 KM/H	<ol style="list-style-type: none"> 1) रेल फ्रैक्चर 2) व्हील बर्नट
25 KM/H	<ol style="list-style-type: none"> 1) TSL में चलने वाली पहली गाडी की गति 2) स्वचल सेक्शन में TSL के दौरान गलत लाइन/सही लाइन पर चलने वाली प्रत्येक पहले गाडी की गति 3) स्वचल सेक्शन में TSL के दौरान सही लाइन पर चलने वाली पहली गाडी की गति 4) दोहरी लाइन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान गाडीयों की गति, जब दृश्यता साफ हो। 5) इकहरी लाइन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान, एक से अधिक गाडियों को लाईन क्लियर मिलने पर अनुगामी गाडी की गति, जब दृश्यता साफ हो 6) ब्लॉक सेक्शन में बचे भाग को लेने के लिए जब वही लोको पायलट जा रहा हो तो वापस जाते समय इंजन की गति। 7) पुशिंग बैक की गति जब आगे की ओर ब्रेक यान हो, ब्रेक यान में गार्ड हो तथा दृश्यता साफ हो. 8) C क्लास ओ. डी. सी. की गति 9) स्वचल सेक्शन में सभी सिगनल खराब होने पहले गाडी की गति।
30 KM/H	<ol style="list-style-type: none"> 1) नॉन इंटरलॉकिंग के दौरान मुख्य लाइन के ऊपर से गुजरती ट्रेन।

	2) धुंध कोहरे के मौसम में स्वचल सेक्शन में गाड़ी की गति जब सिगनल दो पीला संकेत बता रहा हो. 3) 8½ में 1 सिमेट्रीकल स्प्लीट (कर्वर्ड) टर्न आउट पर गाड़ी की गति 4) 12 में 1 कर्वर्ड टर्न आउट पर गाड़ी की गति।
40 KM/H	1) इंजन का अगला कैब खराब होने पर पिछले कैब से इंजन चलाते समय गाड़ी की गति 2) पेट्रोलमैन विलंबित होने पर उस सेक्शन में जाने वाली गाड़ी की दिन के समय गति 3) क्लैम्पड वैगन की गति 4) क्रेन कि जीब आगे की ओर होने पर गाड़ी की गति 5) टावर वैगन की अधिकतम गति 6) B क्लास ओ.डी.सी. की गति 
50 KM/H	1) मानक I इंटरलॉकड सपटेशन की मेन लाइन पर अधिकतम गति 2)
35/20KM/H	फॉल्टी OHE सेक्शन के अप्रभावित (हेल्थी) लाइन पर गाड़ी की गति
60 KM/H	1) धुंध कोहरे के मौसम में पूर्ण ब्लॉक पद्धति में गाड़ी की अधिकतम गति 2) धुंध कोहरे के मौसम में स्वचल ब्लॉक पद्धति में गाड़ी की अधिकतम गति जब सिगनल हरा हो .
72 KM/H	1) सवारी गाड़ी में चौपट्टीया वाहन लगाये जाने पर गाड़ी की अधिकतम गति
110 KM/H	मानक II R इंटरलाक ड स्टेशनों से गुजरते समय अधिकतम गति
140 KM/H	मानक III R इंटरलाक ड स्टेशनों से गुजरते समय अधिकतम गति राजधानी की अधिकतम गति
160 KM	मानक IV R इंटरलाक ड स्टेशनों से गुजरते समय अधिकतम गति शताब्दी की अधिकतम गति

ध्यान दें -

- दर्शाई गयी उपरोक्त गति, अधिकतम गति है, इसमें परिस्थितनुसार कमी की जा सकती है।

इंजन मैड करना –(GR 4.20,4.21)

1. विशेष अनुदेशों के अलावा किसी भी इंजन को परिचालित लाइन पर चलाने की जिम्मेदारी तब तक नहीं दी जाएगी जब तक की उक्त इंजन पर लोको पायलट और सहायक लोको पायलट मौजूद न हो।
2. उक्त सहायक लोको पायलट/ लोको पायलट इंजन चलने हेतु निर्धारित योग्यता प्राप्त हो।
3. विद्युत इंजन के परिचालन के समय चालक अगले इंजन के अगले कैब से इंजन का परिचालन एवम नियंत्रण करेंगे।
4. सवारी गाड़ी/ मालगाड़ी के इंजन में लो.पा./स.लो.पा. के अतिरिक्त तीन और अधिकृत व्यक्ति यात्रा कर सकते हैं।
5. माल गाड़ी के ब्रेकयान में गार्ड के अतिरिक्त पाँच और अधिकृत व्यक्ति यात्रा कर सकते हैं।
6. सवारी गाड़ी के ब्रेकयान में गार्ड के अतिरिक्त तीन और अधिकृत व्यक्ति यात्रा कर सकते हैं।

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

1. जब किसी गाड़ी का लोको पायलट ब्लॉक सेक्शन में किसी कारण वश गाड़ी चलाने में असमर्थ हो जाए तो गाड़ी खड़ी करेगा एवं सहायक लोको पायलट को अवगत कराएगा।
2. यदि सहायक लोको पायलट लोको पायलट की ट्रेनिंग पास हो तो वह गाड़ी को सतर्कतापूर्वक चलाते हुए 25 KMPH की गति से ब्लॉक सेक्शन क्लियर करेगा एवं स्टेशन मास्टर को परिस्थिति से अवगत कराएगा।
3. यदि सहायक लोको पायलट लोको पायलट की ट्रेनिंग पास न हो तो वह ऐसी परिस्थिति में गाड़ी का संचालन नहीं करेगा। गाड़ी का नियमानुसार बचाव करेगा एवं गार्ड की मदद से नजदीकी स्टेशन मास्टर को सूचित करवाएगा।
4. दूसरे लोको पायलट / सहायता इंजन द्वारा गाड़ी का सेक्शन क्लियर किया जाएगा।

मानक (स्टैण्डर्ड) समय / गति

GR 4.01 स्टेशनो के बीच गाड़ियों का संचालन भारत सरकार द्वारा निर्धारित मानक समय के अनुसार किया जाएगा जिसकी सूचना निर्धारित रीति से रेल के सभी प्रमुख स्टेशनो को प्रतिदिन 16.00 बजे भेजी जायेगी।

- 1) SR 4.01-1 (क) नियंत्रण कार्यालयों द्वारा नियंत्रित खंडों के सभी स्टेशनो को प्रतिदिन ठीक 16.00 बजे सही समय सूचित करना चाहिये ताकि स्टेशनो की घड़ियों में समय का ठीक से मिलान किया जा सके
- 2) अनियंत्रित खंडों पर जब रेल कर्मचारी ब्लॉक उपकरण वाले कार्यालय या केबिन में ड्यूटी पर आते हैं तो उन्हें दोनों ओर स्थित स्टेशनो से अपने समय की जाँच करनी चाहिये तथा विसंगतियों को गाड़ी सिगनल रजिस्टर में लिखना चाहिये।
- 3) स्टेशन मास्टर समय के मिलान संबंधी जानकारी समय रजिस्टर में लिखेंगे।
- 4) नियंत्रित क्षेत्रों में ड्यूटी पर आते समय खण्ड नियंत्रक के साथ समय की जाँच की जानी चाहिये।

घड़ी मिलाना (GR 4.03)

टर्मिनल स्टेशनों से या स्टाफ बदलने वाले स्टेशनों से गाड़ी को शुरू करने से पहले गार्ड को अपनी घड़ी को स्टेशन की घड़ी से या ड्यूटी के लिए प्राधिकृत स्थान की घड़ी से मिलाना चाहिए और लोको पायलट को भी तदनुसार उसकी सूचना देनी चाहिए, जिसके अनुसार लोको पायलट अपनी घड़ी को मिलाएगा।

GR 4.02 विज्ञापित समय की पाबंदी - कोई भी सवारी या मिली-जुली (मिक्स्ड) गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।

गार्ड के लिए ड्यूटी पर आने का समय :

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

डिब्बा मार्ग पत्रक : (VEHICLE GUIDANCE)

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

साइन आन साइन आफ रजिस्टर

1. वर्तमान मे साइन आन और साइन आफ क्रू मनेजमेंट सिस्टम (CMS) द्वारा की जाती है। इस प्रणाली का विकास क्रिस द्वारा किया गया है।
2. इस प्रणाली मे लोको पायलट तथा गार्ड के साइन आन , साइन आफ मेडिकल तथा रिफ्रेशर ओवरड्यू माइलेज, नाइट ड्यूटी, प्रोग्रेसिव आवर्स इत्यादि जानकारी का उल्लेख रहता है।
3. यह प्रणाली रियल टाइम टेक्नीक पर आधारित है, तथा विश्वसनीय है।
4. परंतु कुछ परिस्थितियों मे जहाँ सी.एम.एस. उपलब्ध नहीं है अथवा संचालन रोड साइड स्टेशन से किया जाए इस हेतु साइन आन तथा साइन आफ रजिस्टर की भी व्यवस्था होती है।
5. इसमें मेनुअली साइन आन, गाड़ी सं. दिनांक, समय, हस्ताक्षर गाड़ी आगमन तथा प्रस्थान का समय लिखा होता है।

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

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

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

निम्नलिखित परिस्थितियों में सतर्कता आदेश जारी किया जाता है -

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

सतर्कता आदेश बनाना

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

सतर्कता आदेश को सौंपना

1. सपटेशन मासपटर दप रा सतर्कता आदेश लोको पायलट, सहायक लोको पायलट एवं गार्ड को सौंपा जाएगा।
2. यदि गाड़ी में एक से अधिक इंजन लगे हो तो सबसे आगे के इंजन के लोको पायलट को सतर्कता आदेश दिया जाएगा। सतर्कता आदेश की एक प्रति रियर बैंकर लोको पायलट को भी सौंपी जाएगी।
3. यदि किसी गाड़ी में बैकिंग /सहायक इंजन आगे या पिछे से लगाया जाता है तो उनके लोको पायलट को सपटेशन मासपटर दप रा सतर्कता आदेश दिया जाएगा।

सतर्कता आदेश के प्रति गार्ड के कर्तव्य -

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

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

इंजन द्वारा सदैव गाड़ी को खींचा जाएगा, लेकिन निम्नलिखित परिस्थितियों में इंजन द्वारा धकेला जा सकता है-

1. स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा जहाँ विशेष रूप से प्राधिकृत किया जाए।
2. विशेष अनुदेश के अन्तर्गत सहायक इंजन/बैकिंग इंजन कार्य करते समय।
3. जब सहायक नियम 4.12-2 के अनुसार गाड़ी को उस स्टेशन पर वापस धकेलना जहाँ से वह सेक्शन में दाखिल हुई थी।
4. असमर्थ गाड़ी या दुर्घटना होने पर पिछे से आने वाले इंजन द्वारा गाड़ी को अगले स्टेशन तक धकेला जाएगा।
5. यदि कोई यात्री गाड़ी से गिर जाये या गाड़ी से टकरा जाये तो उसे उठाने के लिये (घाट सेक्शन, स्वचालित सेक्शन तथा अन्य सेक्शन जहाँ ऐसा करना मना हो को छोड़कर)।
7. जब किसी गाड़ी को चलाने में सहायता देनी हो।
8. सामग्री गाड़ी कार्य करते समय।
9. पेट्रोल स्पेशल या सर्च लाइट स्पेशल का संचालन करते समय।
10. उपरोक्त परिस्थितियों क्रमांक-2 एवं 4 एवं 9 को छोड़कर बाकी में गति 25 KMPH रहेंगी

ब्लॉक सेक्शन से गाड़ी को धकेलने की विधि या पुशिंग बैक के नियम-(SR 4.12-2)

- 1) जिस स्टेशन से गाड़ी रवाना हुई है उस स्टेशन के SM की लिखित अनुमति के बिना कोई भी गाड़ी ब्लॉक सेक्शन से वापस धकेली नहीं जाएगी।
- 2) गाड़ी को पुशिंग बैक करते समय गार्ड सबसे अगले वाहन में रहेगा जो कि निर्वात ब्रेक / एयर ब्रेक वाल्व से युक्त हो। यदि पहला वाहन ऐसा नहीं है तो गार्ड नजदीक के किसी ऐसे वाहन पर यात्रा करेगा।
- 3) ब्रेक करते समय गति चलने वाली होगी और रात के समय या दृश्यता साफ़ ना होने पर ALP को पर्याप्त दूरी आगे चलते हुए पायलट करने के लिए भेजा जायेगा
- 4) जब गाड़ी को पुशिंग बैक मेमो के साथ ब्लॉक सेक्शन में भेजा जाता है तो उसे ब्लॉक सेक्शन से धकेलकर वापस उसी स्टेशन पर लाया जाएगा जहाँ से यह रवाना हुई थी इसे अगले स्टेशन पर नहीं ले जाया जाएगा।
- 5) पुशिंग बैक के दौरान लोको पायलट एवं गार्ड सतर्क रहेंगे तथा किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी रोकने के लिये तैयार रहेंगे। समपार फाटक पार करते समय सड़क यातायात को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट बार बार सीटी बजाएगा।

- 6) वापस आते समय लोको पायलट इकहरी लाईन पर अपनी गाड़ी को वाह्यतम सिगनल के पास तथा दोहरी लाईन खण्ड पर विरुद्ध दिशा के वाह्यतम सिगनल के पास खड़ी करेगा और सीटी बजाएगा।
- 7) सीटी सुनने के बाद इकहरी लाईन पर SM आगमन सिगनल ऑफ़ करे क तथा दोहरी लाईन पर पायलट इन मेमो (T/ 510) के द्वारा स्टेशन पर लिया जाएगा तथा नॉन इन्टरलॉक स्टेशन पर गाड़ी को वाह्यतम सिगनल से स्टेशनतक पायलट किया जाएगा।
- 8) गाड़ी के वापस आने पर गार्ड, गाड़ी के पूर्ण आगमन रजिस्टर पर हस्ताक्षर करेगा और पुशिंग बैक करने का अधिकार SM को वापस लौटा देगा।

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

1. आपात स्थिति को छोड़कर ऑटोमेटिक सेक्शन में गाड़ियों को पुश बैक नहीं किया जाएगा।
2. जब गाड़ियों को पुश बैक करना आवश्यक हो तो गार्ड, लोको पायलट / मोटरमैन आपस में विचार विमर्श के रंगे उसके बाद पिछले station के SM को गाड़ी पीछे धकेलने की आवश्यकता एवं परिस्थिति के बारे में लिखित सूचना या पीटी फोन से सूचना देंगे।
3. ऐसी लिखित सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि जिस गाड़ी को पुश बैक की अनुमति देना है उस गाड़ी और स्टेशन बीच में कोई गाड़ी नहीं है उस के बाद ही गाड़ी को पुश बैक करने की अनुमति देगा।
4. पुश बैक करते समय जब गार्ड अगले वाहन में हो जिसमें हैंड ब्रेक, निर्वात/ एयर प्रेशर युक्त वाल्व लगा हो और गाड़ी की गति walking pace से अधिक नहीं होगी।
5. जब EMU गाड़ी को पुश बैक करना हो तो मोटरमैन अगले कैब से गाड़ी चलायेगा।
6. पुश बैक के समय लोको पायलट लगातार खतरे की सीटी बजाएगा।
7. पुश बैक के नियम के अनुसार गाड़ी को स्टेशन पर लिया जाएगा। (दोहरी लाइन पर पायलट इन एवं एकहरी लाइन पर सिगनल देकर लिया जायेगा)

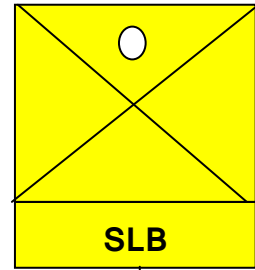
बिना ब्रेक यान की मालगाड़ी का संचालन- (GR4.23,SR4.23-1)

1. बिना ब्रेकयान की मालगाड़ी का संचालन विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत आपातकालीन परिस्थितियों में ही किया जा सकता है।
2. निम्नलिखित गाड़ियां बिना ब्रेक यान के अन्तिम वाहन पर टेल लैम्प/टेल बोर्ड लगाकर चलाई जा सकती हैं -
 - i) माल गाड़ी
 - ii) सैलून या crew rest van को बिना ब्रेक यान के इंजन के पीछे लगा के चलाया जा सकता है-
3. बिना ब्रेक यान की गाड़ी के संचालन के नियम-
 - i) आपात स्थिति में Sr. DOM / DOM बिना ब्रेक यान की गाड़ी को चलाने की अनुमति दे सकते हैं।
 - ii) बिना ब्रेक यान की गाड़ी केवल नियंत्रित सेक्शन में ही चलाई जाएगी।
 - iii) सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने पर बिना ब्रेक यान की गाड़ी नहीं चलाई जाएगी।
 - iv) ऐसी गाड़ी में क्षतिग्रस्त वाहन नहीं लगाया जाएगा।
4. संचालन की विधि-
 - i) ऐसी गाड़ी का संचालन करते समय गाड़ी. का गार्ड इंजन में यात्रा करेगा और स्टेशन से थ्रू जाते समय गार्ड स्टेशन की ओर से तथा सहायक लोको पायलट दूसरी ओर से हाथ सिग्नलो का आदान-प्रदान करेगा तथा पीछे की ओर मुड़कर देखेंगे कि गाड़ी सुरक्षित चल रही है।
 - ii) गाड़ी में इंजन से लेकर अन्तिम वाहन तक पर्याप्त मात्रा में वैक्यूम/एयर प्रेशर होना चाहिए। TXR गाड़ी का BPC जारी करते समय अन्तिम वाहन का नम्बर एवं विवरण उस पर लिखेगा।
 - iii) आखिरी वाहन पर गार्ड द्वारा टेल लैम्प / टेल बोर्ड लगाया जाएगा।
 - iv) गार्ड इंजन में यात्रा करते समय बार-बार पीछे की ओर मुड़कर देखता रहेगा।
 - vi) बिना ब्रेक यान की गाड़ी का कोई गति प्रतिबन्ध नहीं है बल्कि इसकी गति मालगाड़ी की सामान्य गति के बराबर रहेगी।
 - vii) ऐसी गाड़ी को रवाना करते समय स्टार्टिंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर, सेक्शन कंट्रोलर को अन्तिम वाहन का विवरण, प्राईवेट नं. के आदान-प्रदान के साथ बतायेगा। सेक्शन कंट्रोलर अन्तिम वाहन का विवरण अपने चार्ट में लिखेगा।
 - viii) लाईन क्लीयर मांगते समय स्टेशन मास्टर. अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को यह सूचित करेगा कि गाड़ी बिना ब्रेक यान की है।
 - ix) यदि किसी गाड़ी को क्रॉसिंग या प्राथमिकता के लिये रोका जाता है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी पूरी आ गई है और उल्लंघन चिन्ह के अन्दर खड़ी है यह सुनिश्चित करने के लिये गार्ड के पास पूर्ण आगमन रजिस्टर (T/1410) भेजेगा जिस पर गार्ड सुनिश्चित करके हस्ताक्षर करेगा तत्पश्चात् स्टेशन मास्टर सेक्शन क्लीयर करेगा।
 - x) बिना ब्रेक यान की गाड़ी का संचालन करते समय गार्ड को लोको पायलट के साथ हाथ सिग्नलो का आदान-प्रदान करने व विखंडन के दौरान हैंड ब्रेक लगाने के कार्य से छूट रहेगी।
 - xi) कंट्रोल आफिस में बिना ब्रेक यान के चलने वाली गाड़ियों के लिये एक रजिस्टर रखा जाएगा जिस पर Sr. DOM/DOM अनुमति देने के लिये हस्ताक्षर करेंगे।
 - xii) केवल आपात स्थिति या वे section जो कि पहले से अधिसूचित किये गये हों, में ही बिना ब्रेक यान के गाड़ियां चलाई जाएगी और जैसे ही ब्रेक यान उपलब्ध हो जाएगा उसे गाड़ी में लगा दिया जाएगा।
 - xiii) कोई भी गाड़ी बिना गार्ड के नहीं चलाई जाएगी फिर भी आपातकाल में Sr.DOM की अनुमति से केवल माल गाड़ी या विभागीय गाड़ी को बिना गार्ड के चलाया जा सकता है। गार्ड के स्थान पर किसी अनुभवी गश्प्रेणी कर्मचारी जिसके पास पटाखे, लाल हरी झंडी, एलईडी आधारित फ्लेशिंग टेल लैंप आदि उपकरण होने चाहिए।

यातायात बोर्ड (GR-3.32)

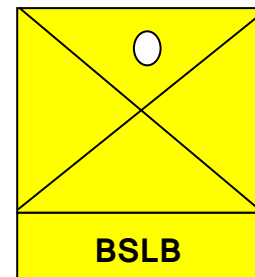
शंटिंग लिमिट बोर्ड (Shunting Limit Board)

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



ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड (Block Section Limit Board)

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



ध्यान दें -

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

एस.एल.बी. तथा बी.एस.एल.बी. में अन्तर

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

चेतावनी बोर्ड

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

1. पैसेंजर वार्निंग बोर्ड
2. एडमिरल (गुड्स वार्निंग) बोर्ड

पैसेंजर वार्निंग बोर्ड

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



ध्यान दें -

- यह बोर्ड केवल TALQ के B क्लास स्टेशन पर ही होगा।

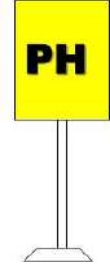
एडमिरल बोर्ड /गुड्स वार्निंग बोर्ड -

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



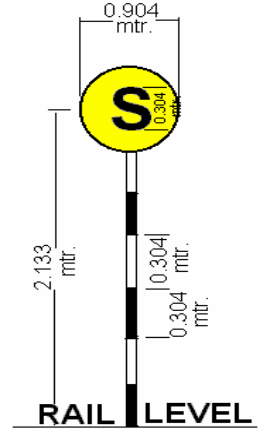
नॉन ब्लॉक स्टेशन / D क्लास स्टेशन बोर्ड/PH

1. यह एक पीले रंग का आयताकार बोर्ड होता है जिस पर बीच में काले रंग से PH होता है।
2. यह बोर्ड D क्लास के उस स्टेशन पर लगाया जाता है।
3. यह बोर्ड D क्लास स्टेशन के Plate form से 400 मी. पहले लगाया जाता है।
4. इस बोर्ड को देखने के बाद लोको पायलट लगातार लम्बी सीटी बजाएगा जिससे यात्रियों को गाड़ी आने की सूचना मिल सके।



आऊट लेईंग साईडिंग बोर्ड

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



टेल बोर्ड (Tail Board) (GR 4.16)

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



इंजन स्टॉप बोर्ड - (SR 3.26-4)

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

1. यह बोर्ड D क्लास स्टेशनों पर इकहरी लाइन पर प्लेटफॉर्म के सिरे से दोनों तरफ 15 मी. की दूरी पर एवं दोहरी लाइन पर प्लेटफॉर्म के सिरे से 15 मी. की दूरी पर या जहाँ गाड़ी के इंजन को रोकने की आवश्यकता हो, पर लगाये जाते हैं।
2. D क्लास स्टेशन पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को रोकते समय इंजन को इस बोर्ड के पास रोकेगा।



दृश्यता परीक्षण खंभा (V.T.P.) एवं दृश्यता परीक्षण लक्ष्य (V.T.O.) GR 3.61, SR 3.61-1

1. दृश्यता परीक्षण खंभा स्टेशन मास्टर कार्यालय से 180 मी. की दूरी पर स्टेशन के दोनों ओर लगाया जाता है।
2. यह खमपवा लकड़ी / लोहे का सपलीपर होता है, जिस पर काली और सफ़ेद तिरछी पट्टियाँ होती हैं।
3. बैटरी से जलने वाले हाथ सिगनल को कुहासा, आँधी, तूफानी मौसम के कारण समय दृश्यता परीक्षण खंभे के ऊपर प्रकाशित किया जाता है और इसे ही दृश्यता परीक्षण लक्ष्य (V.T.O.) कहते हैं।
4. जब कुहासा, आँधी, तूफानी मौसम के कारण स्टेशन मास्टर को दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न दे तो स्टेशन मास्टर यह समझेगा कि उसके स्टेशन पर दृश्यता खराब हो गई है।



5. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य के रूप में सिगनल की लाईट, बैक लाईट या हल्था निर्धारित किया जा सकता है, जिसका उल्लेख उस स्टेशन के SWR में किया जाएगा।

कुहासा संकेतक खंभा (Fog signal post) SR 3.61-3

1. यह संकेतक सपटेशन के प्रथम रोक सिगनल से गाड़ी आने की दिशा में 270 मी. पहले लगाया जाता है। (सपवचल बपलॉक सेकपशन को छोड़कर)
2. यह एक लकड़ी / लोहे का सपलीपर होता है। इस पर काली और पीला तिरछी पट्टियाँ होती हैं।
3. धुंध और कोहरे के मौसम में यह संकेतक कुहासियों की सहायता करता है। कुहासियाँ (Fog Signal Man) एक पटाखा इस संकेतक के पास तथा दूसरा पटाखा 10 मी. के अनपतर पर लगाता है।
4. धुंध और कोहरे के मौसम में जब इस संकेतक के पास 10 मी. के अनपतर पर दो पटाखे इंजन दफ़्तरा फुटते हैं तो इससे लोको पायलट का ध्यान आकर्षित होता है और वह सिगनलों के प्रति सतर्क हो जाता है।
5. निम्नलिखित परिस्थितियों में लोको पायलट को रोक सिगनल का सपथान बताने के लिए पटाखे रखने की आवश्यकता नहीं है अर्थात् वहाँ कुहासा संकेतक खंभा नहीं लगाया जाएगा।
 - i. ऐसे सेकपशन जिसमें इंजन में विश्वसनीय कोहरा सुरकर्षा उपकरण (FSD) लगाये गए हैं।
 - ii. जहाँ पूर्व चेतावनी की पर्याप्त सुविधा है अथवा ऐसे सपटेशनो पर जहाँ डबल डिस्पेट के सिगनल लगाये गए हैं।
 - iii. ऐसे सपटेशन पर जहाँ अधिकतम 15 kmph की गति है चाहे सपटेशन पर पूर्व चेतावनी सिगनल न भी लगाए गए हों किन्तु चेतावनी बोर्ड लगा हो।
 - iv. जहाँ खंड की गति 50 kmph से कम हो (किन्तु 15 kmph से अधिक हो) तथा सपटेशन का पहला सिगल रोक सिगनल नहीं है।
 - v. सपवचलित सिगनल कर्पेतरप में।
 - vi. फाटक सिगनल पर।
 - vii. रसपथान सिगनल पर।
 - viii. रेलपथ / ऊपरी उपसपकर/ सिगनल के अनुरकर्षण के कारण जिस सपथान पर असपथायी गति प्रतिबंध लागू हो।



अन्तर

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

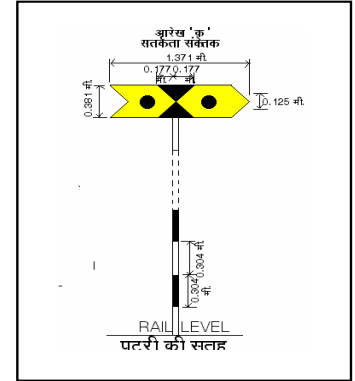
इंजिनियरिंग बोर्ड - (SR 4.08-1)

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

1. सतर्कता संकेतक
2. गति संकेतक
3. रोक संकेतक
4. अन्तिम संकेतक
5. सतर्कता बोर्ड (caution board) & टर्मनिशन बोर्ड

1. सतर्कता संकेतक -

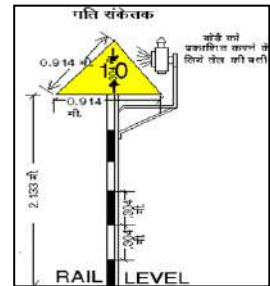
1. यह एक पीले रंग का बोर्ड होता है जिसका एक सिरा नुकीला तथा दूसरा सिरा मछली की पूंछ के समान होता है जिसके बीच में काले रंग से क्रॉस बना होता है।
2. यदि कार्यस्थल से 30 मी. पहले गति संकेतक लगा हो तो यह सतर्कता संकेतक कार्यस्थल से 1200 मी. पहले लगाया जाता है।



3. यदि कार्यस्थल/अवरोध से 30 मी. पहले रोक संकेतक लगा हो तो इसे अवरोध से 1200 मी. पहले लगाया जाता है।
4. यदि यह बोर्ड अस्थायी गति प्रतिबन्ध के लिये लगाया जाता है तो रात के समय इसमें दो पीली बत्तियाँ जलायी जाती हैं।
5. इस बोर्ड को देखने के बाद लोको पायलट अपनी गाड़ी नियंत्रण में रखेगा और अगले बोर्ड को देखने की कोशिश करेगा।

2. गति संकेतक-

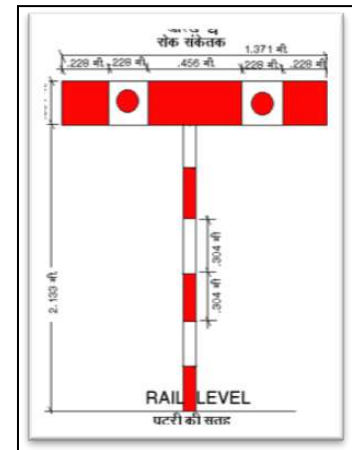
- 1) यह पीले रंग का समबाहु त्रिभुजाकार बोर्ड होता है जिस पर काले रंग से वह प्रतिबंधित गति अंको में लिखी होती है जिसका पालन लोको पायलट को करना होता है।
- 2) यह संकेतक कार्यस्थल/अवरोध से 30 मी. पहले लगाया जाता है।
- 3) यदि यह प्रतिबन्ध अस्थायी है तो रात के समय इसे प्रकाशित किया जाएगा।
- 4) स्थायी तथा अस्थायी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



नोट- सतर्कता संकेतक एवं गति संकेतक यदि अस्थायी गति प्रतिबन्ध के लिये लगाये जाते हैं तो रात के समय इन्हें प्रकाशित किया जाना चाहिए लेकिन इस कार्य के लिये रिफ्लेक्टर टाईप बोर्ड लगाये जा सकते हैं जो कि हेड लाइट की रोशनी में प्रकाशित होते हैं।

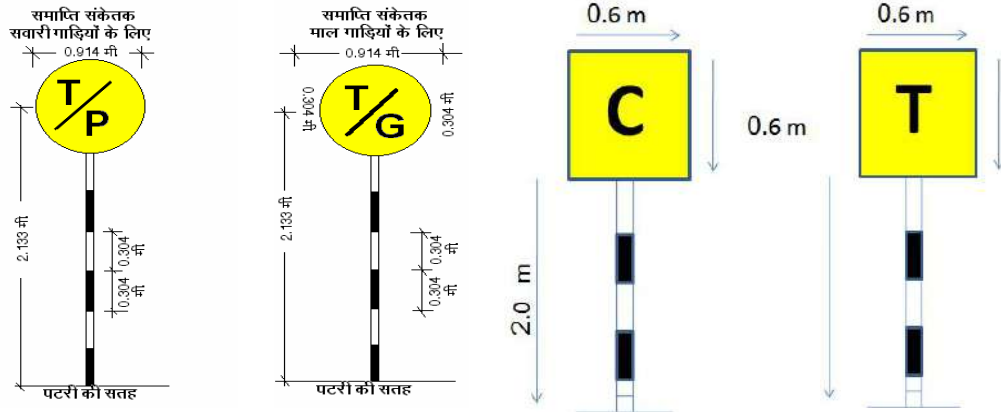
3. रोक संकेतक -

- 1) यह एक लाल रंग का आयताकार बोर्ड होता है जिसके दोनों सिरों के पास खड़ी सफेद पट्टियाँ होती हैं और इन सफेद पट्टियों में छेद होते हैं।
- 2) यह बोर्ड अवरोध से 30 मी. पहले लगाया जाता है।
- 3) रात के समय इसमें दो लाल बत्तियाँ जलायी जाती हैं।
- 4) इस बोर्ड के पास इंजिनियरिंग विभाग का एक कर्मचारी नियुक्त होता है जिसके पास एक पुस्तक (ED 9.39 & ED 9.40) होती है। लोको पायलट इस बोर्ड से पहले अपनी गाड़ी रोकेंगा। यहाँ पर नियुक्त कर्मचारी लोको पायलट को पुस्तक देगा जिसमें लोको पायलट अपनी गाड़ी का नाम, नंबर, दिनांक, समय इत्यादि लिखकर हस्ताक्षर करता है और उसके बाद इस कर्मचारी द्वारा ऑल राइट हाथ सिगनल मिलने पर अपनी गाड़ी पुनःरवाना करता है।



4. अन्तिम संकेतक (Termination Indicator)-

- 1) यह पीले रंग का गोलाकार बोर्ड होता है।
- 2) यात्री गाड़ी के लिये इस बोर्ड पर काले रंग से T/P और मालगाड़ी के लिये इस बोर्ड पर T/G शब्द लिखा होता है।
- 3) T/P बोर्ड कार्यस्थल से उस सेक्शन में चलने वाली सबसे लम्बी सवारी गाड़ी की लम्बाई (550 मीटर) के बराबर दूरी पर लगाया जाता है।
- 4) T/G बोर्ड कार्यस्थल से उस सेक्शन में चलने वाली सबसे लम्बी मालगाड़ी की लम्बाई (700 मीटर) के बराबर दूरी पर लगाया जाता है।
- 5) T/P अथवा T/G बोर्ड के बाद क्रमशः सवारी तथा मालगाड़ी के लोको पायलट अपनी गाड़ी की गति को सामान्य करेंगे।
- 6) अकेले इंजन या छोटी गाड़ी होने पर प्रतिबंधित दूरी को पार करने के बाद अपनी सामान्य गति से आगे की ओर रवाना होंगे।



5. सतर्कता बोर्ड (caution board)

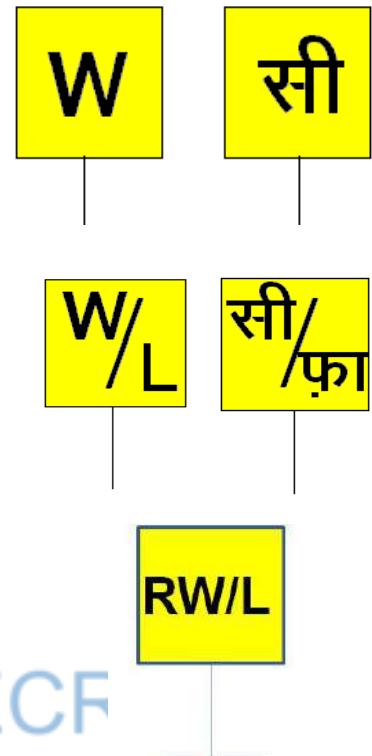
- 1) यह एक पीले रंग का बोर्ड होता है जिस पर काला अंग्रेजी अक्षर C और T लिखा होता है।
- 2) यह C बोर्ड मानसून के दौरान पुल से या खतरे वाली जगह से 1200 मीटर पहले लगाया जाता है।
- 3) यह T बोर्ड पुल से या खतरे वाली जगह से उस section में चलने वाली सबसे लम्बी गाड़ी की लम्बाई के बाद लगाया जाता है। यदि C और T बोर्ड के बीच 1.6 KM की दूरी हो तो 800 मी पर एक और C बोर्ड लगाया जायेगा।
- 4) बोर्ड लोको पायलट को चेतावनी देता है कि आगे सतर्क रहे और वह अपनी गाड़ी को नियंत्रण में रखे।

7. सीटी (W) बोर्ड-

- 1) यह पीले रंग का वर्गाकार बोर्ड होता है जिस पर काले रंग से अंग्रेजी अक्षर W अथवा हिन्दी अक्षर सी लिखा होता है।
- 2) यह बोर्ड उस स्थान पर लगाया जाता है जहाँ पर गोलाई या सुरंग के कारण लोको पायलट को 800 मी के आगे का रास्ता साफ़ दिखाई नहीं देता।
- 3) लोको पायलट जैसे ही इस बोर्ड को देखेगा वह लगातार लम्बी सीटी बजाते हुये उस स्थान से गुजरेगा।

W/L सीटी बोर्ड (समपार फ़ाटक के लिये)-

- 1) यह एक पीले रंग का वर्गाकार बोर्ड होता है जिस पर काला अंग्रेजी अक्षर W/L या सी /फ़ा लिखा होता है।
- 2) यह बोर्ड समपार से पर्याप्त दूरी पहले गाड़ी आने की दिशा में लगाया जाता है।
- 3) यह बोर्ड समपार फ़ाटक से 600 मीटर पर की दूरी पर लगाया जाता है।
- 4) इस बोर्ड को देखने के बाद लोको पायलट लगातार छोटी सीटी बजाते हुये RWL बोर्ड जाएगा जो कि 250 मी. पहले गाड़ी आने की दिशा में लगाया जाता है तथा वहाँ से लगातार लम्बी सीटी बजाते हुये उस स्थान से गुजरेगा और समपार पर तेज निगाह रखेगा।



शंटिंग

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

शंटिंग के प्रकार- शंटिंग के प्रकार निम्नानुसार है-

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

1. हाथ शंटिंग-

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

- i. जिम्मेदार यातायात कर्मचारी के निरीक्षण में ही शंटिंग की जानी चाहिए।
- ii. ऐसे वाहनो को हमाल (कुली) दोनो बफर के बीच से या साईड से वाहनो को धकेलेंगे।
- iii. शंटिंग किये जाने वाले वाहनो के हैंड ब्रेक कारगर होने चाहिए।
- iv. यदि स्टेशन / यार्ड में वाह्यतम कांटो के आगे 400 मे 1 से अधिक उतार बाहर की तरफ हो तो हाथ शंटिंग नहीं करना चाहिए।
- v. एक समय में एक वैगन की शंटिंग की जाएगी।

➤ हाथ शंटिंग के लाभ-

यह शंटिंग कम खर्चिली है क्योंकि इसमें इंजन तथा ईंधन की आवश्यकता नहीं पड़ती है।

➤ हाथ शंटिंग से हानि-

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

1. लूज/हम्प शंटिंग-

लूज शंटिंग का अर्थ है कि गाड़ी में से वाहनो को अलग करके उन्हें ईंजन से धक्का देकर या लुढ़का कर छोड़ देना जिस से वाहन लुढ़क कर जिस लाइन के लिए कांटे सैट किये गये हैं, उस लाइन पर पहुँच जाते हैं।

यदि यही शंटिंग हम्प की सहायता से की जाती है तो उसे हम्प शंटिंग कहते हैं

। निम्नलिखित वाहनो की लूज शंटिंग नहीं की जाएगी-

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

➤ **लूज /हम्प शंटिंग के लाभ-**

1. गाड़ियों कम समय में तैयार होती है।
2. इससे यार्ड में होने वाले वैगनों का विलम्ब कम किया जा सकता है।
3. शंटिंग इंजन घंटों में बचत होती है।

➤ **लूज / हम्प शंटिंग से हानि-**

1. वैगनों को क्षति पहुंचती है।
2. वैगनों में लदे माल को क्षति पहुंचती है। जिससे अधिक दावा देना पड़ता है।
3. स्किड, पोर्टर तथा ब्रेक चेजर्स ज्यादा लगते हैं।
4. कम सुरक्षित है।

3. फ्लाई शंटिंग-

हम्प यार्डों में उसी स्थान पर ऐसी शंटिंग की जा सकती है जो यार्ड मैकेनाइज्ड (Mechanized) हो।

इसमें दो या अधिक वैगनों को अनकपल करके हम्प से लुढ़का दिया जाता है। कांटे अगले वाहन के लिये सैट रहते हैं और जैसे ही पहला वैगन कांटो से गुजर जाता है कांटो को दूसरी लाइन के लिए सैट कर दिया जाता है।

➤ **लाभ-** इससे शंटिंग में बहुत कम समय लगता है।

➤ **हानि-** वे सभी जो कि लूज शंटिंग की है।

4. पुश एण्ड पुल शंटिंग-

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

➤ **लाभ-** यह पद्धति बहुत सुरक्षित है। इसमें न तो वैगनों को क्षति पहुंचती है और न ही उसमें रखे सामान को क्षति पहुंचाती है और न ही वैगनों के गिरने का खतरा रहता है।

➤ **हानि-** इस पद्धति से शंटिंग करने में ज्यादा समय लगता है।

शंटिंग के सामान्य नियम- (GR 5.13, GR 5.14)

1. लोको पायलट को शंटिंग के लिये अधिकार पत्र शंटिंग आदेश T/806 देना चाहिए। (जहाँ शंटिंग स्थावर सिगनल द्वारा की जाती है वहाँ T /806 दिये जाने की आवश्यकता नहीं है।)

2. शंटिंग कार्य SWR में दिए गये शंटिंग पर्यवेक्षक (Shunting supervisor) की निगरानी में की जाएगी। जो निम्नलिखित होते हैं

- i. स्टे.मा., यार्ड मास्टर, सहायक यार्ड मास्टर, शंटिंग मास्टर, शंटिंग जमादार, TA-I & II
 - ii. रोड साइड स्टेशन पर गाड़ी का गार्ड
3. लोको पायलट को स्वयं शंटिंग करनी चाहिए।
 4. शंटिंग की अधिकतम गति 15 kmph होनी चाहिए।
 5. खतरनाक / ज्वलनशील / विस्फोटक पदार्थों से भरे वाहन की शंटिंग की अधिकतम गति 8 kmph होगी।
 6. पाँच बॉक्स वैगन की शंटिंग करते समय इम्पैक्ट गति 3 kmph होगी।
 7. एक बॉक्स वैगन की शंटिंग करते समय इम्पैक्ट गति 5 kmph होगी।
 8. शंटिंग कार्य के लिये आऊटर, होम, और अंतिम रोक सिगनल को ऑफ़ नहीं किया जाएगा।

9. यदि शंटिंग के दौरान किसी सम्मुख कांटे को ट्रैक लॉक / लॉक बार नहीं है तो उसे क्लैम्प करना चाहिए।
 10. जब दो इंजन हो तो शंटिंग कार्य के लिये एक ही इंजन का प्रयोग करना चाहिए लेकिन यदि दो इंजन मल्टिपल रूप में आपस में जुड़े हुये हैं तो उसे एक इंजन मानकर ही शंटिंग करनी चाहिए।
 11. जब पूरी की पूरी गाड़ी की, एक लाईन से दूसरी लाईन पर शंटिंग की जा रही हो तो गार्ड को अपने ब्रेक यान में रहना चाहिए।
 12. सामान्यतः शंटिंग करते समय पूरी गाड़ी में एयर प्रेशर होना चाहिए।
 13. जब शंटिंग करते समय वाहन को वाह्यतम रोक सिगनल के बाहर ले जाना हो तो अन्तिम वाहन पर TL/TB या लाल झण्डी लगाना चाहिए। जिससे पता लग सके कि ब्लॉक सेक्शन से सभी वाहन आ गये हैं।
 14. यदि स्टेशन/यार्ड में सबसे बाहरी कांटे के आगे 400 में 1 का या इससे अधिक उतार है तो उस ओर शंटिंग नहीं की जाएगी यदि करना जरूरी हो तो इंजन उतार की ओर होना चाहिए।
 15. इंटरलॉक स्टेशनों के जिन सम्मुख कांटों पर ट्रैक लाक/ लाक बार लगे हों उन कांटों में शंटिंग के दौरान, यदि इंटरलाक व्यवस्था के अनुसार ऐसा किया जा सकता है तो ट्रैक लाक/ लाक बार का लीवर खींचकर अवश्य ताला लगा देना चाहिए। इंटरलॉक स्टेशनों के सम्मुख कांटों में जिन पर न तो ट्रैक लाक/ लाक बार लगे हो और ना वे की- लॉकड हो, और नॉन इंटरलाक स्टेशनों के सभी कांटों में क्लैम्प और ताला लगाना चाहिए।
 16. साइडिंग में शंटिंग के दौरान शंटिंग पर्यवेक्षक को ऐसे जगह पर रहना चाहिये जहाँ से वह dead end को देख सके एवं लोको पायलट को सिगनल दिखा सके।
-
17. जब डेड एंड साइडिंग में गाड़ी धकेली जा रही हो तो TA को सामने वाले वाहन के साथ -साथ चलना चाहिए और जैसे ही डेड एंड नजदीक आये रोक हाथ सिगनल दिखाने के लिये तैयार रहना चाहिए।
 18. साइडिंग में गाड़ी पुश करते समय गार्ड को आवश्यक सिगनल दिखाना है और brake van जैसे ही पॉइंट को पार करती है गार्ड hand brake लगाने के लिये तैयार रहेगा, यदि आवश्यक है। लोको पायलट fouling mark को clear करते ही तीन 000 (छोटी) सीटी बजाएगा और गार्ड hand brake लगाएगा। -
 19. यदि शंटिंग अनुदेश में परिवर्तन करना आवश्यक हो तो पहले शंटिंग कार्य को बन्द कर देना चाहिए और जहाँ तक संभव हो सके यह जानकारी लिखित रूप में देनी चाहिए। -
 20. शंटिंग शुरू करने के पहले शंटिंग से सम्बन्धित सभी कर्मचारियों को शंटिंग का पूरा विवरण समझ लेना चाहिए तथा उस स्टेशन पर लागू शंटिंग प्रतिबन्धों की जानकारी लेनी चाहिए। -
 21. शंटिंग के दौरान कपलिंग को घिसटते हुये नहीं छोड़ना चाहिए बल्कि उसे उचित स्थान पर लगाना चाहिए।
 22. सवारी गाड़ी की शंटिंग करते समय जब इंजन को जोड़ना हो तो पहले इंजन को सवारी डिब्बे से 20 मी. की दूरी पर अवश्य खड़ा करना चाहिए और इसके बाद सावधानी पूर्वक इंजन को लोड पर लेना चाहिए जिससे यात्रियों का धक्का न लगे। -
 23. शंटिंग के दौरान हाथ सिगनल इस प्रकार दिखाने चाहिए कि वे लोको पायलट को स्पष्ट दिखायी दें। -
 24. हाथ सिगनल के बिना से दिखाए जा रहे हों तो नीचे से रीपीट किये जाएंगे. लेकिन यदि स्थावर सिगनल के आधार पर शंटिंग हो तो हाथ संकेत रीपीट करने की आवश्यकता नहीं होगी. -
 25. यात्री गाड़ी की शंटिंग में शामिल इंजन एवं गाड़ी के working इंजन के अलावा, किसी इंजन को यात्री गाड़ी के ऊपर या पीछे नहीं खड़ा करना चाहिए।

शंटिंग के समय वर्जित बातें-

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

ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करना-

जब भी ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करना हो तो स्टेशन मास्टर आवश्यकतानुसार लाइन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड करेगा। यदि लोको पायलटको ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग कार्य के लिये भेजना हो तो उसे निम्न प्राधिकार दिये जायेंगे -

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

ध्यान दें -

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

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

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

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

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

इकहरी लाइन खण्ड पर स्टेशन सेक्शन के बाहर शंटिंग करना-

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

नोट- इकहरी लाइन खण्ड पर जहाँ टोकन लैस ब्लॉक उपकरण लगे हैं वहाँ ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने के लिये ब्लॉक बैक किया जाएगा।

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

इकहरी लाईन खण्ड पर-

1. इस प्रकार शंटिंग केवल स्टेशन सेक्शन में की जा सकती है। यदि स्टेशन संचालन नियम अनुमति दें तो।
2. यदि स्टेशन यार्ड में आती हुई गाड़ी की दिशा में 400 मी 1 या अधिक का उतार है तो ऐसी शंटिंग करते समय इंजन आगे होना जरूरी है।

गाड़ियों के आगमन प्रस्थान के दौरान शंटिंग

किसी ऐसी लाइन पर / से आने वाली / जाने वाली गाड़ी के लिए सिगनल ऑफ किया गया हो जिसका पृथक्करण नहीं किया गया हो, तो उन कांटों की ओर शंटिंग नहीं की जाएगी जिस पर आने वाली / जाने वाली गाड़ी को पास होना है, केवल उन स्टेशनों को छोड़कर जहां बार बार शंटिंग की जाती है तथा जब ऐसे कांटों को रोक सिगनल / शंट सिगनल या स्टॉप बोर्ड द्वारा सुरक्षित किया गया हो, ऐसी शंटिंग करते समय निम्न लिखित सावधानियों का अनुपालन किया जाएगा –

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

ऐसे उतार वाले स्टेशन पर शंटिंग करना जिसकी मुख्य लाईन अन्य लाईनों से आइसोलेटेड नहीं है-

1. ऐसे स्टेशन पर जहाँ स्टेशन से बाहर की ओर उतार है वहाँ उतार की ओर शंटिंग करते समय इंजन सामने की ओर (Leading) अर्थात् उतार की ओर होना चाहिए।
2. ऐसे स्टेशन पर जहाँ इंजन को उतार की ओर रखना संभव न हो सके तो शंटिंग दूसरी ओर से की जा सकती है बशर्ते slip siding से protected हो।
3. उपरोक्त के अतिरिक्त निम्नलिखित सावधानियों का पालन भी शंटिंग करते समय किया जाएगा-
 - i) लूज शंटिंग नहीं की जाएगी।
 - ii) लोड को पूरी तरह से एयर प्रेशर पर लिया जाएगा।
 - iii) इंजन को लोड से तब तक नहीं काटा जायेगा जब तक लोड बाह्यतम कांटों के अंदर न आ जाये और अलग किये गये वैगनों को हैंड ब्रेक लगाकर तथा लकड़ी के गुटके लगाकर स्थिर किया जाए।
 - iv) जिस स्थान के आगे इस प्रकार की शंटिंग करना मना है उस स्थान को स्पष्ट रूप से चिह्नित किया जाएगा।
4. इन नियमों को उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में शामिल किया जाएगा।

मार्शलिंग (विन्यास)

गाड़ी में वाहनो को सही क्रम में लगाकर गाड़ी तैयार करने की विधि को मार्शलिंग कहते हैं।

उद्देश्य-

- i) संरक्षा एवं सुरक्षा को ध्यान में रखकर
- ii) यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखकर
- iii) परिचालन सुविधा को ध्यान में रखकर।

विध्वंस विरोधी विन्यास- Anti Telescopic Marshalling.

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

1. मेल / एक्सप्रेस गाड़ियों की एन्टी टेलीस्कोपिक मार्शलिंग

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

2. सवारी गाड़ी की एन्टी टेलीस्कोपिक मार्शलिंग

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

3. ब्रांच लाइन पर चलने वाली सवारी गाड़ी

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

SLR स्वतः एन्टी टेलीस्कोपिक कोच माना जाता है क्योंकि यात्रियों के बैठने के स्थान पर दोनों ओर लगेज कम्पार्टमेन्ट होते हैं। ब्रांच लाइन पर बीच में एस.एल.आर. लगाने का उद्देश्य शंटिंग में लगने वाले विलम्ब को कम करना है।

एन्टी टेलीस्कोपिक कोच (ATC) की विशेषताएं-

1. यह डिब्बा स्टील का बना होता है तथा वजन में हल्का होता है जिससे इंजन ज्यादा डिब्बे खींच सकता है।
2. इसका फ्रंट, साइड तथा छत एक ही फ्रेम की बनी होती है।
3. इन डिब्बों के किनारे कमजोर बनाये जाते हैं तथा शौचालय तथा फ्रंट के नीचे Collapsible Tube (नष्ट होने वाली ट्यूब) लगाई जाती है। जिससे टक्कर के समय जो भी ऊर्जा पैदा होती है या आघात होता है उसको इसके किनारे स्वयं ही सहन करते हैं और उसमें ये दब जाते हैं तथा Collapsible tube भी नष्ट हो जाती है और बीच का हिस्सा सुरक्षित रह जाता है।
4. इसकी पहचान के लिये बफर के पास पीछे तिरछी पट्टियाँ बनी होती हैं।
5. एक्सल और बोगी फ्रेम के बीच क्वाइल स्प्रिंग लगी होती है जिससे यात्रियों को झटके कम लगते हैं।
6. बोगी फ्रेम के सभी जोड़ों पर रबर का प्रयोग किया जाता है जिससे डिब्बे की फिटनेस बनी रहती है और आवाज भी नहीं आती है।

मेल / एक्सप्रेस / सवारी / मिली-जुली गाड़ी की मार्शलिंग-

1. मेल/एक्सप्रेस/सवारी/मिलीजुली गाड़ियों की रचना तथा उनका विन्यास मु.परि.प्रबन्धक द्वारा समय समय पर जारी किये गये विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाता है।
2. मेल/एक्सप्रेस/सवारी/मिलीजुली गाड़ियों की स्थायी रचना में कम से कम दो SLR लगाने चाहिए जिसमें एक SLR इंजन के पीछे तथा एक SLR सबसे आखिरी में अवश्य होना चाहिए।
3. यदि दो SLR उपलब्ध नहीं है तो एक SLR पीछे की ओर अवश्य ही होना चाहिए।
4. छोटी शाखा लाईनों पर चलने वाली सवारी एवं मिली जुली गाड़ियों में SLR बीच में लगाया जा सकता है ताकि SLR का स्थान परिवर्तन करने के लिये बार-बार शंटिंग न करनी पड़े परंतु SLR के दोनों ओर अधिकतम तीन (RA को छोड़कर) बोगिया होनी चाहिए।
5. मिली जुली गाड़ी का विन्यास साधारणतः निम्नप्रकार से होगा
- इंजन + माल डिब्बे + सवारी डिब्बे + SLR
6. सवारी / मेल एक्सप्रेस गाड़ी के ब्रेक यान के पीछे अधिकतम दो बोगी लगाये जा सकते हैं बशर्ते उन्हें गाड़ी के ब्रेक प्रणाली से जोड़ दिया हो लेकिन इसके अतिरिक्त एक निरीक्षण यान भी अंतिम वाहन के रूप में लगाया जा सकता है बशर्ते उसके ट्रन ब्रेक के साथ-साथ हाथ ब्रेक भी कारगर हों।
7. मिलीजुली गाड़ी में पिछले ब्रेक यान के पीछे दो बोगी के अतिरिक्त एक निरीक्षण यान अन्तिम वाहन के रूप में लगाया जा सकता है बशर्ते सभी वाहनो के ब्रेक कार्यरत हो और निरीक्षण यान के मामले में उसके हैंड ब्रेक भी कारगर हो।
8. एक चौपहिया वाहन दो बोगी तथा इंजन और बोगी के बीच नहीं लगाया जाएगा।
9. जब चौपहिया वाहन सवारी गाड़ी में लगा हो तो गाड़ी की अधिकतम गति 72 kmph होगी।
10. सवारी गाड़ी में माल डिब्बा तब तक नहीं लगाया जाएगा जब तक कि TXR द्वारा उसे "यात्री गाड़ी के लिए फिट है" प्रमाण पत्र नहीं दिया जाता ।
11. सवारी गाड़ी में ट्रन पाईण्ड वाहनो को नहीं लगाना चाहिए किन्तु मिली जुली गाड़ी में ब्रेकयाने क अन्दर पूर्णतः निर्वात / एयर ब्रेकयुक्त गाड़ी में लगाया जा सकता हैं.यदि उस के लगने से गाड़ी की प्रकाश व्यवस्था में कोई बाधा न पड़े।
12. सभी कोचिंग और माल वाहन परीक्षण और फ्रिट ट्रन परीक्षण करने वाले स्टेशनो के गाड़ी परीक्षक सवारी गाड़ी में लगे माल वाहनो का भी परीक्षण करेंगे यद्यपि उन गाड़ियों का साधारणतः ऐसे से स्टेशन पर परीक्षण नहीं किया जाता तो भी इन स्टेशनो पर सिर्फ सवारी गाड़ी में लगे माल वाहनो का ही परीक्षण किया जाएगा और उन्हें फ्रिट ट्रन का प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा।
13. ऐसे स्टेशन पर जहाँ अन्तिम से स्टेशन पर गाड़ी परीक्षक कर्मचारी नहीं रखे गये हैं वहाँ प्रारम्भिक स्टेशन पर ही गाड़ी परीक्षक कर्मचारी मिली जुली गाड़ियों को जाने और आने दोनों दिशाओं की यात्रा के लिये प्रमाण पत्र जारी करेंगे चाहे वे अन्तिम स्टेशन से खाली आये या भरी हुई आये।
14. रसोईयान (पैन्ट्री कार) जहाँ तक संभव हो सके बीच में लगाना चाहिए और वेस्टीबुल स्टॉक से जुड़ी होनी चाहिए।
15. वेस्टीबुल स्टॉक एक समूह में लगाना चाहिए जहाँ तक संभव हो सके उनके बीच में नॉन वेस्टीबुल कोच नहीं लगाना चाहिए।
16. सभी ए.सी. कोच एक ही समूह में होने चाहिए और उपयुक्त स्थान पर वेस्टीबुल स्टॉक के साथ जुड़े होने चाहिए।
17. सेक्शनल कोच लगाते समय ध्यान रखना चाहिए कि जिस जंक्शन से स्टेशन पर उसकी शंटिंग की जाएगी यदि उस से स्टेशन पर शंटिंग इंजन उपलब्ध है तो उसे गाड़ी में सबसे पीछे लगाया जाएगा और यदि शंटिंग इंजन उपलब्ध नहीं है तो गाड़ी में इंजन के पीछे लगाया जाएगा।
18. लाइट इंजन के साथ अधिकतम 03 (तीन) inspection carriage लगाये जा सकते हैं । तीन से अधिक होने पर बिना ब्रेक यान के माल गाड़ी का नियम लागू होगा।

मालगाड़ी की मार्शलिंग-

1. SR 4.23-1 में उल्लेखित गाड़ियों के मामले को छोड़कर सभी गाड़ियों के पीछे एक मालगाड़ी का ब्रेकयान अवश्य होना चाहिए।
2. मालगाड़ी में ODC वाहन को तब तक नहीं लगाना चाहिए जब तक कि इसके लिये COM की पूर्व अनुमति न मिल जाये।
3. एक चौपहिया वाहन दो आठ पहिये वाले वाहनो (बोगी) के बीच तथा इंजन और बोगी के बीच नहीं लगाना चाहिए लेकिन रास्ते में शंटिंग की सुविधा के लिये इंजन व बोगी के बीच लगाया जा सकता है।
4. विशेष अनुदेशों के अनुसार चलने योग्य प्रमाणित किया गया क्षतिग्रस्त वाहन / माल डिब्बा या इंजन पिछले ब्रेक यान के पीछे केवल दिन के प्रकाश में लगाकर उसका SR 4.29 के बशर्ते उपबंधों का पालन किया गया हो लगाया जा सकता है।
5. डेड इंजन (जो खराब नहीं है) यदि गाड़ी की अधिकतम गति के बराबर चलने योग्य है तो उसे ट्रेन इंजन के बाद लगाया जाएगा।

मार्शलिंग चार्ट

क्र	विवरण	मालगाड़ी डीजल/ विद्युत इंजन द्वारा	सवारी / मिलीजुली गाड़ी डीजल/ विद्युत इंजन द्वारा
1.	जानवरो/घोड़ो से भरा डिब्बा	इंजन से सातवाँ	इंजन से दूसरा
2	क्षतिग्रस्त वाहन या इंजन (जो चलाने के लिये प्रमाणित किया गया हो)	ब्रेक यान के पीछे सिर्फ दिन में	नहीं लगाया जाता
3.	बेकाम इंजन	इंजन के बाद या ब्रेक यान के पीछे	इंजन के बाद
4.	क्रेन	इंजन से चार वाहन पीछे	-

गार्ड वैगन

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

विस्फोटक एवं गोला बारुद से लदे माल डिब्बे-

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

- i) मालगाड़ी में - 10
- ii) सवारी गाड़ियो में - नहीं लगाया जाएगा
- iii) मिली जुली गाड़ियो में - 03 पाउडर यान अथवा 3 बंद माल डिब्बे।

2. विस्फोटक एवं गोला बारुद से भरे हुये सभी वाहनो को गाड़ी में एक ही स्थान पर लगाना चाहिए।

3. प्रत्येक डिब्बे में विस्फोटक की मात्रा डिब्बे में अंकित क्षमता से अधिक नहीं होनी चाहिए(जैसा रेड टैरिफ़ में बताया गया है)।

4. विस्फोटक पदार्थ से भरे वाहनो को अन्य वाहनों अलग रखने के लिये तीन गार्ड वैगन लगाने चाहिए। यदि विस्फोटक पदार्थ से भरे वाहनो को इंजन के पास लगाया जा रहा है तो इंजन और ऐसे वाहनो के बीच एक गार्ड वैगन अवश्य होना चाहिए।

5. उपरोक्त गार्ड वैगन का नियम मिलेट्री के डिब्बो पर भी लागू होगा।

पेट्रोलियम एवं अन्य ज्वलनशील पदार्थ को गाड़ी से ले जाना

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

क श्रेणी में एविऐशन स्प्रिट, बेन्जीन कच्चा (कूड)तेल, पेट्रोल (मोटर स्प्रिट), धुलाने वाले (सॉल्वेन्ट) तेल, मेथानॉल और नेप्था है।

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

पेट्रोलियम और अन्य ज्वलनशील द्रव पदार्थों को माल गाड़ी या मिली जुली गाड़ी से लेकर जाना

1. पेट्रोल और अन्य ज्वलनशील पदार्थों से लदे वाहनो को किसी भी संख्या में लेकर जाया जा सकता है।

2. ऐसे सभी वाहनो को आपस में एक समूह में तथा एक साथ लगाना चाहिए।

3. विस्फोटक पदार्थ से भरे वाहनो को अन्य वाहनों अलग रखने के लिये तीन गार्ड वैगन लगाने चाहिए। यदि विस्फोटक पदार्थ से भरे वाहनो को इंजन के पास लगाया जा रहा है तो इंजन और ऐसे वाहनो के बीच एक गार्ड वैगन अवश्य होना चाहिए।

4. यदि वाहन ख श्रेणी के द्रव पदार्थ से लदे हो तो उसके आगे तथा पीछे दोनों ओर एक गार्ड वैगन अवश्य लगाना चाहिए।

5. ऐसे खाली वैगन जो क श्रेणी या ख श्रेणी के द्रव पदार्थ से भरे हुये थे इनका संचालन करते समय भी उपरोक्त अनुसार गार्ड वैगन लगाए जाएंगे।

अशक्त / क्षतिग्रस्त वाहन को लेकर जाना- (SR 4.29)

1. अशक्त / क्षतिग्रस्त वाहन कोई कोच, वैगन या इंजन हो सकता है।
2. यदि लोको फ़ोरमैन क्षतिग्रस्त इंजन को या गाड़ी परीक्षक किसी अशक्त / क्षतिग्रस्त कोच या वैगन को गाड़ी में लगाकर ले जाना सुरक्षित समझता है तो वह इसकी लिखित सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।
3. स्टेशन मास्टर इस प्रकार की लिखित सूचना प्राप्त करने पर इस प्रकार के वाहन को दिन के प्रकाश में और अच्छे मौसम में खंड नियंत्रक से अनुमति लेकर मालगाड़ी में ब्रेक यान के पीछे लगा सकता है और जिन खंडों में मालगाड़ी नहीं चलती हो तो ऐसे खंडों में मिली जुली गाड़ी के ब्रेक यान के पीछे ऐसे वाहन को लगाया जा सकता है।
4. सूचना की मूल प्रति गाड़ी के गार्ड को देनी चाहिए।
5. सूर्यास्त के पश्चात या धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में ऐसे वाहनों को गाड़ी से अलग कर देना चाहिए और दिन के प्रकाश में या मौसम साफ होने पर उस आगे जाने देना चाहिए।
6. दिन के प्रकाश में और अच्छे मौसम में SM फिर से ऐसे वाहन को खंड नियंत्रक से अनुमति लेकर आगे गाड़ी से लगाकर भेजेगा और लिखित सूचना की मूल प्रति गार्ड को दे देगा।
7. इस प्रकार का केवल एक वाहन/ मालडिब्बा/ इंजन मालगाड़ी या मिली जुली गाड़ी में ब्रेक यान के पीछे लगाया जा सकता है।
8. ऐसे वाहन को गाड़ी में लगाये जाने पर लोको फ़ोरमैन या गाड़ी परीक्षक द्वारा गाड़ी के साथ जाने के लिये सक्षम रेल कर्मचारी को तैनात करना चाहिए।

घाट मार्शलिंग

1. जिन मंडलों में घाट है उन मंडलों की संचालन समय सारणी में घाट सेक्शन को उल्लेखित किया जाएगा।
2. घाट सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों की मार्शलिंग व संचालन के अनुदेश भी संचालन समय सारणी में दिये जायेंगे।
3. घाट सेक्शन में दो भरे हुये वैगनों के बीच में एक खाली वैगन नहीं होना चाहिए।
4. भरी हुई वैगनों को तथा खाली वैगनों को अलग-अलग समूह में लगाना चाहिए, गाड़ी में इंजन के बाद भरी हुयी तथा फिर खाली वैगनों को लगाना चाहिए।
5. गाड़ी पूर्ण रूप से स्वचलित निर्वात / एयर प्रेशर ब्रेक से युक्त होनी चाहिए।

गाड़ी संचालन पद्धतियाँ (GR.7.01)

भारतीय रेल पर निम्न लिखित संचालन पद्धतियाँ लागू हैं-

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

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

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

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

लॉक एवं ब्लॉक पद्धति - (SR 8.01-1)

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

लॉक एवं ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें-

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

संचार के साधन

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

- i. ब्लॉक उपकरण / ट्रैक सर्किट / एक्सल काउन्टर
- ii. ब्लॉक टेलीफोन
- iii. स्टेशन से स्टेशन फिक्स ड टेलिफोन
- iv. रेलवे ऑटो/ BSNL / MTNL के फिक्स ड टेलिफोन
- v. कंट्रोल टेलीफोन

MDZTI/BSP/SECR

vi. वी.एच.एफ़.सैट

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

- • निर्धारित कोड में सीटी
- वाकी टाकी
- हाथ सिगनल का दिखाना
- आपातकालीन परिस्थिति में सी यु जी

3 .परिस्थिति के अनुसार लोको पायलट,गार्ड और स्टे.मा.गाड़ी संचालन के दौरान उपरोक्त साधनों का प्रयोग करेंगे।

प्रस्थान प्राधिकार

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

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

ब) इकहरी लाइन-

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

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

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

स्वचालित ब्लॉक पद्धति- (SR 9.01)

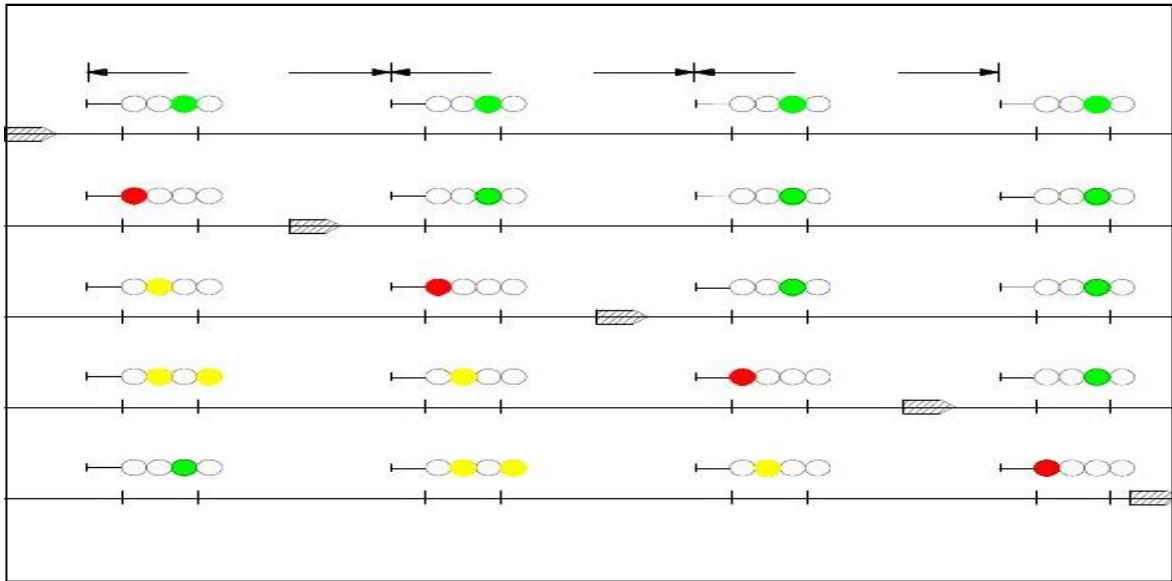
द.पू.मध्य रेलवे पर निम्नलिखित खण्डों पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति लागू है-

1. JRMG-GTK
2. JRMG-BYL
3. MUA-KAV

स्वचालित ब्लॉक पद्धति- (SR 9.01)

दोहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें - (GR 9.01)

1. जहाँ गाड़ियों का संचालन दोहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति से होता है वहाँ-
 - a) लाइन पर लगातार ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर लगाये जाते हैं।
 - b) आवश्यकता होने पर दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनो के बीच की लाइन कई स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में बाँटी जा सकती है। प्रत्येक ऐसे सेक्शन दो क्रमिक रोक सिगनल के बीच परिचालित लाइन के भाग होंगे और इन में प्रवेश रोक सिगनल द्वारा शासित होगा तथा
 - c) ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर, स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश को शासित करने वाले रोक सिगनल को इस प्रकार नियंत्रित करेंगे कि-
 - i) सिगनल तब तक ऑफ़ स्थिति में नहीं जाएगा जब तक लाइन न केवल अगले रोक सिगनल तक, बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर नहीं है, तथा
 - ii) जैसे ही गाड़ी सिगनल पार करे वैसे ही सिगनल अपने आप ON स्थिति में आ जाएगा।
2. जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्देश नहीं दिया जाता है, उपरोक्त पर्याप्त दूरी 120 मी. से कम नहीं होगी।
3. A. विशेष अनुदेशों के अधीन प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है।
B. इस प्रकार मुहैया कराए गए मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर्स अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया जाएगा और उसे आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा। संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हों या मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक माध्यम में हो।
C. पिछले स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य खंड आशोधित अर्ध स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जाएगा कि जब ए चिन्ह बुझा हो तो एडवांस्ड स्टार्टर स्वयं ऑफ़ होगा या ऑफ़ किया जाएगा जब लाइन मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो। इसी प्रकार मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल स्वतः ऑफ़ होगा अथवा ऑफ़ किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।
D. धुँध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं दे तो असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को विशेष अनुदेशों में तहत निर्धारित विधि में A चिन्ह को बुझाया जा सकता है और इस कार्रवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का A चिन्ह भी बुझ जाएगा।
E. उपरोक्त खंड C के अधीन उल्लेखित पर्याप्त दूरी उप नियम 2 के अधीन निर्धारित दूरी से कम नहीं होगी।
F. सामान्य स्थितियों के दौरान मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा
4. A. जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल ऑन में है तथा A चिन्ह बुझा है तो गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देगा और इसके बारे में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
B. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्य पद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए A चिन्ह के साथ ऑन अवस्था में मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है।

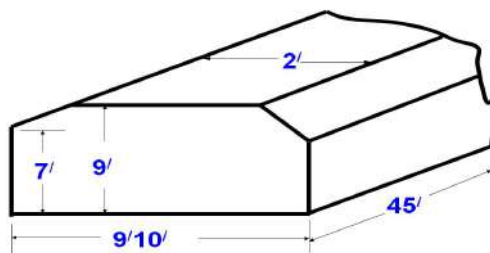


- C. यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ हो तो वह सिगनल पर पाँच मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल को ऑन में पास करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक 10 kmph की गति से ही चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा, और
- D. लोको पायलट, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा ।

बड़े आयाम का प्रेषण (ODC)

मानक चल आयाम (Standard Moving Dimension)

वे प्रेषण जिसे प्रारंभिक स्टेशन पर वैगनों में लदान करने के बाद गंतव्य स्टेशन तक पुरे मार्ग में किसी भी स्थान पर (गेज परिवर्तन सहित) अधिकतम मानक आयाम का उल्लंघन करता हैं उसे ODC /ISMD कहते हैं।



स्थिति	ब्रॉड गेज (1676 मि.मी.)	नैरो गेज (762 मि.मी.)	नैरो गेज (610 मि.मी.)
मध्य से ऊँचाई	4115 मि.मी.	3200 मि.मी.	2896 मि.मी.
साईड	3505 मि.मी.	2895 मि.मी.	2743 मि.मी.
चौड़ाई	3252 मि.मी. (कोच) 3200 मि.मी. (गुड्स-4wheeler) 3050 मि.मी. (गुड्स-8wheeler)	2286 मि.मी.	2133 मि.मी.

ODC- Over Dimension Consignment

ISMD- Infringing Standard Moving Dimension

जिस प्रेषण का आयाम उपरोक्त मानक चल आयाम से अधिक होता है उसे ODC या ISMD कहा जाता है। अधिकतम मानक आयामो को स्थिर संरचना के आधार पर गाडी की खडी एवं चलने की अवस्था को मापते हुए ग्रास एवं नेट क्लियरेंस के रूप में दर्शाया गया हैं और इसी के आधार पर ODC को तीन वर्गों में विभाजीत किया जाता हैं।

ODC / ISMD की श्रेणियाँ-

1. A क्लास ODC
2. B क्लास ODC
3. C क्लास ODC

विवरण	A क्लास	B क्लास ODC	C क्लास ODC
नेट क्लियरेंस	6 इंच या उससे अधिक	3 इंच या उससे अधिक परंतु 6 इंच से कम	3 इंच से कम परंतु 1 इंच से कम नहीं
ग्रास क्लियरेंस	9 इंच या उससे अधिक	6इंच या उससे अधिक परंतु 9 इंच से कम	6 इंच से कम (परंतु 4 इंच से कम नहीं)
अनुमति	DRM/COM	COM/DR	CRS
गति	सामान्य	40/15 Km/h	25/8KM/H
साथ मे चलने वाले कर्मचारी	कोई नहीं	SE (C&W), (रात में)	SE(P.Way), TI, SE(C&W), OHE staff.
संचालन समय	दिन / रात	दिन / रात	केवल दिन में

विद्युतीकृत क्षेत्रों में ओ.डी.सी. का संचालन-

विद्युतीकृत क्षेत्रों में ओ.डी.सी. का संचालन-

- i. यदि ओ.एच.ई. क्लियरेन्स 250 मि.मी. या उससे अधिक है तो कोई गति प्रतिबंध की आवश्यकता नहीं है। ii. यदि ग्रास क्लियरेन्स 250 मि.मी. से 200 मि.मी. के बिच हो तो 15 KM/H का गति प्रतिबंध लगाया जाएगा। iii. यदि ग्रास क्लियरेन्स 200 मि.मी. से कम होता है तो OHE की सप्लाइ बन्द कर दी जाएगी तथा 15 KM/H का गति प्रतिबंध लगाया जाएगा।
- iv. जिस प्रेषण का ओ.एच.ई. क्लियरेन्स 100 मि.मी. से कम हो तो उसे OHE विद्युतीकृत क्षेत्र में चलाने की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- v. उपरोक्त क्रमांक ii तथा iii के साथ OHE ट्रेक्शन का प्रतिनिधी साथ में यात्रा करेगा।
- vi. यदि BG में 1981 मि.मी. तथा MG1910 मि.मी. से अधिक चौड़ाई का प्रेषण हो तो OHE ट्रेक्शन का प्रतिनिधी साथ में यात्रा करेगा। OHE विद्युतीकृत क्षेत्र में ODC संचालन के समय खण्ड नियंत्रक एवं ट्रेक्शन पॉवर नियंत्रक आपस में समन्वय बनाये रखेंगे।

ODC संचालन के दौरान सावधानियाँ-

1. पॉकेट लेबिल पर ओ.डी.सी. की श्रेणी लिखी जाएगी।
2. ODC की लूज शंटिंग नहीं की जाएगी।
3. ODC को सवारी गाड़ी में नहीं लगाया जाएगा।
4. ODC को उसके निर्धारित मार्ग से ही चलाया जाएगा
5. ODC वाहन के मध्य में ही रखना चाहिए।
6. ODC को स्टेशन की, गुडस शेड की हाई लेवल प्लेटफार्म लाईन से सामान्यतः नहीं गुजारना चाहिए।
7. ODC को थ्रू गाड़ी से भेजना चाहिए न कि शंटिंग गाड़ी से।
8. B क्लास तथा C क्लास ODC को डबल लाईन के एक ब्लॉक सेक्शन में नहीं गुजारना चाहिए।
9. BWL वैगन को स्पेशल गाड़ी से लेकर जाया जाएगा और इसकी अधिकतम गति 30 kmph होगी।



अधिकार पत्र

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

उचित अधिकार पत्र समाप्त हो जाने पर स्टेशन मास्टर किसी भी कोरे कागज पर स्टेशन की मुहर लगाकर तथा उस पर "उचित अधिकार पत्र उपलब्ध न होने के कारण " रिमार्क लिखकर हस्तलिखित अधिकार पत्र जारी कर सकता है।

ध्यान दें-

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

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

- a. यह अधिकार पत्र किसी स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के खराब होने पर (C क्लास स्टेशन को छोड़कर) उसे पार करने के लिये पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को दिया जाता है।
- b. इसे कॉशन नोटिस स्टेशन से, ठीक पिछले स्टेशन से तथा गाडी रुकने वाले स्टेशन से जारी किया जाता है।
- c. इसमें जारी करने वाला स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाडी संख्या, खराब सिगनल का विवरण, जिस स्टेशन का सिगनल खराब है उसका विवरण, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन मुहर इत्यादि होता है।
- d. इसे प्राप्त करने के बाद, लोको पायलट उस सिगनल को तभी ऑन स्थिति में पार करेगा जब उस सिगनल के नीचे एक वर्दी धारी सक्षम रेल सेवक द्वारा कॉटे सैट, क्लैम्प, पैडलॉक करके ऑल राइट हैन्ड सिगनल दिखाया जाये।
- e. यदि लोको पायलट को सिगनल के निचे से पॉइन्टसमैन द्वारा ऑल राइट सिगनल दिखाई देता है तो वह बिना रुके अधिकतम 15 KM/H से सिगनल को पार करेगा।

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

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

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

1. सतर्कता आदेश सेक्शन में लागू अस्थायी गति प्रतिबन्धों की जानकारी लोको पायलट व गार्ड को देने के लिये जारी किया जाता है।
2. सतर्कता आदेश कॉशन नोटिस स्टेशन से सभी रुकने वाली गाड़ियों को तथा आवश्यकतानुसार किसी भी स्टेशन से जारी किया जाता है।
3. इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, सेक्शन का नाम, गति प्रतिबन्धों की कुल संख्या, स्थान का कि.मी. नं., जिन दो स्टेशनों के बीच वह स्थान है उसका नाम, प्रतिबन्धित गति, गति प्रतिबन्ध लगाने का कारण आदि बातें लिखी होती हैं।
4. इस पर स्टेशन मास्टर हस्ताक्षर करता है तथा स्टेशन की मुहर लगाता है।
5. इसे भौगोलिक क्रम में बनाया जाता है।
6. इसमें स्टेशनों के नाम कोड में नहीं बल्कि पूरे शब्दों में लिखने चाहिए।
7. यदि सेक्शन में इतने अधिक गति प्रतिबन्ध हैं कि वे एक पृष्ठ में नहीं आ सकते हैं तो अगले पृष्ठ पर शेष लिखें जायेंगे और उनके पृष्ठों पर पृष्ठ क्रमांक 1,2, इत्यादि लिखना चाहिए।
8. सतर्कता आदेश के रिकॉर्ड पन्ने जारी होने की तिथि से 12 महीने तक सुरक्षित रखना चाहिए। सतर्कता आदेश बनाते समय उसमें काट पीट नहीं करनी चाहिए बल्कि उसे रद्द करके नया सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।

ध्यान दें -

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

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

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

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

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

T/ 431- गाड़ी परीक्षण रिपोर्ट:

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

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

1. इस अधिकार पत्र का प्रयोग उस समय किया जाता है जब गाड़ी को अवरोधित लाईन पर लेना हो।
2. इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नं., जिस अवरोधित लाईन पर गाड़ी को लेना है उसका विवरण जिस सिग्नल को ऑन स्थिति में पार करना है उसका विवरण स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर आदि बातें होती हैं।

3. यह अधिकार पत्र जारी करने से पहले स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि सम्बन्धित लाईन के सभी कॉटे सैट तथा सम्मुख कॉटे सैट, क्लैम्प एवं पैड लॉक कर दिये गये हैं। कॉटेवाले द्वारा यह अधिकार पत्र सौंपने के पश्चात अवरोधित लाइन से संबन्धित प्रथमफेसिंग पाईट तक गाड़ी को पायलट किया जाएगा।

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

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

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

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

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

1. जब ब्लॉक सेक्शन में कोई दुर्घटना,ईंजन फेल या अन्य असामान्य परिस्थिति में सहायता हेतु इंजन/ सहायता गाड़ी भेजनी हो तो यह अधिकार पत्र दिया जाता है।
2. इस अधिकार पत्र के तीन भाग होते हैं-
 - a) बिना लाईन लाइन क्लियर आगे बढ़ने के लिए ब्लॉक टिकिट
 - b) सिगनलो को ऑन स्थिति में पार करने का अधिकार
 - c) सतर्कता आदेश (15/10 KM/H)
3. इस अधिकार पत्र में जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नं., अवरोधित ब्लॉक सेक्शन का नाम, अवरोध का कि.मी. नं., जिन सिगनलो को ऑन स्थिति में पार करना है उनका विवरण तथा गति प्रतिबन्धों का विवरण लिखा रहता है।

T/ B 602 - इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर संचार व्यवस्था प्रारंभ करने के लिए अधिकार पत्र - प्रति- तीन (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

1. इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर, संचार व्यवस्था प्रारंभ करने के लिये जाने वाले वाहन/साधन को यह अधिकार पत्र दिया जाता है।
2. इस अधिकार पत्र के निम्न पाँच भाग होते हैं-
 - a) बिना लाईन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार
 - b) सिगनलो को ऑन स्थिति में पार करने का अधिकार
 - c) सतर्कता आदेश (15/10पैदल)
 - d) लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश

e) सशर्त लाईन क्लीयर संदेश

3. इसमें जारी किये जाने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, लाईन क्लीयर लेने जाने वाले वाहन का विवरण, अगले स्टेशन का नाम, जिन सिगनलो को ऑन स्थिति में पार करना है उनका विवरण, सतर्कता आदेश, जिन गाड़ी के लिये लाईन क्लीयर पूँछने वाहन जा रहा है उसका नाम, गति प्रतिबन्ध, सशर्त लाईन क्लीयर संदेश में प्राईवेट नं. आदि बातें लिखी जाती हैं।

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

1. दोहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ी को रवाना करने के लिए यह अधिकार पत्र दिया जाता है।
2. इस अधिकार पत्र के तीन भाग होते हैं-
 - a) बिना लाईन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार
 - b) सिगनलो को ऑन स्थिति में पार करने का अधिकार
 - c) सतर्कता आदेश (25/10/पैदल)
3. इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नं., अगले स्टेशन का नाम, गति प्रतिबन्ध, उन सिगनलो का विवरण जिन्हें ऑन स्थिति में पार करना है, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर आदि बातें लिखी रहती हैं।

ध्यान दें -

- T/B 602 संचार व्यवस्था प्रारंभ करने के लिए जाने वाले वाहन / साधन को दिया जाता है जबकि T/C 602 गाड़ी को रवाना करने के लिए जारी किया जाता है।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ध्यान दें -

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

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

1. सम्पूर्ण संचार साधन भंग होने के बाद जब संचार का कोई साधन पुनः शुरू हो जाता है तब दोनों स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों द्वारा इसे भरा जाता है।
2. इस अधिकार पत्र में दोनों स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान चलने वाली अन्तिम गाड़ी का विवरण, प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान के साथ लिखते हैं जिससे ब्लॉक सेक्शन के साफ होने की सुनिश्चिती हो सके।
3. इस अधिकार पत्र को भरने के पश्चात ही सामान्य संचालन दोबारा शुरू किया जाएगा।

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

1. जब ब्लॉक सेक्शन में इंजन गाड़ी के लोड को नहीं खींच पाता है या अन्य किसी कारणवश गाड़ी से इंजन को अलग करना पड़े तो गार्ड के द्वारा लोको पायलट को यह लिखित अनुमति दी जाती है।

2. इसमें गाड़ी क्रमांक, समय, दिनांक, अगले हिस्से के साथ जाने वाले वाहन की संख्या, अन्तिम वाहन का पूर्ण विवरण (मा.रेल्वे,नं.,प्रकार), अवरोध का कि.मी. नं.,लिखा जाएगा। यदि लोको पायलटको मूर्त प्रस्थान प्राधिकार (टोकन या पेपर लाईन क्लीयर टिकट) दिया गया था तो गार्ड उसे अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा तथा इसकी स्विकृति इस पर देगा।
3. यदि ब्लॉक सेक्शन में बचे हुए हिस्से को लेने के लिए वही लोको पायलटजा रहा हो तो इस अधिकार पत्र का दूसरा भाग स्टेशन मास्टर द्वारा भरा जाएगा एवं लोको पायलटको पुनः सौंप कर ब्लॉक सेक्शन में खाना किया जाएगा।

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

1. इस अधिकार पत्र का प्रयोग शंटिंग के कार्य के लिये किया जाता है। इस पर स्टेशन मास्टर शंटिंग के अनुदेश देता है। जिसको पढकर गार्ड एवं लोको पायलटहस्ताक्षर करते है।
 2. इसमें समय, दिनांक, गाड़ी नं. इंजन नं.,शंटिंग का विवरण, शंटिंग के लिये जिन सिगनलो को ON स्थिति में पार करना है उनका विवरण यदि ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करना पड़े तो ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड का विवरण आदि बाते लिखी जाती है।
- नोट – जिन बड़े स्टेशनों पर नियमित शंटिंग निर्धारित स्थान तक होती हैं तथा इस हेतु अलग से शंटिंग स्टाफ नियुक्त किया है वहा T/806 अधिकार पत्र देने की आवश्यकता नहीं है।

स्वचलित ब्लॉक सेक्शन में प्रयुक्त अधिकार पत्र

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

1. यह प्राधिकार पत्र स्वचलित ब्लॉक सेक्शन में चलने वाली गाड़ी के लोको पायलट को उस समय जारी किया जाता है जब कोई स्वचल / हस्तचलित/ अर्द्ध-स्वचलित/ गेट रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना होता है।
2. इस अधिकार पत्र में निम्नलिखित जानकारी लिखी होती है-
 - a) स्टेशनों के नाम,दिनांक, समय
 - b) गाड़ी का नाम व नंबर
 - c) स्टेशनों के नाम जिनके बीच लगे सिगनल खराब हो गये है
 - d) स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर
- 3 TSL के दौरान गलत लाइन से जाने वाली गाड़ी को भी यह अधिकार पत्र जारी किया जाता है।

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

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

इस अधिकार पत्र में निम्नलिखित बाते होती है-

- a) जारी करने वाले स्टेशन का नाम, अगले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक
- b) गाड़ी संख्या, गाड़ी का नाम
- c) बिना लाइन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार
- d) परिस्थिति जिसके लिये यह अधिकार पत्र जारी किया जा रहा है
- e) उन सिगनलो का विवरण जिन्हे खराब स्थिति में या ऑन स्थिति में पार करना है।
- f) सतर्कता आदेश 25/10 kmph
- g) स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर

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

1. यह अधिकार पत्र ऑटोमेटिक सेक्शन में सहायता इंजन/गाड़ी के लोको पायलट को अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में जाने के लिये दिया जाता है।
 - a) इस अधिकार पत्र में निम्नलिखित बातों का उल्लेख रहता है-
 - b) बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
 - c) सतर्कता आदेश
 - d) अन्तिम गाड़ी का विवरण
 - e) अवरोध का कि.मी. तथा वह लाइन जिस पर अवरोध है
 - f) जारी करने वाले स्टेशन का नाम
 - g) समय, दिनांक

T/ D 912 - सिगनलो की लम्बी अवधि के लिये खराबी के दौरान स्वचलित ब्लॉक पद्धति में प्रस्थान प्राधिकार -प्रति- दो (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

यह अधिकार पत्र उस समय लोको पायलट को जारी किया जाता है जब स्वचलित ब्लॉक सेक्शन में सभी सिगनल लम्बी अवधि के लिये खराब हो जाये।

इस अधिकार पत्र में निम्नलिखित बातों का उल्लेख रहता है-

- a) जारी किये जाने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक
- b) जिन दो स्टेशनों के बीच सभी सिगनल खराब हो गये हैं उन स्टेशनों का नाम तथा सिगनलो के नम्बर।
- c) सतर्कता आदेश
- d) लाइन क्लीयर में प्राप्त प्राईवेट नं.
- e) गाड़ी नं., गाड़ी का नाम
- f) स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर।

T/1410 - पूर्ण गाड़ी आगमन रजिस्टर

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

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

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

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

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

T/D 1425 - पेपर लाइन क्लीयर टिकट (डाऊन दिशा) रंग- नीला प्रति- दो (लोको पायलट, रिकॉर्ड)

1. यह अधिकार पत्र इकहरी लाइन खण्ड पर लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार के रूप में निम्नलिखित परिस्थितियों में जारी किया जाता है।
 - a) जहाँ टोकन रहित ब्लॉक उपकरण लगे हैं वहाँ अन्तिम रोक सिगनल खराब होने पर

- b) ब्लॉक उपकरण खराब होने पर
- c) जहाँ किसी भी प्रकार के ब्लॉक उपकरण न लगे हो।
- 2. इस अधिकार पत्र में अन्तिम रोक सिग्नल को ON स्थिति में पार करने का अधिकार भी होता है। इसलिए इसके साथ T/369 (3b) अधिकार पत्र देने की आवश्यकता नहीं है।

T/199 F- प्राइवेट नंबर शीट

1. प्राइवेट नं. शीट की आपूर्ति (डी.एस.ओ.) मंडल संरक्षा अधिकारी कार्यालय द्वारा प्रत्येक स्टेशन को दी जाती है।
2. प्रत्येक स्टेशन के लिये अलग-अलग सीरीज की प्राइवेट नं. शीट दी जाती है।
3. उपयोग में लायी गई सभी प्राइवेट नं. शीटों को स्टेशन मास्टर, मंडल संरक्षा अधिकारी कार्यालय को कवरिंग लेटर के साथ भेज देना चाहिए।
4. प्राइवेट नं. शीट में 10 से लेकर 99 तक संख्याएँ बिना किसी क्रम के लिखी होती हैं।
5. जब किसी के लिये प्राइवेट नं. जारी किया जाये तो उस प्राइवेट नं. को तिरछी लाइन से काट देना चाहिए और उसके आगे गाड़ी नं. या अन्य जिसके लिये जारी किया गया है उसका कारण लिखना चाहिए।
6. प्राइवेट नं. का उपयोग साधारणतः निम्नलिखित परिस्थितियों में किया जाता है-
 - a) लाइन क्लियर देने के लिये
 - b) जब ब्लॉक सेक्शन के मध्य से सहायता इंजन की मांग रद्द की जाय और कंट्रोल फ़ोन बंद हो और सहायक लोको पायलट ने गेट फ़ोन से बात की हो, तो प्रभावित खण्ड के दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों द्वारा आपस में आदान-प्रदान और लोको पायलट के लिये अलग से प्राइवेट नं. दिया जाएगा।

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

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

ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र प्रति- तीन

1. यह अधिकार पत्र TXR द्वारा गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट को जारी किया जाता है।
2. इस अधिकार पत्र में गाड़ी का नाम, नं., इंजन नं., लाइन नं., अन्तिम वाहन या ब्रेक यान का नं., गाड़ी का कुल भार टनेज में, कुल वाहनो की संख्या आदि बातें लिखी होती हैं।

ब्रेक पॉवर निकालने का सूत्र-

ब्रेक पॉवर प्रतिशत में =

$$\frac{100 \times (\text{कुल सिलिंडरो की संख्या} - \text{खराब सिलिंडरो की संख्या})}{\text{कुल सिलिंडरो की संख्या}}$$

कुछ अधिकार पत्रों के नमूने

	फॉर्म सं. टी/ 369(3-बी) Form No.T/369(3b) क्रम सं. Sr. No. _____
_____ रेलवे RAILWAY	
“ऑन” या खराब स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' OR DEFECTIVE POSITION (रिकार्ड/ड्राइवर Record/Driver)	
Station _____ स्टेशन	दिनांक Date _____ समय Time _____
To The Driver of Train No. गाड़ी नं. _____ Up/Down अप/डाउन के ड्राइवर को	
सिगनल का नं. और विवरण [_____] Description and No. of Signals [_____] AT STATION _____ स्टेशन पर सिगनल खराब हो गया है/गए हैं । [_____] Is / are OUT OF ORDER. [_____]	
<p>आपको “ऑन” स्थिति में खराब बाहरी/होम/इनर होम/मार्ग सूचक/स्टार्टर/मध्यवर्ती स्टार्टर/अग्रिम स्टार्टर/आई बी एस सिगनल/सिगनलों को ऐसी रफ्तार से पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है जो 15 कि.मी. प्र.घ. से अधिक न हो । You are hereby authorized to pass the defective Outer / Home / Routing / Starter / Intermediate Starter / Advanced Starter / IBS signal/s at 'ON' position at a speed not EXCEEDING 15 KMPH.</p>	
* गाड़ी लाइन नं. (अंकों में) _____ एवं (शब्दों में) _____ पर प्रवेश करेगी । * The train will be admitted on line No. (In words) _____ and (figures) _____	
** अग्रिम स्टार्टर सिगनल/अंतिम रोक सिगनल में खराबी होने पर लाइन क्लियर _____ स्टेशन से बिजली संप्रेषण यंत्र पर प्राप्त की जा चुकी है । प्राप्त किया गया प्राइवेट नं. (शब्दों में) _____ (अंकों में) _____ । ** In case of failure of Advanced Starter Signal/Last Stop Signal-Line clear has been obtained on Electrical Communication Instrument from _____ station. Private No. received (in figures) _____ (in words) _____	
_____ ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver	_____ स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-top: 5px;"> स्टेशन मास्टर की मोहर Station Master Stamp </div>
दिनांक Date _____	दिनांक Date _____
* यदि मार्ग सूचक/इनर होम/होम सिगनल खराब हो जाता है । In case of Routing/Inner Home/Home Signal is defective. ** यदि दोहरी लाइन वाले क्षेत्र में अग्रिम स्टार्टर/अंतिम रोक सिगनल में खराबी आ जाती है । In case of failure of Advance Starter / Last Stop Signal on Double Line Territory.	
अनुदेश INSTRUCTIONS	
जो लागू न हो उसे काट दें । Strike out whichever is not applicable. इस प्राधिकार पर चलने वाले ड्राइवर इस फार्म के पीछे उल्लिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करें । Driver proceeding on this authority must observe instructions mentioned at the back of this form.	

रेलवे Railway
सतर्कता आदेश Caution Order
(रिकॉर्ड/ड्राइवर/गार्ड Record / Driver / Guard)

Station _____ स्टेशन
To _____

दिनांक Date _____ 20 _____

The Driver of Train No. गाड़ी नं. _____ (विवरण Description) _____ के ड्राइवर को ।
एतद्वारा आपको अनुदेश दिया जाता है कि निम्नलिखित गति अवरोध You are hereby instructed to exercise the following speed restrictions observing engineering indicators, hand signals of flagman and banner flag exhibited as necessary :- _____ (अंकों में In figures) _____ (शब्दों में In words) प्रदर्शित इंजीनियरी संकेतकों, फ्लैग मैन के हथ सिग्नलों और बैनर फ्लैग का यथावश्यक अनुपालन करें ।

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

समय Time _____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station Master Stamp

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

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

रेलवे RAILWAY

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

(ड्राइवर/रिकार्ड Driver/Record)

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

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

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

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

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

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver

दिनांक Date _____

समय Time _____

गार्ड के हस्ताक्षर Signature of Guard

दिनांक Date _____

समय Time _____

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

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

Date _____ 20 _____

स्टेशन मास्टर की मोहर Station of Station master

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

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

अप/डाउन UP/DOWN

फार्म नं. टी/ए 602 Form No. T/A 602

रेलवे RAILWAY

क्रम सं. Sr. No. _____

विश्वी ऑक्जुपाइड ब्लॉक सेक्शन में राहत इंजन/गाड़ी ले जाने के लिए प्राधिकार

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

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

Station _____ स्टेशन

दिनांक Date _____ 20 _____

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

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

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

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

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

सर्तकता आदेश CAUTION ORDER

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

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

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

ड्राइवर के हस्ताक्षर
Signature of Driver

गार्ड के हस्ताक्षर
Signature of Guard

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station-master's Stamp

समय Time बजकर Hours मिनट Minutes

अप/डाउन UP/DOWN

क्रम सं. Sr. No. _____

रेलवे RAILWAY

दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार

AUTHORITY FOR TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE

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

Station _____ स्टेशन दिनांक

Date _____ 20 _____

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

लाइन क्लियर टिकट LINE CLEAR TICKET

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

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

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

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

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

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

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

सतर्कता आदेश CAUTION ORDER

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

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

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

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

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

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

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

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station of Station master

समय Time _____ बजकर Hours _____ मिनट Minutes.

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

*मध्यवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के लिए For intermediate block stations

अप/डाउन UP/DOWN

फार्म नं. टी/सी 602 Form No. T/C 602

रेलवे RAILWAY

क्रम सं. Sr. No. _____

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

Station _____ स्टेशन _____ दिनांक Date _____ 20 _____

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

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

- आपको _____ स्टेशन से _____ स्टेशन तक अपनी गाड़ी /स्वचालित वाहन संख्या _____ के पास लाइन क्लियर के बिना सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने के लिए एतद्वारा प्राधिकृत किया जाता है। You are hereby authorized to proceed cautiously without Line clear. From station _____ to Station _____ with your Train/self propelled Vehicle No. _____
- आप अपनी गाड़ी को अगले ब्लॉक स्टेशन के राइट लाइन से सम्बंधित पहले रोक सिग्नल/सॉग लाइन से संबंधित अंतिम रोक सिग्नल, जो भी पहले आए, के बाहर खड़ा कर देना होगा और इसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों द्वारा निर्देशित किया जाएगा। You shall bring your Train to a stand out side the first stop signal pertaining to right line/last stop signal pertaining to wrong line whichever comes across first of the next Block Station there after be guided by the instructions from the Station Master of that Station.
- गाड़ी नं. _____ इस सेक्शन पर अंतिम गाड़ी थी। वह यहां से _____ बजकर _____ मिनट पर गई /आई *। Train No. _____ was Last Train over the section. It left/arrived* here at _____ hours _____ minutes.
- परिस्थितियों जिनमें यह आदेश दिया जाता है।

4. Circumstances under which this order is given :-

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

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

(ख b) _____

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

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

सतर्कता आदेश CAUTION ORDER

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

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

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

ड्राइवर के हस्ताक्षर Signature of Driver

गार्ड के हस्ताक्षर Signature of Guard

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station of Station master

समय Time _____ बजकर Hours _____ मिनट Minutes

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

Station _____ स्टेशन

दिनांक Date _____ 20____

समय Time _____ बजकर hours _____ मिनट minutes

To

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

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

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

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

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

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

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मोहर Station Master Stamp

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

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

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

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

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

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

यात्रा आरंभ करने के पहले तथा मार्ग में शंटिंग करने के पश्चात, लोको पायलट सहा लोको पायलट तथा गार्ड सुनिश्चित करेंगे कि -

1. उसका इंजन ठीक प्रकार से कार्य कर रहा है।
2. इंजन और गाडी के बिच का कपलिंग समुचित रूप से कस दिया गया है।
3. नियमानुसार हेड लाइट, मार्कर लाइट अच्छी हालत में है तथा आवश्यकता के समय वे तेज रोशनी देती है।
4. जब लोको के काम से इंजन को गाडी से काट कर अलग करना पड़े तो सहायक लोको पायलट इंजन को गाडी से अलग करेगा।
5. इंजन चलाने से पूर्व लोको पायलट और शंटर को स्वयं इस बात की अवश्य तसल्ली कर लेनी चाहिए कि कोई व्यक्ति इंजन के निचे कार्य नहीं कर रहा है तथा इंजन चलाने से कोई व्यक्ति चोटील नहीं होगा।
6. लोको पायलट अपनी गाडी को रनिंग लाइन पर तभी ले जाएगा,जब उसने अपने सब नियंत्रण, पावर और ब्रेक यंत्रों की जांच कर ली हो और उन्हें सही हालत में पाया हो और उसके पास आवश्यक BPC हो, इसके अलावा वह विशेष अनुदेशों के अनुसार निरीक्षण और जांच का भी काम करेगा।
7. इंजन का चार्ज लेने और मार्ग में शंटिंग करने के पश्चात प्रथम ब्लॉक सेक्शन में लोको पायलट गाडी के ब्रेक शक्ति की जांच करेगा।
8. एयर ब्रेक गाडियों में सुनिश्चित करना चाहिए कि इंजन से लेकर अंतिम वाहन तक एयर प्रेशर की निरंतरता है।
9. गार्ड सुनिश्चित करेगा कि सभी कप्लिंग कसे हुए हैं और कहीं कोई कपलिंग लट्क तो नहीं रहा है तथा प्रेसर लीकेज तो नहीं है।
10. इंजन के आगे से तथा ब्रेक के पिछे से एंगल कौक बंद है और बीच के सभी एंगल कौक खुले हैं।

GR 4.33 लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु युनिटों की जांच

एक या बहु युनिटों को आपस में अथवा इन युनिटों को सवारी डिब्बे को जोड़ते समय लोको पायलट यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि सभी विद्युत कपलिंग समुचित रूप से जोड़ दिए गए हैं तथा कार्यभार लेते समय सुनिश्चित करेगा कि सम्पूर्ण गाडी के नियंत्रण व ब्रेक समुचित एवं निर्धारित रूप से कार्य कर रहे हैं।

न्यूनतम एयर प्रेशर (SR 4.18-6)

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

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

एयर प्रेशर समस्या(Air pressure Problem)

यात्रा के दौरान यदि बिना ब्रेकयान की गाड़ी में एयर प्रेशर समस्या होती है तो -

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

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

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

कोचिंग गाड़ीयों में ब्रेक पावर प्रतिशत -

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

ब्रेक पावर प्रमाण पत्र प्रति- तीन

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

ब्रेक पावर निकालने का सूत्र-

ब्रेक पावर प्रतिशत में $= \frac{100 \times (\text{कुल सिलिन्डरो की संख्या} - \text{खराब सिलिन्डरो की संख्या})}{\text{कुल सिलिन्डरो की संख्या}}$

प्रचलित गुड्स एवं कोचिंग स्टॉक के कोड

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

जी डी आर चेक (GDR Check list)

गार्ड एवं ड्राइवर द्वारा माल गाड़ी का सुरक्षित संचालन हेतु किए गये संयुक्त परीक्षण को जी डी आर चेक (GDR Check) कहते हैं, जहाँ ट्रेन परीक्षण की सुविधा न हो, उस स्टेशन से गार्ड एवं ड्राइवर को निम्नलिखित परिस्थितियों में जी. डी. आर. चेक करना चाहिए-

1. रोड साइड स्टेशन से स्टेबल लोड निकालने से पूर्व ।
2. बी.पी.सी (BPC) अवैध होने पर ।
3. प्रत्येक लोडिंग के बाद ।
4. प्रत्येक अनलोडिंग के बाद ।

BPC अवैध होने की स्थिति में GDR चेक करने के बाद ट्रेन का संचालन ट्रेन की दिशा में अगले परीक्षण स्टेशन तक करना है, जिसकी प्रविष्टी संयुक्त मेमो में करना है। GDR चेक के दौरान गार्ड एवं ड्राइवर को निम्नलिखित बातें सुनिश्चित करना चाहिए :-

1. रेक की इंटीग्रीटी 10 चौपहिया युनिट/4 आठ पहिया वैगन से अधिक बदलाव न हो। रेक में केवल गाड़ी परीक्षण स्टाफ द्वारा सघन जाँच के बाद फिट दिये गये वैगन हीं लगे हैं ।
2. सभी CBC तथा एयर होज सही तरीके से कपल तथा लॉक स्थिति में होना चाहिए ।
3. सभी वैगन के एंगल कॉक खुले स्थिति में होने चाहिए तथा अंतिम वाहन का पिछला एंगल कॉक बंद स्थिति में होना चाहिए एवं एयर होज सस्पेंशन हूक पर लटका होना चाहिए ।
4. इम्पटी लोड डिवाइस वैगन के खाली या भरी स्थिति के अनुसार सही पोजीशन में रखा होना चाहिए ।
5. ट्रेन में कोई भी लटकता हुआ पूर्जा नहीं होना चाहिए जो कि ट्रेन संचालन के लिये खतरा बन सके, जैसे पुश रॉड, पुल रॉड, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, ब्रेक ब्लॉक, ब्रेक गीयर पिन, CBC ओपरेंटिंग हैंडल आदि ।
6. सभी वैगनों के हैंड ब्रेक रिलीज स्थिति में होना चाहिए ।
7. सभी वैगनों के दरवाजे बन्द एवं लॉक स्थिति में होना चाहिए ।
8. ट्वीस्ट लॉक (Twist lock) सही पोजीशन में होना चाहिए ।
9. कोई भी हॉट एक्सल वाला वैगन नहीं होना चाहिए ।
10. ट्रेन का ब्रेक पावर प्रतिशत निकालना चाहिए जो 75% से कम नहीं होना चाहिए ।
11. GDR के दौरान गाड़ी का परीक्षण लोको पायलट स्टेशन की तरफ से और गार्ड दूसरी तरफ से करेगा
12. गार्ड एवं ड्राइवर प्लेन पेपर पर तीन प्रति में संयुक्त मेमों बनायेंगे तथा मेमों में ब्रेक पावर प्रतिशत तथा ट्रेन में पाई गई खराबियों का विवरण देंगे । संयुक्त मेमों पर गार्ड एवं ड्राइवर दोनों के हस्ताक्षर होना चाहिए । दोनों अपनी एक-एक प्रति रखेंगे तथा गार्ड द्वारा दोनों प्रति पर स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर के हस्ताक्षर प्राप्त करने चाहिये और तीसरी प्रति स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को देनी चाहिये। स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को सेक्सन कंट्रोलर को सूचित करना चाहिये और ट्रेन के संचालन के लिये लाइन क्लीयर प्राप्त करना चाहिये ।
13. ट्रेन संचालन के पूर्व कंटीन्युटी टेस्ट करना चाहिये ।

लोको पायलट और गार्ड द्वारा ज्वाइंट चेक का प्रोफार्मा

1	दिनांक -----	2	ट्रेन क्रमांक-----
3	लोको क्रमांक एवं लोड पर समय ----- -----	4	लोड-----
5	कहाँ से-----	6	कहाँ तक -----
7	बीपीसी जारी करने वाले स्टेशनका नाम -- -----	8	जारी करने की तारीख -----
9	बीपीसी क्रमांक -----	10	लदान स्टेशन/ टिपलिंग स्टेशन-----

(लोको पायलट के हस्ताक्षर)

(गार्ड के हस्ताक्षर)

लोको पायलट का नाम ----- गार्ड का नाम -----(यह मेमों 03 प्रति में बनाए जायेंगे, लोको पायलट और गार्ड अपनी -अपनी प्रति रखेंगे और तीसरी प्रति स्टेशन मास्टर/ यार्ड मास्टर को देंगे)

भारत सरकार GOVERNMENT OF INDIA

रेल मंत्रालय MINISTRY OF RAILWAYS

(रेलवे बोर्ड RAILWAY BOARD)

रेल भवन, नई दिल्ली- 110001, तिथि

No. 2018/M(N)/951/34 Pt.

Rail Bhavan, New Delhi-110001, Dated: 23 .06.2020

General Managers

All Zonal Railways

Sub: Instructions regarding Guard Driver (GDR) Check and Door working.

Ref: (i) Board's letter No. M(N)/2005/Train Examination dated 06.05.2005
(ii) Board's letter No. M(N)/2005/Train Examination dated 25.05.2005
(iii) Board's letter No. 2005/M(N)/951/13 dated 08.02.2006
(iv) Board's letter No. 2005/M(N)/951/13 dated 07/10.04.2006
(v) Board's letter No. 2008/M(N)/951/13 dated 28.08.2009
(vi) Board's letter No. 2019/M(N)/204/6 dated 01.07.2019

Vide letters under reference, instructions regarding Guard Driver (GDR) Check, at locations where TXR is not available, have been advised for the various conditions in which GDR checks have to be conducted by crew along with the prescribed performa to be filled by train crew post such check :

1. After loading / back loading of a rake
2. After tipping
3. After rake is stabled for more than 24 hours
4. If BPC is invalid
5. If it is a premium rake, which is being loaded or unloaded

The matter has been reviewed , in view of repeated instances of doors opening on run and leading to infringements & damage to assets. Accordingly, Zonal Railways are advised to take immediate action in the matter to ensure that various staff involved ensure the activities and responsibilities as given below:

A. GUARD & DRIVER (CREW):

- Henceforth GDR check will be required to be done in all cases of unloading/loading of rakes, irrespective of method of loading/unloading as well as type of BPC, so as to ensure all the doors and fitting of wagons have been properly secured and there is no possibility of them turning loose on run.
- Closure of doors should always be checked by train crew before drawing out a rake from a terminal as part of the prescribed GDR check. Updated Performa to be filled up after GDR check is enclosed herewith.
- Closure of doors should also be checked and ensured during GDR check and same recorded in the GDR memo.

B. OPERATING AND COMMERCIAL STAFF ON DUTY AT SIDINGS/TERMINALS:

- Release memo of rakes should be accepted by operating/commercial staff only after proper closure of doors has been ensured by the siding/handling agencies. This may be explicitly mentioned in the release memos.
- In case it is not feasible to close the doors in the terminal due to door defects, it should be certified by the railway officials posted in the terminal and C&W attention provided for closing such doors at an operationally convenient location.
- Operating staff concerned shall assure themselves that GDR check has been done before drawal of the rake and GDR memo has been signed as prescribed.

C. MECHANICAL DEPTT STAFF:

- TRAIN EXAMINATION YARD STAFF - At the time of rake examination by C&W staff for issue of a fresh brake power certificate, proper closure of doors should be ensured and this should be explicitly mentioned in the brake power certificate issued for all wagon types having doors, like BOXN, BCN, BOBRN, BCACBM etc. The examination gangs should clearly endorse by hand or by Rubber Stamp the following –‘All doors checked & found working’.
- POH SHOPS, ROH DEPOTS & SICKLINES: During repair/overhaul it shall be ensure that all defects and deficiencies are attended to properly and instructions issued vide Mechanical(Fr) dtc letter a Ref(vi) are strictly adhered to.

This issues with the concurrence of Mechanical and Traffic Transportation Directorates of Railway Board and approval of Board (MRS & MT).

(DA: Performa in 1 page)

**AJAY
NANDAN**
(AJAY NANDAN)
Exec. Director Mech. Engg. (Fr)
Railway Board

Digitally signed by AJAY
NANDAN
Date: 2020.06.23 10:23:00
+05'30'
Adobe Acrobat Reader
version: 2020.009.20067

Copy to :

- 1. AM/ME & AM/T, Railway Board: For kind information please**
- 2. PCOMs & PCMEs, All Zonal Railways: For kind information & n/a please**
- 3. Dir/NCO/New Delhi: For necessary action.**

CHECKS TO BE DONE BY GUARD AND DRIVER**Items to be checked by Guard and Driver**

1	All CBCs and Air Hoses are properly coupled and locked.
2	All the Angle Cocks are in open condition.
3	The last Angle Cock is in closed condition.
4	Empty / Load device handle is in proper position.
5	There is no loose fittings / hanging parts like springs push-pull rod, Brake Beam, Safety brackets, Brake Blocks etc. which may endanger safe running of the train.
6	Hand brakes are released.
7	All Doors/Hoppers/Covers of wagons are closed and locked / secured.
8	Check continuity of air pressure / vacuum before starting.

Proforma for Joint check by the Driver and Guard

1	DATE & PLACE	
2	Train No & LOCO No	
3	From	To
4	BPC No, Date & Place of issue	
5	Loaded at	Unloaded at
6	Time Loco attached	
7	Total Load	

.....

Signature of Driver**Driver's Name**

.....

Signature of Guard**Guard's Name**

(This memo should be prepared in 3 copies, one copy to be kept with Driver, one with the Guard and one will be given by the Guard to the Station Master / Yard Master)

सीटी कोड Whistle code (SR 4.50-1)

इंजन के प्राधिकृत सीटी संकेत निम्नलिखित हैं। ये संकेत लोको पायलट द्वारा आवश्यकानुसार अवश्य बजाने चाहिए।

क्र.	इंजन की सीटी कोड	संकेत
01	0 (एक छोटी)	क) रवाना करने के पूर्व- i) सहायक / बैकिंग इंजन के लोको पायलट को संकेत देने के लिये कि अगले इंजन का लोको पायलट गाड़ी रवाना करने के लिये तैयार है। ii) सहायक / बैकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा अगले इंजन के लोको पायलट को पावती देने के लिये। iii) लोको यार्ड में इंजन रवाना होने की स्थिति में अथवा इंजन कार्य पूरा होने पर। iv) लोको यार्ड में इंजन जाने की स्थिति में। ख) गाड़ी चलने के दौरान- i) दूसरे इंजन की सहायता की आवश्यकता न होने पर। ii) सहायक / बैकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा पावती देना कि सहायता बन्द कर दी गयी है।
02	0 0 (दो छोटी)	क) गार्ड के सिगनल के लिये। ख) गार्ड द्वारा सिगनलो का आदान-प्रदान न करने पर। ग) स्टेशन कर्मचारियों द्वारा सिगनलो का आदान-प्रदान न करने पर।
03	- 0 (एक लंबी एकछोटी)	क) गार्ड द्वारा ब्रेक को रिलीज करने के लिये। ख) स्टेशन / बीच सेक्शन से गाड़ी/इंजन चलाने के पूर्व। ग) साइडिंग में गाड़ी को बैक करने के बाद में लाईन क्लियर है, यह संकेत देने के लिये।
04	0 0 0 (तीन छोटी)	क) गार्ड द्वारा ब्रेक लगाने के लिये। ख) गाड़ी नियंत्रण के बाहर हो गयी है, गार्ड सहायता करे।
05	0 0 0 0 (चार छोटी)	क) जब दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा अन्य असाधारण कारणों की वजह से गाड़ी आगे नहीं जा सकती। ख) पीछे की ओर से गाड़ी का बचाव करने के लिये।
06	-- 0 0 (दो लंबी दो छोटी)	गार्ड को इंजन पर बुलाने के लिये।
07	0 - 0 (छोटी लंबी छोटी)	क) टोकन न मिलने पर। ख) टोकन चूक जाने पर। ग) गलत प्रस्थान प्राधिकार मिलने पर। घ) उपयुक्त प्राधिकार मिलने पर रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करते समय।
08	— (एक लम्बी सीटी)	क) रवाना होने के पूर्व- घाट सेक्शन पर निर्वात / एयर प्रेशर पुनः निर्मित किये जाने पर एवं पञ्चड़ हटा देने के लिये। ख) स्वचल रोक सिगनल को पार करने पर। ग) IBS को ऑन स्थिति में पार करने पर, जब सिगनल के खम्भे पर उपलब्ध टेलीफोन खराब हो और लोको पायलट पिछले स्टेशन से संपर्क करने में असमर्थ है। घ) गाड़ी चलने के दौरान- गार्ड के सिगनल की पावती देने के लिये।

09	————— (लगातार लम्बी)	<p>क) सुरंग या वह क्षेत्र जहाँ दृश्यता में रुकावट हो या लगातार घुमावों, कटानों या दुर्घटना स्थल के निकट पहुंचते समय।</p> <p>ख) पीछे की ओर गाड़ी का बचाव कर रहे रेल कर्मचारी को बुलाने के लिये।</p> <p>ग) जब सामग्री गाड़ी चलने के लिये तैयार हो।</p> <p>घ) बिना रुके स्टेशन से सीधे गुजरने पर।</p> <p>ङ) ऑन स्थिति में रोक सिगनल के निकट पहुंचने पर।</p> <p>च) रोक सिगनल पर रुक जाने पर या।</p> <p>छ) जब कुहासा, तूफान या किसी अन्य कारण से सिगनल स्पष्ट रूप से दिखायी न दे।</p> <p>क) जब सेक्शन में निकटवर्ती लाइन पर गाड़ी खड़ी हो / कर्मचारी लाइन पर कार्य कर रहे हो।</p>
10	- 0 - 0 (लंबी छोटी लंबी छोटी)	<p>क) गाड़ी के विखंडित हो जाने पर।</p> <p>ख) गाड़ी के अपूर्ण स्थिति में आने पर।</p>
11	0 0 - (दो छोटी एक लंबी)	<p>क) खतरे की जंजीर खींची जाने पर।</p> <p>ख) इंजन में अपर्याप्त निर्वात / एयर ब्रेक प्रेशर होने पर।</p> <p>ग) गार्ड द्वारा निर्वात/ एयर प्रेशर ब्रेक लगाने पर।</p> <p>घ) अन्तःसंचरण उपकरण का इस्तेमाल किये जाने पर।</p>
12	-- (दो लंबी)	पेन्टोग्राफ को उठाने के लिये, इसकी पावती दूसरे इंजन द्वारा दी जानी चाहिए।
13	- 0 - (लंबी छोटी लंबी)	पेन्टोग्राफ को नीचे करने के लिये। इसकी पावती दूसरे इंजन द्वारा दी जानी चाहिए।
14	- 0 0 (एक लंबी दो छोटी)	<p>क) जब सिगनल का हत्था नीचे झुका हो परन्तु बत्ती बुझ गयी हो।</p> <p>ख) सिगनल का हत्था गलत/ अपर्याप्त रूप से 'ऑफ' स्थिति में होने पर।</p> <p>ग) सिगनल खराब हो जाने पर।</p>
15	--- (तीन लंबी)	गाड़ी उल्लंघन चिन्ह के अंदर खड़ी न होने पर।
16	000000000000 (बार-बार छोटी)	<p>क) खतरे की आशंका होने पर।</p> <p>ख) आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को खतरे का सिगनल देने हेतु जब किसी कारण से उसका रास्ता खराब अथवा अवरुद्ध हो गया हो।</p> <p>ग) इकहरी लाइन सेक्शन पर कार्य करने के दौरान पूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने पर अथवा दोहरी लाइन पर जब इकहरी लाइन का कार्य संचालन प्रारंभ कर दिया जाये।</p> <p>घ) दोहरी लाइन पर गलत दिशा में चलने पर या स्वचल सिगनलिंग क्षेत्र में सिगनल की दिशा के विरुद्ध या इकहरी लाइन पर स्वचल ब्लॉक सिगनल वाले क्षेत्र में स्थापित (सुव्यवस्थित) दिशा के विरुद्ध होने पर।</p>

लॉग हॉल ट्रेन (Long Haul Train)

मध्य रेल पर लॉग हॉल ट्रेन चलाने के लिए संयुक्त प्रक्रिया आदेश ।

1. सामान्य :-

1.1- 42 BCN / 59 BOXN/ 45 BLC/ 50 BTPN / 45 BRN/ 45 BOST

- सभी विभिन्न प्रकार के स्टॉक को मिलाकर मध्य रेल पर खाली/लोडेड लॉग-हॉल रेको को चलाने के लिए दो अलग-अलग रेको को मिलाकर लॉग-हॉल चलाना प्रस्तावित है जिसमें निम्नलिखित का मिलाप होगा ।

(i) दो लोडेड रेक (ii) दो खाली रेक या

(iii) एक लोडेड और एक खाली रेक

1.2. जोनल रेलवे अपनी आवश्यकता के अनुसार उस खंड का निर्धारण करेंगे जिस पर लॉग हॉल ट्रेन चलेगी .

1.3 लॉग हॉल गाड़ीयां 'पायथान, इस नाम से चलेगी जो गाड़ी संख्या के पहले यह शब्द लगाया जाएगा । स्टेशन मास्टर पास वाले स्टेशन से लाइन क्लीयर पुछने से पहले लॉग हॉल के बारे में उल्लेख करेगा फोईस और कंट्रोल चार्ट पर भी सेक्शन कंट्रोलर द्वारा इसका उल्लेख किया जाएगा ।

1.4 FOIS और Control chart पर पाइथन रेक को अलग रंग से बताया जायेगा

2. कैरेज एवं वैगन -

2.1. दो रेकों को मिलाकर लॉग हॉल गाड़ी के लिए दो अलग-अलग वैद्य बी.पी.सी. को मिलाकर एक गाड़ी होगी

2.2. इन गाड़ियों के सुरक्षित परिचालन के लिए सी. एंड. डब्ल्यू कर्मचारी अलग एअर प्रेशर कंटीन्युटी प्रमाणपत्र जारी करेंगे और यह परीक्षण गाड़ी प्रस्थान के पूर्व किया जाएगा।

2.3. लॉग हॉल गाड़ियों के लिए प्रस्थान के समय कम से कम 95% ब्रेकपावर और चलते समय 90% ब्रेक पावर होनी चाहिए। सवारी तथा मालडिब्बा कर्मचारी सी.बी.सी. की योग्य लॉकिंग जाँच करेंगे ।

2.4. गाड़ी प्रस्थान से पूर्व इंजन में कम से कम बी.पी. प्रेशर 5 कि.ग्रा/ वर्ग से.मी. और ब्रेक यान में 4.7 कि.ग्रा/ वर्ग से.मी. होना चाहिए ।

2.5.लॉग हॉल गाड़ीयां TXR की उपस्थिति में notified station में बनाई जायेंगी ।

2.6 अगर वह TXR point नहीं है तो TXR का arrangement की जायेगा ।

2.7. लॉगहॉल गाड़ियों में हॉट-एक्सल,फ्लैट टायर आदि के कारण वैगन को अलग करना हो तो मंडल द्वारा सामान्य एवं सहायक नियमों के आधार पर कार्यवाही की जाएगी ।

3. लोको-

3.1.यह सुनिश्चित किया जाए कि लोकोमोटिव का डायनामिक ब्रेकिंग एवं रियोस्टेटीक ब्रेकिंग कार्यरत है ।

3.2. बीच का लोको एक piped vehicle की तरह काम करेगा और जरूरत पड़ने पर additional power प्रदान करेगा।

3.4.ब्रेक लगाने के बाद गाड़ी फिर से चलाने के पूर्व लोको पायलट यह सुनिश्चित करें कि इंजन और ब्रेकयान में बी.पी प्रेशर फिर से प्राप्त कर लिया है। पिछले ब्रेकयान का गार्ड आगे के लोको के लोको पायलट को यह जानकारी देगा ।

- 3.5. आगे के लोको मोटिव में कुल 5 CP (3L+2T) ऑन स्थिति में होंगे और चार्ज करेंगे। पायथान रेक के बीच वाले लोको के L&T कॉक एवं C-2 कॉक आइसोलेट रहेंगे ताकि उनके द्वारा बी.पी. प्रेशर चार्ज नहीं होगा।
- 3.6. सतर्कता आदेश का पालन करते समय लोको पायलट गाड़ियों के ब्रेक का जहाँ तक संभव हो कम से कम प्रयोग करेंगे तथा यथोचित नॉच कम करके या बढ़ाकर रियोस्टेटीक ब्रेकिंग द्वारा गाड़ियों की गति पर नियंत्रण करेंगे। रियोस्टेटीक ब्रेकिंग लगाते समय एवं उससे निकलते समय पहले 2 नॉचस ग्रेजुअली 10 से 20 सेकेंड में लें।
- 3.7. दो लोडेड या एक लोडेड और एक खाली रेक की गाड़ी को चालु करते समय बीच वाला लोको पायलट प्रथमतः 2 नॉच लेगा और इसकी सूचना वॉकी-टॉकी द्वारा अगले लोको पायलट को देगा। इसके बाद प्रथम लोको पायलट नॉच बढ़ाना आरंभ करेगा तथा बीच वाला इसके साथ सहकार्य करेगा।
- 3.8. जब लॉग हॉल के दोनों घटकों को अलग किया जाये तब बीच वाले लोको के L&T कॉक एवं C-2 कॉक को पुनः बहाल कर देना चाहिये।
- 3.9. किसी भी कारण से लॉगहॉल गाड़ी के लोको को बदली किया जाता है ऐसे समय पूरे लोड के एयर ब्रेक मैनुअली रिलीज किया जाए, जिससे ब्रेक बाईडिंग टाली जायेगी।

4. संचार व्यवस्था -

- 4.1. लॉग हॉल में कार्यरत सभी कर्मिंदल गाड़ी चालू करने से पूर्व सुनिश्चित करेंगे कि उनके वॉकी-टॉकी सेट्स सही कार्यरत हैं एवं लॉग हॉल गाड़ी में आगे से पीछे तक संचार स्मूथ हो रहा है। वे वॉकी-टॉकी का प्रयोग सिग्नलों का आदान प्रदान करने के लिए कर सकते हैं क्योंकि लॉग हॉल गाड़ियों की लंबाई अधिक होने के कारण गाड़ी की दृश्यता कम हो जाती है।
- 4.2. लॉग हॉल गाड़ी आरंभिक स्टेशन से लोको पायलट एवं गार्ड द्वारा सिग्नलों का आदान-प्रदान करना संभव न हो तो वॉकी-टॉकी का प्रयोग किया जा सकता है।
(सुरक्षा सलाहकार रेलवे बोर्ड का दिनांक 10.03.2010 का पत्र संख्या 2009/सेफ्टी(A&R) 19/29)।
- 4.3. गाड़ी चलते समय वॉकी-टॉकी द्वारा संचार स्थापित नहीं होता है तो अगले स्टेशन पर गाड़ी रोककर उसे आगे चलने नहीं दिया जायेगा।
- 4.4. संचार के सभी साधन खराब होने पर या अस्थायी एकहरी लाइन वर्किंग के दौरान लॉग-हॉल गाड़ी नहीं चलाई जाएगी।

5. परिचालन(यातायात) -

- 5.1. लॉग-हॉल गाड़ी एक ही लाइन क्लीयर पर चलाई जायेगी। टेल बोर्ड/ टेल लैंप सबसे पिछले वाहन पर लगाया जायेगा। टेल बोर्ड/ टेल लैंप बीच वाले ब्रेक यान पर नहीं लगाया जायेगा।
- 5.2. एअर प्रेशर प्रथम लोको द्वारा निर्माण किया जायेगा। बीच वाले या बैंकर लोको बी.पी. चार्ज नहीं करेगा। प्रथम लोको का लोको पायलट ही गाड़ी में ब्रेक लगायेगा। बीच वाले या बैंकर लोको के लोको पायलट प्रथम लोको पायलट द्वारा ब्रेक लगाने पर अपना लोको आयडल पर लायेंगे।
- 5.3. लोडेड लॉग-हॉल पायथान की अधिकतम गति 55 KMPH या खाली लॉग-हॉल सपटॉक / लोको की बुकड गति के अनुसार होगी बशर्ते उस समय लागू सभी गति प्रतिबंधों का पालन किया जाएगा।
- 5.4. बीच वाले या बैंकर लोको के लोको पायलट गाड़ी को प्रथम लोको के लोको पायलट से समन्वय रखते हुए उसकी आवश्यकतानुसार लोड को धके लेंगे।
- 5.5. अंतिम ब्रेक यान का गार्ड लॉग-हॉल का प्रभारी होगा तथापि बीच वाले ब्रेक यान में भी गार्ड को रखा जाएगा।
- 5.6. लॉग हॉल गाड़ी का गार्ड गाड़ी की शंटिंग के उपरांत, गाड़ी स्टेबल किए जाने पर पिछले हिस्से को रोल-डाउन होने से बचाने हेतु गाड़ी की सुरक्षा (हैंड ब्रेक लगाकर) सुनिश्चित करेगा।
- 5.7. गाड़ी का गार्ड वॉकी-टॉकी पर लोको पायलट के साथ गति प्रतिबंध पार करने की सूचना और क्रास ओवर पार करने की सूचना देगा।

- 5.8 जहाँ तक संभव हो सेक्शन कंट्रोलर लॉग-हॉल गाड़ियों को थ्रू लाईन क्लीयर दें, ताकि पिछली गाड़ियों की रू कावट को टाला जा सके ।
- 5.9 लॉग-हॉल गाड़ी चलाने के लिए, संचालन के लिए बने सामान्य एवं सहायक नियम लागू होंगे ।
- 5.10 रोक बनाते समय यह ध्यान रखा जाय कि लोडेड रोक को पहले तथा खाली रोक को बाद में लगाया जाय ।

6. -लॉग-हॉल गाड़ी चलाने के उद्देश्य

- 6.1 थ्रू पुट बढ़ाना ।
- 6.2 गाड़ियों की औसत गतिको बढ़ाना।
- 6.3 खंड जाम (section congestion) को कम करना।
- 6.6 freight traffic की मांग को पूरा करना ।
- 6.7 परचालन के खर्चे को कम करना ।

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

1. जहां तक संभव हो लोड को परिचालित लाइन पर स्टेबल नहीं किया जाएगा। यदि आवश्यक हो तो स्टेशनमास्टर खण्ड नियंत्रक से अनुमति लेगा।
2. लोड स्टेबल करते समय लोको पायलट तथा गार्ड सुनिश्चित करेंगे कि लोड उल्लंघन चिन्ह या डिरेलिंग स्विच के अंदर है।
3. ब्रेकयान तथा वाहनो के हैण्ड ब्रेक अच्छी तरह से कस देने चाहिए। यदि रोलर बियरिंग का लोड हो तो इंजन तथा ब्रेकयान के पास के 6 वाहनो के हैण्ड ब्रेक अच्छी तरह से कसना चाहिए।
4. ढलान की ओर वुडन वैजेस लगाने चाहिए।
5. दोनों सिरों के वाहनो को जंजीर से बांधकर उनमें ताला लगाना चाहिए।
6. उस लाइन से संबंधित कांटो को लाईन के विरुद्ध लगाकर उन्हें क्लैम्प एवं पैडलॉक करना चाहिए तथा चाबी को SM ने अपने पास रखनी चाहिए।
7. इंजन को अलग करते समय पहले इंजन के एंगल कॉक को बंद किया जाएगा, तत्पश्चात वाहन के एंगल कॉक को बंद किया जाएगा, पाइप को अनकपल किया जाएगा और अंत में इंजन के कपलिंग को खोला जाएगा।
8. लोको पायलट तथा गार्ड BPC और VG को स्टेशन मास्टर को सौंप देंगे।
नोट- सुरक्षा जंजीर को पहिये और पटरी के ऊपर से दो बार लपेटकर बांधना चाहिए और तब ताला बंद करना चाहिए ताकि तालो पर किसी प्रकार का जोर न पड़े।

रोड साइड स्टेशन से स्टेबल लोड क्लियर करना

- 1) सर्वप्रथम लोको पायलट व गार्ड स्टेशन मास्टर से क्लियर किए जाने वाले लोड की जानकारी लेंगे।
- 2) स्टेशन मास्टर से लोड का BPC तथा VG लेगे तथा लोड को चेक करेंगे।
- 3) T/806 मिलने के बाद इंजन को लोड पर लगाने से पहले उसे पर्याप्त दूरी पहले खड़ा किया जाएगा तथा सावधानी पूर्वक लोड पर लिया जायेगा।

- 4) लोको को जिस दिशा से लोड पर लगाना है, उस साइड के ब्रेक पाइप के एंगल कॉक को खोलेंगे और सुनिश्चित करेंगे कि प्रेशर बराबर आ रहा है।
- 5) इंजन को लोड पर लगाने के पहले यह सुनिश्चित करेंगे कि लोड पूरी तरह सुरक्षित है।
- 6) सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल दिखाए जाने पर इंजन को सावधानीपूर्वक लोड पर लेंगे
- 7) इंजन और लोड के बीच सिंगल पाइप प्रणाली में ब्रेक पाइप को ब्रेक पाइप से तथा ट्वीन पाइप प्रणाली (Twin pipe) में ब्रेक पाइप को ब्रेक पाइप से और फीड पाइप को फीड पाइप से जोड़ा जाएगा।
- 8) सर्वप्रथम लोड के एंगल कॉक को खोलेंगे उसके बाद इंजन के एंगल कॉक को खोलेंगे तथा सुनिश्चित करेंगे कि इंजन के आगे का एंगल कॉक बंद है और अंतिम वाहन / ब्रेक यान का एंगल कॉक बंद है।
- 9) गार्ड, सहायक लोको पायलट, पॉइंटसमैन लोको से ब्रेकयान की ओर हैन्ड ब्रेक तथा चैन खोलते हुए जायेंगे, वुडन वैजेस को हटाया जाएगा तथा सुनिश्चित करेंगे कि सभी कनेक्शन, कपलिंग सही लगे हुए हैं और सभी एंगल कॉक खुले हुए हैं तथा कोई लिकेज नहीं है। इसके अलावा Empty /Loaded डिवाइस लोड के अनुसार सही स्थिति में हैं, यह भी देखा जाएगा।
- 10) ब्रेक यान में प्रेशर वाहनो के अनुसार 4.7Kg/cm^2 से 4.8Kg/cm^2 होना चाहिए।
- 11) यह भी देखा जाएगा कि वैगनो के पिस्टन रिलीज हो रहे हैं अन्यथा रिलीज किया जाएगा।
- 12) GDR किया जायेगा। GDR में तीन प्रतियों में तैयार करेंगे और उस पर हस्ताक्षर करके एक एक प्रति अपने पास रखकर एक प्रति स्टेशन मास्टर को सौंपेंगे।
- 13) यदि BPC अवैध हो कार्यरत सिलेंडर के आधार पर ब्रेक पॉवर प्रतिशत निकाला जाएगा, जो 75% से कम नहीं होना चाहिए। ब्रेक पॉवर प्रतिशत, कोई कमी यदि हो तो GDR में उल्लेख किया जाएगा।
- 14) कंटीन्यूटी जांच की जाएगी।
- 15) यह में मो देने के पहले लोको पायलट और गार्ड गाडी की जांच करके यह सुनिश्चित करेंगे कि गाडी में कोई असुरक्षित स्थिति नहीं है।
- 16) जब तक लोको पायलट एवं गार्ड द्वारा संयुक्त रूप से "गाडी जाने योग्य" में मो नहीं मिल जाता तब तक स्टेशन मास्टर गाडी को प्रस्थान की अनुमति नहीं देगा।
- 17) उचित प्रस्थान प्राधिकार पत्र मिल जाने पर गाडी को रवाना किया जाएगा एवं प्रथम अवसर पर ब्रेक पॉवर की जांच की जाएगी।

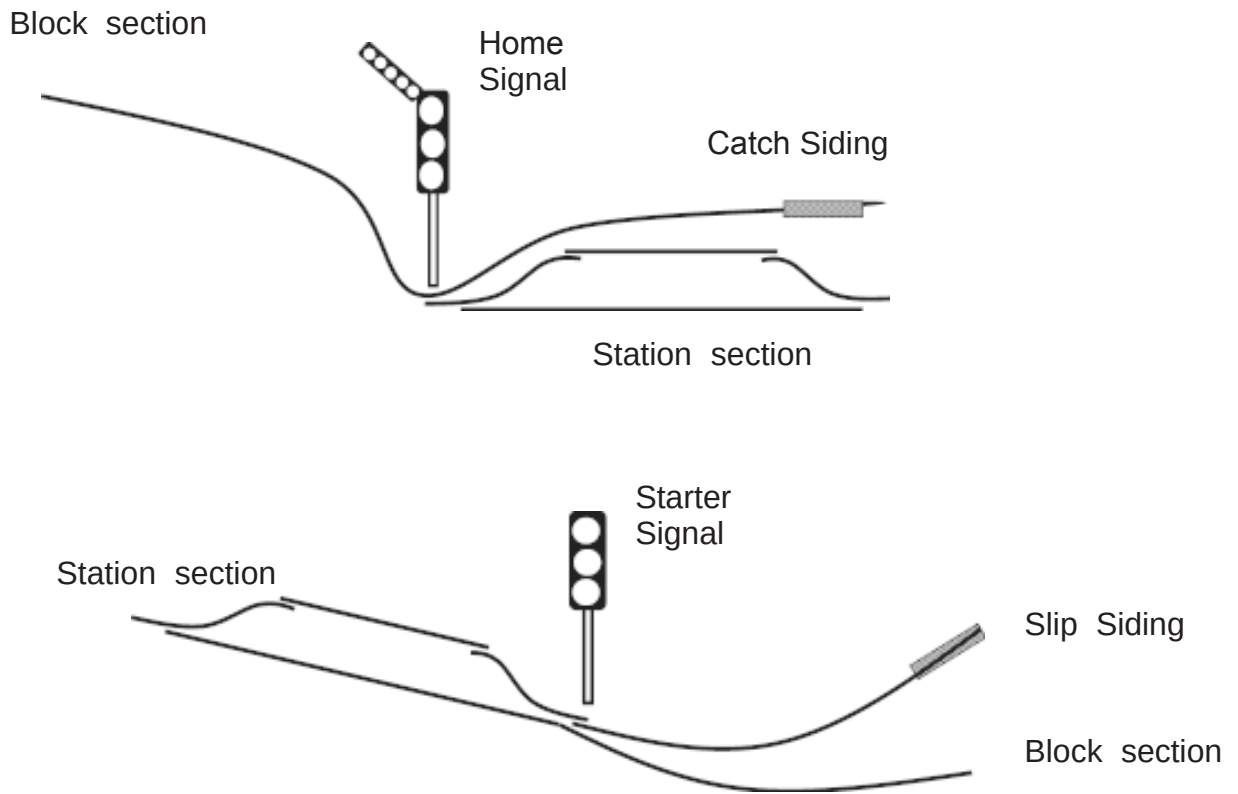
घाट सेक्शन में कार्य करने के नियम

घाट सेक्शन का विवरण मंडलो की संचालन समय सारिणी में दिया जाता है और घाट सेक्शन में गाड़ियों का संचालन किस प्रकार करना है उसका उल्लेख भी संचालन समय सारिणी में किया जाता है। जो स्टेशन घाट सेक्शनो में स्थित होते हैं उन स्टेशन पर गाड़ियों का संचालन किस प्रकार किया जायेगा उसका पूर्ण विवरण भी उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में किया जाता है।

घाट सेक्शन में गाड़ियों के संचालन के लिये ली जाने वाली सावधानियाँ

1. घाट सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों की मार्शलिंग नियमानुसार होनी चाहिए।
2. मालगाडी में इंजन के बाद भरे हुए वाहन तथा उनके बाद खाली वाहनो को लगाना चाहिए।
3. दो बोगी के बीच या इंजन और बोगी के बीच एक चौपहिया वाहन नहीं लगाना चाहिए।
4. घाट सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों का भार निर्धारित सीमा के अन्तर्गत ही रहना चाहिए।
5. जिन सेक्शनो में बैकर इंजन लगाने के अनुदेश दिये गये हैं वहाँ पर गाड़ियों को बिना बैकर इंजन के नहीं चलाना चाहिए।
6. घाट सेक्शन में उन्ही चालको को गाडी चलानी चाहिए जो घाट सेक्शन में गाडी चलाने के लिये प्रशिक्षित है।
7. घाट सेक्शन में इंजन को लोड से अलग नहीं किया जाएगा।
8. लांग हॉल गाडी तथा लॉरी को घाट सेक्शन में कार्य करने की अनुमति नहीं है।

कैच साइडिंग तथा स्लिप साइडिंग में अंतर



क्र	कैच साइडिंग	स्लिप साइडिंग
1.	यह साइडिंग उन स्टेशनों पर बनायी जाती है जहाँ पर स्टेशन से बाहर की ओर 80 में एक का उतार होता है।	यह साइडिंग उन स्टेशनों पर बनायी जाती है जहाँ पर स्टेशन की ओर तथा आगे 100 में एक का चढ़ाव होता है।
2.	कैच साइडिंग के कांटे गाड़ी आने की दिशा में सम्मुख होते हैं।	स्लिप साइडिंग के कांटे गाड़ी आने की दिशा में अनुमुख होते हैं।
3.	कैच साइडिंग के कांटों को लिवर या पैनल द्वारा संचालित किया जाता है।	स्लिप साइडिंग के कांटे स्प्रिंग कांटे होने के कारण गाड़ी के चक्कों द्वारा अपने आप संचालित होते हैं।
4.	कैच साइडिंग स्टेशन सेक्शन का बचाव करता है।	स्लिप साइडिंग एडवांस ब्लॉक सेक्शन का बचाव करता है।
5.	कैच साइडिंग पिछले ब्लॉक सेक्शन का हिस्सा होती है।	स्लिप साइडिंग किसी भी ब्लॉक सेक्शन का हिस्सा नहीं होती है।
6.	कैच साइडिंग की क्षमता पूरी गाड़ी की लम्बाई के बराबर होती है।	स्लिप साइडिंग की क्षमता केवल तीन या चार डिब्बों की होती है।
7.	कैच साइडिंग वाले स्टेशन पर गाड़ियाँ हमेशा रुककर जाती हैं (उन स्टेशन को छोड़कर जहाँ गति संवेदक यंत्र SSD) लगे हैं। **	स्लिप साइडिंग वाले स्टेशनों से गाड़ियाँ हमेशा बिना रुके जाती हैं।

ध्यान दें -

➤ कैच साइडिंग, स्लीप साइडिंग, सैण्ड हम्प में गाड़ी का प्रवेश सांकेतिक दुर्घटना कहलाता है।

असामान्य परिस्थितियों में गाड़ी संचालन

प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी (GR6.06 & SR 6.06.01)

- 1) जब किसी लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में यह मालूम होता है कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार नहीं है या उचित नहीं है तो वह तुरंत गाड़ी रोक देगा।
- 2) गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में अवरोध माना जाएगा और GR 6.03 के नियमानुसार बचाव किया जाएगा।
- 3) गार्ड / लोको पायलट द्वारा इसकी सूचना निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जाएगी।
- 4) स्टेशन मास्टर दूसरे छोर के स्टेशनमास्टर से परामर्श कर लोको पायलट को आगे जाने या पीछे स्टेशन में गाड़ी को ब्रेक करने के लिये लिखित प्राधिकार (caution order) देगा।

दोहरी लाईन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियों का संचालन-(SR 6.02-3)

अर्थ: जब डबल लाइन पर दो स्टेशनो के बीच प्रयुक्त सभी संचार साधन खराब हो जाये तो इस स्थिति को सम्पूर्ण संचार व्यवस्था का भंग होना कहते हैं। ये साधन प्राथमिकता के क्रम में निम्नलिखित हैं-

1. ब्लॉक उपकरण / ट्रैक सर्किट / एक्सल काउन्टर
2. ब्लॉक टेलीफोन
3. स्टेशन से स्टेशन फिक्स ड टेलिफोन
4. रेल्वे ऑटो/ BSNL/MTNL के फिक्स ड टेलिफोन
5. कन्ट्रोल टेलीफोन
6. वी.एच.एफ़.सैट

ऐसी परिस्थिती मे गाड़ियो का संचालन निम्नानुसार किया जाएगा-

1. सभी गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जाएगा।
2. स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थितियों की जानकारी दी जाएगी।
3. गाड़ी के लोको पायलट को स्टेशन मास्टर T/C 602 अधिकार पत्र देगा।
T/C 602 अधिकार पत्र के तीन भाग होते हैं-
 - i) बिना लाईन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार
 - ii) सिग्नलो को ऑन स्थिति मे पार करने का अधिकार
 - iii) सतर्कता आदेश- जिसमे गाड़ी की अधिकतम गति-
 - दृश्यता साफ़ होने पर - 25 kmph
 - दृश्यता साफ़ न होने पर -10 kmph
 - सुरंग मे या धुंध और कोहरे के मौसम मे जब आगे की ओर स्पष्ट दिखाई न दे किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा पायलट किया जाएगा। लोको पायलट चौकसी रखेगा व बार बार सीटी बजाएगा।
4. यदि रास्ते मे सुरंग पड़ती हो तो उसमे प्रवेश तभी करना चाहिए जब यह निश्चित हो जाये कि सुरंग खाली है इसमे यदि आशंका हो तो गाड़ी को पायलट करना चाहिए तथा लोको पायलट इंजन की सभी लाइट जला लेगा।
5. जब गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन मे रुक जाती है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर खतरा हाथ सिग्नल दिखायेगा और जाँच करेगा कि टेल लैम्प या टेल बोर्ड सही तरह से लगा है।
6. यदि गाड़ी ब्लॉक सेक्शन मे किसी कारण रुकती है तो लोको पायलट चार छोटी सीटी (0000) बजाएगा और गार्ड द्वारा पीछे गाड़ी का बचाव 250 - 250 -10 मी. पर तीन पटाखे लगाकर किया जाएगा।
7. गाड़ी को किसी भी परिस्थिति मे पीछे नहीं लिया जाएगा (पुशिंग बैक नहीं किया जायेगा) लेकिन यदि गाड़ी को पीछे ले जाना अपरिहार्य हो जाये तो पहले जहाँ तक गाड़ी को पीछे धकेलना है, उस स्थान से 250-250-10 मी. पर तीन पटाखे लगाकर बचाव किया जाएगा उसी के बाद गाड़ी को पीछे लिया जाएगा।
8. अगले स्टेशन के निकट पहुंचकर लोको पायलट अपनी गाड़ी को प्रथम रोक सिग्नल पर रोक देगा और लगातार लम्बी सीटी बजाएगा।
9. स्टेशन मास्टर आगमन सिग्नल ऑफ़ करके गाड़ी को स्टेशन पर लेगा। यदि 10 मिनट तक सिग्नल ऑफ़ न हो और न ही कोई अधिकार पत्र मिले तो गार्ड गाड़ी का पीछे से 250-250-10 मी. पर तीन पटाखे लगाकर बचाव करेगा और लोको पायलट अपने सहायक को पास के केबिन पर या स्टेशन पर यह सूचित करने के लिये भेजेगा कि गाड़ी स्टेशन मे प्रवेश करने के लिये सिग्नल की प्रतीक्षा कर रही है।
10. स्टेशन पर आने के बाद लोको पायलट T/C 602 अधिकार पत्र स्टे.मा. को सौंप देगा।
11. अनुगामी गाड़ियों को 30 मिनट के अन्तराल से चलाया जाएगा उनके लोको पायलट को भी स्टेशन मास्टर T/C 602 अधिकार पत्र देगा और उनकी गति भी दृश्यता साफ़ होने पर 25 kmph, दृश्यता साफ़ न होने पर 10 kmph

तथा सुरंग/धुंध और कोहरे के मौसम में पैदल रफ़्तार से अधिक नहीं होगी। लोको पायलट को दिये जाने वाले T/C 602 अधिकार पत्र पर 30 मिनट पहले गयी गाड़ी तथा 30 मिनट के बाद रवाना होने वाली गाड़ी का विवरण लिखा जाएगा।

12. गार्ड पिछे की ओर चौकसी रखेगा और किसी गाड़ी के निकट आने से बचाव के लिए खतरा सिगनल प्रदर्शित करेगा व गाड़ी की सुरक्षा के लिए तैयार रहेगा।
13. दोनों प्रभावित स्टेशनों पर TSR में ऐसे संचालन का रिकॉर्ड रखा जाएगा।
14. ऐसा संचालन तब तक जारी रहेगा जब तक कि उपरोक्त साधनों में से कोई साधन शुरू ना हो जाए।
15. जब संचार के साधनों में से कोई एक साधन शुरू हो जाये तो दोनों ओर स्टेशन मास्टर अंतिम रवाना की गई तथा आई हुई गाड़ियों का विवरण T/I 602 अधिकार पत्र पर प्रायवेट नंबर के आदान-प्रदान के साथ भरेंगे तथा जब तक संतुष्ट न हो जाएं कि उनके स्टेशन से छूटने वाली गाड़ियां दूसरी ओर के स्टेशन पर पहुँच गई हैं तब तक अन्य गाड़ियों को उपलब्ध साधन पर लाइन क्लियर लेकर नहीं चलाया जाएगा।
16. परिवहन निरीक्षक इससे सम्बन्धित रिकॉर्ड की जाँच करेंगे तथा अपनी रिपोर्ट 7 दिन में DRM को भेज देंगे।

इकहरी लाईन खण्ड पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियों का संचालन- (SR 6.02-4)

इकहरी लाईन खण्ड पर जब दो स्टेशनों के बीच प्रयुक्त सभी संचार साधन खराब हो जाये तो इस स्थिति को सम्पूर्ण संचार व्यवस्था का भंग होना कहते हैं। ये साधन प्राथमिकता के क्रम में निम्नलिखित हैं-

1. ब्लॉक उपकरण / ट्रैक सर्किट / एक्सल काउन्टर
2. ब्लॉक टेलीफोन
3. स्टेशन से स्टेशन फिक्सड टेलिफोन
4. रेल्वे ऑटो/ BSNL/MTNL के फिक्सड टेलिफोन
5. कंट्रोल टेलीफोन
6. वी.एच.एफ़.सैट

नोट - संचार साधनों के पूर्णतः बाधित होने के दौरान जब किसी गाड़ी या रेलपथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी अन्य बाधा के कारण दोहरी लाइन खंड में किसी एक लाइन का प्रयोग न हो सके अथवा जब कभी दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान संचार साधन पूर्णतः बाधित हो तो भी इन अनुदेशों का पालन किया जाएगा।

ऐसी परिस्थिती में गाड़ियों का संचालन निम्नानुसार किया जाएगा-

निम्नलिखित साधनों में से किसी एक साधन को अगले स्टेशन पर संचार व्यवस्था शुरू करने (लाईन क्लीयर पूछने) के लिए भेजा जाएगा-

- a) लाईट इंजन
- b) ट्रेन इंजन (ऑन ड्यूटी SM के आदेशानुसार गाड़ी से अलग करके)

- c) मोटर ट्रॉली / टॉवर वैगन (जिसके साथ ऑन ड्यूटी ASM से भिन्न कोई ASM या गार्ड जाएगा)
- d) ट्रॉली / साईकिल ट्रॉली / मोपेड ट्रॉली (जिसके साथ ऑन ड्यूटी ASM से भिन्न कोई ASM या गार्ड जाएगा)
- e) डीजल कार / रेल मोटर कार / EMU रेक- (यात्री रहित)
2. ब्लॉक सेक्शन में भेजने से पहले स्टेशन मास्टर जाने वाले कर्मचारियों को परिस्थितियों की जानकारी देगा तथा यह सुनिश्चित करेगा कि वे इकहरी लाइन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान गाड़ी संचालन के नियमों से अच्छी तरह से परिचित हैं और इसके लिये वह उनके हस्ताक्षर भी लेगा।
3. लाइन क्लियर लेने वाले (संचार व्यवस्था शुरू करने के लिये जाने वाले) वाहन को स्टेशन मास्टर निम्नलिखित अधिकार पत्र देगा-
- a) T/B 602- जिसमें निम्न पाँच भाग होते हैं-
- ii) बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
- iii) सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करना
- iv) सतर्कता आदेश- जिसमें अधिकतम गति निम्नानुसार होगी-
- दृश्यता साफ होने पर - 15 kmph
 - दृश्यता साफ न होने पर- 10 kmph
 - धुंध और कोहरे के मौसम में या सुरंग में दो व्यक्ति पैदल इंजन के सामने चलेंगे एक के पास खतरा हाथ सिगनल होगा तथा दूसरे के पास पटाखे होंगे। एक सहायक लोको पायलट होगा तथा एक व्यक्ति स्टेशन मास्टर द्वारा उपलब्ध कराया जाएगा।
- v) लाइन क्लियर पूछताछ संदेश
- vi) सशर्त लाइन क्लियर संदेश- इसमें इंजन के अगले स्टेशन पर पहुंचने के बाद अकेले या किसी गाड़ी के साथ आने के लिये लाइन क्लियर का उल्लेख प्रा.नं. के साथ रहेगा
- b) T/E 602 आवश्यकतानुसार- लाइन क्लियर पूछताछ संदेश।
- नोट** T/B 602 (iv) भाग में केवल एक गाड़ी का विवरण लिखा जाता है लेकिन यदि एक से अधिक गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर की आवश्यकता है तो T/B 602 के साथ में T/E 602 अधिकार पत्र दिया जाएगा। ऐसे समय T/B 602 के भाग (iv) में कुछ भी लिखा नहीं जाएगा बल्कि सभी गाड़ियों का विवरण T/E 602 में ही लिखा जाएगा।
4. लाइन क्लियर लेने के लिये जाने वाला इंजन सेक्शन में फ्लैशर लाइट जलाकर तथा खतरे की सीटी बजाते जाएगा।
5. बाह्यतम फेसिंग पाईट के बाहर लाइन को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं होगी जब तक की इंजन / टॉवर वैगन / डीजल कार / मोटर कार / ई एम यू / ट्रॉली इत्यादि वापस न आ जाए।
6. यदि ब्लॉक सेक्शन में विरुद्ध दिशा से दूसरा इंजन/साधन आता हुआ मिले तो दोनों लोको पायलट सुरक्षित दूरी पर इंजनों को रोक कर यह निर्णय लेंगे कि दोनों इंजनों / वाहनों को किस स्टेशन पर लेकर जाये। ऐसे समय निम्नलिखित बातों का ध्यान रखा जाएगा-
- गाड़ी का महत्व
 - स्टेशनों से दूरी
 - ग्रेडीएंट / कैच सायडिंग
7. अगले स्टेशन पर पहुंचने के बाद T/B 602 तथा T/E 602 (यदि है) स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जाएगा।
8. उस स्टेशन का SM इंजन को अकेले या किसी गाड़ी के साथ निम्नलिखित अधिकार पत्र सौंप कर खाना करेगा-
- ✓ T/G 602(UP) या T/H 602 सशर्त लाइन क्लियर टिकट
(सशर्त लाइन क्लियर संदेश के आधार पर)
 - ✓ T/409 या T/A 409 सतर्कता आदेश- (परिस्थितिनुसार)
 - ✓ T/ 369 (3b) या T/511 (परिस्थितिनुसार)

- ✓ T/F 602 लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश का जवाब प्राईवेट नं. सहित)
 - ✓ T/E 602 (यदि लाइन क्लियर पूछना हो तो)
9. प्रतिक्षारत गाड़ी के ड्राइवर को निम्नलिखित अधिकार पत्र दिये जायेंगे-
 - ✓ T/G 602(UP) या T/H 602 सशर्त लाईन क्लीयर टिकट
 - ✓ सतर्कता आदेश- T/409 या T/A409 (परिस्थितिनुसार)
 - ✓ T/ 369 (3b) या T/511 (परिस्थितिनुसार)
 10. यदि यातायात एक ही दिशा में हो तो सभी गाड़ियों के लिये लाईन क्लीयर T/E 602 पर पूछा जा सकता है तथा अगले स्टेशन मास्टर द्वारा भी सभी गाड़ियों के लिये लाइन क्लीयर T/F 602 पर दिया जा सकता है। ऐसे समय प्रत्येक गाड़ी के लिये अलग-अलग प्राईवेट नं. दिया जाएगा।
 11. यदि दोनों दिशाओं में गाड़ियों का यातायात एक समान हो तो बाद वाली गाड़ियों के लिये लाईन क्लीयर पूछताछ संदेश T/E 602 तथा सशर्त लाईन क्लीयर संदेश T/F 602 पहले जाने वाली गाड़ी के गार्ड के माध्यम से भेजा जाएगा।
 12. यदि लाईन क्लीयर एक से अधिक गाड़ियों को प्राप्त हुआ है तो पहली गाड़ी जाने के बाद 30 मिनट के अंतराल से अन्य प्रतिक्षारत गाड़ियां चलायी जाएंगी और उन गाड़ियों के लोको पायलट को निम्नलिखित अधिकार पत्र दिया जाएगा-
 - ✓ T/G 602(UP) या T/H 602 सशर्त लाईन क्लीयर टिकट
 - ✓ T/409 सतर्कता आदेश- - जिसमें गाड़ी की गति दृश्यता साफ होने पर 25 kmph दृश्यता साफ न होने पर 10 kmph तथा धुंध और कोहरे के मौसम में या सुरंग में पैदल गति से अधिक नहीं होगी। इसमें इंजिनियरिंग विभाग द्वारा लगाये गये कम गति के गति प्रतिबन्धों को भी लिखा जाएगा।
 - ✓ T/ 369 (3b) या T/511 (परिस्थिति के अनुसार)
 13. यदि ऐसे समय ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी रुकती है या प्रथम रोक सिगलन पर 10 मिनट से अधिक रुकती है तो उसका बचाव 250-250-10 मीटर पर तीन पटाखे लगाकर किया जाएगा यह बचाव गाड़ी के आगे तथा पीछे दोनों ओर से किया जाएगा।
 14. जैसे ही कोई भी एक संचार साधन शुरू हो जाये तो दोनों ओर के स्टेशन मास्टर अंतिम गाड़ियों का विवरण, प्रायवेट नंबर के आदान-प्रदान के साथ T/I 602 में भरेंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि सभी गाड़ियां स्टेशन पर आ गयी है और सेक्शन साफ है इसके बाद सामान्य संचालन शुरू करेंगे।
 15. परिवहन निरीक्षक इससे सम्बन्धित रिकॉर्ड की जाँच करेंगे तथा अपनी रिपोर्ट 7 दिन में DRM को भेज देंगे
- नोट-** यदि स्टेशन पर केवल लाईट इंजन या इंजन और ब्रेक यान खड़ा है और जिसे अगले स्टेशन जाना है तो लोको पायलट को T/B 602 के पहले तीन कॉलम भरकर दिये जायेंगे। यदि उसी दिशा में कोई दूसरा लाईट इंजन अथवा दूसरा इंजन और ब्रेकयान भेजना आवश्यक हो तो उसके भेजे जाने का समयांतर कम से कम 30 मिनट का होना चाहिए।

दोहरी लाईन खण्ड पर अस्थायी इकहरी लाईन संचालन TSL WORKING (SR 6.02-1)

अर्थ: दोहरी लाईन खण्ड में किसी एक लाईन का उपयोग किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने या रेल पथ के खराब हो जाने या अन्य किसी कारणवश नहीं हो पाता है तो अप एवं डाउन गाड़ियों का संचालन उपलब्ध लाईन पर किया जाता है। गाड़ियों के इसी संचालन को TSL वर्किंग अथवा दोहरी लाईन खण्ड पर अस्थायी इकहरी लाईन संचालन कहते हैं।

इसके लिये निम्नलिखित प्रणालियों में से किसी एक का प्रयोग किया जा सकता है -

- ❖ विद्युत संचार यंत्रों द्वारा लाईन क्लियर प्राप्त करके
- ❖ यदि एक लाईन अधिक समय तक बन्द रहने की संभावना है तो इकहरी लाईन के ब्लॉक उपकरण व शंटिंग लिमिट बोर्ड लगाकर

❖ पूर्व तैयारी:

1. TSL वर्किंग प्रारम्भ करने वाले स्टेशन मास्टर को विश्वसनीय जानकारी प्राप्त करनी चाहिए कि एक लाईन साफ़ है तो PWI से इस बारे में लिखित प्रमाणपत्र लेना चाहिए।
2. TSL वर्किंग उन्हीं दो स्टेशनों के बीच की जाएगी जहाँ अप तथा डाउन लाईन को जोड़ने के लिये क्रॉस ओवर लगे हों।
3. यदि बीच में कोई 'C' क्लास स्टेशन या IBS है तो उसे बन्द कर दिया जाएगा और वहाँ के सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिये पिछले स्टेशन मास्टर द्वारा अधिकृत किया जाएगा।
4. इन सभी स्टेशनों के ब्लॉक उपकरण TOL स्थिति में लॉक कर दिये जायेंगे। डायडो उपकरण जिन्हें TOL पर रखना संभव न हो तो वहाँ उनके कम्प्यूटर पर सतर्कता पट्टी लगाई जाएगी।
5. इस बात को सुनिश्चित कर लेने के बाद कि एक लाईन यातायात के लिये साफ़ है, TSL वर्किंग शुरू करने वाला स्टेशन मास्टर प्राईवेट नं. का आदान-प्रदान करते हुये दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को एक निर्धारित संदेश जारी करेगा।
7. स्टेशन पर गाड़ी रोक दी जाएगी। लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थितियों की जानकारी दी जाएगी।
8. स्टेशन मास्टर उपलब्ध साधन से लाईन क्लियर लेगा तथा लोको पायलट एवं गार्ड को निम्नलिखित अधिकार पत्र देगा-

सही लाईन से जाने वाली गाड़ी के लिये - T/D 602

गलत लाईन से जाने वाली गाड़ी के लिये - T/D 602 एवं

T/511 या पायलट आऊट मेमो और गाड़ी को अन्तिम कांटो तक पायलट किया जाएगा।

9 T/D 602 अधिकार पत्र के तीन भाग होते हैं-

- i) लाईन क्लियर टिकट
- ii) सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने का प्राधिकार
- iii) सतर्कता आदेश-सतर्कता आदेश में निम्नलिखित बातों का उल्लेख रहेगा-
 - a) TSL वर्किंग में प्रयुक्त लाईन
 - b) अवरोध का कि.मी. नम्बर
 - c) गति प्रतिबंध (इंजिनियरिंग विभाग द्वारा लगाया गया)
 - d) यदि कोई ट्रेप प्वाइन्ट है तो उसे क्लैम्प करने का आश्वासन
 - e) न्यूट्रल सेक्शन का विवरण

10 TSL में जाने वाली पहली गाड़ी की अधिकतम गति 25 kmph होगी तथा बाद वाली गाड़ियों की गति सामान्य होगी।

- 11 TSL में जाने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट रास्ते के गेट मैन, गैंगमैन को TSL प्रारम्भ होने की जानकारी देते हुये जाएगा।
- 12 TSL वर्किंग में गलत लाइन से जाने वाली प्रत्येक गाड़ी का लोको पायलट इंजन की फ्लैशर लाइट ऑन करके तथा बार-बार खतरे की सीटी बजाते हुये जाएगा। यदि स्टे.मा., गेट मैन गैंगमैन देखते हैं कि गाड़ी गलत लाइन पर बिना फ्लैशर लाइट ऑन किए चल रही है तो वे तुरंत गाड़ी रोक देंगे।
- 13 यदि गाड़ी किसी कारणवश ब्लॉक सेक्शन में रुक जाती है तो उसका आगे तथा पीछे से (GR 6.03 के अनुसार 600-600-10-10 मीटर) सामान्य बचाव किया जाएगा।

14 अगले स्टेशन पर गाड़ी लेना-

गलत लाइन पर चलने वाली गाड़ी- गलत लाइन पर चलने वाली गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन के प्रथम रोक सिग्नल अथवा गलत लाइन (जिस पर वह चल रहा है) से सम्बन्धित अंतिम रोक सिग्नल पर जो भी पहले आये रोक देगा। स्टेशन मास्टर रास्ते के सभी कांटो को सैट, क्लैम्प एवं लॉक करने के बाद एक सक्षम रेल सेवक को गाड़ी रुकने के स्थान पर पायलट इन मेमो (T/510) देकर भेजेगा जो गाड़ी के लोको पायलट को देगा और गाड़ी को स्टेशन तक पायलट करेगा।

सही लाइन पर चलने वाली गाड़ी- सही लाइन पर चलने वाली गाड़ी को अगले स्टेशन पर आगमन सिग्नल को ऑफ करके लिया जाएगा।

- 15 स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि गाड़ी पूरी आ गयी है। टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर देकर सेक्शन क्लीयर करेगा।

16 सामान्य संचालन शुरू करना-

- a) PWI से, रेल पथ गाड़ी संचालन के लिये साफ एवं सुरक्षित है, ऐसा प्रमाण पत्र प्राप्त करने पर स्टेशन मास्टर इसकी सूचना दूसरे स्टेशन मास्टर को देगा तथा प्राइवेट नं. का आदान-प्रदान करेगा और सेक्शन कंट्रोलर से विचार विमर्श करके सामान्य संचालन शुरू किया जाएगा।
- b) ब्लॉक उपकरण, स्थावर सिग्नल, IBS जिनका प्रयोग बन्द कर दिया गया था, प्रयोग में लाये जायेंगे।
- c) सामान्य संचालन शुरू होने के बाद जाने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट रास्ते के सभी गेट मैन / गैंग मैनों को सामान्य संचालन शुरू होने की जानकारी देता जाएगा।
- d) TSL वर्किंग से सम्बन्धित रिकॉर्ड की जाँच TI करेंगे तथा सामान्य संचालन शुरू होने से 7 दिन के भीतर अपनी रिपोर्ट DRM को भेजेंगे।

ब्लाक सेक्शन में गाड़ी खड़ी होने या अवरोध होने पर गार्ड एवं लोको पायलट के कर्तव्य और बचाव के नियम Protection Rules (GR 6.03 SR 6.03-1)

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

ब्लॉक सेक्शन में इंजन असमर्थ होना तथा सहायता इंजन की मांग करना (GR 6.05)

1. जब कोई इंजन खराब हो जाये तो गार्ड लोको पायलट से पूछेगा कि सहायक इंजन मंगवाने की आवश्यकता है या नहीं। लोको पायलट इंजन को 30 मिनट में ठीक कर सकता है या नहीं इसके बारे में गार्ड को सूचना देगा।
2. यदि लोको पायलट के अनुसार खराबी ऐसी है कि इसे ठीक करना संभव नहीं है तो वह तुरंत गार्ड को सहायता इंजन की आवश्यकता हेतु सूचना देगा।
3. यदि 30 मिनट तक लोको पायलट इंजन को ठीक कर लेता है तो सहायक इंजन की गार्ड मांग नहीं करेगा यदि 30 मिनट के बाद भी इंजन ठीक नहीं होता है तो लोको पायलट गार्ड को सूचना देगा कि सहायता इंजन की मांग करे।
4. सहायता इंजन की मांग निम्न साधनों के द्वारा की जायेगी।
(क) फील्ड टेलीफोन, (ख) बाजु वाली लाइन से जाने वाली गाड़ी को रोककर, (ग) खराब हुयी गाड़ी के इंजन को काटकर (घ) नज़दीक level xing गेट के फोन से
5. सहायता इंजन की मांग करते समय निम्न जानकारी स्टेशन मास्टर / कंट्रोलर को दी जायेगी:
जैसे- दुर्घटना या गाड़ी विगड जाने का प्रकार, लोड का प्रकार, टनेज, ब्रेक प्रणाली का प्रकार और इंजन तथा ब्रेक यान का किमी.
6. सहायता इंजन की मांग करने से पहले गाड़ी का दोनों ओर से बचाव सुनिश्चित किया जाएगा।
7. यदि सहायता इंजन की आवश्यकता का मैसेज देने के बाद लोको पायलट इंजन ठीक कर लेता है तो मालगाड़ी का लोको पायलट कंट्रोलर को / स्टेशन मास्टर को इंजन ठीक होने की सूचना देगा और गाड़ी को पैदल गति से आगे बढ़ाएगा लेकिन एक संक्षिप्त रेल सेवक गाड़ी के 400 मीटर आगे पटाखा सिगनल और हाथ सिगनल लेकर गाड़ी को पायलट करेगा।

ट्रेक में खराबी का पता लगने पर की जाने वाली कार्यवाही SR 6.07-1

यदि किसी गाड़ी का लोको पायलट या गार्ड गाड़ी चलने के दौरान ट्रेक में किसी प्रकार की खराबी जो गाड़ी संचालन में असुरक्षित हो महसूस करता है तो वह तुरंत निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -

1. अगले स्टेशन पर बिना सेक्शन क्लियर किये गाड़ी को रोकेंगा तथा लगातार सीटी बजाएगा और उपलब्ध साधनों द्वारा स्टेशन मास्टर को खराबी की सूचना देगा जिन सेक्शनों में IBH लगे हैं या ऑटोमेटिक क्षेत्र हैं वहाँ पिछले स्टेशन मास्टर को तथा पिछली गाड़ी के लोको पायलट को इसकी तुरंत सूचना उपलब्ध साधनों द्वारा देगा जिससे पिछले से किसी गाड़ी का संबंधित सेक्शन में प्रवेश न हो।
2. अगले स्टेशन पर उपरोक्त खराबी की जानकारी स्टेशन मास्टर कार्यालय के सामने गाड़ी रोक कर लिखित में लोको पायलट द्वारा दी जाएगी।
3. स्टेशन मास्टर को ऐसा मेमो प्राप्त होने पर वह तुरंत निकटतम स्टेशन मास्टर को तथा मुख्य नियंत्रक को, संबंधित सेक्शन के जूनियर इंजिनियर / सेक्शन इंजिनियर को AEN, DEN, को तथा DOM को इसकी सूचना देगा।
4. संबंधित सेक्शन में ट्रेक मेंटेनेन्स मशीन / टावर वैगन / लाईट इंजन को और इनकी अनुपस्थिति में गाड़ी को जिसमें इंजिनियरिंग विभाग के संबंधित कर्मचारी उपस्थित हैं, सतर्कता आदेश जारी करके (stop dead) भेजेगा संबंधित इंजिनियरिंग कर्मचारी ट्रेक का निरीक्षण करेंगे और यदि गाड़ी संचालन के लिए ट्रेक सुरक्षित है सुनिश्चित करने के पश्चात गाड़ी को आगे जाने की अनुमति देगा और स्टेशन मास्टर को ट्रेक की स्थिति संबंधी और यदि कोई गति प्रतिबंध लगाना है तो उस संबंध में व्यक्तिगत रूप से या लिखित में मेमों भेजकर सूचना देगा। यदि इंजिनियरिंग कर्मचारी उपलब्ध न हो तो सतर्कता आदेश में लोको पायलट के लिए निर्देश रहेगे कि प्रभावित स्थान के पहले रूको और सुनिश्चित करो कि ट्रेक आगे बढ़ने के लिए सुरक्षित है यदि सुरक्षित है तो अधिकतम 10 Km/h की गति से आगे बढ़ो अन्यथा वापस स्टेशन पर आना है।
5. यदि लोको पायलट यह पाता है कि आगे बढ़ने के लिए ट्रेक असुरक्षित है तो वह पिछले स्टेशन पर वापस आएगा। परंतु यदि लोको पायलट प्रभावित स्थान से आगे निकल जाता है तो बाद वाली गाड़ियाँ 10 Km/h के गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए तब तक चलायी जाएगी जब तक इंजिनियरिंग विभाग द्वारा ट्रेक सुरक्षित घोषित नहीं कर दिया जाता।
6. यदि किसी गाड़ी के गार्ड द्वारा ट्रेक में खराबी की स्थिति का पता लगाया जाता है तो वह वाकी टाकी पर या अन्य उपलब्ध संचार के साधन द्वारा लोको पायलट को तुरंत सूचित करेगा ऐसी सूचना प्राप्त होने पर लोको पायलट उपरोक्त के अनुसार कार्यवाही करेगा

धुंध और कोहरे के मौसम में गाड़ियों का संचालन
(GR-3.03, 3.69, SR-3.49-1, 3.61-1 (d), 3.69-3, 4.08-3)

1. धुंध, कोहरे तथा तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता हो तब दिन के समय भी रात के सिगनलों का उपयोग किया जायेगा (सेमाफोर सिगनल की स्थिति में)।
2. धुंध और कोहरे के मौसम में स्थावर सिगनल की बत्तियां अवश्य जलानी चाहिए।
3. घने कोहरे के मौसम में गाड़ियों को निम्नलिखित प्रकार से नियंत्रित करना चाहिए:-
 - (i) लोको पायलट को ब्रेक पावर, लोड एवं दृश्यता आदि के आधार पर गाड़ी को उस गति से चलाना चाहिए जिस पर वह नियंत्रण रख सके।
 - (ii) पूर्ण ब्लॉक पद्धति में लोको पायलट उस गति से गाड़ी चलायेगा जिस पर वह नियंत्रण कर सकता है ताकि कोई बाधा होने पर वह कम दूरी पर गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रह सके तथा ऐसी गति 60 Kmph से अधिक नहीं होगी।
 - (iii) स्वचल सिगनल क्षेत्र में लोको पायलट उस गति से अधिक गति पर गाड़ी नहीं चलायेगा जैसा कि नीचे निर्धारित किया गया है :- **हरा सिगनल- 60 Kmph, दो पीला सिगनल- 30 Kmph,** एक पीला सिगनल -प्रतिबंधित गति से जिसे अगले रोक सिगनल पर गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहे।
 - (iv) लोको पायलट को आगे के फाटक को बंद रखने के लिए तथा सड़क उपयोगकर्ताओं को समपार पर गाड़ी पहुँचने की सूचना देने के लिए बार-बार सीटी बजाकर सचेत करेगा।
फॉग सेफ डिवाइस होने पे, अधिकतम रफ्तार 75kmph होगी।
4. जब कोहरे या तूफानी मौसम अथवा आंधी के कारण स्टेशन से सिगनल दिखाई न पड़ते हों, तो :-
 - (i) झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन के सिगनल प्रज्वलित कर दिये गये हैं।
 - (ii) वह स्टेशन के दोनों ओर एक-एक प्रशिक्षित फॉग सिगनल मैन कार्य करने के लिए कुहांसा संकेतक खंबे पर भेजेगा।
 - (iii) कोहरा संकेतक खंबा केवल उन्हीं स्टेशनों पर लगाया जायेगा जहां पटाखा लगाने की आवश्यकता है।
 - (iv) ये खंबे स्टेशनों पर प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर लगाये जाते हैं।
 - (v) कुहांसा संकेतक खंबा स्टील ट्रफ स्लीपर या लकड़ी के स्लीपर का खंबा होगा जिस पर बारी-बारी से काली और सफेद तिरछी धारियां पड़ी होंगी। यह जमीन पर सीधा खड़ा लगाया जायेगा।
5. कोहरे के दौरान की जाने वाली कार्यवाही :-
 - (i) जिन स्टेशनों पर लगातार कोहरा रहता हो उन स्टेशनों के नाम मंडल रेल प्रबंधक द्वारा अधिसूचित किये जायेंगे।
 - (ii) ऐसे प्रत्येक स्टेशन पर स्टेशन के चार चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी फॉग सिगनल मैन के रूप में कार्य करने के लिए नामित किये जायेंगे।
6. धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम के समय पटाखे लगाने की आवश्यकता
 - (i) जहां पटाखा लगाना आवश्यक हो वहां प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर दो पटाखे लगाये जायेंगे जो पहला पटाखा 270 मीटर की दूरी पर (FSP के पास) तथा दूसरा पटाखा उससे 10 मीटर की दूरी पर लगाया जायेगा।
 - (ii) 'A' श्रेणी स्टेशन पर जहां चेतावनी सिगनल लगा है वहां होम सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर पटाखे लगाये जायेंगे।
 - (iii) 'B' श्रेणी स्टेशन पर TALQ में आउटर सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर पटाखे लगाये जायेंगे।
 - (iv) बहुसंकेती सिगनलिंग व्यवस्था में जहां अकेला डिस्टेंट सिगनल लगा हो वहां होम सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर पटाखे लगाये जायेंगे।
 - (v) कोहरा संकेत खंबा केवल उन्हीं स्टेशनों पर लगाया जायेगा जहां पटाखा लगाने की आवश्यकता है।
7. कोहरे के समय निम्नलिखित परिस्थितियों में लोको पायलट को रोक सिगनल का स्थान बताने के लिए पटाखे लगाने की आवश्यकता नहीं है :-

- (i) जिन सेक्शनों में विश्वसनीय कोहरा सुरक्षा उपकरण (FSD) लगाये गये हैं।
- (ii) जहां पूर्व चेतावनी की पर्याप्त सुविधा है अर्थात् जहां स्टेशनों पर डबल डिस्टेंट सिगनल लगाये गये हो।
- (iii) ऐसे स्टेशन जहां अधिकतम 15 Km/h गति की अनुमति है चाहे स्टेशन पर पूर्व चेतावनी सिगनल नहीं लगाया गया हो किंतु वहां चेतावनी बोर्ड लगा हो।
- (iv) जहां खंड की गति 50 Km/h से कम हो किंतु 15 Km/h से अधिक हो तथा स्टेशन का पहला सिगनल रोक सिगनल नहीं है।
- (v) स्वचल सिगनल क्षेत्र में
- (vi) फाटक सिगनल पर
- (vii) प्रस्थान सिगनल पर
- (viii) रेलपथ/ऊपरी उपस्कर/सिगनल के अनुरक्षण के कारण जिस स्थान पर अस्थायी गति प्रतिबंध लागू किया गया हो।

8. शीत ऋतु के आगमन को देखते हुए निम्नलिखित अनुदेश जारी किये जाते हैं जिनका कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए :-

- (i) सर्व संबंधित कर्मचारियों को कोहरे के मौसम में संबंधित पूर्ण सावधानियों के बारे में परामर्श दिया जाना चाहिए।
- (ii) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि प्रशिक्षित कर्मचारी और पटाखे पर्याप्त मात्रा में हैं।
- (iii) सिगनलों में उचित प्रकाश और फोकस है।
- (iv) स्टेशन संचालन नियम के अनुसार दृश्यता परीक्षण लक्ष्य की उपलब्धता सुनिश्चित करें।
- (v) दृश्यता सुधारने के लिए सभी अभियांत्रिक, सिगनल एवं दूरसंचार, ऊपरी उपस्कर तथा दृश्यता परीक्षण लक्ष्य बोर्डों की पनु: रंगाई की जाए।
- (vi) LWR एवं CWR वाले क्षेत्र में शीतकालीन गश्त की ध्यानपूर्वक निगरानी की जानी चाहिए।
- (vii) साईटिंग बोर्डों के पास रेल-पथ के आर-पार सफेदी की निशानी बनाई जानी चाहिए।
- (viii) रेल जोड़ों की खराबी को टालने के लिए पहले से उपाय किये जाने चाहिए।

9. धुंध और कोहरे के समय लोको पायलट एवं गार्ड के कर्तव्य:-

- (i) लोको पायलट को ब्रेक पावर, लोड एवं दृश्यता आदि के आधार पर गाड़ी को उस गति से चलाया जाना चाहिए जिस पर वह नियंत्रण रख सके।
- (ii) लोको पायलट को आगे के फाटक को बंद रखने के लिए तथा सड़क उपयोगकर्ताओं को समपार पर गाड़ी पहुँचने की सूचना के लिए बार-बार सीटी बजाकर सचेत करेगा।
- (iii) इंजन की फ्लेशर लाइट, हैड लाइट और मार्कर लाइट की उचित फोकसिंग सुनिश्चित करनी चाहिए।
- (iv) आने वाली गाड़ी का फ्लेशर लाइट दिखाई देते ही उचित कार्यवाही एवं जब आवश्यक हो अपने इंजन की फ्लेशर लाइट का उपयोग करना चाहिए।
- (v) गार्ड यह सुनिश्चित करेगा कि कोहरे के मौसम में लोको पायलट गति प्रतिबंध का पालन कर रहा है।

मवेशियों के गाड़ी से कट जाने पर गाड़ी कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली कार्यवाही:-

1. जैसे ही गाड़ी के निचे आकर मवेशी कट जाते हैं तो यदि गाड़ी का बी.पी.प्रेसर अचानक गिर जाता है तो गाड़ी कर्मचारी बी.पी.प्रेसर में कमी के लिए गाड़ी की जांच करेगा।
2. यदि बी.पी./एफ.पी.पाइप अलग हुआ दिखाई दे तो गाड़ी कर्मचारी द्वारा जोड़ दिया जाएगा।
3. गाड़ी का ब्रेक रिलीज करना सुनिश्चित किया जाएगा।
4. यदि ब्रेक बाइंडिंग का मामला है तो गाड़ी कर्मचारी द्वारा हाथ से ब्रेक रिलीज किया जाएगा। यदि हाथ से ब्रेक रिलीज करना सम्भव नहीं है तो उस विशिष्ट डिब्बे को विधिनुसार आइसोलेट कर दिया जाएगा।
5. गाड़ी का गार्ड प्रभावित डिब्बे के सम्बंध में अगले स्टेशन पर खंड नियंत्रक को संदेश देगा जो इस संदेश को सी.एंड डब्ल्यू. नियंत्रक को कोच नं. सहित सुचित करेगा।
6. टी.एक्स.आर. कर्मचारी प्रथम उपलब्ध परीक्षण स्थल पर उचित कार्यवाही करेंगे।

स्वचालित ब्लॉक पद्धति- (SR 9.01)

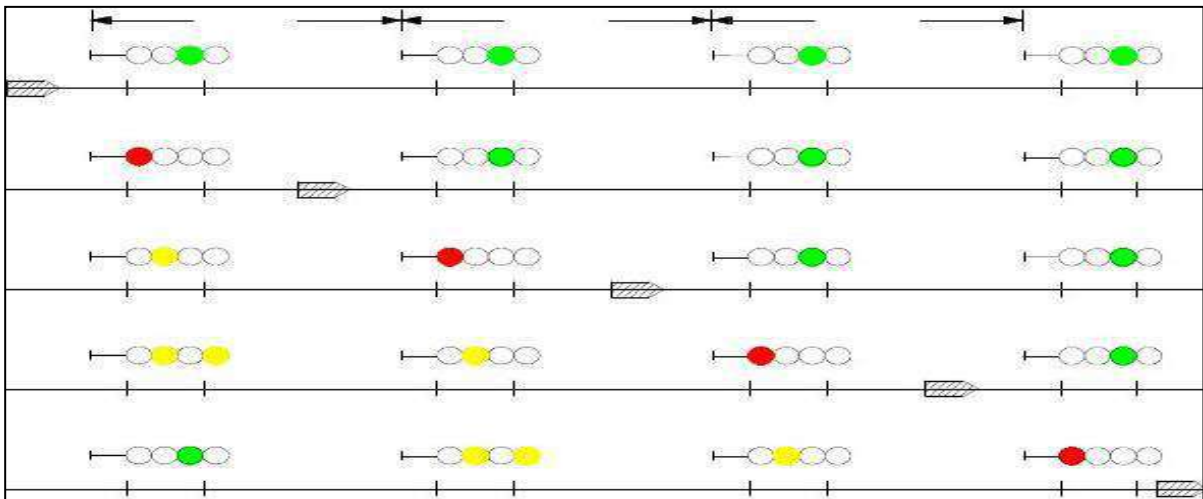
द.पू.मध्य रेलवे पर निम्नलिखित खण्डों पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति लागू है-

1. JRMG-GTK
2. BSP-BYL
3. KAV-MUA

दोहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें - (GR 9.01)

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

- F. सामान्य स्थितियों के दौरान मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा
4. A. जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल ऑन में है तथा A चिन्ह बुझा है तो गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देगा और इसके बारे में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
- B. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्य पद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए A चिन्ह के साथ ऑन अवस्था में मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है।



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

स्वचल (ऑटोमेटिक) सिगनल

1. यह एक रोक सिगनल है जो स्वचलित ब्लॉक पद्धति में होता है।
2. इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खम्भे पर एक सफ़ेद गोल चक्री लगी होती है जिस पर काला A अक्षर लिखा होता है।
3. इस सिगनल की सामान्य स्थिति ऑफ़ (हरी) होती है।
4. ये सिगनल गाड़ियों के चलने से (स्थितिनुसार) अपने आप ऑफ़-ऑन होते हैं।
5. ये सिगनल उन स्थानों पर लगाये जाते हैं जहाँ कोई कॉटा (प्वाइंट) या गेट नहीं होता है।
6. लोको पायलट इस सिगनल को दिन में एक मिनट तथा रात में दो मिनट रूक कर ऑन स्थिति में पार कर सकता है। (गति 15/10 अगले सिगनल तक)
7. लोको पायलट इस सिगनल को ऑफ़ स्थिति में जब पार करता है तो यह सिगनल अपने आप ऑन स्थिति में आ जाता है और पुनः ऑफ़ स्थिति (एक पीला) में तब तक नहीं होता है जब तक कि लाइन न केवल अगले रोक सिगनल तक बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी (120 मीटर) तक साफ़ न हों।



अर्द्ध-स्वचल (सेमी ऑटोमेटिक) सिगनल

1. यह सिगनल हस्तचलित तथा स्वचलित दोनों पद्धतियों से कार्य करता है।
2. इसकी पहचान के लिये इसके खम्भे पर सफ़ेद प्रज्वलित A मार्कर लगा होता है।
3. इस सिगनल को या तो किंग लीवर अथवा पैनल पर बटन द्वारा संचालित किया जा सकता है।
4. जब इस सिगनल के खम्भे पर लगा A मार्कर प्रज्वलित होता है यह सिगनल स्वचलित रोक सिगनल की तरह कार्य करता है और ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को स्वचलित रोक सिगनल की तरह दिन में एक मिनट तथा रात में दो मिनट रुकने के बाद ऑन स्थिति में पार कर सकता है।
5. जब इस पर लगा A मार्कर बुझा हुआ हो तो यह सिगनल हस्तचलित रोक सिगनल की तरह कार्य करता है। ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को बिना प्राधिकार पत्र के ऑन स्थिति में पार नहीं कर सकता है।
6. ये सिगनल सामान्यतः ऐसे स्थानों पर लगाये जाते हैं जहाँ प्वाइंट, गेट लगे होते हैं।



अर्द्ध-स्वचल सिगनल

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

जब कोई ऑटोमेटिक सिगनल लोको पायलट को ऑन स्थिति में मिले या जब सेमी ऑटोमेटिक सिगनल का A मार्कर प्रज्वलित है तो लोको पायलट एक लगातार लम्बी सीटी बजाएगा और सिगनल के पहले गाड़ी को खड़ी करेगा। दिन में एक मिनट व रात में दो मिनट तक रुककर सिगनल ऑफ होने का इंतजार करेगा। यदि इस दौरान सिगनल ऑफ नहीं होता है तो गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लम्बी सीटी बजाएगा तथा गार्ड के साथ हाथ सिगनलों का आदान प्रदान करेगा तथा सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा। ऐसे समय दृश्यता साफ़ होने पर गाड़ी की गति 15 kmph एवं दृश्यता साफ़ न होने पर 10 kmph से अधिक नहीं होगी। लोको पायलट सतर्क रहेगा एवं किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी रोकने के लिये तैयार रहेगा।

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

स्वचलित रोक सिगनल एवं अर्द्ध-स्वचलित रोक सिगनल में अंतर

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

मध्य खंड मोडीफाइड सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल

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

स्वचल ब्लाक सेक्सन में रुकी हुई गाड़ी का बचाव

1. स्वचल ब्लाक सेक्सन में रुकी हुई गाड़ी का गार्ड तुरंत रोक हाथ सिगनल दिखायेगा।
2. टेल लेम्प/ टेलबोर्ड सुनिश्चित करेगा।
3. यदि गाड़ी अचानक खड़ी हुई हो और कारण अज्ञान हो तो लोको पायलट तुरंत फ्लैशर लाइट आन करेगा और सहायक लोको पायलट बाजुवाली लाइन का GR 6.03 और SR 6.03-01 के अनुसार सामान्य बचाव करने भेजेगा और गार्ड के ध्यान अपनी ओर आकर्षित करने के लिये निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा।
4. सीटी की आवाज़ सुन गार्ड बगल वाली लाइन साफ़ है सुनिश्चित करने के बाद अपनी लाइन का पीछे से 90-90-10 मीटर पर 3 पटाखे लगाकर बचाव करेगा।
5. यदि गाड़ी ऐसे होम सिगनल पर खड़ी होती है जिसका पिछला सेक्सन स्वचलित हो तो पीछे से 90-90-10 मीटर पर तीन पटाखे लगाकर बचाव किया जायेगा।

सिंगल लाइन आटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में फिक्सड सिगनल के न्यूनतम उपस्कर (GR 9.04)

अ) स्टेशन पर मेनुअल या अर्ध स्वचालित स्टाप सिगनल – (AC-58)

i) एक होम

ii) एक स्टार्टर

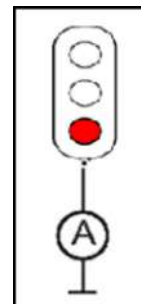
ब) स्टेशन के होम सिगनल से पहले एक आटोमेटिक स्टाप सिगनल।

नोट – अनुमोदित विशेष अनुदेशों के तहत आटोमेटिक स्टाप सिगनल को हटाया जा सकता है।

आटोमेटिक ब्लॉक क्षेत्र में सिगनल के प्रकार (GR 3.12)

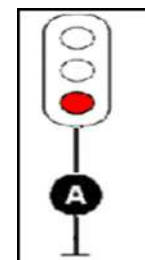
1) आटोमेटिक स्टाप सिगनल

यह एक ऐसा सिगनल है जो मेनुअल ऑपरेशन पर निर्भर नहीं होता बल्कि स्वचालित खण्ड में गाड़ी के प्रवेश करने, उसमें से होकर गुजरने और वहां से बाहर निकलने पर स्वतः नियंत्रित होता रहता है।



2) सेमी-आटोमेटिक स्टाप सिगनल

यह एक ऐसा सिगनल है जो स्वचालित ढंग से अथवा आवश्यकता पड़ने पर मेनुअली भी ऑपरेट हो सकता है।



नोट –

1. आटोमेटिक स्टाप सिगनल के खम्भे पर सफेद चकरी में काले रंग से अक्षर “A” लिखा हुआ रहेगा।
2. सेमीआटोमेटिक स्टाप सिगनल में काली पृष्ठभूमि में अक्षर “A” के प्रदीप्त होने की व्यवस्था होगी। जब अक्षर “A” प्रदीप्त होगा तो इसका आशय यह है कि सेमीआटोमेटिक स्टाप सिगनल आटोमेटिक ढंग से काम कर रहा है। जब अक्षर “A” बुझा हुआ रहेगा तो इसका आशय यह है कि सेमीआटोमेटिक स्टाप सिगनल मेनुअली काम कर रहा है।
3. जब कोई सेमी आटोमेटिक स्टाप सिगनल, आटोमेटिक स्टाप सिगनल की तरह काम कर रहा हो तो यह सामने वाले स्वचालित सिगनलिंग खण्ड की स्थिति के अनुरूप स्वतः “ऑन” अथवा “ऑफ” होगा।
4. जब कोई सेमीआटोमेटिक स्टाप सिगनल, मेनुअल स्टाप सिगनल की तरह काम कर रहा हो तो यह सामने वाले स्वचालित सिगनलिंग खण्ड के व्यस्त होते ही अपने आप “ऑन” हो जायेगा लेकिन यह “ऑफ” तभी होगा जब इसे मेनुअली ऑपरेट किया जायेगा बशर्ते सामने वाला स्वचालित सिगनलिंग खण्ड खाली हो।
5. आटोमेटिक सिगनल केवल मल्टीपल एसपेक्ट सिगनलिंग क्षेत्र में कलर लाइट सिगनल में होता है।
6. सिगनलों के बीच की दूरी परिचालन के अनुरूप होना चाहिये अर्थात् ब्रेकिंग दूरी से कम नहीं होना चाहिये और इतना अधिक भी नहीं होना चाहिए कि असामान्य परिस्थिति में इसका गंभीर प्रभाव हो।
7. यदि दो सिगनलों के बीच की दूरी की ब्रेकिंग दूरी से कम है, तो उसे ट्रेन की गति को इस प्रकार नियंत्रित किया जाना चाहिये की ब्रेकिंग दूरी उन दोनों सिगनलों के बीच रहे।

(3) मीड सेक्शन मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक सिगनल:— (GR 9.01(3))

1. विशेष अनुदेशों के अधीन मध्य-खण्ड में किसी एक आटोमेटिक स्टाप सिगनल को परिवर्तित करके एक आशोधित अर्ध-स्वचल (मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक) रोक सिगनल में बदला जायेगा। जब “A” चिन्ह प्रज्वलित हो जाता है तो सिगनल आटोमेटिक स्टाप सिगनल के रूप में कार्य करता है, और जब “A” चिन्ह बुझ जाता है तो यह आशोधित अर्ध-स्वचल (मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक) रोक सिगनल के रूप में कार्य करता है और यह स्वतः ‘ऑफ’ स्थिति में आ जाता है अथवा आवश्यक होने पर इसे हाथ द्वारा ‘आफ’ किया जा सकता है।
2. विशेष अनुदेशों के अधीन, प्रत्येक दिशा में आटोमेटिक ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक आटोमेटिक स्टाप सिगनल को आशोधित अर्ध-स्वचल (मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक) रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है।
3. इस प्रकार मुहैया कराए गए मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचलन (मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक) रोक सिगनल को ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटरो अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया जायेगा और उसे आगे वाले स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा, संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हो या मेनुअल मोड में हो।
4. पिछले स्टेशनों के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल (मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक) रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जाएगा कि जब “A” चिन्ह बुझा हो तो एडवांस्ड स्टार्टर ‘आफ’ जब ही किया जा सकता है कि जब लाइन मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल (मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक) रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो; इसी प्रकार, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल (मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक) रोक सिगनल स्वतः ‘आफ’ होगा अथवा ‘आफ’ किया जा सकता है जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।
5. धुंध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई न देता हो, जैसी असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल (मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक) रोक सिगनल को विशेष अनुदेशों के तहत निर्धारित विधि में “A” चिन्ह को बुझाया जा सकता है और इस कार्यवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का “A” चिन्ह भी बुझ जाएगा।
6. सामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य-खंड मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक सिगनल एक सामान्य आटोमेटिक स्टाप सिगनल के रूप में कार्य करेगा।

मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक सिगनल को “ऑन” स्थिति में पार करना:—

1. जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल (मॉडिफाईड सेमी आटोमेटिक) रोक सिगनल ‘आन’ अवस्था में है तथा “A” चिन्ह बुझा हुआ है तो वह गाड़ी को सिगनल के पहले ही रोक देगा और इसके बारे में अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

2. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर, विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्यपद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए “A” चिन्ह के साथ ‘आन’ अवस्था में मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल (मॉडिफाइड सेमी आटोमेटिक) रोक सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है।
3. यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में संपर्क करने में असमर्थ है तो वह सिगनल पर पांच मिनट तक प्रतीक्ष करने के बाद सिगनल को ‘ऑन’ में पास करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक 10 किलोमीटर प्रति घंटा की गति से ही चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्यवाई करेगा।
4. लोको पायलट, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य –खंड आशोधित अर्ध –स्वचल रोक सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा।
5. अगले सिगनल के फुट तक पहुंचने के बाद ही उसके एसपेक्ट के अनुसार कार्यवाई करें।

आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम में आटोमेटिक स्टाप सिगनल को “ऑन” स्थिति में पास करने के लिये लोको पायलट के कर्तव्य (GR 9.02)

1. यदि लोको पायलट को “A” मार्कर लगा हुआ कोई आटोमेटिक सिगनल “ऑन” स्थिति में मिलता है तो वह जहां तक संभव हो सिगनल के नजदीक ले जाकर गाड़ी को उससे पहले खड़ी कर देगा।
2. गाड़ी रोक देने के बाद दिन में 1 मिनट व रात्रि में 2 मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद भी यदि सिगनल “ऑन” स्थिति में ही रहता है तो लोको पायलट एक लंबी सीटी बजाकर गार्ड के साथ सिगनल एक्सचेंज करेगा। फिर वह अगले स्टाप सिगनल की ओर, जहां तक लाइन साफ है, अत्यधिक सतर्कता बरतते हुए इस प्रकार आगे बढ़ेगा कि वह किसी अवरोध को देखते ही रुक सके।
3. सिगनल को “ऑन” पोजिशन में पास करने के पश्चात लोको पायलट अपनी गाड़ी की गति को इस तरह से नियंत्रित करेगा कि वह दृश्यता दूरी से आधी पर गाड़ी को खड़ी कर सके। जब तक वह अगले सिगनल तक नहीं पहुंच जाता है तब तक दृश्यता की सामान्य स्थिति में भी गाड़ी की गति 15 किमी/घंटे से अधिक नहीं होगी। जब मोड़ या धुंध या बारिश या धूल या आंधी के कारण या इंजिन गाड़ी को धकेल रहा हो अथवा अन्य किसी कारण से सामने लाइन साफ न दिखाई देती हो तो गाड़ी की गति 10 किमी/घंटे से अधिक नहीं होगी।
4. यदि अगला सिगनल दूर से “ऑफ” दिखाई पड़े तब भी लोको पायलट उस सिगनल तक सतर्कतापूर्वक जायेगा और वहां पहुंचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार काम करेगा।
5. आटोमेटिक स्टाप सिगनल को ऑन पोजिशन में पास करने के बाद लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी और पहले से खड़ी कोई गाड़ी या किसी अन्य बाधा के बीच कम से कम 150 मीटर अथवा **OHE MAST** के दो खंभों के बराबर अंतर रहेगा। ई.एम.यू. के मामले में यह अंतर घटाकर 75 मीटर अथवा बिजली के एक खंभे के बराबर किया जा सकता है।
6. घने कोहरा के समय लोको पायलट सामने की गाड़ी के फ्लेशिंग रेड लैम्प को आसानी से देख पाने योग्य पर्याप्त अन्तर रखेगा।

नोट— सिंगल लाइन आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम में यदि सिगनल के निकट टेलीफोन का प्रावधान किया गया हो तो लोको पायलट उपर्युक्त निर्देशों के पालन के अतिरिक्त स्टेशन मास्टर से संपर्क स्थापित करेगा।

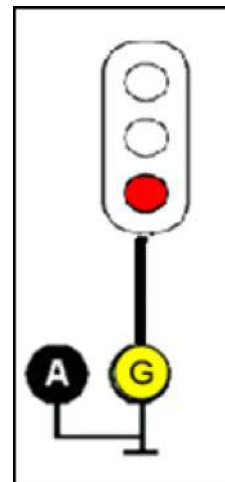
आटोमेटिक सिगनलिंग क्षेत्र में गेट स्टाप सिगनल को “ऑन” स्थिति में पास करना (GR 9.15)

एक लंबी सीटी बजाकर सिगनल से पूर्व गाड़ी को खड़ी करें। सुनिश्चित करें कि सिगनल पोस्ट में “G” मार्कर है और देखें कि उसमें “A” मार्कर की क्या स्थिति है।

1) जब “A” मार्कर जल रहा हो :

(“A” मार्कर जलने का आशय है कि गेट बंद है तथा सिगनल का ऑन होना यह बताता है कि सामने वाला खण्ड व्यस्त हो सकता है।)

1. दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट प्रतीक्षा करें।
2. एक लंबी सीटी बजाकर गार्ड के साथ सिगनल एक्सचेंज करें।
3. अगले सिगनल तक सतर्कता के साथ इस तरह आगे बढ़ें कि दृश्यता साफ होने पर गाड़ी की गति अधिकतम 15 किमी/घंटा व रात्रि के समय तथा दृश्यता साफ नहीं होने पर गाड़ी की गति 10 किमी/घंटे से अधिक न हो और गाड़ी को कंट्रोल में रखें जिससे दृश्यता दूरी से आधी दूरी पर गाड़ी खड़ी की जा सके।
4. अगले सिगनल के फुट तक पहुंचने के बाद ही उसके एसपेक्ट के अनुसार कार्रवाई करें।



2) जब “A” मार्कर बुझा हुआ हो :

(“A” मार्कर का नहीं जलना यह बताता है कि गेट खुला हुआ है या खराब है तथा सिगनल का ऑन होना यह बताता है कि सामने वाला खण्ड व्यस्त हो सकता है।)

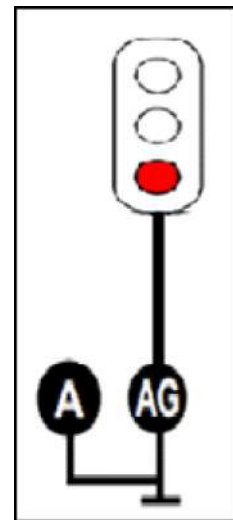
1. दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट प्रतीक्षा करें।
2. यदि अब भी सिगनल ऑन हो तो एक लंबी सीटी बजाकर गार्ड के साथ सिगनल एक्सचेंज करें और लेवल क्रॉसिंग तक सतर्कता के साथ आगे बढ़ें।
3. यदि गेटमेन उपलब्ध हो और हैण्ड सिगनल दिखा रहा हो तो सतर्कता के साथ लेवल क्रॉसिंग गेट को पार करें और इस तरह से आगे बढ़ें कि दृश्यता साफ होने पर गाड़ी की गति अधिकतम 15 किमी/घंटा व रात्रि के समय तथा दृश्यता साफ नहीं होने पर गाड़ी की गति 10 किमी/घंटे से अधिक न हो और गाड़ी को कंट्रोल में रखें जिससे दृश्यता दूरी से आधी दूरी पर गाड़ी खड़ी की जा सके। अगले स्टाप सिगनल तक इसी गति से जायें और सिगनल के फुट पर पहुंचने के बाद ही उसके एसपेक्ट के अनुसार कार्य करें।
4. यदि गेटमेन उपलब्ध न हो अथवा उपलब्ध हो पर हैण्ड सिगनल नहीं दिखा रहा हो तो लेवल क्रॉसिंग से पूर्व गाड़ी को खड़ी कर दें और यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि गेट बंद हो गया है तथा गेटमेन अथवा उसकी अनुपस्थिति में सहायक लोको पायलट द्वारा हैण्ड सिगनल दिखाये जाने पर लोको पायलट लंबी सीटी बजाकर इस तरह आगे बढ़ेगा कि गाड़ी की गति 15 किमी/घंटा व रात्रि के समय तथा दृश्यता साफ नहीं होने पर गाड़ी की गति 10 किमी/घंटे से अधिक न हो और गाड़ी को कंट्रोल में रखें जिससे दृश्यता दूरी से आधी दूरी पर गाड़ी खड़ी की जा सके। अगले स्टाप सिगनल तक इसी गति से जायें और सिगनल पर पहुंचने के बाद ही उसके एसपेक्ट के अनुसार कार्य करें।

सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप गेट सिग्नल (SR 3.17.01)

जब एक गेट स्टाप सिग्नल सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिग्नल हो तथा लेवल क्रॉसिंग के अलावा प्वाइंट की सुरक्षा करता हो या पाइन्ट रहित हो ,तो उसे ब्लैक बैक ग्राउन्ड में सफेद जलता हुआ अक्षर “A” तथा “AG” के साथ व्यवस्था की जाएगी।

ऐसे सिग्नलों का इंडिकेशन निम्नानुसार रहेगा –

1. लेटर “A” तभी जलता है ,जब गेट को सड़क यातायात के लिए बंद तथा लॉक कर दिया गया हो और प्वाइंटो को रूट के लिए ठीक ठीक सेट तथा लॉक कर दिया गया हो।
2. लेटर “AG” तभी जलता है ,जब गेट या तो सड़क यातायात के लिए खुला हो अथवा फेल हो गया हो परन्तु प्वाइंटो को रूट के लिए ठीक ठीक सेट तथा लॉक कर दिया गया हो । फिर भी लोको पायलट यह सुनिश्चित कर लेगा कि लेवल क्रॉसिंग बाधित नहीं है तथा गेट मैन द्वारा हाथ सिग्नल दिए जाने पर लेवल क्रॉसिंग को सावधानी पूर्वक पार करेगा।
3. यदि “A” तथा “AG” दोनों मार्कर बुझा हो । जब प्वाइंटो को रूट के लिए ठीक ठीक सेट तथा लॉक नहीं किया गया हो सिग्नल मैन्युअल मोड में है अतः सिग्नल को उचित प्राधिकार पर पास करेंगे।
4. यदि “A” तथा “AG” दोनों मार्कर जल रहा हो तो सिग्नल को खराब मान लिया जाए।



आटोमेटिक ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के विफल हो जाने/ दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर उसकी सुरक्षा (GR 9.10)

आटोमेटिक सेक्शन में यदि कोई गाड़ी दुर्घटना अथवा विफलता अथवा किसी बाधा के कारण आगे बढ़ सकने में असमर्थ हो तो लोको पायलट को निम्नानुसार कार्रवाई करनी चाहिये –

1. चार छोटी सीटी (0000) बजायें।
2. सामने से आने वाली गाड़ी को रोकने के लिये फ्लैशर लाइट जलायें।
3. खतरे का संकेत प्रदर्शित करें।
4. सामने से आने वाली गाड़ी को रोकने के लिये फ्लैशिंग रेड लाइट का उपयोग करें।
5. आवश्यकता होने पर सामने से आने वाली गाड़ी को नियंत्रित करने के लिये बगल वाली लाइन में शार्ट सर्किटिंग क्लिप का उपयोग करें।
6. नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी की तुरंत रक्षा की जायेगी, सिवाय इसके कि आक्युपाइड लाइन में गाड़ी के पीछे 90 मीटर की दूरी पर एक तथा 180 मीटर की दूरी पर 10 मीटर के अंतर में दो डेटोनेटर लगाये जायेंगे तथा अंतिम डेटोनेटर से 45 मीटर की दूरी से खतरे का संकेत प्रदर्शित किया जायेगा।

लोको पायलट द्वारा आटो सिग्नल की खराबी की रिपोर्ट देना (SR 9-11-01,

आटोमेटिक सेक्शन में सिग्नल की खराबी देने पर लोको पायलट सिग्नल नं. सहित उपलब्ध संचार साधनों द्वारा सम्बंधित स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और इसकी लिखित सूचना स्टेशन मास्टर/लॉबी इंचार्ज को सिग्नल नंबर सहित उस स्टेशन पर देगा जहाँ वह अपनी ड्युटी पुरी करता है या गाड़ी के चलने की दिशा में वह प्रथम स्टेशन जहाँ पर उसकी गाड़ी खड़ी होती है उसके स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना देगा।

आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम

डबल लाइन आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम की आवश्यक बातें –(GR 9.01)

जहां गाड़ियों का संचालन डबल लाइन पर आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम के तहत होता है वहां –

1. लाइन पर निरंतर ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर लगाये जायेंगे।
2. आवश्यकता होने पर दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन, कई आटोमेटिक सिगनलिंग सेक्शनों में बांटी जा सकती है। ऐसे प्रत्येक सिगनलिंग सेक्शन दो क्रमिक स्टाप सिगनल के बीच रनिंग लाइन के भाग होंगे इनमें गाड़ी का प्रवेश स्टाप सिगनल द्वारा नियंत्रित होगा।
3. आटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में गाड़ियों के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्टाप सिगनल को ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर इस तरह नियंत्रित करेगा कि –
 - i) सिगनल तब तक “ऑफ” एसपेक्ट नहीं बतायेगा, जब तक कि लाइन न केवल अगले स्टाप सिगनल तक बल्कि उससे आगे पर्याप्त दूरी तक खाली न हो।
 - ii) जैसे ही गाड़ी सिगनल को पार करेगी वह सिगनल स्वतः “ऑन” हो जायेगा।
 - iii) अगले स्टाप सिगनल से पर्याप्त दूरी 120 मीटर से कम नहीं होगी।
4. जिन स्टेशनों में यार्ड में सेमीआटोमेटिक स्टॉप सिगनल लगे हुये हैं। मेन लाईन के अलावा स्टेशन यार्ड (रनिंग लाईन) के लूप लाईन का भी सिगनल सेमी आटोमेटिक होगा। ये सेमी आटोमेटिक सिगनल ट्रेन के प्रवेश और प्रस्थान को नियंत्रित करता है। यदि बिना रुके जाने का प्रतिबंध ना हो।
5. सामान्य स्थिति में यार्ड के सभी सेमी आटोमेटिक सिगनल को आटोमेटिक मोड में रखा जायेगा। किन्तु यदि यार्ड शंटिंग और रोड ट्रेफिक के लिए लेवल क्रॉसिंग गेट को खोलने पर मेनवल मोड में उपयोग में लाया जा सकता है।

सिंगल लाइन आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम की आवश्यक बातें (GR 9.03)

जहां सिंगल लाइन पर गाड़ियों का संचालन आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम के तहत होगा, वहां –

- 1- लाइन पर निरंतर ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर की व्यवस्था की जायेगी।
- 2- अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर मिलने के बाद ही यातायात की दिशा स्थापित की जायेगी।
- 3- यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद ही कोई गाड़ी एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन के लिये प्रस्थान करेगी।
- 4- लाइन क्लीयर मिलना तब तक संभव नहीं होगा जब तक कि लाइन क्लीयर देने वाले ब्लॉक स्टेशन पर न केवल फर्स्ट स्टाप सिगनल तक बल्कि उससे आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन खाली न हो।
- 5- दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन, आवश्यकता होने पर, स्टाप सिगनल लगाकर दो या अधिक आटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में बांटी जा सकती है।
- 6- यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद, प्रत्येक आटोमेटिक सिगनलिंग सेक्शन के अंदर, उसमें से होकर या उससे बाहर जाने के लिये गाड़ियों का संचालन संबद्ध आटोमेटिक सिगनल द्वारा नियंत्रित किया जायेगा और वह आटोमेटिक स्टाप सिगनल तब तक “ऑफ” स्थिति में नहीं आयेगा जब तक कि लाइन अगले आटोमेटिक स्टाप सिगनल तक खाली नहीं हो जाती।
- 7- यदि अगला स्टाप सिगनल मेनुअल स्टाप सिगनल है तो लाइन सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक खाली होनी चाहिये। उपर्युक्त संदर्भित पर्याप्त दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी।
- 8- यातायात की दिशा के विपरीत सभी स्टाप सिगनल “ऑन” पोजिशन में रखे जायेंगे।
- 9- जब तक विशेष अनुदेशों के तहत स्वीकृष्ट नहीं किया जाता है ऑटोमेटिक ब्लॉक वर्किंग सिस्टम में सिंगल लाइन या ज्वाइंट लाइन में स्टेशन के सभी आगमन और प्रस्थान सिगनल (होम और स्टार्टर) सेमी ऑटोमेटिक होंगे।

आटो सेक्शन में काम करने के लिये लोको पायलट/सहायक लोको पायलट की परीक्षा (SR 3.78.02)

सभी लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को जिन्हें ऐसे सेक्शन में काम करना है जहां आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम हैं, वहां पर उन्हें प्रत्येक 6 महीने में आटो सिस्टम से संबंधित नियमों की परीक्षा के लिये 1 दिन का इंटेसिव कोर्स दिया जायेगा और सक्षम पाये जाने पर उन्हें योग्यता प्रमाण-पत्र जारी किया जायेगा।

सेमी आटोमेटिक स्टॉप सिगनल का नो लाईट हो जाना (GR 9.14) -

1. गाड़ी को सिगनल के फुट पर खड़ा करें। A मार्कर सुनिश्चित करें यदि A मार्कर जल रहा है तो SR9.02.01 का पालन करें।
2. यदि A मार्कर बुझा है तो उस सिगनल को पायलेट इन या पायलेट आउट किया जायेगा।

SR-9.12/1 : आटोमेटिक ब्लाक प्रणाली में दो या दो से अधिक स्टेशनों के बीच सिगनल या सिगनलों की विफलता के मामले में –

ट्रेन का संचालन सामान्यतः नियम 9.02 या 9.07 जैसा भी मामला हो, के प्रावधानों के अनुसार किया जाना चाहिए।

SR-9.12/2(A) : ऑटोमेटिक ब्लाक सिस्टम में दो या दो से अधिक ब्लाक स्टेशनों के बीच सिगनलों में कुछ समय या दीर्घकालीन खराबी होने पर प्रक्रिया जब संचार उपलब्ध हो – (T/D-912)

1. सिगनल की विफलता को लंबे समय तक विफलता के रूप में माना जाए या नहीं इसका निर्णय वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबंधक Sr. DOM/DOM (प्रभारी) के द्वारा लिया जाएगा।
2. प्रभावित सेक्शन में प्रवेश के पहले सभी ट्रेन को स्टेशन में खड़ा किया जाएगा। LP & Train Manager को SM द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जाएगा।
3. प्रभावित सेक्शन में ट्रेनों को Outgoing स्टेशनों के सभी आटोमेटिक/मेन्यूअल डिस्पैच स्टाप सिगनल और Incoming स्टेशनों के सभी सेमी आटोमेटिक/मेन्यूअल रिसेप्शन स्टाप सिगनल प्रारंभ में मेन्यूअल मोड और “ऑन” स्थिति में रखा जाएगा।
4. आटोमेटिक ब्लाक सिस्टम में सिगनलों की दीर्घकालीन खराबी के लिए दी जाने वाली अथॉरिटी – T/D-912 जिसमें निम्नलिखित कंटेंट है –

1. Authority to proceed with Line clear with Pvt No.
- 2- Auth. to pass signals in on position (Dep.Sis. & all Intervening Automatic signal)
3. Cautious Order

गति : पहली गाड़ी की अधिकतम गति 25 किमी/घण्टे जब दृश्यता साफ हो।
अधिकतम गति 10 किमी/घण्टे जब दृश्यता साफ न हो।

दूसरी अनुगामी गाड़ियों की गति सामान्य रहेगी।

फेसिंग पाइंट पर सभी गाड़ियों की गति 15 किमी/घण्टा तक सीमित रहेगी।

5. स्टार्टर/मेन्यूअल/मिडसेक्शन गेट सिगनल को LP तभी पार करेगा जब उसे वर्दी में रेलवे कर्मचारी से आगे बढ़ने के लिए हैंड सिगनल प्राप्त होगा।
6. मिड सेक्शन गेट सिगनल के मामले में LP सावधानी से लेवल क्रॉसिंग तभी पार करेगा जब यह सुनिश्चित कर ले कि सड़क यातायात के लिए गेट बंद और लॉक है।

7. रिसीविंग स्टेशन के सेमी आटोमेटिक/मेन्यूअल/कॉलिंग ऑन/सिगनल द्वारा या T/369(3b) द्वारा पायलट इन किया जाएगा।

SR-9.12/2(B) : डबल लाइन में कुछ समय के लिए सभी सिगनलों की खराबी, जिससे गंभीर देरी हो रही हो, जब संचार साधन उपलब्ध न हो – (TIC) (T/B-912)

- 1 आटोमेटिक ब्लाक सिस्टम में दो या दो से अधिक स्टेशनों वाले क्षेत्र में होने वाली आटोमेटिक सिगनलिंग की विफलता की स्थिति में जब Line Clear निम्नलिखित में से किसी भी माध्यम से नहीं लिया जा सकता है –
 - a ट्रेक सर्किट और एक्सल काउंटर जहां दो स्टेशनों की बीच के सेक्शन का संकेत वीडियू पैनल पर उपलब्ध है।
 - b स्टेशन से स्टेशन के लिए फिक्सड टेलिफोन, जहाँ भी उपलब्ध हो।
 - c फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे आटो फोन और BSNL/MTNL फोन।
 - d कंट्रोल टेलिफोन
 - e V.H.F. सेट विशेष निर्देशों के तहत होना है, लेकिन उन Sections पर संचार के एकमात्र साधन के रूप में नहीं जहां यात्री गाड़ियां चलती है।
 - f CUG Sim के साथ फिक्सड टेलीफोन जो स्टेशन पर केवल अधिकारिक उपयोग के लिए उपलब्ध कराया गया है।
2. लोको पायलट को दी जाने वाली आथिरिटी – (T/B-912) जिसमें शामिल है –
 - a आथिरिटी टू प्रोसिड विदआउट लाईन क्लीयर।
 - b परिस्थितियाँ जिसके लिए यह आथिरिटी दी जा रही है।
 - c आथिरिटी टू पास सिगनल इन ऑन पोजिशन।
 - d कॉशन आर्डर।
3. गति :- गाड़ी की अधिकतम गति 15 kmph दृश्यता साफ हो या
10 kmph जब दृश्यता साफ न हो
फेसिंग पार्ट पर गाड़ी की गति 15 kmph तक सीमित होगी।
4. LP स्टार्टर/मेन्यूअल/मिड सेक्शन गेट सिगनल को ON Position पर तभी पार करेगा जब उसे वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा Proceed Hand Signal दिखाया जाएगा।
5. मिडसेक्शन गेट सिगनल के मामले में LP सावधानी से लेवल क्रासिंग तभी पार करेगा जब यह सुनिश्चित कर ले कि सड़क यातायात के लिए गेट बंद एवं लॉक है।

6. दो ट्रेनों के बीच Block सेक्शन के प्रवेश के लिए 25 मिनट का स्पष्ट समय अंतराल होगा ।
7. सुरंग में प्रवेश अथवा सेक्शन के आगे किसी भी हिस्से की दृश्यता साफ न होने की स्थिति में ALP & TM के द्वारा PT/IN किया जायेगा ।
8. किसी भी कारणवश ट्रेन आगे बढ़ने में असमर्थ है । तो Rear protectin 250—250—10 मी. की दूरी डेटोनेटर रखेंगे ।
9. अगले stn पहुंचने पर LP सेमी आटोमेटिक / मेन्यूअल स्टाप सिगनल के पहले एक लंबी सीटी बजाकर खड़ी कर देगा । उचित वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा T/369(3b) द्वारा Piolt in किया जाएगा ।
10. अगले stn आगमन पर LP द्वारा फार्म T/B-912 को Sm को सौंप देगा ।

S.R. - 9.12/3 :- डबल लाइन आटो सेक्शन में जब सिगनल काम कर रहे हो और संचार भी उपलब्ध हो लेकिन एक लाइन बाधित होने के दौरान आटोमेटिक ब्लाक सिस्टम के अंतर्गत ट्रेनों का संचालन —

1. डबल लाइन सेक्शन में एक लाइन बाधित होने पर TSL वर्किंग शुरू करने का निर्णय वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) द्वारा लिया जाना चाहिए ।
2. अवरोधों के दोनों ओर UP और Down लाइनों के बीच दोनो Stn में Cross over की सुविधा होनी चाहिए ।
3. संदेह की स्थिति में TSL वर्किंग तब तक शुरू नहीं किया जाएगा जब तक कि कोई जिम्मेदार इंजीनियरिंग अधिकारी SSE / JE रैंक का अधिकारी प्रमाणित न कर दे कि दुसरी लाइन train परिचालन के लिए सुरक्षित है ।
4. दोनो स्टेशनों के सेमी आटोमेटिक/मेन्यूअल स्टाप सिगनल TSL वर्किंग की पूरी अवधि के लिए मेन्यूअल मोड एवं 'ON' Position में रखा जाएगा ।
5. Right & Wrong Line से चलने वाली सभी Train के लिए LP को दी की जाने वाली आथिरिटी T/E-912 में निम्नलिखित कंटेंट शामिल होंगे—
 - (i) Line clear Ticket with Pvt No.
 - (ii) Auth. to pass Signal in 'on' position on wrong line & Right line.
 - (iii) Cautions order :-
 - L— किस Line पर TSL वर्किंग की जानी है ।
 - O— अवरोध का Km. No
 - S— गति प्रतिबंध यदि कोई हो तो
 - T— 1st Train or Subsequent Train
 - G— 1st Train Gangman/Gateman को TSL वर्किंग के बारे में सूचित करते हुए जायेगी । गलत लाइन में Auto Signal को उपयोग से बाहर माना जायेगा भले ही वह Proceed/Attention दिखा रहा हो ।
 - संबंधित सभी Point Set & Lock हो ।
 - Neutral Section का Location यदि कोई हो ।

6. गति –
 - a. प्रत्येक पहली गाड़ी Wrong / Right line - 25 kmph.
 - b. अनुगामी गाड़िया sectional speed से चलेंगी।
 - c. Right line से चलने वाली अनुगामी गाड़ियाँ as per signal aspect चलायी जा सकती है। (दोनों स्टेशनों के स्टेशन मास्टर की सहमति से with exchange pvt no प्रत्येक गाड़ियों के लिए)
 - d. फेसिंग प्वाइंट पर गाड़ियों की गति – 15 kmph पर सीमित होगी।
7. Wrong line से चलने वाली गाड़ी का Flasher light on रखेंगे।
8. Wrong line की पहली गाड़ी का LP सभी Gateman & Gangman को TSL वर्किंग के बारे में बताएगा।
9. Right & wrong line से चलने वाली सभी गाड़ियों को आथिरिटी T/E-912 दी जाएगी किन्तु Right line से चलने वाली अनुगामी गाड़ियाँ as per signal aspect चलायी जा सकती है तो line clear Ticket काट दिया जाएगा एवं पिछले SM की सहमति पर प्रत्येक अनुगामी गाड़ी के लिए Pvt no. Exchange कर चलायी जा सकती है।
10. Neutral section पर LP सावधानी का पालन करेगा।
11. हालांकि आथिरिटी देने से पहले SM Level Crossing गेट का close होना ensure करेंगे, लेकिन LP की भी यह जिम्मेदारी होगी कि वह Level crossing पर सावधानी का पालन करें एवं starter / मेन्युअल और गेट स्टाप सिगनल पर वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा प्रोसिड हैण्ड सिगनल दिखाएजाने पर आगे बढ़ेंगे।
12. अगले स्टेशन के पास पहुंचने पर wrong line पर चलने वाली गाड़ी का LP अपनी ट्रेन को Right line के Reception stop sig. अथवा wrong line के Dep. stop sig. या shunt sig. protect outer most cross over जो पहले हो गाड़ी खड़ी करेगा। आथिरिटी T/510 के द्वारा गाड़ी को Piolt in किया जाएगा।
13. Right line की गाड़ी अगले Stn के पास पहुंचने पर signal off or Calling on or T/369 (3b) देकर Piolt in किया जाएगा।

SR- 9.12/4 :- आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम में सिंगल लाइन सेक्शन में आटोमेटिक सिगनलिंग की विफलता एवं संचार का कोई साधन उपलब्ध न हो :- TIC (S/L)

1. सिगनल की विफलता से संचार साधन उपलब्ध न होने की स्थिति में स्टेशन मास्टर Light eng. या स्वचालित वाहन भेजकर संपर्क स्थापित करके संचार शुरू करेगा। संचार खोलने Light eng./ Train eng./ मोपेड ट्राली/ टावर वेगन/ ट्राली/ मोटर ट्राली एवं खाली रैक (डीजल कार/ रेल मोटर कार/ EMU रैक) को ट्रेन मैनेजर या Onduty SM साथ में जाएंगे।

2. संचार खोलने जाने वाले LP को मिलने वाली आथिरिटी- T/B.602+ T/A-912 (सिगनल को OFF नहीं किया जाएगा)
गति- 15/10 kmph. (दृश्यता के अनुसार)
Flasher light ON रहेगा।
whistle - frequently.
T/B-602 में नि.लि. कन्टेन्ट शामिल है-
 - (i) Auth. to proceed without line clear
 - (ii) Auth. to pass Sig- in 'ON' Positions
 - (iii) Caution order
 - (iv) line clear enquiry message
 - (v) Conditional line clear Message - with pvt No- (L/C)
3. दृश्यता साफ न होने पर/ foggy weather / सुरंग में प्रवेश के समय डेटोनेटर से सुसज्जित रेलवे कर्मचारी-walking speed में PT in करेगा।
4. **Return Journey:-**
T/G-602 या T/H-602 (Conditional Line clear Ticket With Pvt. no.up/dn)
T/A-912 Signal pass at ON.
T/F-602 Conditinal line clear message with pvt. no
Speed - Normal speed
5. **संचार खोलने के बाद कार्य प्रणाली -**
Ist Train को मिलने वाली आथिरिटी
T/G-602 or T/H-602 (Conditional line clear Ticket with Pvt. no.)
T/A - 912
Coution Order
Speed - Normal
अनुगामी गाड़ियों को मिलने वाली आथिरिटी
T/G -602 or T/H-602 (Conditional line clear Ticket with Pvt. no.)
T/A - 912
T/F - 602 (Conditional line clear Messase with Pvt. no.)
Coution Order
Speed - 25/10 kmph
समय अन्तराल :- 30 मिनट
6. ट्रेन विफलता के दौरान या out-side detain होने पर 10 मिनट के बाद (Protection Rear)
250m - 250m - 10 m.

SR- 9.12/5 :- आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम में डबल लाइन सेक्शन में संचार में संपूर्ण बाधा होने के बाद एवं एक लाइन बाधित होने पर ट्रेन का संचालन –

SR9.12/4 में निर्धारित नियमों के अलावा कर्मचारियों को निम्नलिखित नियमों का पालन करना चाहिए। SM द्वारा संचार खोलने के बाद –

1. जब किसी ट्रेन या ट्रेक या अन्य बाधा के कारण एक लाइन बाधित हो तो इंजीनियरिंग अधिकारी SSE/JE (R.Way) द्वारा बगल वाली लाइन (TSL वर्किंग) ट्रेन परिचालन के लिए सुरक्षित है प्रमाणित किए जाने पर TSL वर्किंग चालू किया जाएगा।
2. Caution Order –
 - L – किस Line पर TSL वर्किंग की जानी है।
 - O – अवरोध का Km. No
 - S – गति प्रतिबंध यदि कोई हो तो
 - T – 1st Train or Subsequent Train
 - G – 1st Train Gangman/Gateman को TSL वर्किंग के बारे में सूचित करते हुए जायेगी।
गलत लाइन में Auto Signal को उपयोग से बाहर माना जायेगा भले ही वह Proceed/Attention दिखा रहा हो।
संबंधित सभी Point Set & Lock हो।
Neutral Section का Location यदि कोई हो।
3. सभी Cross over point clamp & Pad Lock किए जायेंगे।
4. Right line में चलने वाली गाड़ियों के लिये –
 - (i) प्रभावित सेक्शन के पीछे के स्टेशन के सेमी आटोमेटिक/मेन्यूअल डिस्पैच सिगनल को T/A-912 के द्वारा ON स्थिति में Pass करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है एवं सिगनल के Foot से Proceed Hand सिगनल दिखाए जाएंगे।
 - (ii) अप्रोचिंग Stop Signal. को (अगले स्टेशन में) Signal Off करके लिया जा सकता है।
5. Wrong line से चलने वाली गाड़ियों के लिए –
 - (i) T/A-912 – T/511 के द्वारा Pilot Out किया जाएगा।
 - (ii) अप्रोचिंग स्टेशन के पास पहुंचने पर LP ट्रेन को सही लाइन का Ist Stop Signal अथवा Wrong Line का last stop Signal जो पहले हो गाड़ी को खड़ा करेगा।
 - (iii) T/510 के द्वारा गाड़ी को Pilot in किया जाएगा।
6. संचार open करने वाले लाइट इंजन के प्रभारी की जिम्मेदारी होगी वह Gateman & Gangman को TSL वर्किंग शुरू किए जाने के बारे सूचित करे।

10. यदि संभव है तो Long Haul को मेन लाईन में चलाया जाएगा।
11. जहां तक संभव हो स्टेशन यार्ड में ट्रेन बैक नहीं करेंगे यदि आवश्यक हो तो प्राधिकृत स्टाफ के द्वारा बैक कराया जाएगा।
12. Long Haul (2 freight trains) को नॉन टीएक्सआर/रोड साइड स्टेशन में भी बनाया जा सकता है।
13. लोडिंग एवं अनलोडिंग के बाद नॉन टी एक्स आर प्वाइंट पर कू एण्ड गार्ड द्वारा जी.डी.आर. का होना सुनिश्चित करेंगे
14. जब भी साइडिंग/नॉन टीएक्सआर स्टेशन में Long Haul बनाया जाएगा तब दोनों पार्ट का बी.पी.सी. वैध एवं पर्याप्त ब्रेक पावर होना सुनिश्चित करेंगे।
15. एक पार्ट सिंगल पाइप एवं दुसरा पार्ट ट्विन पाइप ऐसे गाड़ीयों को Long Haul नहीं बनाया जाएगा। दोनों पार्ट के ब्रेकिंग सिस्टम में समानता होना चाहिए (Twin pipe+Twin pipe or Single pipe + Single pipe)
16. दो BRN रेक को लोड या एम्पिटी कंडिशन में Long Haul बनाया जा सकता है।
17. Long Haul बनाते समय तीन बीपीसी देगा प्रथम पार्ट के लिए एक बीपीसी तथा दुसरे पार्ट के लिए दुसरा बीपीसी तथा दोनों को मिलाकर एक कवर बीपीसी देगा।
18. SECR में नामित खण्ड में खाली गाड़ी की रफ्तार 75 किमी/घं होनी चाहिए एवं लोड में 55 किमी/घंटा होनी चाहिए।
19. लिडिंग पार्ट के लोको पायलट को न्यूट्रल सेक्शन आने पर पीछे वाले लोको पायलट को वॉकी टाकी द्वारा बताना है।
20. लिडिंग पार्ट का गार्ड सामने ब्रेक वेन में एवं ट्रेलिंग पार्ट का गार्ड पीछे ब्रेक वेन में होना जरूरी है।

जी डी आर चेक (GDR Check list)

गार्ड एवं ड्राइवर द्वारा माल गाड़ी का सुरक्षित संचालन हेतु किए गये संयुक्त परीक्षण को जी डी आर चेक (GDR Check) कहते हैं, जहाँ ट्रेन परीक्षण की सुविधा न हो, उस स्टेशन से गार्ड एवं ड्राइवर को निम्नलिखित परिस्थितियों में जी. डी. आर. चेक करना चाहिए-

1. रोड साइड स्टेशन से स्टेबल लोड निकालने से पूर्व ।
2. बी.पी.सी (BPC) अवैध होने पर ।
3. प्रत्येक लोडिंग के बाद ।
4. प्रत्येक टीपलर पर अनलोडिंग के बाद ।

BPC अवैध होने की स्थिति में GDR चेक करने के बाद ट्रेन का संचालन ट्रेन की दिशा में अगले परीक्षण स्टेशन तक करना है, जिसकी प्रविष्टी संयुक्त मेमो में करना है। GDR चेक के दौरान गार्ड एवं ड्राइवर को निम्नलिखित बातें सुनिश्चित करना चाहिए :-

1. रोक की इंटीग्रीटी 10 चौपहिया युनिट/4 आठ पहिया वैगन से अधिक बदलाव न हो। रोक में केवल गाड़ी परीक्षण स्टॉफ द्वारा सघन जाँच के बाद फिट दिये गये वैगन हीं लगे हैं ।
2. सभी CBC तथा एयर होज सही तरीके से कपल तथा लॉक स्थिति में होना चाहिए ।
3. सभी वैगन के एंगल कॉक खुले स्थिति में होने चाहिए तथा अंतिम वाहन का पिछला एंगल कॉक बंद स्थिति में होना चाहिए एवं एयर होज सस्पेंशन हूक पर लटका होना चाहिए ।
4. इम्पटी लोड डिवाइस वैगन के खाली या भरी स्थिति के अनुसार सही पोजीशन में रखा होना चाहिए ।
5. ट्रेन में कोई भी लटकता हुआ पूर्जा नहीं होना चाहिए जो कि ट्रेन संचालन के लिये खतरा बन सके, जैसे पुश रॉड, पुल रॉड, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, ब्रेक ब्लॉक, ट्रैक एरिया पिन, ब्रेक गीयर पिन, CBC ओपरेंटिंग हैंडल आदि ।
6. सभी वैगनों के हैंड ब्रेक रिलीज स्थिति में होना चाहिए ।
7. सभी वैगनों के दरवाजे बन्द एवं लॉक स्थिति में होना चाहिए ।
8. ट्विस्ट लॉक (Twist lock) सही पोजीशन में होना चाहिए ।
9. कोई भी हॉट एक्सल वाला वैगन नहीं होना चाहिए ।
10. ट्रेन का ब्रेक पाँवर प्रतिशत निकालना चाहिए जो 75% से कम नहीं होना चाहिए ।
11. गार्ड एवं ड्राइवर प्लेन पेपर पर तीन प्रति में संयुक्त मेमों बनायेंगे तथा मेमों में ब्रेक पाँवर प्रतिशत तथा ट्रेन में पाई गई खराबियों का विवरण करेंगे। संयुक्त मेमों पर गार्ड एवं ड्राइवर दोनों के हस्ताक्षर होना चाहिए । दोनों अपनी एक-एक प्रति रखेंगे तथा गार्ड द्वारा दोनों प्रति पर स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर के हस्ताक्षर प्राप्त करने चाहिये और तीसरी प्रति स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को देनी चाहिये। स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को सेक्सन कंट्रोलर को सूचित करना चाहिये और ट्रेन के संचालन के लिये लाइन क्लीयर प्राप्त करना चाहिये ।
12. ट्रेन संचालन के पूर्व कंटीन्यूटी टेस्ट करना चाहिये ।

लोको पायलट और गार्ड द्वारा ज्वाइंट चेक का प्रोफार्मा

1	दिनांक -----	2	ट्रेन क्रमांक-----
3	लोको क्रमांक एवं लोड पर समय ----- -----	4	लोड-----
5	कहाँ से-----	6	कहाँ तक -----
7	बीपीसी जारी करने वाले स्टेशनका नाम -- -----	8	जारी करने की तारीख -----
9	बीपीसी क्रमांक -----	10	लदान स्टेशन/ टिपलिंग स्टेशन-----

(लोको पायलट के हस्ताक्षर)

(गार्ड के हस्ताक्षर)

लोको पायलट का नाम ----- गार्ड का नाम -----(यह मेमों 03 प्रति में बनाए जायेंगे, लोको पायलट और गार्ड अपनी -अपनी प्रति रखेंगे और तीसरी प्रति स्टेशन मास्टर/ यार्ड मास्टर को देंगे)

एअर प्रेशर कंटीन्युटी टेस्ट

उद्देश्य –

1. इंजन से लेकर अंतिम वाहन तक ब्रेक पाइप में बी.पी. प्रेशर निरंतर होना चाहिए।
2. आपातकालीन स्थिति में गार्ड द्वारा बी.पी.प्रेशर ड्रॉप करने पर ट्रेन में ब्रेक लगना चाहिए।
3. लोको पायलट द्वारा बी.पी.प्रेशर ड्रॉप करने पर ट्रेन में ब्रेक लगना चाहिए।

परिस्थितियाँ ---

1. प्रारंभिक स्टेशन से ट्रेन चलाने से पूर्व।
2. ट्रेन के इंजन के आगे या पीछे इंजन लगाने पर।
3. ट्रेन के अंतिम वाहन के पीछे इंजन लगाने पर।
4. ईंजिन बदली होने पर।
5. ट्रेन में शंटिंग होने पर।
6. किसी भी स्टेशन से स्टेबल ट्रेन चलाने के पूर्व।
7. ट्रेन में एअर प्रेशर या ब्रेक पावर से संबंधित कार्य करने पर।
8. ट्वीन पाइप एअर ब्रेक प्राणाली में ब्रेक पाइप क्षतिग्रस्त होने के बाद, कोच बायपास करने के बाद।
1. लोको पायलट एवं गार्ड क्रमशः इंजन तथा ब्रेक यान में निर्धारित मात्रा में बी.पी. एवं एफ.पी. प्रेशर सुनिश्चित करेंगे।

ट्रेन के प्रकार	बी.पी./ एफ.पी.प्रेशर	इंजन में प्रेशर की मात्रा (कि.ग्रा./वर्ग .मी.)	ब्रेक यान में प्रेशर की मात्रा (कि.ग्रा./ वर्ग से.मी.)
सवारी गाड़ी	बी.पी.प्रेशर	5	4.8
	एफ.पी.प्रेशर	6	5.8
मालगाड़ी	बी.पी.प्रेशर	5	4.8(40 BCN/ 56 BOXN तक)
	बी.पी.प्रेशर	5	4.7 (40BCN/ 56 BOXN से अधिक)

2. गार्ड इमरजेंसी ब्रेक वॉल्व हैंडल की सहायता से 1.00 कि.ग्रा./वर्ग से.मी. बी.पी.प्रेशर ड्रॉप करेगा।
3. लोको पायलट एअर फ्लो इंडीकेटर की सहायता से बी.पी. प्रेशर ड्रॉप होना सुनिश्चित करेंगे, साथ ही साथ बी.पी.प्रेशर गेज में गिरावट होगी,तथा LSAF (लाइट सिगनल एयर फ्लो) की बत्ती जलेगी, जिससे कंटीन्युटी का पता चलता है।
4. लोको पायलट द्वारा बी.पी. प्रेशर ड्रॉप होने की सूचना गार्ड को दी जाएगी तथा गार्ड इमरजेंसी हैंडल को रिलीज स्थिति में रखेगा।
5. लोको पायलट एवं गार्ड सुनिश्चित करेंगे कि इंजन तथा ब्रेक यान में बी.पी.प्रेशर निर्धारित मात्रा तक पुनः चार्ज हो गया है।
6. ब्रेक यान में पर्याप्त मात्रा में बी.पी.प्रेशर बनने के बाद गार्ड बी.पी.सी. पर हस्ताक्षर करेगा तथा हस्ताक्षर किया हुआ बी.पी.सी., TXR स्टॉफ द्वारा लोको पायलट के पास भेजा जाएगा।
7. लोको पायलट A-9 वॉल्व के द्वारा बी.पी.प्रेशर शून्य तक कम करेगा।
8. गार्ड भी ब्रेक यान में बी.पी.प्रेशर शून्य होना सुनिश्चित करेगा।
9. सहायक लोको पायलट एवं गार्ड अपने-अपने सिरे से तीन-चार डिब्बों में ब्रेक लगना सुनिश्चित करेंगे।
10. इसके बाद लोको पायलट A-9 वॉल्व को रिलीज स्थिति में रखेगा तथा बी.पी.प्रेशर 5 कि.ग्रा./वर्ग से.मी. बनने के बाद बी.पी.सी. पर हस्ताक्षर करेगा
- 11.गार्ड ब्रेक यान में पर्याप्त बी.पी.प्रेशर बनने के बाद प्रस्थान संकेत दिखलाएगा.

अलार्म चेन पुलिंग होने पर गार्ड के कर्तव्य –GR 4.18

1. यदि लोको पायलट को प्रेशर गेज में गिरावट दिखती है तो वह अपनी गाड़ी को उचित स्थान पर खड़ी करेगा और दो छोटी एक लंबी सीटी बजाकर गार्ड का ध्यान अपनी ओर आकर्षित करेगा ।
2. गार्ड लोको पायलट को दिन में लाल झंडी और रात में लाल बत्ती दिखाकर पावती देगा ।
3. यदि जंजीर किसी असुविधाजनक स्थान पर खिंची गई है तो लोको पायलट एयर प्रेशर तैयार करके सुरक्षित स्थान तक ले जाएगा ।
4. गाड़ी खड़ी होने के उपरान्त गार्ड लाल झंडी / लाल बत्ती दिखाते हुए बांयी ओर से आगे की ओर आएगा ।
5. लोको पायलट सहायक लोको पायलट को गार्ड की सहायता हेतु दूसरी ओर से पीछे भेजेगा ।
6. यदि जंजीर उचित कारण से खिंची गई है तो यात्री की आवश्यकता को ध्यान में रखा जाएगा अन्यथा कूपे /कोच के अन्य दो –तीन यात्रियों जो साक्ष्य के रूप में हों नाम ,पता, फोन नंबर, टिकट नंबर तथा हस्ताक्षर लेकर अगले बड़े स्टेशन पर जीआरपी को सूचना दी जाएगी तथा गार्ड जनरल में इसकी प्रविष्टि की जाएगी ।
7. यदि गाड़ी 15 मिनट से अधिक विलंबित होने की संभावना है तो गाड़ी का सामान्य बचाव किया जाएगा ।

ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का विलंबित होना GR 6.04 SR 6.04-1

1. यदि पिछले स्टेशन निकली कोई सवारी गाड़ी अपने निर्धारित रनिंग समय से 10 मिनट तक और मालगाड़ी अपने निर्धारित रनिंग समय से 20 मिनट तक नहीं पहुँचती है तो उसे विलंबित गाड़ी माना जाएगा और स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -
2. पिछले स्टेशन मास्टर तथा खंड नियंत्रक को तुरंत सूचित करेगा ।
3. सेक्शन में जाने वाले रेल कर्मचारी गाड़ी का पता लगायेंगे यदि कोई दुर्घटना हो गयी हो तो उसे किस प्रकार की सहायता की आवश्यकता है इसकी जानकारी हासिल करेंगे।
4. दोहरी लाईन खंड पर विरुद्ध दिशा की गाड़ी को रोककर लोको पायलट व गार्ड को इस बारे में सतर्कता आदेश जारी करेगा दोहरी लाइन सेक्शन में यदि कोई सुरंग है और गाड़ी विलंबित हो जाए तो स्टेशन मास्टर विरुद्ध दिशा में जाने वाली गाड़ियों को तब तक आगे नहीं जाने देगा जब तक यह सुनिश्चित न कर ले कि संबंधित लाइन साफ है ।
5. यदि किसी ब्लॉक सेक्शन में सवारी गाड़ी 10 मिनट से अधिक विलम्ब हो जाये तो इन गाड़ियों के गार्ड नियंत्रित सेक्शनो पर नियंत्रक को भी विलम्ब का कारण एवं विलम्ब की सम्भावित अवधि के बारे में सूचना देंगे। सेक्शन कंट्रोलर इस प्रकार की सूचना प्राप्त होने पर तुरन्त ब्रेक डाऊन तथा मेडिकल वैन को सावधान कर देगा जिससे अगली सूचना मिलने पर उन्हें दुर्घटना स्थल को भेजने के लिये तैयार रखा जा सके।

ग्रेडिएंट पर गाड़ी खड़ी हो जाने पर की जाने वाली कार्यवाही (SR 6.04.2)

1. लोको पायलट तुरंत फलेशर लाईट ऑन करेगा।
2. लोको ब्रेक तथा ट्रेन ब्रेक लगाएगा तथा ट्रेन ब्रेक रिलीज नहीं करेगा।
3. लोको पायलट इंजन को अनमेन्ड नहीं छोड़ेगा यदि आवश्यकता पड़ती है तो यह सुनिश्चित करेगा की सहायक लोको पायलट इंजन में मौजूद है।
4. यदि गाड़ी 15 मिनट तक रवाना होने की संभावना न हो तो लोको पायलट को निम्नलिखित कार्यवाही करेगा -
 - ✓ इंजन के हैंड ब्रेक लगाएगा।
 - ✓ सहायक लोको पायलट को गाड़ी के आगे से 10 वाहनों के हैंड ब्रेक बाँधने के लिए तथा इंजन के पहियों के नीचे वुडन वैजेस लगाने के निर्देश देगा।
 - ✓ गार्ड द्वारा हाथ ब्रेक लगाने के लिए तीन छोटी सीटी तथा गाड़ी का पीछे से बचाव करने के लिए चार छोटी सीटी बजाएगा
 - ✓ इकहरी लाइन सेक्शन में गाड़ी का आगे से सामान्य बचाव करने के लिए सहायक लोको पायलट को भेजेगा।
6. लोको पायलट द्वारा बजाई गई तीन छोटी व चार छोटी सीटी सुनकर गार्ड तुरंत ब्रेक वेन के हैंड ब्रेक एप्लाय करेगा तथा पिछे से 5 वाहनों के हैंड ब्रेक बाँधेगा। यात्री गाड़ी के मामले में ब्रेक वान के नजदीक के दो वाहनों के नीचे वुडन वैजेस लगाएगा और गाड़ी का पिछे से सामान्य बचाव करेगा।
7. पिछे से बचाव करने के पश्चात गार्ड आगे आएगा और लोको पायलट से सहायता संबंधी विचार विमर्श करेगा।
8. गाड़ी को दुबारा रवाना करने से पहले निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी -
 - a. पर्याप्त मात्रा में एयर प्रेशर या वैक्युम बनाएगा
 - b. लोको ब्रेक को लगाए रखते हुए ट्रेन ब्रेक को पूर्णतः रिलीज करेगा।
 - c. चढ़ाव पर गाड़ी खड़े होने पर आगे की दिशा में कुछ नॉचेस लेगा और यदि गाड़ी उतार पर खड़ी है तो पिछे की दिशा में कुछ नॉचेस लेगा।
 - d. वैगनों के हैंड ब्रेक को रिलीज किया जाएगा तथा वुडन वैजेस को हटाया जाएगा।
 - e. गार्ड भी अपने ब्रेकयान का हैंड ब्रेक रिलीज करेगा।
 - f. गार्ड के साथ ऑलराईट सिगनल एक्सचेंज करने के पश्चात लोको के हैंड ब्रेक को रिलीज किया जाएगा तत्पश्चात लोको ब्रेक को धीरे धीरे रिलीज करते हुए गाड़ी शुरू करेगा।
 - g. प्रथम अवसर पर गाड़ी के ब्रेक पावर की जाँच करेगा।
9. यदि गाड़ी 1/150 (रोलर बेअरिंग वाहनों में) या 1/100 (दुसरे वाहनों में) से अधिक ग्रेडिएंट पर खड़ी हो जा तो लोको पायलट ब्रेक पावर को ध्यान में रखते हुए उपरोक्त सावधानी बरतेंगे जिससे गाड़ी रोल डाउन न हो।

फ्लैट टायर (Flat Tyre)

यदि इंजन या वाहन का पहिया ब्रेक बाइंडिंग, ब्रेक ब्लॉक रिलीज ना होने या किसी अन्य परिस्थिती के कारण रेल पथ पर घुमने के बजाय घिसटता जाता है तो एक समय के पश्चात पहिये में उस स्थान पर चपटापन (flatness) आ जाता है, इसे ही फ्लैट टायर कहते हैं।

ब्रेक ब्लॉक रिलीज होने के पश्चात जब यह वाहन रेल पथ पर घुमता है तो हथौड़े जैसी आवाज (Hammering) करता है और न केवल स्वयं का बल्कि रेल पथ का भी गंभीर नुकसान करता है।

अतः ऐसे वाहन को तुरंत रोका जाएगा तथा लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी की जांच की जाएगी।

फ्लैट टायर (Flat Tyre) की अनुमत सीमा

इंजन (सभी प्रकार के) - 50 mm तक

कोचिंग वाहन - 50 mm तक

माल डिब्बा या वैगन - 60 mm तक

यदि फ्लैटनेस की मात्रा उपरोक्त से अधिक हो तो उसे फ्लैट टायर माना जाएगा। ब्लॉक सेक्शन में पता चलने पर अधिकतम 20 kmph गति से सेक्शन क्लियर किया जाएगा तथा अगले स्टेशन पर डिटेच किया जाएगा।



उपरी उपस्कर(OHE) ट्रिपिंग (SR 17.09-1)

1. यदि दोहरी लाइन खण्ड पर किसी एक लाइन के उपरी उपस्कर में खराबी का पता चलता है तो कर्षण शक्ति नियंत्रक (TPC) इस फॉल्टी सेक्शन की पहचान कर इसे आयसोलेट करेगा तथा अप्रभावित लाइन को भी बंद कर देगा।
2. फॉल्टी सेक्शन की अप्रभावित लाइन पर first train को दिन में 35 KM/H तथा रात में 20 KM/H अधिकतम गति का सतर्कता आदेश दिया जाएगा तथा बाजू वाली लाइन पर असामान्यता का पता लगाकर इसकी सूचना अगले मास्टर को लोको पायलट द्वारा दी जाएगी।
3. यदि फॉल्टी सेक्शन की अप्रभावित लाइन पर गाड़ी प्रवेश कर चुकी हो तो लोको पायलट द्वारा सम्पर्क करने पर कर्षण शक्ति नियंत्रक द्वारा उपरोक्त गति का पालन करने तथा उपरोक्त कार्य करने की सूचना दी जाएगी तत्पश्चात् OHE सप्लाय शुरू किया जाएगा।
4. लोको पायलट निर्धारित गति का पालन करते हुए, न केवल अपनी लाइन पर बल्कि बाजू वाली लाइन को भी देखता जाएगा तथा इसकी सूचना अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा।
5. लोको पायलट की सूचना के अनुसार आगामी गाड़ियों को चलाया जाएगा।
6. यदि सेक्शन में उपरी उपस्कर (OHE) में 5 मिनट से अधिक की ट्रिपिंग होती है तो लोको पायलट इसकी जानकारी गार्ड को देगा। गार्ड तथा सहायक लोको पायलट अपनी गाड़ी पर असामान्यता का पता लगाने गाड़ी चेक करेंगे।
7. यदि इस दौरान OHE सप्लाय चालू हो जाती है तो सहायक लोको पायलट को वापिस बुला लिया जायेगा और गाड़ी चलाई जाएगी अन्यथा गाड़ी की जांच के बाद यदि गाड़ी में कोई असामान्य बात दिखायी देती है तथा सहायता अपेक्षित हो तो लोको पायलट/ गार्ड उपलब्ध साधनों से, खण्ड नियंत्रक/कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेंगे और उनके निर्देशानुसार कार्य करेंगे।
8. तत्पश्चात् लोको पायलट और गार्ड GR6.03 या GR 9.10 के अनुसार गाड़ी का बचाव पटाखे लगा कर करेंगे।
9. गाड़ी में असामान्य बात का पता चलते ही खण्ड नियंत्रक DyCHC से परामर्श कर OHE को recharge करने का फैसला लेगा तथा स्टेशन मास्टर लोको पायलट और गार्ड को सूचित किया जाएगा जो खण्ड नियंत्रक के निर्देशानुसार कार्य करेंगे।
9. यदि विद्युत् लोको पायलट का खण्ड नियंत्रक/कर्षण शक्ति नियंत्रक से संचार स्थापित नहीं होता तो वह दिन में 35 KM/H तथा रात में 20 KM/H अधिकतम गति से सेक्शन क्लियर करेगा तथा अगले स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

मानसून पेट्रोलिंग / पेट्रोलमैन का सेक्शन में विलम्बित होना (SR15.10-10)

1. जब मानसून प्रारंभ हो तब गश्त लगाना प्रारंभ करना चाहिए
2. गश्त चार्ट मंडल इंजीनियर द्वारा विभिन्न सेक्शन के लिए अलग अलग तैयार किये जाएंगे जिसकी एक प्रति स्टेशन मास्टर को उपलब्ध कराई जाएगी जिसमें पेट्रोलिंग का समय किताब का नं, और कौन से कि.मी. पर पेट्रोल मैनों को किताबों का आदान-प्रदान करना है, स्टेशन से पेट्रोल मैनों के रवाना होने तथा उनके आगमन का समय आदि बातों का विवरण लिखा होता है।
3. पेट्रोलिंग शुरू करने की तारीख PWI /AEN द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचित की जाती है।
4. निर्धारित समय पर दोनों स्टेशनों से पेट्रोलमैन अपनी किताबों पर स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर लेकर पेट्रोलिंग के लिये निकलते हैं तथा सेक्शन में निर्धारित स्थान पर (कि.मी.) दोनों पेट्रोलमैन एक दूसरे से मिलकर अपनी किताबों का आदान-प्रदान करते हैं और वापस आकर स्टेशन मास्टर से किताबों पर हस्ताक्षर लेते हैं।
5. स्टेशन मास्टर अपनी डायरी में पेट्रोलमैन का नाम, दिशा, आने तथा जाने का निर्धारित समय तथा वास्तविक समय और कोई विशेष कथन हो तो, लिखता है।
6. सेक्शन में यदि पेट्रोलमैन को विरुद्ध दिशा से आता हुआ पेट्रोलमैन नहीं मिलता है तो पेट्रोलमैन वापस नहीं आयेगा बल्कि 15 मिनट इंतज़ार करेगा फिर वहाँ तक जाएगा जहाँ उसे विरुद्ध दिशा का पेट्रोलमैन मिले।
7. यदि पूरे सेक्शन में विरुद्ध दिशा का पेट्रोलमैन नहीं मिलता है तो पेट्रोलमैन अगले स्टेशन तक पहुंचकर स्टेशन मास्टर को सूचना देगा व हस्ताक्षर लेगा। स्टेशन मास्टर दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को तथा PWI को सूचित करेगा। PWI दूसरा पेट्रोलमैन नियुक्त करेगा।
8. यदि कोई गश्त वाला अपने निर्धारित आगमन समय से 15 मिनट पश्चात तक नहीं आता है तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा-
 - a) उस ब्लॉक सेक्शन में जाने वाली सभी गाड़ियों को खड़ी करेगा।
 - b) उस सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को भी इसी प्रकार की कार्यवाही करने के लिये कहेगा तथा कंट्रोलर को सूचित करेगा।
 - c) दोनों ओर के स्टेशन मास्टर उस सेक्शन में जाने वाली सभी गाड़ियों को सतर्कता आदेश जारी करेंगे। सतर्कता आदेश में लोको पायलट को सतर्क रहने के लिये कहा जाएगा तथा दिन में जब दृश्यता साफ़ हो 40 kmph और रात में या दिन में जब दृश्यता साफ़ न हो तो 15 kmph के गति प्रतिबन्ध का उल्लेख सतर्कता आदेश में किया जाएगा।
 - d) स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन में गैंगमैन या पाईट्समैन को भेजकर पेट्रोलमैन के वापस न आने का कारण पता करेगा।
 - e) जब तक पेट्रोलमैन वापस न आ जाये या उसका पता न चल जाय और रेल पथ सुरक्षित न हो तब तक सतर्कता आदेश जारी रहेगा।

गाड़ी विखण्डन (Train Parting) (GR 6.08, SR 6.08-1)

अर्थ- ट्रेन पार्टिंग का अर्थ है- गाड़ी का चलते-चलते अपने आप दो भागो में बंट जाना।

1. **लोको पायलट-** जैसे ही लोको पायलट को पता चलता है कि उसकी गाड़ी विखण्डित हो गयी है तो वह निम्नलिखित कार्य करेगा -
 - i. फ़्लैशर लाईट ऑन करेगा।
 - ii. गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लम्बी-छोटी लम्बी-छोटी सीटी बार-बार बजाएगा
 - iii. गार्ड के सिगनल के लिये पीछे की ओर देखेगा।
 - iv. अगले हिस्से को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि पिछला हिस्सा रुक न जाये परंतु रोक सिगनल ऑन में मिलने पर उसका पालन अवश्य करेगा।
2. **गार्ड-** जैसे ही गार्ड को ट्रेन पार्टिंग का पता चलता है तो वह ब्रेक यान का हैंड ब्रेक लगाकर पिछला हिस्सा रोकेंगा तथा लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये दिन में हरी झण्डी को तथा रात में सफ़ेद बत्ती को ऊपर-नीचे करके दिखाएगा। लोको पायलट इसकी पावती - 0 - 0 सीटी बजाकर देगा तथा फ़्लैशर लाईट ऑन करके अगले हिस्से को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि पिछला हिस्सा रुक न जाये या रोक सिगनल ऑन में ना मिले।
3. **बैकिंग इंजन का लोको पायलट** - यदि गाड़ी में बैकिंग इंजन लगा है और उसके लोको पायलट को ट्रेन पार्टिंग का पता चलता है तो वह पिछले हिस्से को रोकेंगा तथा अगले लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये - 0 - 0 सीटी बजाएगा जिसे सुनकर अगला लोको पायलट इसकी पावती - 0 - 0 बजाकर देगा, फ़्लैशर लाईट ऑन करेगा।
4. **स्टेशन मास्टर-** SM यदि देखता है कि गाड़ी दो भागो में बंटकर चल रही है तो वह लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये दिन में हरी झण्डी व रात में सफ़ेद बत्ती को ऊपर-नीचे करके दिखाएगा।
5. जैसे ही गाड़ी का पिछला भाग रुक जाये, वैसे ही उसका बचाव गार्ड द्वारा SR 6.03-1 के अनुसार पिछे तथा आगे दोनों ओर से किया जाएगा। यदि पिछे बैंकर हो तो बैंकर के लोको पायलट द्वारा पिछे से और गार्ड द्वारा आगे से बचाव किया जाएगा।
6. ट्रेन पार्टिंग होने पर यदि पहला भाग अगले स्टेशन पर पहुँच जाता है तो लोको पायलट गाड़ी खड़ा करने से पहले स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार -0-0 सीटी बजाएगा।

गाड़ी का विभाजन (Train Dividing)(GR 6.09, 6.09-1)

जब दुर्घटना या अन्य किसी कारण से ब्लॉक सेक्शन में इंजन पूरा लोड आगे खींच पाने में असमर्थ हो जाये और इस कारण गाड़ी रुक जाये तो लोको पायलट गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये चार छोटी सीटी बजाएगा। गार्ड GR 6.03 के अनुसार गाड़ी का बचाव करने के लिये तुरन्त कदम उठायेगा।

1. गाड़ी का बचाव करने के बाद गार्ड लोको पायलट से परामर्श करेगा कि इंजन अकेला या आंशिक लोड के साथ अगले स्टेशन जा सकता है। यदि इंजन आंशिक लोड के साथ जा सकता है तो गाड़ी को दो भागों में बांटने से पहले बचे हुये लोड में पर्याप्त वाहनो के हाथ ब्रेक कैसे जायेगे और ब्रेक यान का हैन्ड ब्रेक भी लगाया जाएगा।

2. गार्ड लोको पायलट को अगले भाग को अगले स्टेशन तक ले जाने के लिये T/609 अधिकार पत्र देगा जिसमें इंजन के साथ जाने वाले वाहनो की संख्या अंतिम वाहन का नम्बर, मालिक रेलवे का नाम एवं बचे हुये वाहनो का कि.मी. नं. आदि लिखा होगा। इकहरी लाईन पर यदि लोको पायलट के पास कोई टोकन या लाईन क्लीयर टिकट हो तो गार्ड उसे ले लेगा और T/609 पर इसकी लिखित पावती देगा। ऐसे समय अगले भाग के अंतिम वाहन पर टेल लैम्प / टेल बोर्ड नहीं लगाया जाएगा।

3. अवरोध स्थल पर से लोको पायलट जैसे ही अगला हिस्सा लेकर आगे जाता है, यदि रात का समय है या दृश्यता साफ़ नहीं है तो गार्ड द्वारा बचे हुये लोड का आगे से भी सामान्य बचाव किया जाएगा और सामने "लाल लाइट" लगायी जायेगी तथा गार्ड स्वयं पीछे रहेगा।

4. अगले स्टेशन पर सतर्कतापूर्वक पहुंचते समय लोको पायलट यह जानते हुये कि पिछला ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है गाड़ी को होम सिगनल पर रोकेगा और लम्बी-छोटी-लम्बी-छोटी सीटी बजाएगा।

5. स्टेशन मास्टर परिस्थिति समझने के पश्चात अगले हिस्से को स्टेशन पर लेने के लिये पायलट इन करेगा। स्टेशन पर पहुंचने के बाद T/609 के आधार पर स्टे.मा. सुनिश्चित करेगा कि अगला हिस्सा पूरी तरह से आ गया है।

6. अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर बचे हुये लोड को लाने के लिये यदि उसी लोको पायलट को भेजता है तो उसे निम्नलिखित अधिकार पत्र देगा-

i) T/609 (जो पहले से ही लोको पायलट के पास है उस पर SM अपने हस्ताक्षर करके तथा स्टेशन की सील लगा कर)

ii) T/369 (3b) या T/511 परिस्थिति के अनुसार

iii) T/409 सतर्कता आदेश- अधिकतम गति 15 kmph.

7. यदि किसी कारणवश वही लोको पायलट नहीं जा पाता है तब SM उससे T/609 लेकर अपने पास रख लेगा और दूसरे जाने वाले लोको पायलट को निम्नलिखित अधिकार पत्र देगा-

i. T/A 602- इसमें अवरोध का कि.मी. का उल्लेख T/609 के अनुसार किया जाएगा ऐसे समय में इस इंजन की अधिकतम गति-

दृश्यता साफ़ होने पर - 15 kmph

दृश्यता साफ़ न होने पर- 10 kmph

ii. T/511 (यदि इंजन को बिना सिगनल वाली लाईन से रवाना करना पड़े तो)

9. जाते समय लोको पायलट बाहर की ओर देखता रहेगा तथा सीटी का प्रयोग करते हुए निर्धारित गति का पालन करेगा।

11. जैसे ही छूटा हुआ लोड लोको पायलट या को दिखायी देना प्रारम्भ हो वैसे ही इंजन को रोक लिया जाएगा, इंजन को सतर्कता पूर्वक लोड पर लिया जाएगा।

12. एक लगातार लम्बी सीटी बजाकर पीछे गार्ड को बुलाया जाएगा। गार्ड मध्यवर्ती पटाखे को उठाते हुये आगे आयेगा।

13. गार्ड तथा सहायक लोको पायलट हैंड ब्रेक रिलीज करेंगे तथा एयर प्रेशर तैयार गाड़ी को अगले स्टेशन पर लेकर जाएंगे। ब्लॉक सेक्शन क्लीयर करने से पहले स्टेशन मास्टर, गार्ड से पूर्ण आगमन रजिस्टर पर हस्ताक्षर लेगा कि सम्पूर्ण गाड़ी पहुंच गयी है।

विशेष कथन- ब्लॉक सेक्शन में यदि सवारी गाड़ी का इंजन गाड़ी को खींचने में असमर्थ हो जाये तो सवारी गाड़ी का विभाजन नहीं किया जाएगा बल्कि सहायता इंजन मंगवाया जाएगा।

गरम धुरा (Hot Axle)

रोलर बेयरिंग हॉट एक्सल के लक्षण-

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



गरम धुरा देखने के बाद रेल कर्मचारियों की ड्यूटी (SR 4.29-2)

1. कोई भी रेल कर्मचारी किसी चलती हुई गाड़ी में कोई गरम धुरा देखता है तो वह गाड़ी रोकने और गाड़ी कर्मचारियों को इसकी चेतावनी देने के लिये यथा संभव प्रयास करेगा।
2. हॉट एक्सल वाहन के साथ गाड़ी को रवाना नहीं किया जाएगा बल्कि ऐसे वाहन को या तो सुधारा जाएगा अन्यथा उसे गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा।
3. हॉट एक्सल बॉक्स को ठंडा करने के लिये उस पर पानी नहीं डाला जाएगा बल्कि ठंडा होने का इंतजार किया जाएगा। यदि एक्सल बॉक्स से आग की लपट निकल रही हो तो उसे बुझाने के लिये अग्निशामक यंत्र या रेत अथवा मिट्टी का प्रयोग किया जाएगा।
4. जब कभी स्टेशन से गुजरते समय किसी गाड़ी. से गर्म धुरा, खुले माल डिब्बे / वाहन का लटकता हुआ नीचला भाग इत्यादि जैसी असुरक्षित स्थिति हो तो स्टेशन मास्टर / केबिन कर्मचारी गाड़ी रोकने के लिये खतरा हाथ सिगनल दिखायेंगे तथा स्थावर सिगनलो को ऑन स्थिति में करके गाड़ी रोकने का पूरा प्रयत्न करेंगे।
5. स्टेशन मास्टर "रोको और गाड़ी की जाँच करो " संदेश मिलने पर गाड़ी को तब तक सीधे प्रवेश करने नहीं देगा जब तक यह सुनिश्चित न कर ले कि गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर रुक गयी है। इसके बाद गाड़ी को मेन लाईन पर लेने के लिये आगमन रोक सिगनलो को ऑफ किया जाएगा।
6. ब्लॉक सेक्शन में लोको पायलट को अपनी गाड़ी में हाट एक्सल का पता चलता है तो तुरंत फ्लैशर लाइट को आन करेगा और गाड़ी को खड़ी करके हाट एक्सल वाहन की जाँच करेगा।

7. यदि मेन लाईन उपलब्ध न होने के कारण गाड़ी को लूप लाईन पर लेना हो तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर आकर रुक गयी है।
8. गाड़ी के स्टेशन पर आने के बाद उसमे से हॉट एक्सल वाहन को गाड़ी से अलग किया जाएगा तथा वैगन एक्स चेंज रजिस्टर में उसका नं. मालिक रेलवे आदि का उल्लेख किया जाएगा एवं सम्बन्धित TXR को सूचित किया जाएगा।

गाड़ी में आग लगना (GR 6.10)

1. लोको पायलट / गार्ड को जैसे ही गाड़ी में आग लगने का पता चले तो वे तुरंत फ्लैशर लाइट आन करके गाड़ी को उचित स्थान पर खड़ी करेंगे और जलते वाहन को अन्य वाहन 45 मीटर की दूरी से अलग करेंगे।
2. आग को बुझाने के लिए अविलम्ब सभी प्रयास करने चाहिए।
3. जिस स्थान पर आग लगने का पता चलता है यदि वहाँ से थोड़ी दूरी पर पानी उपलब्ध है और यदि उस स्थान तक जलते वाहन को ले जाना सुरक्षित समझा जाये तो ऐसा किया जा सकता है यथासंभव जलते वाहन को तब तक आगे नहीं ले जाना चाहिए जब तक अन्य वाहनो से उन्हें अलग ना कर दिया जाये। इसके अलावा जलते वाहन में लदे माल पर विचार करना चाहिए। ऐसे मामले में गाड़ी के गार्ड को उस वाहन के साइड लेबल कार्ड, सील कार्ड एवं लदे सामान का नमूना रख लेना चाहिए।
4. जब सवारी गाड़ी में आग लगने का पता चलता है तो सबसे पहले यात्रियों को और फ़िर डाक सामग्री और रेल सम्पत्ति को बचाने का प्रयास करना चाहिए। यदि आस पास गाँव है तो वहाँ के निवासियों की सहायता ली जा सकती है।
5. यदि विद्युत इंजन में आग लग जाये तो लोको पायलट को पेन्टोग्राफ़ नीचे कर लेना चाहिए तथा विशेष प्रकार के अग्निशामक यंत्रों का प्रयोग करके आग बुझानी चाहिए या रेत का प्रयोग करना चाहिए।
6. किसी कर्षण बिजली उपकरण के किसी भाग में आग लगने पर यदि प्रभावित भाग वितरण प्रणाली से अपने आप अलग नहीं हुआ हो तो उसे वितरण प्रणाली से अलग कर देना चाहिये लेकिन यदि ऐसा न हो सके तो तुरन्त TPC को इसकी सूचना देनी चाहिए।
7. SM प्रभावित सेक्शन में गाड़ी जाना रोक देगा।
8. यदि विद्युतीकृत क्षेत्र में आग लग जाती है और उसे बुझाने के लिये फ़ायर ब्रिगेड की आवश्यकता हो, तो उसे तब तक काम प्रारम्भ नहीं करने दिया जाएगा जब तक कि आग के समीपवर्ती सभी बिजली उपकरणों को बिजली रहित न कर दिया गया हो।
9. यदि कोई कर्मचारी यह देखे कि ट्रेक्शन बिजली उपकरण में या उसके बगल के किसी स्थान में आग लगी है, तो वह आग बुझाने का प्रयास करेगा, लेकिन वह आपातकालीन टेलीफोन पर टी पी सी या नजदीकी स्टेशन मास्टर को तत्काल इस बात की सूचना देगा।

चलती गाड़ी में यात्री बीमार होने पर गार्ड के कर्तव्य

1. यात्रा के दौरान कोई यात्री बीमार हो जाता है तो उसे चिकित्सा सहायता दी जाएगी।
2. यात्री द्वारा इस हेतु अनुरोध किया जाएगा और उससे चिकित्सा फीस लिया जाएगा
3. यदि बीमारी का कारण पेट्री कार द्वारा बेचा गया खाना है तो इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दी जाएगी।
4. स्टेशन मास्टर द्वारा यह सूचना कंट्रोलर को दी जाएगी तथा कंट्रोलर द्वारा सीनीयर डीएमओ / डीएमओ को दी जाएगी।
5. चिकित्सा अधिकारी से निर्देश प्राप्त होने पर सेक्शन कंट्रोलर स्टेशन मास्टर को रासायनिक परीक्षण करने की व्यवस्था के लिए निर्देश देगा।

चलती गाड़ी में हत्या होने पर गार्ड के कर्तव्य

1. यदि चलती गाड़ी में किसी व्यक्ति की हत्या हो जाती है और लोको पायलट और गार्ड में से किसी को भी इस बात की जानकारी मिलती है तो उनके द्वारा उचित कार्रवाई की जाएगी।
2. यदि घटना द्वितीय श्रेणी के कोच में हुई है और गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में है तो गाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाया जाएगा और स्टेशन पर उस कोच के यात्रियों को उतार कर उसे अलग कर दिया जाएगा।
3. यदि ऐसी जानकारी स्टेशन पर मिलती है तो उस कोच को वहीं गाड़ी से अलग किया जाएगा।
4. यदि हत्या उच्च श्रेणी में हुई है तो उस कूपे को खालीकराके उसमें ताला लगवाया जाएगा और कोच को उस स्थान तक ले जाया जाएगा जिस स्टेशन पर उच्च श्रेणी का कोच उपलब्ध है।
5. गार्ड और स्टेशन मास्टर GRP को लिखित रूप से सूचना देंगे और प्राथमिक कार्रवाई होने तक गार्ड वहां पर उपस्थित रहेगा।
6. कानूनी व्यवस्था हेतु आवश्यकतानुसार गार्ड को संपूर्ण रिकार्ड के साथ उपस्थित रहना चाहिए।
7. जिस कोच में हत्या हुई है उस कोच को दुबारा उपयोग में तब तक नहीं लाया जाएगा जब तक की पुलिस द्वारा उसे गाड़ी में लगाने की अनुमति न दी जाए।

चलती गाड़ी से यात्री गिरने या टकराने पर गार्ड के कर्तव्य

(1) जब व्यक्ति की मृत्यु नहीं हुई हो -

- a. जब किसी रेल कर्मचारी को रेलपथ या उसके नजदीक कोई घायल व्यक्ति मिलता है तो उसे सर्वप्रथम चिकित्सा सहायता दी जाएगी और नजदीक के स्टेशन मास्टर या अन्य व्यक्ति द्वारा पुलिस को सूचित किया जाएगा।
- b. जब कोई व्यक्ति गाड़ी से टकरा जाता है या गिर जाता है और उसी गाड़ी या उसके बाद वाली गाड़ी का कर्मचारी देखता है तो गाड़ी को रोककर गार्ड द्वारा तुरंत प्राथमिक चिकित्सा दी जाएगी या गाड़ी में उपलब्ध डॉक्टर द्वारा प्रथमोपचार दी जाएगी। उसके बाद उस व्यक्ति को गाड़ी जाने की दिशा में जल्द से जल्द उस रेलवे स्टेशन ले जाया जाएगा जहाँ चिकित्सा उपलब्ध कराई जा सकती है।
- d. घायल व्यक्ति का गार्ड / टीटीई / कंडक्टर /RPF/लोको पायलट द्वारा उस व्यक्ति का बयान लिया जायेगा जिसमें उसका नाम, पिता का नाम, निवास स्थान, आयु, पटरी पर कैसे आया, चोट के निशान इत्यादि बातें लिखी जाएगी और इस बयान पर संबंधित रेल कर्मचारी हस्ताक्षर करेगा। यदि कोई गवाह है तो उसके भी हस्ताक्षर लिये जाएंगे।
- e. इस बयान को गार्ड/लोको पायलट अपने मेमो के साथ स्टेशन मास्टर को देगा और स्टेशन मास्टर पुलिस को सूचित किया जाएगा।

(2) जब व्यक्ति की मृत्यु हो गई हो -

- a. रेलपथ पर या बाजू में यदि किसी व्यक्ति की लाश मिलती है तो रेल कर्मचारी जिसने लाश देखी है या जिसकी गाड़ी से दुर्घटना हुई है या बाद वाली गाड़ी के कर्मचारी ने देखा हो तो वह साक्ष्यों को विशेष रूप से उंगलियों के निशान बचाए रखेगा।
- b. पुलिस के आने तक लाश को अपनी जगह से हिलाना नहीं चाहिए परंतु गाड़ी संचालन के लिए लाश को कम से कम दूरी तक हटाकर सुरक्षा का प्रबंध करना चाहिए। लाश को हटाते समय कम से कम व्यक्तियों का हाथ लगाना चाहिए जिससे उंगलियों के निशान बचाए जा सकें, एवं पुलिस के आने तक साक्ष्य न मिटें।
- c. लाश को दुर्घटना स्थल के नजदीक किसी चौकीदार के संरक्षण में पुलिस आने तक रखा जाएगा। यदि कोई जिम्मेदार व्यक्ति नहीं मिल रहा है तो लाश को गाड़ी जाने की दिशा में पड़ने वाले नजदीक गेट गुमटी पर रखा जाना चाहिए। गेट गुमटी नहीं है तो पहले स्टेशन पर लाश को सौंपा जाएगा।
- d. ऐसे मामले में गार्ड / रेल कर्मचारी द्वारा एक मेमो दिया जाएगा जिस पर निम्न लिखित बातें लिखी होंगी -
 - i. समय एवं स्थान जहां लाश मिली है।
 - ii. लाश की स्थिति कैसी थी (रेल पथ की दिशा के अनुसार)
 - iii. इंजन तथा रेलपथ पर खून के निशान
 - iv. चोट का विवरण
 - v. रेलपथ पर या बाजू में प्राप्त कपड़े यदि कोई हो तो
 - vi. मेमों में व्यक्ति के रिश्तेदार का नाम यदि मालूम है तो या जानकारी देने वाले का नाम
- e. यदि लाश ऐसे व्यक्ति ने देखी है जो गाड़ी नहीं चला रहा हो तो वह स्वयं या यदि स्वयं सूचना नहीं दे सकता है तो जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा पुलिस को सूचित किया जाएगा।

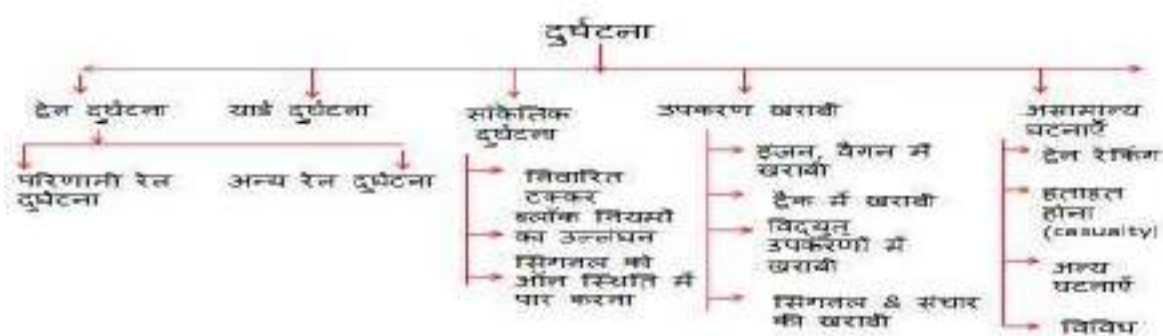
जब गाड़ी किसी व्यक्ति के गिरने के कारण रोकی गई हो तो उपरोक्त कार्यवाही के साथ साथ निम्नलिखित कार्यवाही भी की जाएगी –

- i. कि.मी. नंबर जहां ० व्यक्ति गाड़ी से गिरा या टकराया है।
 - ii. लोको पायलट या गार्ड द्वारा दुर्घटना देखने पर गाड़ी रोकی गई या यात्रियों द्वारा चेन खिंची गई।
 - iii. क्या गाड़ी दुर्घटना स्थल तक वापस ली गई।
 - iv. घायल व्यक्ति के लिए क्या कार्रवाई की गई (first Aid वगैरह)।
 - v. यदि व्यक्ति गिरा है तो उसका नाम, आयु, लिंग और पता।
 - vi. यदि यात्री बालक है तो उसके रिश्तेदार या माता-पिता का नाम और पता।
 - vii. गाड़ी से गिरने से पहले व्यक्ति या बालक कहां बैठा था या खड़ा था। तथा जिन यात्रियों ने देखा उनसे पूछकर विवरण लिखा जाएगा।
 - viii. कोच से इंजन की स्थिति, मालिक रेलवे और कोच क्रमांक
 - ix. दरवाजे की स्थिति, हैंडल की स्थिति यदि खिड़की से गिरा है तो खिड़की का विवरण।
 - x. जीआरपी / आरपीएफ या दूसरे व्यक्ति के गवाह के रूप में हस्ताक्षर।
 - xi. यदि यात्री बालक है तो बालक का स्टेटमेंट जीआरपी के सामने लिखा जाएगा और दो यात्रियों की गवाही ली जाएगी।
 - xii. गाड़ी से गिरने से पहले व्यक्ति या बालक कहां बैठा था या खड़ा था। तथा जिन यात्रियों ने देखा उनसे पूछकर विवरण लिखा जाएगा।
 - xiii. कोच से इंजन की स्थिति, मालिक रेलवे और कोच क्रमांक
 - xiv. जीआरपी / आरपीएफ कांस्टेबल गाड़ी में है तो उसकी जानकारी एवं दुर्घटना का कारण
 - xv. यदि यात्री बालक है तो बालक का स्टेटमेंट जीआरपी के सामने लिखा जाएगा और दो यात्रियों की गवाही ली जाएगी।
- इसके पश्चात घायल को जिस स्टेशन पर चिकित्सीय सुविधा दी जा सके उसे सूचित करना होगा।

दुर्घटना (Accident)

परिभाषा - ऐसी कोई भी घटना जिसमें रेलपथ, रेल इंजन, चल-स्टॉक, स्थायी ढाँचों को क्षति पहुंचती है या क्षति पहुंचने की सम्भावना होती है या ऐसी कोई घटना जिसमें किसी व्यक्ति की जान को खतरा पहुंचता है या खतरा पहुंचने की सम्भावना होती है अथवा ऐसी घटना जिससे रेल संचालन में बाधा पहुंचती है या बाधा होने की सम्भावना होती है को दुर्घटना कहते हैं।

सांख्यिकी के लिये दुर्घटनाओं का वर्गीकरण श्रेणी A से श्रेणी R में किया गया है जिसमें I तथा O शामिल नहीं है।



1. गाड़ी दुर्घटना-

ऐसी दुर्घटना जिसमें एक गाड़ी शामिल होती है गाड़ी दुर्घटना कहलाती है।

। गाड़ी दुर्घटना दो प्रकार की होती है-

- a) परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं
- b) अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं

a) **परिणामी गाड़ी दुर्घटना-** ऐसी गाड़ी दुर्घटनाएं शामिल हैं जिसमें निम्नलिखित के किसी भी एक या अधिक परिणाम हुए हों-

- I. किसी व्यक्ति की मृत्यु हो गयी हो
- II. मानवीय चोट
- III. रेलवे सम्पत्ति का नुकसान
- IV. रेल यातायात में बाधा

निम्नलिखित घटनाओं को परिणामी गाड़ी दुर्घटना कहा जाता है:-

टक्कर	- A1 से A4 श्रेणी के सभी मामले
आग	- B1 से B4 श्रेणी के सभी मामले
समपार	- C1 से C4 श्रेणी के सभी मामले
डिरेलमेन्ट	- D1 से D4 श्रेणी के सभी मामले
विविध	- E1 श्रेणी के अन्तर्गत सभी मामले

b) **अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं-** वे सभी शेष गाड़ी दुर्घटनाएं जो परिणामी गाड़ी दुर्घटना की परिभाषा में शामिल नहीं हैं को अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं कहा जाता है।

2. **यार्ड दुर्घटना** - यार्ड में होने वाली वे सभी दुर्घटनाएं जिनमें गाड़ी शामिल नहीं है को यार्ड दुर्घटना कहा जाता है। इसमें A5, B7 C9 तथा D6 श्रेणी के अन्तर्गत वर्णित सभी मामले शामिल हैं।

3. **सांकेतिक दुर्घटना**- यह वास्तव में घटित होने वाली दुर्घटना नहीं है बल्कि सम्भावित खतरे हैं इसमें किसी प्रकार का नुकसान नहीं होता लेकिन दुर्घटना घटित होने का आभास होता है। इसमें निम्नलिखित शामिल हैं -

- i. निवारित टक्कर (Averted collision)
- ii. ब्लॉक नियमों का उल्लंघन तथा
- iii. लोको पायलट द्वारा खतरा सिगनल पार करने, के मामले (SPAD)

i. **निवारित टक्कर**- किसी व्यक्ति या व्यक्तियों की सतर्कता के कारण गाड़ी और गाड़ी के बीच या गाड़ी और अवरोध के बीच होने वाली टक्कर बच जाये तो ऐसी घटना को निवारित टक्कर कहते हैं। इसका वर्गीकरण F में किया गया है।

निम्नलिखित घटनाओं को निवारित टक्कर नहीं माना जाएगा-

(क) स्टेशन सीमा के बाहर- पूरी तरह से गाड़ी रुक जाने के बाद गाड़ी और गाड़ी या गाड़ी और अवरोध के बीच की दूरी 400 मीटर या 400 मीटर से अधिक हो तो।

(ख) स्टेशन सीमा में- स्टेशन सीमा में जब गाड़ी और गाड़ी के बीच या गाड़ी और अवरोध के बीच कोई रोक सिगनल ऑन स्थिति में हो और लोको पायलट द्वारा उसका पालन किया जाये।

ii. **ब्लॉक नियमों का उल्लंघन**- निम्नलिखित परिस्थितियों को ब्लॉक नियमों का उल्लंघन माना जाएगा जिसका वर्गीकरण G में किया गया है

- a) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन में बिना प्रस्थान प्राधिकार के प्रवेश करना।
- b) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन में बिना उचित प्रस्थान प्राधिकार के प्रवेश करना।
- c) गाड़ी का गलत लाईन में प्रवेश कर जाना।
- d) गाड़ी का कैच साइडिंग, स्लिप साइडिंग या सैड हम्प में प्रवेश करना ।

iii. **लोको पायलट द्वारा खतरा सिगनल ऑन स्थिति में पार करना-**

H1 - सवारी गाड़ी द्वारा खतरा सिगनल बिना उचित प्राधिकार के पार करना

H2 - सवारी गाड़ी के अलावा अन्य गाड़ी द्वारा खतरा सिगनल बिना उचित प्राधिकार के पार करना।

4. **उपस्कर खराबी** -

कोई उपकरण खराब माना जाएगा यदि जब वह निर्धारित समय सीमा के अंदर निर्धारित कार्य करने के योग्य ना हो। अर्थात् इंजन, चल स्टॉक, रेलपथ, OHE, S&T आदि का खराब हो जाना इसमें शामिल है। इनका वर्गीकरण J, K, L, M के अन्तर्गत किया गया है।

5. **असामान्य घटनाएं** -

इनमें कानून एवं व्यवस्था से संबंधित तथा प्राकृतिक आपदा से संबंधित वे मामले आते हैं जिनके परिणामस्वरूप गाड़ी दुर्घटना नहीं हुई हो। इनका वर्गीकरण N,P,Q,R में किया गया है।

गम्भीर दुर्घटना Serious Accident

गम्भीर दुर्घटना - ऐसी दुर्घटना जो किसी यात्री गाड़ी के साथ हुई हो या यात्री गाड़ी द्वारा हुई हो जिसमें -

- i) किसी यात्री की मृत्यु हो गयी हो या
- ii) किसी यात्री को IPC की धारा 320 के अन्तर्गत घातक चोट लगी हो, या
- iii) रेल सम्पत्ति का दो करोड़ रुपये से अधिक का नुकसान हुआ हो, और
- iv) ऐसी कोई भी दुर्घटना जिसकी जाँच CCRS/CRS की राय में CRS द्वारा होनी चाहिए, को गम्भीर दुर्घटना कहते हैं।

अपवाद-

- I. अनाधिकृत रूप से लाइन पार करते समय स्वयं की लापरवाही से यदि कोई व्यक्ति घायल हो जाता है या मर जाता अथवा स्वयं की लापरवाही से कोई व्यक्ति घायल हो जाता है या मर जाता है तो ऐसे मामले को गम्भीर दुर्घटना नहीं माना जाएगा।
- II. रेल कर्मचारी अथवा वैध टिकट/पास वाले व्यक्ति गाड़ी के फुटबोर्ड, छत अथवा बफर पर यात्रा करते समय उनकी मृत्यु हो जाती है या वे घायल हो जाते हैं अथवा समपार पर गाड़ी द्वारा कुचल जाने के मामले गम्भीर दुर्घटना में नहीं कहलाएंगे।
- III. समपार की ऐसी दुर्घटना जिसमें न तो कोई व्यक्ति मरा है और न ही किसी को घातक चोट लगी है लेकिन यदि CCRS/CRS की राय में इसकी जाँच होनी है तो ऐसी दुर्घटना को गम्भीर दुर्घटना माना जाएगा।

IPC की धारा 320 में वर्णित घातक चोटें-

- i) किसी एक आँख की दृष्टि का नष्ट हो जाना।
- ii) किसी भी कान की सुनने की शक्ति का नष्ट हो जाना।
- iii) हड्डी का टूट जाना।
- iv) दाँत का टूट जाना।
- v) जोड़ का सरक जाना।
- vi) किसी अंग का स्थायी रूप से अलग हो जाना।
- vii) नपुंसक हो जाना।
- viii) स्थायी रूप से चेहरा विकृत हो जाना।
- ix) ऐसी चोट जिसके कारण घायल व्यक्ति को 20 दिनों तक गहरी शारीरिक पीड़ा झेलनी पड़े और वह अपना सामान्य कार्य न कर सके।

साधारण चोट - किसी भी व्यक्ति की चोट को साधारण चोट माना जाएगा यदि वह दुर्घटना होने के बाद इन चोटों के कारण 48 घंटे के अन्दर अपना दैनिक कामकाज करने में सक्षम हो जाये।

घायल - किसी रेल कर्मचारी को घायल माना जाएगा यदि चोट लगने के कारण वह 48 घंटे की अवधि तक काम पर वापस ना आ सके।

दुर्घटना के समय लोको पायलट / सहा. लोको पायलट के कर्तव्य

जैसे ही लोको पायलट / सहायक लोको पायलट को दुर्घटना का पता लगता है वे तुरंत निम्नलिखित कार्यवाही करेंगे -

1. फ्लेशर लाइट -इंजन के फ्लेशर लाइट को ऑन कर दिया जाएगा तथा हेड लाइट को बंद कर दिया जाएगा। यदि फ्लेशर लाइट कार्यरत ना हो तो हेड लाइट का प्रयोग फ्लेशर लाइट की तरह किया जाएगा।
2. सीटी- सामने से आने वाली गाडी के लोको पायलट को खतरे की जानकारी देने तथा सावधान करने के लिए बार बार खतरे की छोटी सीटी बजाएगा।
3. बचाव- GR6.03 तथा SR6.03-1 के अनुसार पहले बाजू वाली लाइन तथा बाद में अपनी लाइन का बचाव करेगा एवं उपलब्ध साधनों से गार्ड को सूचित करेगा।
4. सूचना देना - उपलब्ध साधनों के माध्यम से नियंत्रण कक्ष और स्टेशन मास्टर को दुर्घटना की जानकारी देगा।
5. तकनीकी सावधानियाँ - गाडी को सुरक्षित रखने के लिए सभी आवश्यक तकनीकी सावधानियाँ बरतेगा जिससे गाडी सुरक्षित रहें।
6. मदद - गार्ड को हर संभव सहायता करेगा। इंजन, चल स्टॉक को हुए नुकसान के आकलन में तथा अपेक्षित सहायता के आकलन में विशेष रूप से गार्ड की सहायता करेगा।

गम्भीर दुर्घटना के समय गार्ड के कर्तव्य

जैसे ही गार्ड को दुर्घटना का पता लगता है वह तुरंत निम्नलिखित कार्यवाही करेंगे -

1. दुर्घटना का समय,दिनांक, स्थल का कि.मी. नंबर नोट करेगा।
2. बाजू वाली लाइन का बचाव सुनिश्चित करेगा, तत्पश्चात अपनी लाइन का बचाव GR 6.03 और SR 6.03-1 के अनुसार करेगा। इस कार्य में सक्षम रेल सेवक की मदद लेगा।
3. सर्वेक्षण एवं सूचना : दुर्घटना में मारे गए तथा गंभीर रूप से घायल यात्री, चल स्टॉक को पहुँचा नुकसान तथा दुर्घटना स्थल पर किस प्रकार की मदद की आवश्यकता है , इसका शीघ्र सर्वेक्षण करेगा और नजदीकी स्टेशन मास्टर या खंड नियंत्रक को सूचित करेगा।
4. प्रथमोपचार : दुर्घटना में घायल यात्रियों के लिए प्रथमोपचार की सुविधा उपलब्ध कराएगा। यात्रियों की जान बचाने हेतु डॉक्टर, रेलकर्मि, स्वयं सेवक आदि की मदद लेगा तथा गार्ड जर्नल में उसकी प्रविष्टि करेगा।
5. विस्तृत जानकारी तथा किस प्रकार की मदद की आवश्यकता है इस संदर्भ में जानकारी शीघ्र नजदीक के स्टेशन मास्टर / खंड नियंत्रक को देगा।
6. गंभीर रूप से घायल यात्रियों को उपलब्ध साधनों द्वारा नजदीकी अस्पताल में पहुँचाने की व्यवस्था करेगा।
7. टी टी ई तथा वाणिज्य विभाग के कर्मचारियों की मदद से घायल यात्रियों के लिए चाय, पानी आदि की व्यवस्था करेगा।
8. आर.पी.एफ. / जी.आर.पी. / स्वयं सेवकों की मदद से रेल सम्पत्ति / डाक सम्पत्ति / यात्रियों की सम्पत्ति की सुरक्षा का प्रबंध करेगा।
9. दुर्घटना के संभावित कारणों से संबंधित सबूतों की रक्षा करेगा।
10. दुर्घटना संबंधी निरंतर सूचना देने हेतु किसी रेल सेवक को टेलीफोन पर नियुक्त करेगा।
11. किसी वरिष्ठ जिम्मेदार रेल सेवक द्वारा कार्यमुक्त किये जाने तक दुर्घटना स्थल पर कार्यरत रहेगा।

अपघात प्रबन्ध (DISASTER MANAGEMENT)

किसी भी होने वाली दुर्घटना से निपटने की रेल प्रशासन द्वारा जो तैयारी की जाती है उसे ही अपघात प्रबन्ध कहते हैं। रेल प्रशासन का प्रथम उद्देश्य यह है कि जनता को दुर्घटना रहित, सुरक्षित रेल यातायात उपलब्ध कराया जाए। इसके लिये लगातार प्रयास किये जाते रहते हैं। नवीन प्रौद्योगिकी को रेल संचालन में समय समय पर शामिल किया जाता रहा है। साथ ही कर्मचारियों का अच्छा प्रशिक्षण भी दिया जा रहा है। प्रशिक्षण में कर्मचारियों को तनाव से मुक्त करने का प्रशिक्षण भी दिया जा रहा है। जिससे मानवीय भूल से होने वाली दुर्घटना पर अंकुश लगाया जा सके। लेकिन इन सब के बावजूद दुर्घटना की सम्भावना बनी रहती है। इसके लिये रेल प्रशासन ने दुर्घटना से शीघ्रतापूर्वक निपटने के प्रबन्ध पहले से ही कर रखे हैं जिसे अपघात प्रबन्ध कहते हैं।

इसके अन्तर्गत 150 से 200 कि.मी. पर दुर्घटना राहत गाड़ी व मेडिकल वाहन की व्यवस्था तथा उस पर 24 घंटे स्टाफ तैयार रखना और निर्धारित समय के भीतर ही उसे खाना करना। प्रत्येक रेल संचालन से जुड़ा कर्मचारी First-Aid में प्रशिक्षित होना। स्टेशन मास्टर तथा गार्ड के पास First-Aid Box का होना, स्टेशन मास्टर कार्यालय में महत्वपूर्ण स्थानीय प्रशासनिक तथा पुलिस अधिकारियों के फ़ोन नं. अस्पतालों के नाम तथा उनके फ़ोन नंबर जिससे तुरन्त उनको सूचना देकर सहायता के लिये बुलाया जा सके आदि व्यवस्था शामिल है।

अपघात प्रबन्ध के उद्देश्य (AM- 2.04)

1. बाजू वाली लाईन का बचाव करना।
2. दुर्घटना स्थल का बचाव करना।
3. जान बचाना और यातनाएं कम करना।
4. डाक सम्पत्ति, जन सम्पत्ति तथा रेल सम्पत्ति की रक्षा करना।
5. दुर्घटना स्थल पर यात्रियों की सहायता करना तथा सांत्वना देना।
6. दुर्घटना में फंसे हुये लोगों के लिये परिवहन की व्यवस्था करना।
7. साक्ष्यों को सुरक्षित रखना तथा दुर्घटना के कारणों का पता लगाना।
8. रेल यातायात को पुनः प्रारम्भ करना।

सायरन संकेत (HOOTER CODE)

उन स्टेशनों पर जहाँ दुर्घटना राहत गाड़ी व मेडिकल वैन रखी गयी है वहाँ सर्व संबन्धितों को दुर्घटना की सूचना एक साथ व तुरन्त देने के लिये सायरन की व्यवस्था की जाती है। इसके संकेत निम्नानुसार हैं –

क्र.	हुटर कोड	तात्पर्य
1.	दो हुटर	M.F.D/ रोड मोबाइल ए.आर.टी.की आवश्यकता होने पर।
2.	तीन हुटर	बाहरी स्टेशन पर दुर्घटना राहत गाड़ी (ART) / रोड मोबाइल ए.आर.टी. की आवश्यकता होने पर।
3.	चार हुटर	क्रेन/crane
4.	पांच हुटर	बाहरी स्टेशन पर मेडिकल वैन (MRV) के साथ दुर्घटना राहत गाड़ी (ART) की आवश्यकता होने पर।
5.	एक लंबा हुटर (120 सेकंड)	ऊपरी उपस्कर/O.H.E के ब्रेक डाउन पर

नोट-

- i. एक हूटर 60 सेकेन्ड के लिये बजाया जाता है तथा दो हूटर के बीच में 10 सेकेन्ड का विराम रखा जाता है जिससे अन्तर स्पष्ट सुनायी दे।
- ii. पाँच मिनट के बाद हूटर कोड दोहराये जायेंगे।

दुर्घटना राहत गाड़ी निकलने का समय - ART(Accident Relief Train)

- | | | |
|------------|---|---------|
| a) दिन में | - | 30 मिनट |
| b) रात में | - | 45 मिनट |

चिकित्सा राहत वैन का निकलने का समय AMRE(Accident Medical Relief Equipment)

- a) एक निकासी वाली लाईन से (Single Exit)- 25 मिनट
- b) दो निकासी वाली लाईन से (Double Exit)- 15 मिनट

नोट-

1. दुर्घटना राहत गाड़ी को संचालन के दौरान अन्य सभी गाड़ियों से अधिक प्राथमिकता दी जाएगी।
2. चिकित्सा राहत वैन ARME को दुर्घटना राहत गाड़ी से भी अधिक प्राथमिकता दी जाएगी।
3. दुर्घटना राहत गाड़ी एवं मेडिकल वैन को अपने निर्धारित समय के अंदर ही रवाना कर देना चाहिए।
गार्ड के लिये दुर्घटना राहत गाड़ी को विलम्बित नहीं किया जाएगा बल्कि TI या LI गाड़ी को लेकर जाएँगे बाद में गार्ड भेजने की व्यवस्था की जाएगी।

गोल्डन ऑवर (Golden Hour)

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

परिचालन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी

माल परिचालन सूचना प्रणाली (Freight Operations Information System)

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

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

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

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

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

यह प्रणाली दो मॉड्यूल में विकसित की गई है - 1. रिक मेनेजमेंट सिस्टम 2. टर्मिनल मेनेजमेंट सिस्टम

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

- i. लोड प्लानिंग, ट्रेन आर्डरिंग, रिक फार्मेशन, ट्रेन आगमन तथा प्रस्थान की जानकारी
- ii. इंटरचेंज फोरकास्ट, डाइवर्शन, लोड स्टेबलिंग, ट्रेन डिटेंशन, प्रि डिपार्चर ट्रेन डिटेंशन
- iii. बी.पी.सी. एवं कू डिटेल्स, लाईट इंजन सुवमेंट, पीसमील प्लेसमेंट एवं रिलिज, पीसमील सिक एवं फीट रिपोर्ट इत्यादि।

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

- i. प्रोग्राम ट्राफीक का नियोजन
- ii. डीमांड तथा फार्वर्डिंग नोट, एडवांस रजिस्ट्रेशन फीस, प्रतिबंधों का विवरण
- iii. आर.आर. का बनाना, , भाड़े की गणना, वैगनों का रिमुवल, डेमरेज, वार्फेज की गणना
- iv. लोडिंग, अनलोडिंग का विवरण, डाइवर्शन, रिबुकिंग
- v. अकाउंट मेंटेनेंस, ई-पेमेंट इत्यादि।

FOIS के लाभ -

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

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

कोचिंग परिचालन सूचना प्रणाली - यह मॉड्यूल, योजना, यात्री सेवाओं के परिचालन का कार्य निष्पादन और निगरानी के लिए विस्तृत, रीयल टाइम सूचना उपलब्ध कराता है। चूँकि प्रणाली को योजनाओं की जानकारी है, अतः इसके लिए न्यूनतम डेटा इनपुट की आवश्यकता होती है। यह इनपुट भी आसान है क्योंकि उपयोगकर्ता, अपने यादों के वास्तविक प्रतिनिधित्व में पूरी तरह से सवारी डिब्बों को ड्रैग और ड्रॉप कर सकता है।

समय-पालन विश्लेषण और निगरानी (PAM) – यह मॉड्यूल अपने आप ही नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग (सीओए) से विलंब को उठा लेता है और रीयल-टाइम इनसाइट को परिचालन की स्थिति में प्रदर्शित करता है। यह प्रणाली, ऑपरेटिव से लेकर स्ट्रेटेजिक तक प्रबंधन के सभी स्तरों के लिए सतत और सही रिपोर्टें उपलब्ध कराती है। चूँकि, आईसीएमएस के पास अधिकांश संबंधित सूचना होती है, इसलिए यह गाड़ियों के समय पर चलने की निगरानी और विश्लेषण करने के लिए भी महत्वपूर्ण स्थान निभाता है।

कोच अनुरक्षण प्रबंधन मॉड्यूल (CMM) – इस माड्यूल को सवारी डिब्बों के अनुरक्षण को रिकॉर्ड करने और सुविधा तथा स्पेयर पार्ट्स इन्वेंटरी के प्रबंधन के लिए विकसित किया गया है। अलर्ट तैयार करने, सूचना के आदान-प्रदान, मरम्मत के लिए चल-स्टॉक के स्थापन का अनुरोध, सुपुर्दगी और सेवा के लिए सवारी डिब्बों के प्रमाणन की पावती आदि के लिए यह परिचालन मॉड्यूलों के साथ पूर्णतया एकीकृत है।

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

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

इस अनुप्रयोग की मुख्य विशेषता में, यदि अपेक्षित हो तो, नियंत्रक द्वारा गाड़ियों को क्रम में करने, सभी संभव मार्गों को देखना, गाड़ियों की दिशा मोड़ना या गाड़ियों का मार्ग दोबारा तैयार करना, का सामर्थ्य शामिल है। इस अनुप्रयोग में गाड़ी के संघटन के विवरण, क्रू और इंजन के विवरण को केप्चर करने और देखने की सुविधा है। असामान्य घटना की रिपोर्टिंग को उपयोगकर्ताओं के अनुकूल इंटरफेस से इनेबल किया गया है। यहाँ एक चार्ट भी होता है, जो लाइन अधिभोग, सतर्कता आदेशों और असामान्य कार्यप्रणाली को दर्शाता है। अनुप्रयोग का एक मुख्य

घटक, गाड़ियों के चलने का पूर्वानुमान करने या बहिर्वेशन करने की योग्यता है, जिससे नियंत्रक, बेहतर योजना बना सकता है. इस तथ्य के अतिरिक्त, कि स्ट्रक्चर्ड एमआईएस रिपोर्टें भी तैयार की जाती हैं, प्रबंधकीय पर्यवेक्षण के लिए चार्टों को प्रिंट किया जा सकता है.

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

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

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

कू मेनेजमेंट सिस्टम (सी.एम.एस.) - रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र ने भारतीय रेलवे पर कू प्रबंधन प्रणाली लागू करके एक और उपलब्धि हासिल की है। कू, जिसमें लोको पायलट और गार्ड शामिल होते हैं, गाड़ियों की रनिंग और संरक्षा के महत्वपूर्ण संसाधन हैं। सीएमएस कू के इन सदस्यों के बारे में हर वक्त सूचनाएं उपलब्ध कराता है, जिससे माल गाड़ियों और सवारी गाड़ियों पर तथा टर्मिनलों एवं यार्डों तक सीमित छोटी दूरी के लिए कू की बुकिंग आसान हो जाती है। भारतीय रेलवे पर चौबीस घंटे गाड़ी-परिचालन के लिए लगभग एक लाख गार्ड और ड्राइवर हैं। यह सॉफ्टवेयर सॉल्यूशन उनकी स्टेटस की जानकारी देकर, उनकी ज्यूटी के आबंटन की रोस्ट्रिंग करके, उनके होम स्टेशन पर कू की उपलब्धता की जानकारी देकर और गाड़ियों पर कू को तैनात करके उनके दैनिक कार्यों को स्वचालित करता है। इनसे कू का प्रबंधन और बेहतर होता है। सीएमएस को पारदर्शिता लाने और सूचनाओं की अधिक सटीकता के लिए विकसित किया गया है, ताकि निर्णय-कर्ता कू को नियंत्रित करने और इसके इष्टतम उपयोग के लिए प्रभावी निर्णय ले सकें। यह सॉफ्टवेयर सिस्टम दिसंबर, 2007 में आरंभ किया गया था और वर्तमान में 383 कू बुकिंग लॉबी पर इसे चालू किया जा चुका है। वर्तमान में, सीएमएस में 1,01,888 कू सदस्यों का डेटाबेस है और इस सिस्टम द्वारा रोजाना 51,000 से अधिक कू सदस्य बुक किए जा रहे हैं। इस प्रकार भारतीय रेलवे पर कू बुकिंग कंप्यूटराइज्ड हुई है। इस सिस्टम की एक खास बात यह है कि कू एक टच-स्क्रीन किऑस्क के माध्यम से सिस्टम पर इंटर-एक्ट कर सकता है। इस सिस्टम में बायो-मेट्रिक (थम इंप्रेसन रीडर) की व्यवस्था की जा रही है, ताकि प्रॉक्सी रिपोर्टिंग की किसी संभावना को समाप्त किया जा सके। यह सिस्टम उपयोगकर्ता के लिए अत्यधिक अनुकूल है। कू की उपलब्धता की जानकारी मोबाइल फोन पर तत्काल उपलब्ध कराने के लिए सीएमएस द्वारा एसएमएस का इस्तेमाल किया जाता है। सीएमएस SMS के माध्यम से कू बुकिंग भी उपलब्ध कराता है और सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए प्रबंधन और पर्यवेक्षण से संबंधित स्टाफ को जानकारीयां एवं अलर्ट्स उपलब्ध कराता है। इस प्रकार, शीघ्र निर्णय लेने में सेल फोन की भूमिका महत्वपूर्ण हो गई है। यह पूरा सॉफ्टवेयर क्रिस के सॉफ्टवेयर इंजीनियरों द्वारा क्रिस में ही विकसित किया गया है।

अनारक्षित टिकट प्रणाली (UTS) - भारतीय रेलवे पर अनारक्षित यात्रा सुविधा का प्रयोग करते हुए प्रतिदिन 20 मिलियन यात्री सफर करते हैं। एक अनारक्षित टिकट इन यात्राओं को प्राधिकृत करती है, परंतु जैसा कि नाम से ही स्पष्ट है कि यह कोई आरक्षित बर्थ या सीट नहीं देता। यह टिकट किसी एक विशिष्ट गाड़ी सेवा के लिए भी नहीं है। इस सुविधा का उपयोग मुख्यतः नियमित रूप से आने-जाने वाले और उपनगरीय यात्रियों द्वारा छोटी दूरियों के लिए किया जाता है, जहाँ सीट सुनिश्चित होना आवश्यक नहीं है। कम आय समूह के लंबी दूरी की यात्रा करने वालों को भी यह उपलब्ध है और ग्रामीण क्षेत्रों को जिलों, शहरों और नगरों से जोड़ता है। अनारक्षित यात्रियों को दिन या रात के किसी भी समय टिकटें जारी की जाती हैं, क्योंकि बुकिंग कार्यालय, दिन में 24 घंटे, सप्ताह में सातों दिन खुलते हैं।

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

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

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

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



गाड़ियों के संचलन में काम में आने वाले विभिन्न फार्म/प्राधिकार

T/369(1)

- i) खराब आगमन सिगनल को पास करने के लिये दी जाने वाली अग्रिम अथॉरिटी।
- ii) इसका उपयोग केवल एबसाल्यूट ब्लॉक सिस्टम में किया जाता है।
- iii) मालगाड़ी के मामले में यह अथॉरिटी जिस स्टेशन में सिगनल खराब हो उससे निकटवर्ती ठीक पिछले ब्लॉक स्टेशन में दी जाती है।
- iv) मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के मामले में यह अथॉरिटी पिछले स्टापिंग स्टेशन में दी जायेगी।

T/369(3b)

यह अथॉरिटी निम्न परिस्थितियों में दी जाती है –

- i) जब आउटर, होम या रूटिंग सिगनल ऑन हो या खराब हो तो स्टेशन में गाड़ी को पायलट-इन करने के लिये।
- ii) कॉनफ्लिक्टिंग सिगनल के मामले में गाड़ी को स्टेशन में पायलट-इन करने के लिये।
- iii) जब एप्रोचिंग स्टाप सिगनल में पिलकरिंग/बॉबिंग हो या उसमें एक से अधिक एसपेक्ट प्रदर्शित हो रहें हों या सफेद लाइट जल रही हो या कोई लाइट नहीं जल रही हो तो गाड़ी को स्टेशन में पायलट-इन करने के लिये।
- iv) जब “लॉक एंड ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट” निलंबित हो तो गाड़ी को रवाना करने के लिये।
- v) नॉन-इंटरलॉकिंग के दौरान गाड़ी को पायलट-आउट करने के लिये।
- vi) जब प्रस्थान सिगनल ऑन या खराब हो तब गाड़ी को पायलट-आउट करने के लिये।
- vii) आई. बी. सिगनल को ऑन में पास करने के लिए।
- viii) आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम में सेमी आटोमेटिक सिगनल जो मेनुअल की तरह कार्य कर रहा हो एवं खराब हो (होम सिगनल/ स्टार्टर सिगनल/एडवांस स्टार्टर सिगनल)।

T/409 कॉशन आर्डर

T/A-409 निल कॉशन आर्डर

T/B -409 रिमाइंडर कॉशन आर्डर

T/509 स्टेशन में बाधित लाइन पर गाड़ी को लेने के लिये।

T/510

- i) स्टेशन में नॉन सिगनल लाइन पर गाड़ी को लेने के लिये।
- ii) यदि किसी कारण से आगमन रोक सिगनल अचानक डेन्जर हो जाए तथा गाड़ी कन्ट्रोल करने पर गाड़ी सिगनल पार करके खड़ी हो, तो गाड़ी के आगमन हेतु।

T/511

- i) नॉन सिगनल लाइन से गाड़ी को रवाना करने के लिये।
- ii) यदि किसी कारण से प्रस्थान रोक सिगनल अचानक डेन्जर हो जाए तथा गाड़ी कन्ट्रोल करने पर गाड़ी सिगनल पार करके खड़ी हो, तो गाड़ी के प्रस्थान हेतु।
- iii) आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम डबल लाईन में संचार भंग एवं एक लाईन बाधित होने पर गलत लाईन से चलने वाली गाड़ियों को पायलेट आउट करने के दौरान।

नोट –

- अ) सिंगल लाइन सेक्शन में एक ही दिशा के लिये जब एक से अधिक गाड़ियां हों तो टेंजीबल अथॉरिटी के साथ T/511 दिया जायेगा।
- ब) यदि एक ही दिशा के लिये केवल एक ही गाड़ी हो तो केवल टेंजीबल अथॉरिटी दी जायेगी, T/511 नहीं दिया जायेगा।

T/512 ऐसी लाइनों से गाड़ी को रवाना करने की अथॉरिटी, जिनके लिये कॉमन स्टार्टर हो।

T/A-602

- i) अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में रिलीफ इंजिन/गाड़ी को भेजने के लिये प्रस्थान प्राधिकार।
- ii) भारी इंजीनियरिंग कार्यों के दौरान अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में मैटेरियल ट्रेन को भेजने के लिये प्रस्थान प्राधिकार।
- iii) जब सिंगल लाइन वर्किंग लागू किये बगैर सही दिशा में लेकिन गलत लाइन में गाड़ी को भेजना हो।

T/B 602 सिंगल लाइन सेक्शन में संचार में संपूर्ण बाधा होने पर संचार खोलने के लिये दी जाने वाली अथॉरिटी।

T/C 602 डबल लाइन सेक्शन में संचार में संपूर्ण बाधा होने पर गाड़ी काम करने के लिये दी जाने वाली अथॉरिटी।

T/D 602 डबल लाइन सेक्शन में अस्थायी तौर पर सिंगल लाइन वर्किंग के लिये दी जाने वाली अथॉरिटी।

T/E 602 सिंगल लाइन सेक्शन में पूर्ण संचार भंग के दौरान गाड़ियों को भेजने के लिए लाइन क्लीयर इंक्वायरी मैसेज।

T/F 602 कंडीशनल लाइन क्लीयर मैसेज

T/G 602 अप गाड़ी के लिये कंडीशनल लाइन क्लीयर टिकिट।

T/H 602 डाउन गाड़ी के लिये कंडीशनल लाइन क्लीयर टिकिट।

T/609 गाड़ी के आधे हिस्से को मध्य सेक्शन से अगले स्टेशन तक ले जाने के लिये गार्ड द्वारा लोको पायलट को दी जाने वाली अथॉरिटी।

T/806

यह शंटिंग अथॉरिटी है जो निम्न परिस्थितियों में दी जाती है –

- i) जब शंटिंग को नियंत्रित करने के लिये फिक्सड सिगनल न दिये गये हों।
- ii) जब शंटिंग को नियंत्रित करने वाले फिक्सड सिगनल खराब हों।
- iii) जब अप लाइन से डाउन लाइन या डाउन लाइन से अप लाइन जाकर शंटिंग करनी हो।
- iv) जब ब्लॉक सेक्शन में जाकर शंटिंग करने की आवश्यकता हो।
(अथॉरिटी के साथ “ब्लॉक बैक” या “ब्लॉक फारवर्ड” के लिये प्राइवेट नंबर भी दिया जायेगा।)

T/A -912

- i) आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम सिंगल लाईन सेक्शन में सिगनल की विफलता एवं संचार साधन उपलब्ध न होने पर TB602 के साथ एवं संचार खोलने के बाद ट्रेन परिचालन के दौरान सिगनल को ऑन में पास करने के लिए।
- ii) आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम डबल लाईन में संचार में संपूर्ण बाधा एवं एक लाईन बाधित हो जाने पर सिगनल को ऑन में पास करने के लिए (सही एवं गलत लाईन से जाने वाली गाड़ियों को)।

T/B-912 आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम डबल लाइन में बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार।

T/C - 912 आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम में रिलीफ इंजिन/गाड़ी के लिये प्रस्थान प्राधिकार।

T/D- 912

- i) आटोमेटिक सेक्शन सिंगल/डबल लाइन में दो स्टेशनों के बीच जब सभी सिगनल या लगातार कई सिगनल दीर्घकालीन अवधि के लिये खराब हो जाये तो गाड़ी का प्रस्थान प्राधिकार।

T/E-912 डबल लाईन आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम में जब सिगनल काम कर रहें हो और संचार भी उपलब्ध हो लेकिन एक लाईन बाधित हो।

T/C-1425 व T/D-1425

अप व डाउन गाड़ियों के लिये पेपर लाइन क्लीयर टिकिट

- i) डबल लाइन आटो सेक्शन में सिंगल लाइन वर्किंग लागू किये जाने पर पेपर लाइन क्लीयर टिकिट।
- ii) सिंगल लाइन टोकनलेस सिस्टम में लास्ट स्टाप सिगनल को ऑन या खराब स्थिति में पास करने के लिये।
- iii) सिंगल लाइन सेक्शन में जब ब्लॉक टोकन इंस्ट्रुमेंट खराब हो या न दिया गया हो।

ED 9.39(UP)/ ED 9.40 (DN)

अप व डाउन गाड़ियों के लिये इंजीनियरिंग स्टाप आर्डर

OCC या SKB

सिंगल लाइन टोकनलेस सिस्टम में शंटिंग अथॉरिटी।

T/1410 आने वाली गाड़ी के लिये ट्रेन इंटैक्ट रजिस्टर

विभिन्न परिस्थितियों में गति प्रतिबंध

क्रम	नियम	गति	अवस्था
1	SR3.40.03	10 KMPH	पैसेंजर गाड़ी को गुड्स यार्ड में दाखिल करने के लिये
2	SR 3.70.01	15 KMPH	पायलट इन प पायलट आउट
3	GR 4.10	30 KMPH	नॉन इंटरलॉकिंग पाइंट में
4	SR 4.10.01	15 KMPH	लूप लाइन से थ्रू पास करते समय
5	SR 2.11.03	20 KMPH	इलेक्ट्रिक लोको में व्हील स्लीप मिलने पर पीछे आने वाली गाड़ी की गति
6	SR 4.10.02	15 KMPH	“1 in 8½” टर्नआउट में कर्व स्वीच युक्त
7	SR 4.11.01	50 KMPH 75 KMPH अधिकतम गति	Standard I इंटरलॉकिंग में Standard II इंटरलॉकिंग में Standard III इंटरलॉकिंग में
			50 KMPH Standard - I (R) 110 KMPH Standard - II (R) 140 KMPH Standard III (R) 160 KMPH Standard IV (R)
8	GR 4.12	25 KMPH	इंजिन जब गाड़ी को धकेल रहा हो
9	SR 4.20.01(a)	25 KMPH	जब लोको पायलट अक्षम हो जाये व सहायक लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन खाली करना हो
10	GR 4.12	40 KMPH	सर्च लाइट स्पेशल
11	SR 4.27.03	40/15 KMPH	जब गाड़ी में स्टीम क्रेन लगा हो
12	SR 4.62.05	25/8 KMPH	मटेरियल ट्रेन को धकेलते समय
13	GR 5.13	15 KMPH	शंटिंग की सामान्य गति

14	SR 5.14.07(c)(i)	8KMPH	ज्वलनशील सामान के साथ शंटिंग
15	SR 5.14.07(c)(ii)	5KMPH	रोलर बियरिंग युक्त बोगी वैगन के साथ शंटिंग
16	SR 5.14.07(c)(iii)	3KMPH	रोलर बियरिंग व ट्रांजिशन कपलिंग युक्त 5 वैगनों के समूह के साथ शंटिंग
17	SR 5.14.07(d)(iii)	5KMPH	हंप यार्ड में रोलिंग डाउन के लिये इंपैक्ट स्पीड
18	SR 6.02.01	25 KMPH	जब डबल लाइन सेक्शन में सिंगल लाइन वर्किंग चालू की गयी हो तो पहली गाड़ी की गति
19	SR 6.02.03 (g)(ii)	15/10 KMPH	सिंगल लाइन वर्किंग लागू किये बिना जब गलत लाइन में गाड़ी को भेजना हो
20	SR 6.02.02 (a)(ii)	15/10 KMPH	ब्लॉक टिकिट पर जाते समय
21	SR 6.02.03	25/10 KMPH	D/L टोटल इंटरप्शन में संचार में संपूर्ण बाधा होने पर, एबसाल्यूट खंड
22	SR 6.02.04 and	15/10 KMPH	S/L आटो व एबसाल्यूट खण्ड में SR 9.12.06 संचार में संपूर्ण बाधा होने पर
23	SR 9.12/02 (B)	15/10 KMPH	D/L आटो ब्लॉक सिस्टम में संचार में संपूर्ण बाधा होने पर
24	SR 9.12/02(A)	पहली गाड़ी के लिये 25/10 KMPH व बाद की गाड़ियां सामान्य गति से	D/L सेक्शन में जब आटो सिगनल दीर्घ कालिन खराब हो किन्तु संचार उपलब्ध हो
25	SR 9.12/03	पहली गाड़ी के लिये 25 KMPH	D/L सेक्शन में S/L वर्किंग चालू किये जाने पर (सही एवं गलत लाईन दोनों के लिए)
26	SR 15.05.01(c)	40/15 KMPH	जब पेट्रोलमेन निर्धारित समय से 15 मिनट की अवधि में वापस न आए

27	SR 15.17.02	20 KMPH	कम गंभीर प्रकृति का रेल फ्रेक्चर
28	SR 15.17.04	15 KMPH	5.5 मीटर से छोटा रेल क्लोजर
29	SR 4.10.01	15 KMPH	“1 in 12” टर्नआउट में जहां पर कर्व स्वीच न हो
30	SR 4.62.06(e)(i)	8 KMPH	जब इंजिन मेटेरियल ट्रेन को धकेल रहा हो व सामने ब्रेक वैन न हो
31	SR 4.62.06(d)(i)	25/8 KMPH	जब इंजिन मेटेरियल ट्रेन को धकेल रहा हो और ब्रेकवैन सामने हो सीधी लाइन में 25 KMPH मोड़ में 8 KMPH
32	SR 9.02.01	15/10 KMPH	आटो सिगनल को “ऑन” स्थिति में पास करने पर
33	SR 17.09.01 (a)	35/20 KMPH दिन में 35 KMPH रात्रि में 20 KMPH	जब नो टेंशन ऑन लाइन के कारण 5 मिनट से ज्यादा समय के लिये गाड़ी खड़ी हो जाये और TPC से संपर्क न हो तब टेंशन बहाल होने पर
34	SR 3.78.04 (i)	अधिकतम 60 KMPH	एबसाल्यूट ब्लॉक सिस्टम में कुहासे वाले मौसम में
35	SR 3.78.04 (ii)	अधिकतम 60 KMPH	आटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम में कुहासे वाले मौसम में
36	OPM 17.15 OPM 17.37	32 KMPH	प्रेशर रहित मालगाड़ी
37	OPM 17.15 OPM 17.37	40 KMPH	प्रेशर रहित सवारी गाड़ी
38	SR 4.10.01	30 KMPH	कर्व स्वीच युक्त “1 in 12” टर्न आउट पर
39	SR 4.10.02	30 KMPH	कर्व स्वीच सिमेट्रिकल स्पिट युक्त “1 in 8.1/2” टर्न आउट पर