



अध्ययन सामग्री/STUDY MATERIAL
प्रो. यातायात सहायक
PRO TRAFFIC ASSISTANT

.....

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

PROPOSED SYLLABUS FOR INDUCTION POINTSMAN

Duration-- 24 Working Days

S. No	Description	Days
1	Foundation Course	01
2	Transportation I (Lower Transportaion)	11
3	Transportation I (commercial)	01
4	Transportation 4 (Other department)	02
5	Safety Management	02
6	Information Technology	02
7	Ethical Leadership & Soft Skills	02
8	Field Training (2 Days x 6 Hours)	02
9	Examination	01
	Total	24

History and Development Indian Railways (IR)

- Fourth-largest railway network in the world by size, with a route length of 67,956 km .
- 1676mm (5 ft 6 in) broad gauge spans 63,950 km (39,740 mi) of route (94.10% of total route network).It is the broadest gauge in use across the world for regular passenger movement.
- The 1,000 mm (3 ft 3³/₈ in) metregauge spans 2,402 kilometres (3.53% of total route network)
- 762 mm (2 ft 6 in) and 610 mm (2 ft) narrow gauge tracks are present 1,604 km (2.36% of total route network). as of 31 March 2020. 45,881 km or 71% of all the broad-gauge routes are electrified with 25 kV electric traction.
- In the fiscal year 1919-20, IR carried 808.6 crore passengers and transported 121.22 crore tonnes of freight IR runs 13,169 passenger trains daily,covering 7,325 stations across IndiaIn the freight segment, IR runs 8,479 trains daily.
- Indian Railways' rolling stock consisted of 2,93,077 freight wagons, 76,608 passengercoaches and 12,729 locomotives.
- IR owns locomotive and coach-production facilities at several locations in India. It had 1.254 million employees making it the world's eighth-largest employer.
- The government has committed to electrifying India's entire rail network by 2023–24, and become a "net-zero (carbon emissions) railway" by 2030.
- India's first passenger train, operated by the Great Indian Peninsula Railway and hauled by three steam locomotives (*Sahib*, *Sindh* and *Sultan*), ran for 34 kilometres (21 mi) with 400 people in 14 carriages on 1,676 mm (5 ft 6 in) broad gauge track between Bori Bunder (Mumbai) and Thane on 16 April 1853.
- 1902- Setting up IRCA (Indian Railway Conference Association) to frame rules for interchange of traffic between railways.
- 1905- Constitution of Railway board.
- 1925- First electric traction of 1.5 KV was introduced on the Bombat VT-Kurla section.

- **LOCOMOTIVE**

- By 1990s, steam locomotives were phased out and electric and diesel locomotives are used. Steam locomotives are used only in heritage trains.
- Locomotives in India are classified by gauge, motive power, the work they are suited for. The first letter denotes the track gauge, the second their motive power (diesel or electric), and the third their suitable traffic (goods, passenger, multi or shunting). The fourth letter denotes in newer diesel locomotives indicate horsepower range.

- **WAGONS**

- A new wagon numbering system was adopted in Indian Railways in 2003. Wagons are allocated 11 digits, making it easy for identification and computerization of a wagon's information. The first 2 digits indicate *Type of Wagon*, the 3 and 4 digits indicate *Owning Railway*, the 5 and 6 digits indicate *Year of Manufacture*, the seventh to tenth digits indicate *Individual Wagon Number*, and the last digit is a *Check digit*.

- **PASSENGER COACHES**

- IR uses 2 types of coach. ICF coaches, in production from 1955 until Jan 2018. These coaches are being replaced with LHB coaches, these coaches are lighter, safer and are capable of speeds up to 160 km/h.
- IR has introduced new electric multiple unit (EMU) train sets for long-distance routes. One such, Train-18 is under operation and another, Train-20 was expected to run from 2020. These train sets are expected to replace locomotive-hauled trains on long-distance routes.
- On short-distance routes, IR runs Mainline electrical multiple unit (MEMU) or Diesel electrical multiple unit (DEMU) trains, depending on the traction available. These train sets are self-propelled with capability for faster acceleration or deceleration. Passenger locomotive-hauled trains, having frequent stops, are slowly being replaced with train sets across India. (MEMUs usually cover 200 km)
- On suburban routes around the large urban centers, IR runs trains with normal electric multiple unit (EMU) coaches. These are popularly called as "local trains" (EMUs can cover 100 km has less traction power than MEMU)

भारतीय रेलवे (आईआर)

- आकार के हिसाब से दुनिया का चौथा सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क, जिसकी लंबाई 67,956 किमी है।
- 1676 मिमी (5 फीट 6 इंच) ब्रॉड गेज मार्ग के 63,950 किमी (39,740 मील) (कुल मार्ग नेटवर्क का 94.10%) तक फैला है।
- 1,000 मिमी (3 फीट 3+3/8 इंच) मीटर गेज 2,402 किलोमीटर (कुल रूट नेटवर्क का 3.53%) तक फैला है।
- 762 मिमी (2 फीट 6 इंच) और 610 मिमी (2 फीट) नैरो गेज ट्रैक 1,604 किमी (कुल रूट नेटवर्क का 2.36%) मौजूद हैं।
- 31 मार्च 2020 तक 45,881 किमी या सभी ब्रॉड-गेज मार्गों का 71% 25 केवी विद्युत कर्षण के साथ विद्युतीकृत हैं।
- वित्तीय वर्ष 1919-20 में, IR ने 808.6 करोड़ यात्रियों को ढोया और 121.22 करोड़ टन माल ढुलाई की
- भारतीय रेल भारत भर में 7,325 स्टेशनों को कवर करते हुए प्रतिदिन 13,169 यात्री ट्रेनें चलाता है।
- माल गाड़ी क्षेत्र में, IR प्रतिदिन 8,479 ट्रेनें चलाता है।
- भारतीय रेलवे के रोलिंग स्टॉक में 2,93,077 माल डिब्बे , 76,608 यात्री डिब्बे और 12,729 इंजन शामिल थे।
- भारतीय रेल में 12.54 लाख कर्मचारी हैं जो इसे दुनिया का आठवां सबसे बड़ा नियोक्ता बनाते थे।
- सरकार ने 2023-24 तक भारत के पूरे रेल नेटवर्क को विद्युतीकृत करने और 2030 तक "शुद्ध-शून्य (कार्बन उत्सर्जन) रेलवे" बनने के लिए प्रतिबद्ध किया है।
- **भारतीय रेल के इतिहास में महत्वपूर्ण पड़ाव**
 - भारत की पहली यात्री ट्रेन, ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे द्वारा संचालित की गयी जो तीन स्टीम लोकोमोटिव (साहिब, सिंध और सुल्तान) द्वारा 16 अप्रैल 1853 को बोरी बंदर (मुंबई) और ठाणे के बीच 1,676 मिमी (5 फीट 6 इंच) चौड़े गेज ट्रैक पर 34 किलोमीटर (21 मील) तक चली, जिसमें 14 कैरिज में 400 लोग थे।
 - 1902 - रेलवे के बीच यातायात के आदान-प्रदान के लिए नियम बनाने के लिए IRCA (इंडियन रेलवे कॉन्फ्रेंस एसोसिएशन) की स्थापना।
 - 1905- रेलवे बोर्ड का गठन।
 - 1925 - बॉम्बे वीटी-कुर्ला खंड पर 1.5 केवी का पहला विद्युत कर्षण पेश किया गया था।
 - 1951-52- भारत सरकार और राज्यों द्वारा संचालित 21 रेलवे थे। पूरे रेलवे को छह क्षेत्रों- SR, CR, WR, ER, NR, NER में पुनर्गठित किया गया।
 - बाद में तीन और जोन बनाए गए: एसईआर, एनईएफआर (1955), एससीआर (1966)।
 - 2002-2003- 07 नए जोन बनाए गए।
 - 27 फरवरी 2019- एससीओआर 18वें जोन के रूप में गठित हुआ
 - 1990 के दशक तक, भाप इंजनों को चरणबद्ध रूप से समाप्त कर दिया गया और इलेक्ट्रिक और डीजल इंजनों का उपयोग किया जाने लगा। स्टीम लोकोमोटिव का उपयोग केवल हेरिटेज ट्रेनों में किया जाता है।

- भारत में लोकोमोटिव को गेज, मोटिव पावर, जिस काम के लिए वे उपयुक्त हैं, के आधार पर वर्गीकृत किया जाता है। पहला अक्षर ट्रैक गेज को दर्शाता है, दूसरा उनकी प्रेरक शक्ति (डीजल या इलेक्ट्रिक), और तीसरा उनके उपयुक्त यातायात (माल, यात्री, बहु या शंटिंग) को दर्शाता है। चौथा अक्षर नए डीजल इंजनों में अश्वशक्ति सीमा को दर्शाता है।
- भारतीय रेलवे में 2003 में एक नया वैगन नंबरिंग सिस्टम अपनाया गया था। वैगनों को 11 अंकों का आवंटन किया जाता है, जिससे वैगन की जानकारी की पहचान और कम्प्यूटरीकरण करना आसान हो जाता है। पहले 2 अंक वैगन के प्रकार को इंगित करते हैं, 3 और 4 अंक स्वामित्व वाली रेलवे को इंगित करते हैं, 5 और 6 अंक निर्माण के वर्ष को इंगित करते हैं, सातवें से दसवें अंक व्यक्तिगत वैगन संख्या को इंगित करते हैं, और अंतिम अंक एक चेक अंक होता है।
- भारतीय रेल 2 प्रकार के कोच का उपयोग करता है। आईसीएफ कोच, 1955 से जनवरी 2018 तक उत्पादन में थे। इन कोचों को 90 के दशक के मध्य में पेश किए गए एलएचबी कोच से बदला जा रहा है। ये कोच हल्के, सुरक्षित हैं और 160 किमी/घंटा तक की गति में सक्षम हैं।

➤ सहायक कंपनियां

भारतीय रेल के कार्यचालन की विभिन्न पहलुओं की देखभाल करने के लिए इसने अनेकानेक सरकारी क्षेत्र के उपक्रम स्थापित किये हैं:-

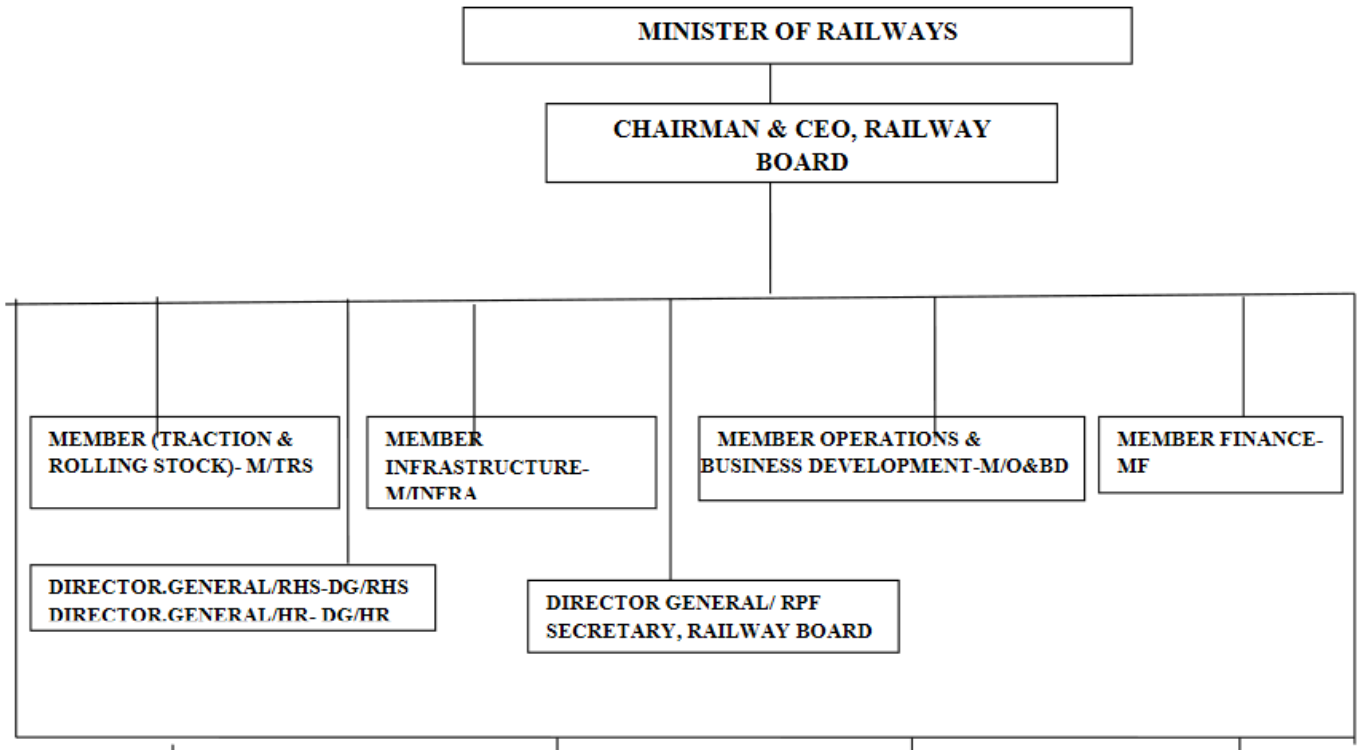
- रेल इंडिया टेक्नीकल एवं इकोनॉमिक सर्विसेज़ लिमिटेड (RITES)
- इंडियन रेलवे कन्स्ट्रक्शन (IRCON) अंतरराष्ट्रीय लिमिटेड
- इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (IRFC)
- कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (CONCOR)
- कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड (KRC)
- इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (IRCTC)
- रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (RailTel)
- मुंबई रेलवे विकास कॉर्पोरेशन लिमिटेड (MRVCL)
- रेल विकास निगम लिमिटेड (RVNL)
- नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (NHSRCL)
- अनुसंधान, डिज़ाइन और मानक संगठन: (RDSO)
- पीपाव रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड (PRCL)
- सेंटर फॉर रेलवे इनफार्मेशन सिस्टम (CRIS)

रेलवे प्रशिक्षण केंद्र

- इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ मेकेनिकल एंड इलेक्ट्रॉनिक, इंजीनियरिंग, जमालपुर।
- रेलवे स्टाफ कालेज, बड़ौदा
- इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ सिग्नल इंजीनियरिंग एंड टेली कम्प्यूनिकेशन, सिकंदराबाद।
- इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ सिविल इंजीनियरिंग, पुणे
- इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग, नासिक।
- इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ ट्रांसपोर्ट मैनेजमेंट, लखनऊ

S.n	Zones	Route (Km)	Headquarters	Divisions
1	Central (CR)	3905	Mumbai	Mumbai, Bhusawal, Pune, Solapur, Nagpur
2	East Central (ECR)	3628	Hajipur	Danapur, Dhanbad, Mughalsarai, Samastipur, Sonpur
3	East Coast (ECoR)	2572	Bhubaneswar	Khurda Road, Sambalpur, Visakhapatnam
4	Eastern (ER)	2414	Kolkata	Howrah, Sealdah, Asansol, Malda
5	North Central (NCR)	3151	Allahabad	Allahabad, Agra, Jhansi
6	North Eastern (NER)	3667	Gorakhpur	Izzatnagar, Lucknow, Varanasi
7	North Western (NWR)	5459	Jaipur	Jaipur, Ajmer, Bikaner, Jodhpur
8	Northeast Frontier (NFR)	3907	Guwahati	Alipurduar, Katihar, Rangia, Lumding, Tinsukia
9	Northern (NR)	6968	Delhi	Delhi, Ambala, Firozpur, Lucknow, Moradabad
10	South Central (SCR)	5803	Secunderabad	Secunderabad, Hyderabad,, Nanded,
11	South East Central (SECR)	2447	Bilaspur	Bilaspur, Raipur, Nagpur
12	South Eastern (SER)	2631	Kolkata	Adra, Chakradharpur, Kharagpur, Ranchi
13	South Western (SWR)	3177	Hubli	Hubli, Bangalore, Mysore
14	Southern (SR)	5098	Chennai	Chennai, Tiruchirappalli, Madurai, Palakkad, Salem, Trivandrum
15	West Central (WCR)	2965	Jabalpur	Jabalpur, Bhopal, Kota
16	Western (WR)	6182	Mumbai	Mumbai Central, Ratlam, Ahmedabad, Rajkot, Bhavnagar, Vadodara
17	Kolkata Metro	24.5	Kolkata	
18	South Coast (SCoR)	3469	Vishakhapatnam	Vijaywada, Guntur, Guntakal

ORGANIZATION STRUCTURE OF INDIAN RAILWAYS



At the apex of the management organisation is the Railway Board, a part of the Ministry of Railways.

The board is headed by a **Chairman** who directly reports to the Railway Minister.

The board has **four** other members.

a) **Chairman** :-

b) Member Infrastructure (Infra) :-

c) Member Operations and Business Development :-

d) Member (Traction & Rolling Stock) :-

e) Member (Finance) :-

f) DG (RPF) :-

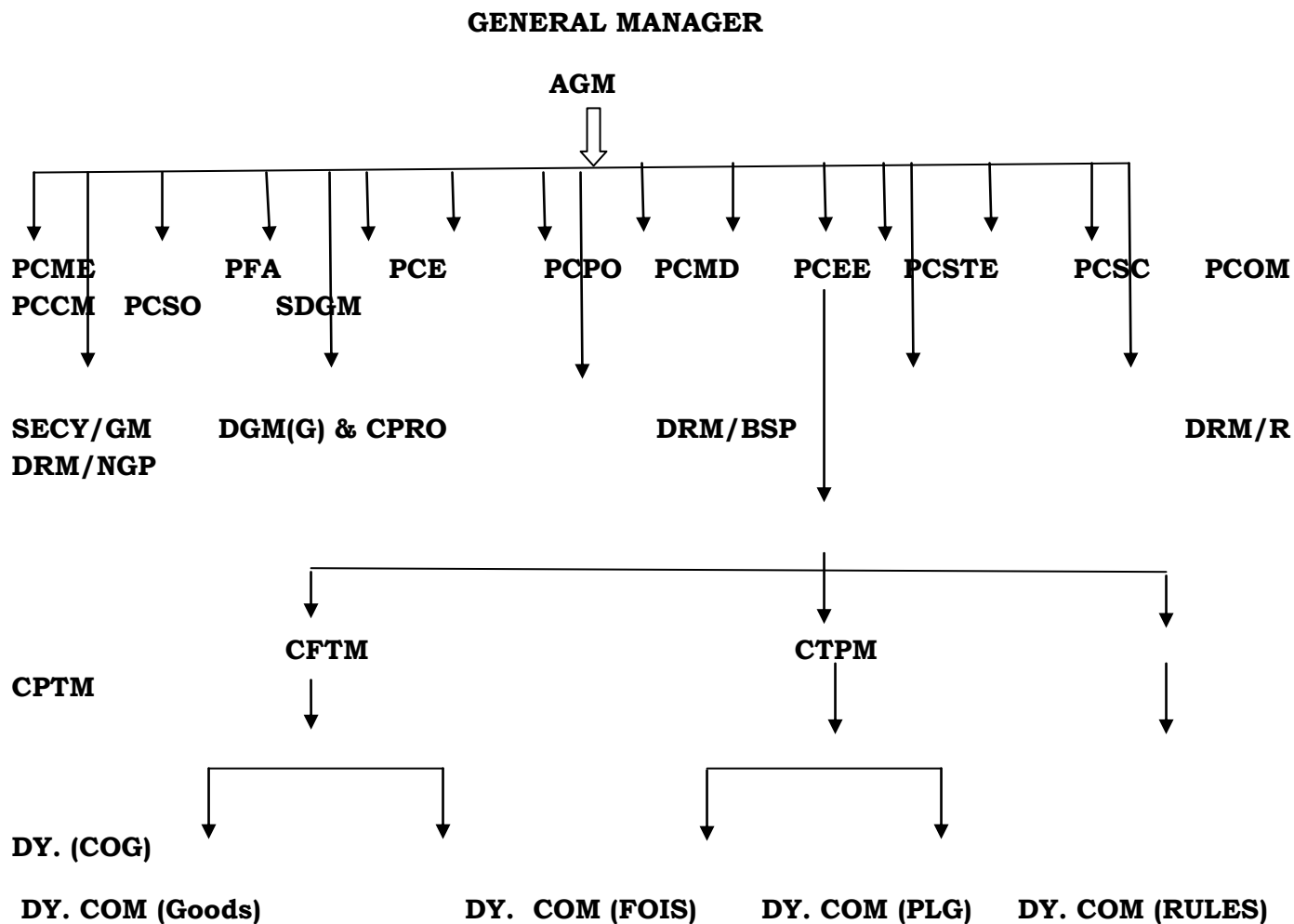
g) DG (HR) :-

h) DG (RHS) :-

i) The General Managers of the zonal railways and the production units report to the Board

Organizational set up of operating at Divisional and HQ Level

क्षेत्रीय स्तर पर यातायात बिभाग का संगठन



PCME- PRINCIPAL CHIEF MECHANICAL ENGINEER प्रिन्सिपल चीफ मैकैनिकल इंजीनियर

PCEE- PRINCIPAL CHIEF ELECTRICAL ENGINEER प्रिन्सिपल चीफ इलैक्ट्रिकल इंजीनियर

PCE- PRINCIPAL CHIEF ENGINEER प्रिन्सिपल चीफ इंजीनियर

PCSTE- PRINCIPAL CHIEF SIGNAL& TELECOMMUNICATION ENGINEER
प्रिन्सिपल चीफ सिगनल & टेलीकम्यूनिकेशन इंजीनियर

PFA - PRINCIPAL FINANCIAL ADVISOR प्रिन्सिपल फिनांसियल अडवाइसोर

PCMM- PRINCIPAL CHIEF MATERIAL MANAGER प्रिन्सिपल चीफ मटेरियल मैनेजर

PCPO- PRINCIPAL CHIEF PERSONNEL OFFICER प्रिन्सिपल चीफ पेरसोननेल ऑफिसर

PCOM- PRINCIPAL CHIEF OPERATIONS MANAGER प्रिन्सिपल चीफ ओपेरसओन्स मैनेजर

PCCM- PRINCIPAL CHIEF COMMERCIAL MANAGER प्रिन्सिपल चीफ कमर्शियल मैनेजर

SDGM-SENIOR DIVISIONAL GENERAL MANAGER सीनियर डिवीसीओनल जनरल मैनेजर

PCMD- PRINCIPAL CHIEF MEDICAL DIRECTOR प्रिन्सिपल चीफ मेडिकल डाइरेक्टर

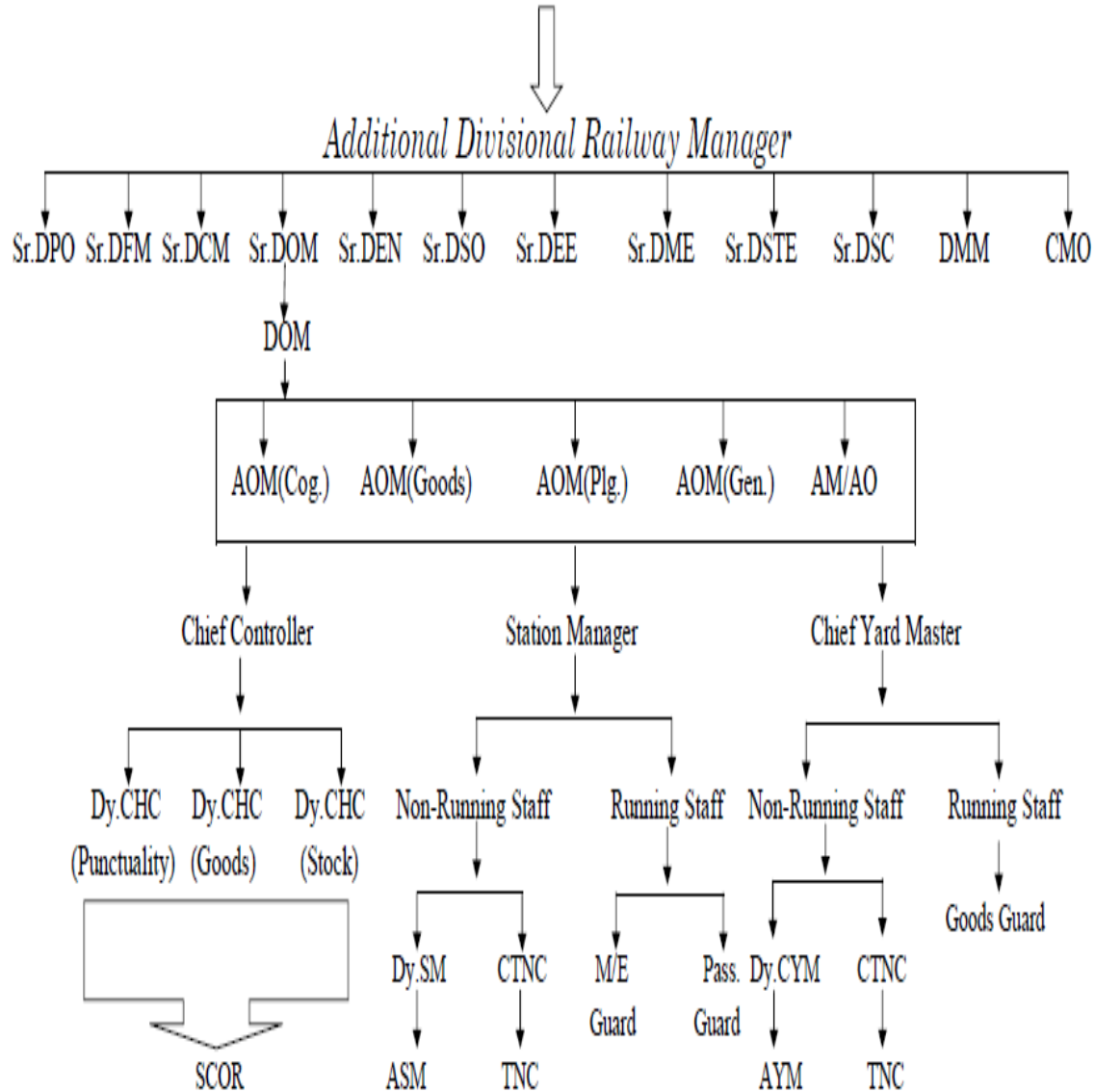
CFTM- CHIEF FREIGHT TRANSPORTATION MANAGER चीफ फ्रेट ट्रान्सपोर्टसीओन मैनेजर

CPTM- CHIEF PASSENGER TRANSPORTATION MANAGER चीफ पैसेंजर ट्रान्सपोर्टसीओन मैनेजर

CTPM- CHIEF TRANSPORTATION PLANNING MANAGER चीफ ट्रान्सपोर्टसीओन प्लानिंग मैनेजर

मंडल स्तर पर यातायात विभाग का संगठन

DIVISIONAL RAILWAY MANAGER



Various departments of railways and their functions रेलवे के विभिन्न विभाग और उनके कार्य

स्टोर, इंजीनियरिंग, मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल, सिग्नल और दूरसंचार, अक्काउंट्स, कार्मिक, परिचालन, वाणिज्य, सुरक्षा, चिकित्सा, संरक्षा

Stores, engineering, mechanical, electrical, signal and telecommunication, accounts, personnel, operating, commercial, safety, medical, security

Name of the department विभाग का नाम		Headed by (DIV)	Role and function भूमिका और कार्य
Engineering इंजीनियरिंग		Senior Divisional Engineer Sr.DEN	Maintenance of all fixed assets of the Division, i.e. Track, Bridges, Buildings, Roads, Water supply etc. मंडल की सभी अचल संपत्तियों का रखरखाव, अर्थात ट्रैक, पुल, भवन, सड़क, जल आपूर्ति आदि।
Mechanical Engineering मैकेनिकल इंजीनियरिंग		Senior Divisional Mechanical Engineer Sr.DME	Maintenance of Carriages and Wagons of the Division. डिवीजन के कैरिज और वैगनों का रखरखाव।
Electrical Engineering इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग	General जनरल	Senior Divisional Electrical Engineer Sr.DEE(G)	Maintenance of lighting and power for railway buildings and trains. रेलवे भवनों और ट्रेनों के लिए प्रकाश और बिजली का रखरखाव।
	Traction Distribution कर्षण बितरण	Senior Divisional Electrical Engineer Sr.DEE(TRD)	Maintenance of Overhead equipment. ओवरहेड उपकरण का रखरखाव।
	Operations परिचालन	Senior Divisional Electrical Engineer Sr.DEE (OP)	Maintenance of operations of all locomotives including EMUs/MEMUs and its establishment i.e. Assistant Loco Pilots, Loco Pilots, Loco Inspector ._ ईएमयू/एमईएमयू सहित सभी लोकोमोटिवों के संचालन का रखरखाव और इसकी स्थापना यानी सहायक लोको पायलट, लोको पायलट, लोको इंस्पेक्टर।
Signal & Telecommunication Engineering सिग्नल और दूरसंचार इंजीनियरिंग		Senior Divisional Signal & Telecommunication Engineer Sr.DSTE	Management of the Signalling and Telecommunication (S&T) infrastructure of the division for Safe Train operations; सुरक्षित ट्रेन संचालन के लिए मंडल के सिग्नलिंग और

Traffic यातायात	Operating परिचालन	Senior Divisional Operations Manager Sr.DOM	<p>दूरसंचार (एस एंड टी) बुनियादी ढांचे का प्रबंधन;</p> <p>Train operations Proper and Economical use of available resources such as locomotives, Rolling stock, track, signalling and telecommunication equipment and manpower etc. Timely planning for additional line/track and rolling stock capacities based on realistic traffic forecasts. Better Quality of service: This will include the following:- [A] Passenger Train Operation (i) Better Time-Table. (ii) Punctuality of passenger carrying trains. (iii) Adequate & proper accommodation for passengers to travel. (iv) Safety of passengers. [B] (Goods Train Operation) (i) Prompt, regular and assured supply of proper type of wagons for loading. (ii) Quick, assured, and safe transit of goods. Maximum loading by prompt supply of wagons.</p> <p>ट्रेन संचालन</p> <p>लोकोमोटिव, रोलिंग स्टॉक, ट्रैक, सिग्नलिंग और दूरसंचार उपकरण और जनशक्ति आदि जैसे उपलब्ध संसाधनों का उचित और किफायती उपयोग।</p> <p>वास्तविक यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर अतिरिक्त लाइन/ट्रैक और रोलिंग स्टॉक क्षमताओं के लिए समय पर योजना बनाना।</p> <p>सेवा की बेहतर गुणवत्ता: इसमें निम्नलिखित शामिल होंगे:- [ए] यात्री ट्रेन संचालन (i) बेहतर टाइम-टेबल। (ii) यात्री ले जाने वाली ट्रेनों की समयपालन। (iii) यात्रियों को यात्रा करने के लिए पर्याप्त और उचित आवास। (iv) यात्रियों की सुरक्षा। [बी] (माल ट्रेन संचालन) (i) लदान के लिए उचित प्रकार के वैगनों की शीघ्र, नियमित और सुनिश्चित आपूर्ति।</p>
--------------------	----------------------	---	--

			(ii) माल का त्वरित, सुनिश्चित और सुरक्षित पारगमन। वैगनों की शीघ्र आपूर्ति द्वारा अधिकतम लदान
	Commercial बानिज्य	Senior Divisional Commercial Manager Sr.DCM	Passenger ticketing, ticket checking, booking of freight rakes and collecting fares यात्री टिकटिंग, टिकट चेकिंग, माल ढुलाई रैक की बुकिंग और किराया वसूल करना
Medical चिकित्सा		Chief Medical Superintendent CMS	Providing medical facilities to railway employees and their families रेल कर्मचारियों और उनके परिवारों को चिकित्सा सुविधा उपलब्ध कराना
Safety संरक्षा		Senior Divisional Safety Officer Sr.DSO	Ensuring safety of train operations ट्रेन संचालन की सुरक्षा सुनिश्चित करना
Stores स्टोर्स		Senior Divisional Material Manager Sr.DMM	Ensuring material for maintenance of trains (material for all departments except the Engineering Department) ट्रेनों के रखरखाव के लिए सामग्री सुनिश्चित करना (इंजीनियरिंग विभाग को छोड़कर सभी विभागों के लिए) (सामग्री)
Accounts एकाउंट		Senior Divisional Finance Manager Sr.DFM	Financial management of the division प्रभाग का वित्तीय प्रबंधन
Personnel कार्मिक		Senior Divisional Personnel Officer Sr.DPO	HR functions मानव संसाधन कार्य
Security सुरक्षा		Senior Divisional Security Commissioner Sr.DSC	Security of railway material, passenger and passenger belongings रेल सामग्री, यात्री और यात्री सामान की सुरक्षा

Functions of the Traffic Department

1. Proper and Economical use of available resources such as locomotives, Rolling stock, track, signalling and telecommunication equipment and manpower etc.
2. Timely planning for additional line/track and rolling stock capacities based on realistic traffic forecasts.
3. Better Quality of service: This will include the following:-
 - [A] Passenger Train Operation
 - (i) Better Time-Table.
 - (ii) Punctuality of passenger carrying trains.
 - (iii) Adequate & proper accommodation for passengers to travel.
 - (iv) Safety of passengers.
 - [B] (Goods Train Operation)
 - (i) Prompt, regular and assured supply of proper type of wagons for loading.
 - (ii) Quick, assured, and safe transit of goods.
4. To identify business opportunities through market studies.
5. To define and determine product design and product mix for freight and passenger segments through close interaction with customers/markets.

6. To collect customer/market information through market surveys and customer complaints.
7. To determine cost of different product and services.
8. To recommend pricing of different product and services.
9. Maximum loading by prompt supply of wagons.
10. Attracting height rated and high yielding traffic.
11. For additional capacity to meet the future growth of traffic efficiently.
12. Ensuring Safety.

परिचालन बिभाग के कार्य

रेल्वे का मुख्य काम परिबहन है, परिचालन बिभाग होने के नाते यह काम हमारे उपर है .

परिचालन बिभाग को इसके लिये

- . 1 उपलब्ध संसाधनों का उचित और किफायती उपयोग जैसे लोकोमोटिव, रोलिंग स्टॉक, ट्रैक, सिग्नलिंग और दूरसंचार उपकरण और मानव संसाधन आदि।
- . 2 यथार्थवादी यातायात पूर्वानुमान के आधार पर अतिरिक्त लाइन क क्षमता के लिए समय पर योजना। ट्रैक और रोलिंग स्टॉ /
- . 3 सेवा की बेहतर गुणवत्ता - : इसमें निम्नलिखित शामिल होंगे :

1A] पैसंजर ट्रेन ऑपरेशन

-) i) बेहतर समय सारणी।-
-) ii) ट्रेनों की पुन्यूलिटी
-) iii) यात्रियों को यात्रा करने के लिए पर्याप्त और उचित आवास।
-) iv) यात्रियों की सुरक्षा।

B] (गुड्स ट्रेन ऑपरेशन (

-) i) लोडिंग के लिए उचित प्रकार के वैगनों की शीघ्र, नियमित और सुनिश्चित आपूर्ति।
-) ii) माल का त्वरित, सुनिश्चित, और सुरक्षित पारगमन।
- . 4 बाजार अध्ययन के माध्यम से व्यापार के अवसरों की पहचान करना।
- . 5 ग्राहकों संपर्क के माध्यम से माल और यात्री क्षेत्रों के लिए उत्पाद डिजाइन और उत्पाद मिश्रण को बाजारों के साथ घनिष्ठ / परिभाषित और निर्धारित करना।
- . 6 बाजार सर्वेक्षण और ग्राहक शिकायतों के माध्यम से ग्राहक बाजार की जानकारी एकत्र करना। /
- . 7 विभिन्न उत्पाद और सेवाओं की लागत निर्धारित करने के लिए।
- . 8 विभिन्न उत्पाद और सेवाओं के मूल्य निर्धारण की सिफारिश करना।
- . 9 वैगनों की शीघ्र आपूर्ति द्वारा अधिकतम लोडिंग।
- . 10 उंचाई की ऊँचाई और उच्च उपज वाले यातायात को आकर्षित करना।
- . 11 यातायात के भविष्य के विकास को कुशलता से पूरा करने के लिए अतिरिक्त क्षमता के लिए।
- . 12 सुरक्षा सुनिश्चित करना।

CRS & FUNCTIONS सीआरएस और कार्य

RAILWAY INSPECTORATE was re-designated as the COMMISSION OF RAILWAY SAFETY on 01.11.1961.

रेलवे इंस्पेक्टर को 01.11.1961 को रेलवे संरक्षा आयुक्त के रूप में फिर से नामित किया गया था।

The Commission of Railway Safety (CRS) , working under the administrative control of the Ministry of Civil Aviation, deals with matters pertaining to safety of rail travel and train operation and is charged with certain statutory functions as laid down in the Railways Act (1989), which are of an inspectorial, investigatory & advisory nature.

रेलवे संरक्षा आयुक्त (सीआरएस), नागरिक उड्डयन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत काम करता है, रेल यात्रा और ट्रेन संचालन की संरक्षा से संबंधित मामलों से संबंधित है और रेलवे अधिनियम (1989) में निर्धारित कुछ वैधानिक कार्यों के लिए आरोपित है , जो एक निरीक्षणात्मक, खोजी और सलाहकार प्रकृति के हैं।

ORGANISATIONAL STRUCTURE OF CRS सीआरएस . की संगठनात्मक संरचना

The Commission is headed by a CCRS (Chief Commissioner of Railway Safety), at Lucknow, आयोग का नेतृत्व लखनऊ में एक सीसीआरएस (रेलवे सुरक्षा के मुख्य आयुक्त) द्वारा किया जाता है,

2. JURISDICTION

The route kilometrage of the Railway administrations under the jurisdiction under the jurisdiction of each circle, as on 31st March, 2009 were as under:-

SN	CIRCLE	HEADQUARTER	ZONAL RAILWAYS	ROUTE KM (appox)
1	Central	Mumbai	CR & WCR	7587
2	Eastern	Kolkata	ER & ECR	5958
3	Northern	New Delhi	NR	6935
4	North Eastern	Lucknow	NER & NCR	6506
5	North East Frontier	Kolkata	NFR & METRO	3774
6	Southern	Bangalore	SR & SWR	8336
7	South Central	Secunderabad	SCR	5749
8	South Eastern	Kolkata	SER,SECR & ECoR	7651
9	Western	Mumbai	WR & NWR	12076
			TOTAL ROUTE	64572

DUTIES OF COMMISSIONER OF RAILWAY SAFETY:- रेलवे सुरक्षा आयुक्त के कर्तव्य:-

- to inspect new railways with a view to determine whether they are fit to be opened for the public carriage of passengers and to report thereon to the Central Government as required by or under this Act;
- नए रेलवे का निरीक्षण करना ,यह निर्धारित करना कि क्या वे यात्रियों की सार्वजनिक ढुलाई के लिए खोले जाने के लिए उपयुक्त हैं, केंद्र सरकार को रिपोर्ट करना;
- to make such periodical or other inspections of any Railway or of any rolling stock used thereon as the Central Government may direct;
- किसी रेलवे या उस पर इस्तेमाल किए गए किसी चल स्टॉक का ऐसा आवधिक या अन्य निरीक्षण करना, जैसा कि केंद्र सरकार निर्देश दे;
- to make inquiry under this Act into the cause of any accident on a Railway;
- इस अधिनियम के तहत रेलवे पर किसी भी दुर्घटना के कारण की जांच करने के लिए;
- to perform such other duties as are imposed on him by this Act or any other enactment for the time being in force relating to Railways
- ऐसे अन्य कर्तव्यों का पालन करना जो उस पर इस अधिनियम या रेलवे से संबंधित किसी भी समय लागू किसी अन्य अधिनियम द्वारा लगाए गए हैं
- sanctioning the execution of all works, including new works, affecting the safety of running lines
- पहले से उपयोग में आ रही लाइन या पहले से अधिकृत चल स्टॉक का निरीक्षण करने के बाद संरक्षा को प्रभावित करने वाले नए कार्यों सहित सभी कार्यों के निष्पादन की स्वीकृति देना,
- when, after inspecting a line already in use or a rolling stock already authorized the Commissioner is of the opinion that their continued use will be attended with danger to the travelling public, he may report his opinion to the Central Government, who may then order the closure of the line or the discontinuance of the use of rolling stock;
- आयुक्त की राय है कि उनके निरंतर उपयोग से यात्रा करने वाली जनता को खतरा होगा, वह केंद्र सरकार को अपनी राय दे सकता है, जो तब लाइन को बंद करने या चल स्टॉक के उपयोग को बंद करने का आदेश दे सकता है;
- to inspect such a closed line and sanction its reopening for carriage of passengers and also report to the Central Government on the fitness for use of discontinued rolling stock.
- ऐसी बंद लाइन का निरीक्षण करना और यात्रियों की ढुलाई के लिए इसे फिर से खोलने की मंजूरी देना और बंद चल स्टॉक के उपयोग के लिए उपयुक्तता पर केंद्र सरकार को रिपोर्ट करना।

Other organisations अन्य संगठन

- Rail India technical and economical service ltd. (RITES)
रेल इंडिया टेक्निकल एंड ईकोनोमिकल सर्विस लिमिटेड
- Indian Railways construction international ltd. (IRCON)
इंडियन रेल्वेयस कन्स्ट्रक्शन इंटरनेशनल लिमिटेड
- Indian Railways finance corporation (IRFC)
इंडियन रेल्वेयस फ़ाइनेंस कॉर्पोरेशन
- Container corporation of India ltd. (CONCOR)
कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ़ इंडिया लिमिटेड
- Konkan Railway corporation ltd.(KRCL)
कोंकोण रेल्वे कॉर्पोरेशन लिमिटेड
- Centre for Railway information system (CRIS)
सेंटर फॉर रेल्वे इन्फोर्मेशन सिस्टम
- Indian Railway catering and tourism corporation (IRCTC)
इंडियन रेल्वे कैंटरिंग एंड टूरिसम कॉर्पोरेशन
- Railtel corporation of India ltd .(RAILTEL)
रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ़ इंडिया लिमिटेड
- Rail Vikas Nigam Ltd (RVNL)
रेल विकास निगम लिमिटेड
- Pipavav Railway corporation ltd. (PRCL)
पिपावाव रेल्वे कॉर्पोरेशन लिमिटेड
- Dedicated Rail Freight Corridor Corporation ltd(DRFCCL)
डेडिकेटेड रेल फ्रेट कॉरिडॉर कॉर्पोरेशन लिमिटेड

PRODUCTION UNIT उत्पादन इकाई

- Integral coach factory (ICF) इंटीग्रल कोच फेक्टरी -PERAMBUR
- Rail coach factory(RCF) रेल कोच फेक्टरी -KAPURTHALA
- Chittaranjan locomotive works (CLW) चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स -CHITTARANJAN
- Diesel locomotive works (DLW) डीजल लोकोमोटिव वर्क्स -VARANASI
- Rail wheel factory (RWF) रेल व्हील फेक्टरी -BANGALORE
- Diesel loco modernization works(DMW) डीजल लोको मॉडर्नाइजेशन वर्क्स -PATIALA
- Central organization for modernization of workshop (COFMOW).- सेंट्रल ऑर्गनाइजेशन फॉर मोडर्नाइजेशन ऑफ वर्कशॉप्स

CENTRALISED TRAINING INSTITUTE केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थान

- Indian railways training institution for civil engineering-PUNE
इंडियन रेल्वेयस ट्रेनिंग इंस्टिट्यूशन फॉर सिविल इंजीनियरिंग
- Indian railways training institution for mechanical engineering.-JAMALPUR
इंडियन रेल्वेयस ट्रेनिंग इंस्टिट्यूशन फॉर मैकानिकल इंजीनियरिंग
- Indian railways training institution for S&T engineering-SECUNDERABAD.
इंडियन रेल्वेयस ट्रेनिंग इंस्टिट्यूशन फॉर सिगनल एंड टेलिकॉम इंजीनियरिंग
- Indian railways training institution for electrical engineering-NASIK
इंडियन रेल्वेयस ट्रेनिंग इंस्टिट्यूशन फॉर इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग
- Centre for advance maintenance and technology-GWALIOR.
सेंटर फॉर एडवांस मेंटेनेंस एंड टेक्नालजी
- Indian railways institute of transport management-LUCKNOW
इंडियन रेल्वेयस ट्रेनिंग इंस्टिट्यूशन फॉर सिविल इंजीनियरिंग
- Railway staff college-VADODARA
रेल्वे स्टाफ कॉलेज

General idea about G& SR and Accident Manual, knowledge of SWR

सामान्य नियम , सहायक नियम, एक्सिडेंट मन्त्राल और एसडबल्यूआर के बारे में सामान्य जानकारी

रेल्वे बोर्ड के गठन के पश्चात प्रथम साधारण नियम 1 जनवरी 1907 में जारी किया गया, वर्तमान में 1976 में जारी साधारण नियम प्रभावी है। समय समय पर रेल्वे बोर्ड द्वारा साधारण नियम में संशोधन पत्र जारी होता है। इसमें 18 अध्याय हैं

General Rules)साधारण नियम(

- Issued and revised by Railway Board
- रेलवे बोर्ड के द्वारा जारी और संशोधन किया जाता है
- Basic guidelines for train operation
- ट्रेन परिचालन के लिए मूलभूत दिशा निर्देश होती है
- Applicable uniformly throughout Indian Railway
- पूरा भारतीय रेलवे में एक प्रकार लागू होती है
- First General Rule was issued on 1st January 1907
- पहला साधारण नियम पहली जनवरी 1907 में जारी किया गया था
- General Rules issued in the year 1976 is applicable now
- 1976 में जारी किया गया साधारण नियम अभी लागू है
- Latest Edition of G & SR for SEC Railway is 2013
- दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का साधारण और सहायक नियम का नवीनतम संस्करण 2013 में जारी किया गया है
- Till today thirty four correction slips have been issued
- आज तक 34 सुधार पर्ची जारी हुआ है।

Subsidiary Rules

- Issued and revised by authorized officer (PCOM) of Zonal Railway
- ये प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक के द्वारा जारी और संशोधन किया जाता है।
- It elaborates GR and hence helps in more clarifying of GR
- ये साधारण नियम को विस्तार करता है जिससे साधारण नियम और स्पष्ट हो
- It is applicable over the concerned Zone

ये सम्बंधित जोन में लागू होती है।

साधारण नियम और सहायक नियम में अन्तर

S.n	साधारण नियम	सहायक नियम
1	साधारण नियम रेल्वे बोर्ड द्वारा बनाया जाता है	सहायक नियम क्षेत्रीय रेल्वे द्वारा प्राधिकृत अधिकारी (प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक) द्वारा बनाया जाता है
2	साधारण नियम पुस्तक में मोटे अक्षरों में छापे गये हैं	सहायक नियम पुस्तक में बारीक अक्षरों में छापे गये हैं
3	सभी रेल्वे पर लागू होता है	क्षेत्रीय रेल्वे पर लागू होता है
4	रेल्वे बोर्ड द्वारा संशोधन किया जाता है	क्षेत्रीय रेल्वे प्राधिकृत अधिकारी द्वारा संशोधन किया जाता है
5	साधारण नियम पुस्तक में 18 अध्याय में क्रमबद्ध मुद्रित किये गये हैं	सहायक नियम में अलग अलग अध्याय नहीं हैं

DIFFERENCES BETWEEN GR & SR.

S.n	GENERAL RULES	SUBSIDIARY RULES
1	These rules are framed by Railway Board	These rules are issued by the Authorized Officer (PCOM in SECR)
2	These are applicable to all Zonal Railways	These are applicable to particular Zonal railway only
3	GRs can be revised or amended by the Railway Board	SRs can be amended by Authorised officer
4	GRs are printed in bold letters	SRs are printed in small letters
5	GR is independent	SR works under GR, it is dependant
6	They are numbered in such a way that the first digit indicates number of chapter and other digits indicate number of rule	These are given under GR with same number prefixed by SR

Rules and Instructions (नियम और अनुदेश)

The following manuals and special instructions should be read in conjunction with GR & SR

निम्नलिखित मैनुअल और विशेष निर्देश जीआर और एसआर के संयोजन के साथ पढ़े जाने चाहिए

- 1) Accident Manual
- 2) Operating Manual
- 3) Block Working Manual
- 4) Station Working Rule
- 5) Working Time Table

Accident Manual एक्सिडेंट मनुयल दुर्घटना नियमावली

- Issued by PCOM
- क्षेत्रीय रेल के प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा बनाया जाता है
- Contains fourteen (14) chapters and eight (8) appendices
- जिसमें चौदह (14) अध्याय और आठ (8) परिशिष्ट हैं
- Latest version was issued in the year 2014
- नवीनतम संस्करण वर्ष 2014 में जारी किया गया था
- Till today four correction slips have been issued
- आज तक चार सुधार पर्ची जारी की गई हैं
- Deals with the guidelines at the time of accident
- दुर्घटना के समय जरूरी दिशानिर्देशों रेहता है
- The following important instructions are mentioned in this manual
- इस मैनुअल में निम्नलिखित महत्वपूर्ण निर्देशों का उल्लेख किया गया है
- महत्वपूर्ण परिभाषाएँ Important definitions
- दुर्घटनाओं का वर्गीकरण Classification of accidents
- Reporting of Accidents दुर्घटनाओं की रिपोर्टिंग
- Duties of staff during accident दुर्घटना के समय कर्मचारियों की ड्यूटी
- Relief and rescue operation at the time of accident दुर्घटना के समय राहत और बचाव कार्य
- Preservation of clues and evidences सुराग और सबूत का संरक्षण
- Schedule of powers, Media Management मीडिया प्रबंधन
- Ex-gratia payments भुगतान राशि
- Investigations and Enquiries जांच पूछताछ और भुगतान
- CRS Enquiries सीआरएस पूछताछ

- Unusual occurrences असामान्य घटनाएं
- Disaster Management etc आपदा प्रबंधन आदि
- Staff should have clear knowledge regarding duties during accident
- दुर्घटना के दौरान कर्तव्यों के बारे में कर्मचारियों को स्पष्ट ज्ञान होना चाहिए

Operating Manual ऑपरेटिंग मनुयल

- Issued by PCOM
- क्षेत्रीय रेल के प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा जारी किया जाता है
- Latest version was issued in the year 2008
- नवीनतम संस्करण वर्ष 2008 में जारी किया गया था
- Till today six correction slips have been issued
- आज तक छय सुधार पर्ची जारी की गई हैं
- Contains Twenty three chapters
- इसमे 23 अध्याय है
- Deals with guidelines on train operations
- ट्रेन परिचालन से जुड़े दिशा निर्देश रेहता है

Block Working Manual ब्लॉक वर्किंग मनुयल

- Issued by PCOM
- क्षेत्रीय रेल के प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा जारी किया जाता है
- Latest version was issued in the year 2008
- नवीनतम संस्करण वर्ष 2008 में जारी किया गया था
- Till today four correction slips have been issued
- आज तक चार सुधार पर्ची जारी की गई हैं
- Contains seven chapters, Thirty nine Annexures
- इसमे सात अध्याय है
- ब्लॉक वर्किंग , बिभिन्न फॉर्म आदि से जुड़े दिशा निर्देश रेहता है .

Station Working Rules

- Objective is to regulate safe working of trains taking into consideration local conditions and other special features etc
- स्थानीय परिस्थितियों और अन्य विशेष सुविधाओं आदि को ध्यान में रखते हुए गाड़ियों के सुरक्षित काम करने के लिए
- It is different for different stations
- यह अलग-अलग स्टेशनों के लिए अलग-अलग है
- Issued under joint signature of Sr DOM/DOM and Sr DSTE/DSTE for interlocked stations
- इंटरलॉकड स्टेशनों के लिए सीनियर डीओएम / डीओएम और सीनियर डीएसटीई / डीएसटीई के संयुक्त हस्ताक्षर के तहत जारी किया जाता है
- Issued under joint signature of Sr DOM/DOM and Sr DEN/DEN for Non-interlocked stations
- नॉन -इंटरलाक स्टेशनों के लिए सीनियर डीओएम / डीओएम और सीन डीईएन / डीईएन के संयुक्त हस्ताक्षर के तहत जारी किया जाता है
- For relaxation of General Rules while framing SWR, approval of CRS is to be obtained
- एसडब्ल्यूआर तैयार करते समय सामान्य नियमों में छूट के लिए, सीआरएस की मंजूरी लेनी होती है
- CRS approval is necessary for **Special Class stations**
- स्पेशल क्लास स्टेशनों के लिए सीआरएस की मंजूरी जरूरी है
- It is revised after **five years** or issue of **three correction slips** whichever is earlier
- पांच साल के बाद संशोधित किया जाता है या तीन शुध्तिपत्र से ज्यादा जारी होने पर नवीकृत किया जाता है ,जो भी पहले हो

- SWR has **twelve parts** and **eight Appendices**
- SWR के बारह भाग और आठ परिशिष्ट हैं
- Station Diagram स्टेशन आरेख
- Description of the station स्टेशन का विवरण
- System and means of working of trains
- ट्रेनों के काम करने का सिस्टम और साधन
- Signaling and Interlocking सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग
- Means of Communications संचार के साधन
- System of train working ट्रेन के काम करने की प्रणाली
- Blocking of Line लाइन का अवरुद्ध होना
- Shunting शंटिंग
- Abnormal Conditions असामान्य परिस्थितियां
- Visibility Test Object दृश्यता परीक्षण वस्तु
- Essential Equipments of the station स्टेशन के आवश्यक उपकरण
- Fog Signal Men nominated फॉग सिग्नल मेन का नामांकन

- **Appendices**

- ““A” :- Working of Level crossing gate
- समपार फाटक की कार्यप्रणाली
- “B” :- System of Signalling & Interlocking and communication arrangements
- साइग्नलिंग एवं इंटरलॉकिंग और संचार के साधन
- “C” :- Anti Collision Device (RAKSHA KAVACH)
- एंटी कोलिसीओन डिवाइस
- “D” :- Duties of Staff in each shift
- कर्मचारी के कार्य का बिबरन
- “E”:- List of Essential Equipments
- स्टेशन पर आबाशयक उपकरणकी सूची
- “F” :- Rules for working of DK Station, Halts, IBH, IBS and outlying sidings
- डीके क्लास स्टेशन , हाल्ट , आई बी एच , आई बी एस और
- आउटलाईंग साईडिंग के कार्य प्रणाली
- “G” :- Rules for working of trains on electrified section
- बिदुयत्कृत सेक्शन मे ट्रेन की कार्यप्रणाली

Working Time Table

- Issued by Zonal Railway separately for all the Divisions
 - It is published each year in the month of July
 - Issued by PCOM in coordination with CPTM
 - It is issued to all the staff involved with train operations like LP, Guard and SM
 - The following particulars are found in WTT
 - a) Schedules of all coaching trains as well as of Goods trains
 - b) Load tables of goods trains, HQs of Divisional staff, permanent and semi permanent, Engineering restrictions and special working instructions.
 - c) Along with the WTT, an Appendix to the WTT is issued for the use of Railway Staff.
 - d) This contains a variety of information and instructions for the staff e.g. composition of trains, rake links, speed over turn outs, particulars of relief trains, conversion tables etc.
-
- सभी मंडलों के लिए जोनल रेलवे द्वारा अलग से जारी
 - यह प्रत्येक वर्ष जुलाई के महीने में प्रकाशित होता है
 - सीपीटीएम के सहयोग से पीसीओएम द्वारा जारी किया गया
 - यह एलपी, गार्ड और एसएम जैसे ट्रेन संचालन से जुड़े सभी कर्मचारियों को जारी किया जाता है
 - निम्नलिखित विवरण डब्ल्यूटीटी में पाए जाते हैं
 - क) सभी कोचिंग ट्रेनों के साथ-साथ मालगाड़ियों की अनुसूचियां
 - बी) मालगाड़ियों के लोड टेबल, मंडल कर्मचारियों के मुख्यालय, स्थायी और अर्ध स्थायी, इंजीनियरिंग प्रतिबंध और विशेष कार्य निर्देश।
 - ग) डब्ल्यूटीटी के साथ, रेलवे कर्मचारियों के उपयोग के लिए डब्ल्यूटीटी का एक परिशिष्ट जारी किया जाता है।
 - d) इसमें कर्मचारियों के लिए विभिन्न प्रकार की जानकारी और निर्देश शामिल हैं, उदा। ट्रेनों की संरचना, रेक लिंक, स्पीड ओवर टर्न आउट, राहत ट्रेनों का विवरण, रूपांतरण टेबल आदि।

- **Approved Special Instructions:-** Special instructions approved or issued by CRS
- **अनुमोदित विशेष अनुदेश :-** ऐसा विशेष अनुदेश जो की रेल संरक्षा आयुक्त के द्वारा जारी या अनुमोदन किया जाता है
- **4) Working Instructions: -**
 - a) issued by DRM and on behalf of DRM, Sr DOM/ DOM/ADOM
- **ब्याबहारिक अनुदेश :-**
 - रेल मंडल प्रवन्धक, और उनके नाम पे बारिष्ठ मंडल परिचालन प्रवन्धक/ मंडल परिचालन प्रवन्धक और सहायक मंडल परिचालन प्रवन्धक के द्वारा जारी किया जा सकता है
-

USR (Unified Subsidiary Rules) सयुंक्त सहायक नियम:-

- a) Issued by Railway Board
- b) Applicable in more than one zone
- c) It can be modified, deleted and included in SR of by Zone
- रेलवे बोर्ड के द्वारा जारी किया जाता है
- एक से ज़्यादा ज़ोन में लागू होता है
- इसको ज़ोन के द्वारा परिवर्तन किया जा सकता है, हटाया जा सकता है या अपना सहायक नियम में जोड़ा जा सकता है

CONDUCT OF RAILWAY SERVANTS

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

GR.2.01 – नियमों की प्रति देना :- रेल प्रशासन -

क 1. प्रत्येक स्टेशन को,

2. – प्रत्येक इंजन शेड को तथा

3.- ऐसे अन्य कार्यालय 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, इन नियमों या नियमों के उसके कार्य से संबंधित भाग की एक प्रति देगा तथा।

ग (किसी भी रेल सेवक को इन नियमों की या उक्त नियमों या उसके कर्तव्य से यथा संबंधित उसके ऐसे भागों के अनुवाद की एक प्रति देगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा बिहित किये जाये।

2.01. Supply of copies of rules - The Railway Administration shall supply –

a) A copy of these Rules -

i) To each station,

ii) To each locomotive running shed, and

iii) To such other offices as it may prescribe,

b) To each railway servant on whom any definite responsibility is placed by the said rules, a copy of the rules, or of such portions thereof as relate to his duties, and

c) To any railway servant a copy of these rules or translation of the said rules or of such portions, thereof as relate to his duties, as may be prescribed by Special Instructions.

SR 2.01.01. - For supply of rule books the staff shall apply to their divisional head of the concerned branch through the supervising staff who shall make arrangement for the supply.

GR. 2.02 - नियमों की प्रति की देखभाल :-

प्रत्येक रेल सेवक जिसे नियम 2.01 के तहत यथा बिहित इन नियमों की प्रति दी गई है -

- i) उसमें सभी शुद्धिपत्र समाविष्ट करता रहेगा
- ii) अपने किसी भी बरिष्ठ अधिकारी की मांग पर उसे प्रस्तुत करेगा।
- iii) प्रति खो जाने पर या खराब हो जाने पर अपने बरिष्ठ अधिकारी से एक नई प्रति प्राप्त करेगा तथा
- iv) यह सुनिश्चित करेगा की उसके अधीन कर्मचारी को सभी शुद्धिपत्र मिल गये हैं और वे इस नियम के उपबंध का पालन कर रहे हैं।

एसआर 2.02.01.- नियम पुस्तिकाओं या नियमावली में सभी सुधार पर्चियों को क्रमानुसार अंकित किया जाएगा और रेलवे राजपत्र में अधिसूचित किया जाएगा। जिन कर्मचारियों को नियम पुस्तिका या नियमावली की आपूर्ति की गई है, वे राजपत्र और सुधार पर्चियों में अधिसूचित इस संशोधन को पढ़ने के लिए एक बिंदु बनाएंगे। जब कभी किसी सीरियल नंबर की राजपत्र या सुधार पर्ची की प्रतियां उन्हें प्राप्त नहीं होती हैं, तो वे इसे अपने पर्यवेक्षकों से प्राप्त करेंगे। पर्यवेक्षक मंडल रेल प्रबंधक से सुधार पर्ची की मांग कर सकते हैं।

2.02. Upkeep of the copy of rules.—

Each railway servant, who has been supplied with a copy of these rules, as prescribed under rule 2.01 shall -

- a) Keep it posted with all corrections,
- b) Produce the same on demand by any of his superiors,
- c) Obtain a new copy from his superior in case his copy is lost or defaced, and
- d) Ensure that the staffs working under him are supplied with all corrections and that they also comply with the provisions of this rule.

SR 2.02.01.-All correction slips to rule books or manuals shall be numbered serially and notified in the Railway Gazette. Staff to whom the rule books or manuals have been supplied shall make it a point to peruse this amendment notified in the Gazette and correction slips. Whenever copies of Gazette or correction slips of any serial number are not received by them, they shall obtain the same from their supervisors. The supervisors may ask for the correction slips from the Divisional Railway Manager.

GR. 2.03 - नियम की जानकारी :-Knowledge of Rules)-- प्रत्येक रेल सेवक-

- i) अपनी ड्यूटी से संबंधित नियमों से परिचित रहेगा चाहे उसे नियमों की प्रति या उसकी ड्यूटी से संबंधित नियमों का अनुवाद दिया गया है या नहीं तथा रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा की वह ऐसा कर रहा है।
- ii) यदि कोई परीक्षाएं निर्धारित की गयी हैं तो वह उन्हें पास करेगा।
- iii) स्वयं को आशस्त करेगा की अपने अधीन काम करने वाले कर्मचारियों ने खंड i. ii का अनुपालन किया है और,
- iv) यदि आवश्यक है तो अपने अधीन काम करने वाले कर्मचारियों को वे नियमों को समझायेगा जो उन पर लागू होते हैं।

2.03. Knowledge of rules - Every railway servant shall –

- a) be conversant with the rules relating to his duties whether supplied or not with a copy or translation of the rules relating to his duties and the Railway Administration shall ensure that he does so.
- b) Pass the prescribed examinations, if any,
- c) Satisfy himself that the staff working under him have complied with clauses (a) and (b), and (c)
- d) if necessary, explain to the staff working under him, the rules so far as these apply to them

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

2.04. Assistance in observance of rules –

Every railway servant shall render assistance in carrying out these rules and report promptly any breach thereof, which may come to his notice, to his superior officer and other authority concerned

GR. 2.05 अतिचार, नुकसान या हानि का रोक थाम -::Prevention of Trespass, damage or loss.

- 1. प्रत्येक रेल सेवक, रेल प्रशासन की ऐसी सभी संपत्ति की सुरक्षा और रक्षा के जिम्मेदार है जो उसके चार्ज में है
- 2. प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा, अर्थात्
 - i) रेल परिसरों में अतिचार
 - ii) रेल सम्पत्ति की चोरी, नुकसान या हानि
 - iii) स्वयं या अन्य लोगों की क्षति और
 - iv) रेल परिसरों में आग लगना

2.05. Prevention of trespass, damage or loss -

- 1) Every railway servant is responsible for the security and protection of the property of the Railway Administration under his charge.
- 2) every railway servant shall endeavor to prevent a) trespass on railway premises,
 - b) Theft, damage or loss of railway property,
 - c) Injury to himself and others, and
 - d) Fire in railway premises.

GR. 2.06 नियम और आदेशों का पालन) -::Obedience to rules and orders)

प्रत्येक रेल सेवक सभी निम्नलिखित का तत्परता से पालन करेगा अर्थात् सभी नियमों और विशेष अनुदेशों का तथा अपने बरिष्ठ अधिकारियों के सभी बिधि संगत आदेश का पालन करेगा।

2.06. Obedience to rules and orders. - Every railway servant shall promptly observe and obey -

- a) all rules and special instructions, and
- b) all lawful orders given by his superiors.

GR. 2.07 – ड्यूटी पर उपस्थिति -:(Attendance for duty)

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

2.07. Attendance for duty. –

Every railway servant shall be in attendance for duty at such time and places and for such periods as may be fixed in this behalf by the Railway Administration and shall also attend at any other time and place at which his services may be required

GR. 2.08 – ड्यूटी पर अनुपस्थिति (Absence from duty)

- 1) कोई रेल सेवक अपने बरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं रहेगा। अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी ड्यूटी नहीं बदलेगा या जब तक उसे समुचित रूप से मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी ड्यूटी का भार साधन (चार्ज) नहीं छोड़ेगा ।
- 2) यदि ड्यूटी करता हुआ कोई रेल सेवक बीमारी के आधार पर ड्यूटी से अनुपस्थित होना चाहता है तो वह तुरन्त इसकी सूचना अपने बरिष्ठ अधिकारी को देगा और तब तक अपनी ड्यूटी से नहीं हटेगा जब तक की उस काम पर किसी सक्षम रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता।

2.08. Absence from duty -

- 1) No railway servant shall, without the permission of his superior, absent himself from duty or alter his appointed hours of attendance or exchange duty with any other railway servant or leave his charge of duty unless properly relieved.
- 2) If any railway servant while on duty desires to absent himself from duty on the ground of illness, he shall immediately report the matter to his superior and shall not leave his duty until a competent railway servant has been placed in charge thereof.

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

- i.) ड्यूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक चाहे वह गाड़ी संचालन से सीधा सम्बंधित है या नहीं नशे की अबस्था में या ऐसी दशा में नहीं होगा की किसी प्रकार की मदिरा या नशीली , पीनक, बेहोशी ,नींद आने वाली या उत्तेजक दवायों या उनसे बनी अन्य बसतुयों के सेवन से , ड्यूटी देने की क्षमता क्षीण हो जाती है
- ii.)गाड़ी के संचालन से सीधा सम्बंधित कोई रेल सेवक अपनी ड्यूटी आरंभ करने से आठ घंटे के भीतर किसी भी प्रकार के नशीले पदार्थों का सेवन नहीं करेगा या ड्यूटी पर ऐसे किसी पेय का सेवन नहीं करेगा

SR. 2.09 - 1:- जब कोई रेल सेवक नशे में अथवासंदेह हो की नशे की हालत में है तो स्वतंत्र गवाहों के बयान या संभव होने पर इस हालत से सम्बंधित उसका एक डोकटोरी प्रमाण पत्र प्राप्त किया जायेगा

2.09. Taking alcoholic drink, sedative, narcotic, stimulant drug or preparation –

1) While on duty, no railway servant shall, whether he is directly connected with the working of trains or not, be in a state of intoxication or in a state in which, by reason of his having taken or used any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation, his capacity to perform his duties is impaired.

2) No railway servant, directly connected with the working of trains, shall take or use any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation within eight hours before the commencement of his duty or take or use any such drink, drug or preparation when on duty.

SR 2.09.01.- When any railway servant is found intoxicated or suspected to be in a state of intoxication, the evidence of two independent witnesses and, if possible, a medical report regarding his condition, shall be obtained

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

प्रत्येक रेल सेवक -

क (ड्यूटी के समय बिल्ला या वर्दी यदि निर्धारित की गई है तो पहनेगा और देखने में साफ सुथरा रहेगा

ख (चुस्ती, सभ्य एवं शिष्ट रहेगा।

ग (अवैध परितोषित न तो मांगेगा और न ही स्वीकार करेगा।

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

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

SR. 2.10 -01 :- रेल सेवक जब ड्यूटी पर हो या जनता के साथ संपर्क या सरकारी पोशाक में हो तब वह प्लेटफार्म पर धूम्रपान नहीं करेगा

2.10. Conduct of railway servant - A railway servant shall –

a) Wear the badge and uniform, if prescribed, and be neat and tidy in his appearance while on duty.

b) Be prompt, civil and courteous.

c) Not solicit or accept illegal gratification,

d) Give all reasonable assistance and be careful to give correct information to the public, and

e) When asked, give his name and designation without hesitation.

SR. 2.10.01. - Railway servants when on duty and in contact with public or in uniform shall not indulge in smoking on platform.

2.11. Duty for securing safety.—

(1) Every railway servant shall-

- (a) See that every exertion is made for ensuring the safety of the public,
- (b) Promptly report to his superior any occurrence affecting the safe or proper working of the railway which may come to his notice, and
- (c) Render on demand all possible assistance in the case of an accident or obstruction.

(2) Every railway servant who observes-

- (a) That any signal is defective,
- (b) Any obstruction, failure or threatened failure of any part of the way or works,
- (c) Any thing wrong with a train, or
- (d) any unusual circumstances likely to interfere with the safe running of trains, or safety of the public, shall take immediate steps, such as the circumstances of the case may demand, to prevent accident; and where necessary, advise the nearest Station Master by the quickest possible means: Provided that in the case of a train having parted, he shall not show a Stop hand signal but shall endeavour to attract the attention of the Loco Pilot or Guard by shouting, gesticulating or other means.

GR 2.11 संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य Duty for securing safety

1. प्रत्येक रेल सेवक

क) जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये पूरा प्रयत्न करेगा

ख) ऐसी हर घटना की जिसका उसे पता लगे और जिससे रेल के सुरक्षित या उचित कार्यपालन पर असर पड़ता हो तुरंत अपने बरिष्ठ अधिकारी को जानकारी देगा । और

ग) दुर्घटना या अवरोध उत्पन्न होने पर तथा माँग की जाने पर सभी संभव सहायता देगा ।

2. यदि कोई रेल सेवक यह देखता है की -

क) कोई सिगनल खराब है

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

ग) गाड़ी में कोई खराबी है अथवा

घ) कोई ऐसी असाधारण परिसरितियाँ हैं जिनके कारण गाड़ियों के निरापद परिचालन में अथवा जनता की संरक्षा में कोई बाधा पड़ने की संभावना है, तो वह दुर्घटना रोकने के लिये उस परिस्थिति में तत्काल आवश्यक सभी कार्यवाई करेगा और यदि आवश्यक है तो यथासंभव शीघ्र साधनों द्वारा सबसे समीप के स्टेशन को इसकी सूचना देगा परंतु यदि गाड़ी बिभाजित हो गई हो तो वह रोक हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा बल्कि चिल्लाकर , संकेत करके दूसरे तरीके से लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा.

Permission for HQ leaving मुख्यालय छोड़ने की अनुमति

कोई रेल सेवक अपने बरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना मुख्यालय नहीं छोड़ेगा।

IMPORTANT DEFINITIONS OF CHAPTER I (G & SR)

पर्याप्त दूरी -Adequate distance

इसका अभिप्राय संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये पर्याप्त दूरी है

क. **ब्लॉक ओवरलेप** – किसी गाड़ी को लाइन क्लियर देते समय उस दिशा के प्रथम रोक सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक जो लाइन साफ रखी जाती है उसे ब्लॉक ओवरलेप कहते हैं .दो संके ती नीचे झुकने वाले सिगनल ब्यबस्था)TALQ) में 400 मीटर तथा बहू संके ती सिगनल ब्यबस्था)MAUQ/MACLS) में 180 मीटर से कम नहीं होगी ।

ख. **सिगनल ओवरलेप** –किसी स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर बिना रोके गाड़ी को सीधे स्टेशन पर लेने के लिये होम सिगनल ऑफ करते समय लाइन न के वल स्टार्टर सिगनल) डबल लाईन / (ट्रेलिंग पार्ट)सिंगल लाइन (तक बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ होनी चाहिए इस पर्याप्त दूरी को सिगनल ओवरलेप कहते हैं। TALQ ब्यबस्था में 180 मीटर तथा MAUQ/MACLS में यह पर्याप्त दूरी 120 मीटर से कम नहीं होगी ।

ADEQUATE DISTANCE

Means the distance to ensure safety;

a) **Block Over-lap (BOL)** – The distance sufficient to ensure safety for granting line clear. It shall be not less than **400m in TALQ** signaling system & not less than **180m in MAUQ / MACLS** signaling system.

b) **Signal Over-lap (SOL)** – The distance sufficient to ensure safety for direct reception of a train or for takingoff home signal. It shall be not less than **180m TALQ** & not less than **120m in MAUQ / MACLS** system

“approved special instructions” means special instructions approved of or prescribed by the Commissioner of Railway Safety;

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

प्राधिकृत अधिकारी -Authorised Officer का अभिप्राय रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा नाम से अथवा पद के आधार पर अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिये नियुक्त किये गये किसी ब्यक्ति से है।

“authorised officer” means the person who is duly empowered by general or special order of the Railway Administration, either by name or by virtue of his office, to issue instructions or to do any other thing;

S.R1.02.5. The Principal Chief Operations Manager is the authorised officer and is empowered to issue, amend or alter subsidiary rules.

प्रस्थान प्राधिकार

Means the authority given to the driver of a train, under the system of working, to enter the block section with his train.

ON DOUBLE LINE – Off condition of LSS will be treated as ATP, where it is not possible to off LSS, T/369(3b) would be given as ATP.

ON SINGLE LINE

T/369(3b) would be given as ATP.

WHERE **TLBI** IS USED, OFF CONDITION OF LSS IS TREATED AS **ATP**.

WHERE TOKEN SYSTEM **TOKEN** IS GIVEN AS ATP.

IN CASE WHERE TELEPHONE LINE CLEAR IS GIVEN, **PLCT (T/1425 UP, T/1425 DN)** IS GIVEN AS ATP.

IF **TLBI** IS DEFECTIVE THEN **T/369(3b)** IS GIVEN AS ATP.

IF TOKEN BLOCK INSTRUMENT IS DEFECTIVE THEN **PLCT (T/1425 UP, T/1425 DN)** IS GIVEN AS ATP.

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

क) दोहरी लाइन पर प्रस्थान प्राधिकार अंतिम रोक सिग्नल का ऑफ़ होना है। यदि अंतिम रोक सिग्नल को ऑफ़ करना संभव न हो तो T/369 (3b) जिस पर अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर में प्राप्त प्राइवेट नो लिखा होगा। प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया जायेगा।

एकहरी लाइन पर

i) जहाँ टोकनलेस ब्लॉक उपकरण लगे हैं, वहाँ पर प्रस्थान प्राधिकार अंतिम रोक सिग्नल का ऑफ़ होना है

ii) जहाँ टोकन वाले ब्लॉक उपकरण लगे हैं वहाँ प्रस्थान प्राधिकार के रूप में टोकन दिया जाएगा।

iii) जहाँ टेलीफोन पर लाइन क्लियर ली जाती है वहाँ पेपर लाइन क्लियर टिकट T/C 1425(up) या T/D 1425 (dn) प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया जाएगा।

iv) टोकन वाले ब्लॉक उपकरण खराब होने पर पेपर लाइन क्लियर टिकट TC 1425 (up) / TD 1425 (dn) प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया जाएगा।

v) जहाँ टोकन वाले ब्लॉक उपकरण लगे हैं वहाँ यदि टोकन निकल जाता है और अंतिम रोक सिग्नल खराब है तो लोको पायलट को T/369 (3b) दिया जाएगा

ब्लॉक बैक - ब्लॉक बैक का अभिप्राय दोहरी लाइन पर पिछले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को और एकहरी लाइन पर अगले एवं पिछले दोनों निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को किसी ब्लॉक स्टेशन से यह संदेश भेजने से है कि ब्लॉक स्टेशन अबुध है या अबुध होने वाला है।

Block Back means to despatch a message from a block station intimating to the block station immediately in rear on double line, or to the next block station on either side on a single line, that the block section is obstructed or to be obstructed.

ब्लॉक फॉरवर्ड - इसका अभिप्राय दोहरी लाइन पर किसी ब्लॉक स्टेशन से अगले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को यह सूचना भेजने से है कि आगे का ब्लॉक सेक्शन अबुध है या अबुध होने वाला है

Block Forward means to despatch a message from a block station on a double line intimating to the block station immediately in advance that the block section in advance is obstructed or to be obstructed.

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

Block Section: It means that portion of the running line between two block stations on to which no running train may enter until line clear has been received from the block station at the other end of the block section

सक्षम रेल सेवक -Competent Railway Servant

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

Competent railway servant” means a railway servant duly qualified to undertake and perform the duties entrusted to him;

Facing and Trailing Points: Points are facing or trailing in accordance with the direction a train or vehicle moves over them. Points are said to be facing points when by their operation a train approaching them can be directly diverted from the line upon which it is running.

सम्मुख और अनुमुख कॉटे कॉटो पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कॉटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि कॉटो 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।

Fixed signal

Means signal of fixed location indicating a condition affecting the movement of a train and includes a semaphore arm / disc/ fixed light for use by day and night.

स्थावर सिगनल

का अभिप्राय निर्धारित स्थान पर लगे हुये ऐसे सिगनल है जो गाड़ी के संचालन पर प्रभाव पड़ने वाली सूचना दे और इसके अंतर्गत दिन में प्रयोग की जाने वाली सेमाफोर भुजा या चकरी या स्थावर बत्ती और रात में प्रयोग की जाने वाली स्थावर बत्ती भी है।

उलंघन चिन्ह Fouling Mark - का अभिप्राय उस चिन्ह से है जहाँ दो लाइनओं के, एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, बीच के निर्धारित मानक आयाम का उलंघन होता है।

FOULING MARK

means the mark at which the infringement of fixed standard dimensions occurs, where two lines cross or join one another.

समपार फाटक Level Crossing Gate का अभिप्राय समपार पर सड़क को बंद करने वाले किसी भी प्रकार के चल अवरोध से है, जिसके अंतर्गत जंजीर भी है किन्तु इसके अंतर्गत पैदल चलने वालों के उपयोग के लिये लगे छोटे दरवाजे बिकेट या चक्रदार नहीं हैं।

“level crossing” means the intersection of road with railway track at the same level;

सामग्री गाड़ी Material Train - का अभिप्राय उस बिभागीय गाड़ी से है जो केवल या मुख्यतः रेल के उस सामान को जो स्टेशनओं के बीच या स्टेशन की सीमा के भीतर उठाया या डाला जाता है अथवा निर्माण कार्यों के ढोने के काम आती है निष्पादन में प्रयोग होना है

“material train” means a departmental train intended solely or mainly for carriage of railway material when picked up or put down or for execution of works, either between stations or within station limits;

गाड़ी Train - का अभिप्राय बाहनों 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।

“train” means an engine with or without vehicles attached, or any self propelled vehicle with or without a trailer, which cannot be readily lifted off the track;

Interlocking

“interlocking” means an arrangement of signals, points and other appliances, operated from a panel or lever frame, so interconnected by mechanical locking or electrical locking or both that their operation must take place in proper sequence to ensure safety;

अंतर्पार्शन - का अभिप्राय पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिग्नलओं, कांटो और अन्य उपकरण की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिक (लॉकिंग) बिद्युत (लॉकिंग) अथवा दोनों के द्वारा परस्पर इस प्रकार संबद्ध रहे की उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके,

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

“Intermediate Block Signalling” means an arrangement of signalling on double line in which a long block section is split into two portions each constituting a separate block section by providing an Intermediate Block Post;

Intermediate Block Post

“Intermediate Block Post” means a class ‘C’ station on a double line, remotely controlled from the block station in rear;

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

पृथक्करण Isolation - का अभिप्राय किसी लाइन को, कांटे या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा सम्बद्ध लाइन या लाइनों पर अवरोध के संकट से बचने के लिये पृथक् करने की व्यवस्था से है।

“isolation” means an arrangement, secured by the setting of points or other approved means, to protect the line so isolated from the danger of obstruction from other connected line or lines;

गेटमैन या फाटकबाला का अभिप्राय फाटक के प्रचालन के लिये समपार पर नियुक्त रेल सेवक से है ।

Gateman means a competent railway servant posted at a level crossing for working the gates.

यात्री गाड़ी का अभिप्राय केवल या मुख्यतः यात्रियों और अन्य कोचिंग यातायात के बहन के काम में लाई जाने वाली गाड़ी से है तथा इसके अंतर्गत सैनिक गाड़ी भी है ।

Passenger train means a train intended solely or mainly for the carriage of passengers and other coaching traffic, and includes a troop train.

माल गाड़ी का अभिप्राय (मटिरियल ट्रेन से भिन्न) ऐसी गाड़ी से है जिसका उद्देश्य केवल पशु अथवा माल धोना है ।

Goods train means a train (other than a material train) intended solely or mainly for the carriage of animals or goods.

परिचालित लाइन का अभिप्राय एक या अधिक सिग्नलओ द्वारा शामिल लाइनओ से है और, इसके अंतर्गत वे संयोजक, यदि कोई है, जिनका उपयोग गाड़ी द्वारा स्टेशन में प्रवेश करते समय या किसी स्टेशन को बिना रुके पार करते समय या स्टेशनओ के बीच जाते समय किया जाता है।

Running line means the line governed by one or more signals and includes connections, if any used train when entering or leaving a station or when passing through a station or between stations.

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।

Running Train means a train which has started under an authority proceed and has not completed its journey.

लाइन साफ़ - का अभिप्राय किसी ब्लॉक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने एवं पूर्वकथित स्टेशन तक पौछने के लिये दी जाने वाली अनुमति से है, अथवा एक ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पौछने के लिये ली जाने वाली अनुमति से है।

Line Clear means the permission given from a block station in rear for a train to leave the latter and approach the former; or the permission obtained by a block station from a block station in advance for a train to leave the former and proceed towards the latter;

मेन लाइन -Main Line का अभिप्राय गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके और स्टेशनओ के बीच चलने के लिये साधारणतः प्रयुक्त लाइन से है।

"main line" means the line ordinarily used for running trains through and between stations;

स्टेशन Station –

का अभिप्राय रेल लाइन पर उस स्थान से है जहाँ यातायात का प्रबंध किया जाता है या जहाँ संचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है।

“station” means any place on a line of railway at which traffic is dealt with, or at which an authority to proceed is given under the system of working;

स्टेशन सीमा Station Limit - का अभिप्राय रेल के ऐसे किसी भाग से है जो किसी स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में है और जो स्टेशन के बाइयतम सिगनल के बीच स्थित है या जो विशेष अनुदेशों द्वारा बिनिर्दिष्ट किया जाता है।

“station limits” means the portion of a railway which is under the control of a Station Master and is situated between the outermost signals of the station or as may be specified by special instructions.

स्टेशन सेक्शन Station Section का अभिप्राय स्टेशन सीमा के ऐसे सेक्शन से है जो

1) दो संकेती सिग्नल वाले 'बी' क्लास **स्टेशन** पर –

अ (दोहरी लाइन ब्याबस्था स्टेशन की दोनों दिशाओं में होम सिगनल और अंतिम रोक सिगनल के बीच का भाग है अथवा
आ. सिंगल लाइन ब्याबस्था में

i) एस एल बी या यदि एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल है तो उनके बीच का है अथवा

ii) यदि एस एल बी या एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल नहीं है तो बाइयतम सम्मुख कांटो के बीच का है

iii) यदि होम सिगनल या एस एल बी या एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल नहीं है तो बाइयतम सम्मुख कांटो के बीच का है

2. हस्त चालित बहुसंकेती या संशोधित लोअर क्वार्टर सिग्नल वाले 'बी' क्लास **स्टेशन** पर

अ. डबल लाइन में

i) स्टेशन के दोनों ओर, बाइयतम सम्मुख कांटो और अंतिम रोक सिगनल के बीच का है अथवा

ii) स्टेशन के दोनों ओर, यदि बी एस एल बी लगे हैं, तो उनके अंतिम रोक सिगनल के बीच का है अथवा

आ. सिंगल लाइन ब्याबस्था में

i) एस एल बी या यदि एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल है तो उनके बीच का है अथवा

ii) यदि एस एल बी या एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल नहीं है तो बाइयतम सम्मुख कांटो के बीच का है

“Station section” means that section of station limits –

(1) At a class 'B' station provided with TALQ, which is included –

(a) On a double line, between the Home signal and the LSS of the station in either direction; or

(b) On a single line –

(i) Between the Shunting Limit Boards or Advanced Starters (if any), or

(ii) Between the Home signals if there are no Shunting Limit Boards or Advanced Starters, or

(iii) Between the outermost facing points, if there are no Home signals /SLB Boards /Advanced Starters;

(2) At a class 'B' station provided with manually operated multiple aspect or modified lower quadrant signals, which is included –

(a) On a double line –

(i) Between the outermost facing points and the LSS of the station in either direction, or

(ii) Between the BSLB, where provided, and the LSS of the station in either direction, or

(b) On a single line –

(i) Between the Shunting Limit Boards or Advanced Starters (if any), or

(ii) Between the outermost facing points, if there are no Shunting Limit Boards or Advanced Starters;

स्टेशन का बर्गीकरण

Classification of Stations

का अभिप्राय रेल लाइन पर उस स्थान से है जहाँ यातायात का प्रबंध किया जाता है या जहाँ संचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है। स्टेशन निम्नलिखित प्रकार के होते हैं

स्टेशन का प्रकार

a) ब्लॉक स्टेशन –

1. ए क्लास स्टेशन 2. बी क्लास स्टेशन 3. सी क्लास स्टेशन 4. स्पेशल क्लास स्टेशन

b) नॉन ब्लॉक स्टेशन --डी क्लास स्टेशन/ हॉल्ट स्टेशन/ पैसेंजर हॉल्ट

ब्लॉक स्टेशन - वे स्टेशन हैं जहाँ चालक 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 श्रेणीया है --- ए क्लास स्टेशन, बी क्लास स्टेशन, सी क्लास स्टेशन, स्पेशल क्लास स्टेशन.

नॉन ब्लॉक स्टेशन - या डी क्लास स्टेशन या पैसेंजर हॉल्ट या हॉल्ट स्टेशन बेह स्टेशन है जहाँ केवल सवारी गाड़ियाँ संचालन समय सारणी के अनुसार रुकती हैं ऐसे स्टेशनों पर किसी प्रकार की सिग्नल व्यवस्था नहीं होती है . गाड़ी को रवाना करने के लिये चालक गार्ड हाथ सिग्नल एक्स्चेंज करते हैं. यहाँ यातायात विभाग कर्मचारी नहीं होता है.

ए क्लास स्टेशन --ए क्लास स्टेशन बे ब्लॉक स्टेशन है जहाँ किसी भी गाड़ी को आने के लिये लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाता है जब तक की जिस लाइन पर गाड़ी को लेना है वह लाइन होम सिग्नल के आगे कम से कम चारसौ मीटर तक या स्टार्टर सिग्नल तक साफ़ न हो. ए क्लास स्टेशन केवल दोहरी लाइन पर दो संकेतों नीचे झुकने वाली सिग्नल व्यवस्था में होते हैं.

न्यूट्रल ज़ोन— यदि ए क्लास स्टेशन पर स्टार्टर सिग्नल के अतिरिक्त एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल भी लगा है तो स्टार्टर सिग्नल और एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल के बीच के भाग को न्यूट्रल ज़ोन कहते हैं

बी क्लास स्टेशन-- बी क्लास स्टेशन बे ब्लॉक स्टेशन है जहाँ स्टेशन सेक्शन आबरुद्ध होने के बावजूद भी किसी गाड़ी को आने के लिये लाइन क्लियर दिया जा सकता है. स्टेशन सेक्शन केवल बी क्लास स्टेशन पर ही होता है. बी क्लास स्टेशन दो संकेतों ती सिग्नल व्यवस्था में, बहु संकेतों ती सिग्नल व्यवस्था में, इकहरी लाइन पर एवं दोहरी लाइन पर होते हैं.

सी क्लास स्टेशन --सी क्लास स्टेशन बे ब्लॉक स्टेशन है जहाँ किसी भी गाड़ी को आने के लिये लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाता है जब तक की ठीक पहले आने वाली गाड़ी होम सिग्नल के आगे कम से कम चारसौ मीटर आगे नहीं चली गयी हो और चलती चली जा रही हो. .

स्पेशल क्लास स्टेशन

Special Class Station

जिन स्टेशन ओ का संचालन A,B,C या D क्लास स्टेशनओ की शर्तो के अंतर्गत नहीं किया जा सकता है, उन स्टेशनओ को स्पेशल क्लास स्टेशन कहते है। इन स्टेशनओ के स्टेशन संचालन नियम को रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अवश्य अनुमोदित किया जाता है।

Classification of Stations:

Stations are divided into block stations and non-block stations for the purpose of the rules.

1. **Block stations** are those stations at which the Loco Pilot must **obtain an Authority to proceed** under the system of working to enter the block section with his train. There are **three classes** of stations under the Absolute Block System.

'A'Class station is a station where line clear may not be given for a train unless line on which it is intended to receive the train is clear for at least 400 meters beyond the home signal or up to the starter.

'B'Class station is a station where line clear may be given for a train before the line has been cleared for the reception of the train within the station section.

'C'Class station is a block hut, where line clear may not be given for a train, unless the whole of the last preceding train has passed completes at least 400 meters beyond the home signal, and is continuing its journey. This will also include an intermediate block post.

2. **Non-block stations or 'D'Class** stations are stopping places which are situated between two consecutive block stations, and do not form the boundary of any block section. These are called passenger halt or halt station.

3. **Special class station** is a station which cannot be worked under 'A', 'B', 'C' and 'D' Class conditions. The SWR of such station must have the approval of CRS.

SR 1.03.01

(a) Special class station- any station which cannot be worked under A, B, C, D class conditions is termed special class.

(b) The classification of each station on SECR shall be shown in the WTT.

विभिन्न श्रेणी के स्टेशन पर न्यूनतम सिगनल उपकरण

स्टेशनओ की श्रेणी	दो संकेती नीचे झुकने वाले सिगनल TALQ		बहु संकेती ऊपर उठने वाले सिगनल MAUQ/MACLS	
	सिंगल लाइन	दोहरी लाइन	सिंगल लाइन	दोहरी लाइन
A	वॉर्नर, होम , स्टार्टर	वॉर्नर, होम , स्टार्टर	NA	NA

B	ओउटर, होम	ओउटर, होम , स्टार्टर	डिस्टेंट, होम , स्टार्टर	डिस्टेंट, होम , स्टार्टर
C	वॉर्नर, होम	वॉर्नर, होम	डिस्टेंट, होम	डिस्टेंट, होम

MINIMUM EQUIPMENT OF SIGNALS (G.R 3.27, 3.29, 3.33)

Class	TALQ Single line	TALQ Double line	MAS Single line	MAS Double line
A	Warner,Home,starter	Warner,Home,starter	NA	NA
B	Outer, Home	Outer, Home, Starter	Distant, Home,Starter	Distant, Home,Starter
C	Warner, Home	Warner, Home	Distant, Home	Distant, Home

सिगनल

यातायात नियंत्रित करने वाले साधनों को सिगनल कहते हैं
सिगनल की आवश्यकता

1. अवरोध का बचाव करने के लिये
2. अवरोध की पूर्ब सूचना देने के लिये
3. लोको पायलट को मार्ग की जानकारी देने के लिये
4. यातायात का नियंत्रण करने के लिये
5. मानवीय भूलों पे काबू पाने के लिये
6. गाड़ियों की गति बढ़ाने के लिये
7. गाड़ियों की संरक्षा के लिये

KINDS OF SIGNALS

सिगनलों के प्रकार

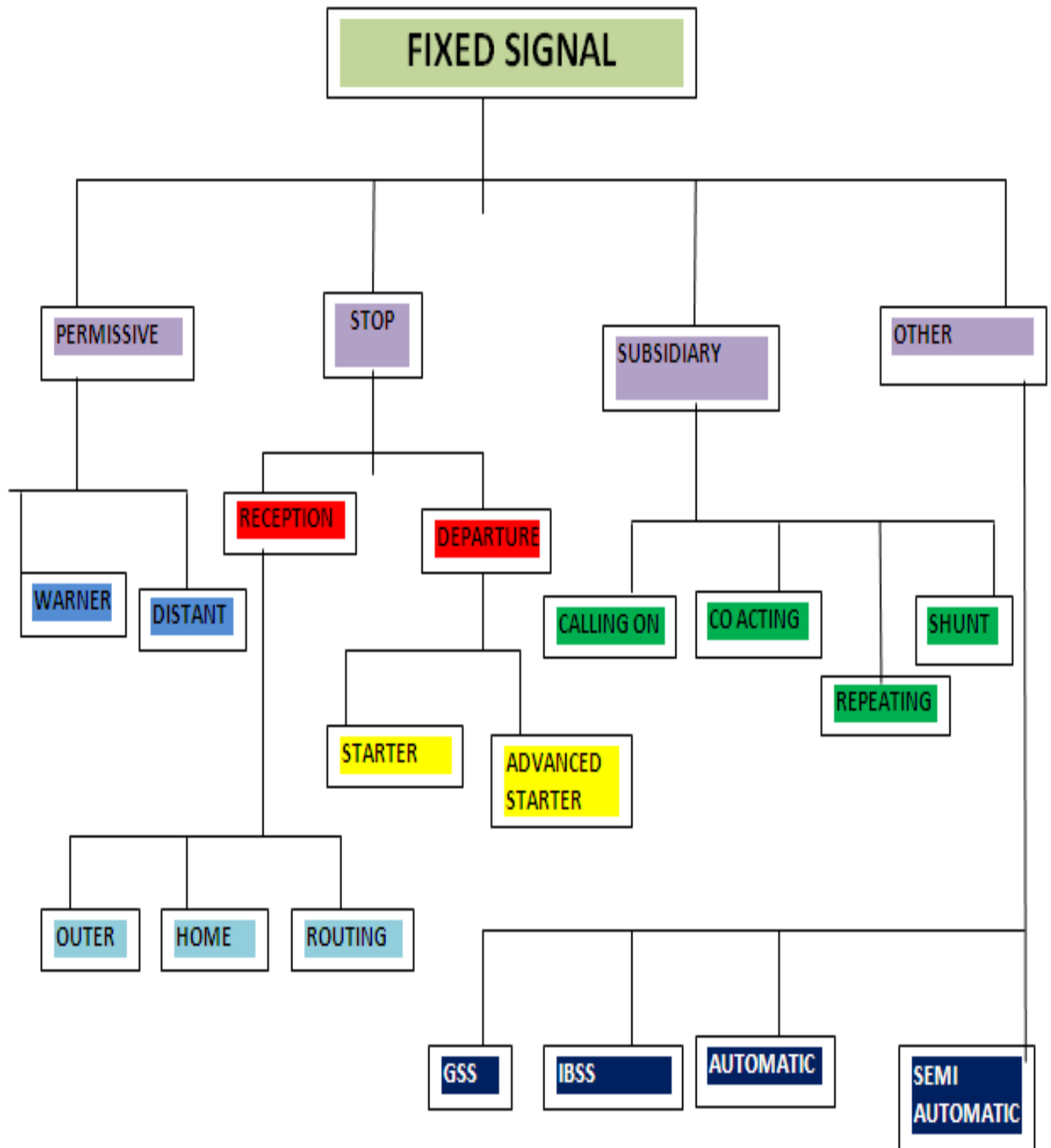
1.FIXED SIGNALS स्थावर सिगनल

2.HAND SIGNALS हाथ सिगनल

3.DETONATING SIGNALS पटाका सिगनल

4.WARNING SIGNALS वार्निंग सिगनल

FIXED SIGNAL स्थावर सिगनल का अभिप्राय निर्धारित स्थान पर लगे हुये ऐसे सिगनल है जो गाड़ी के संचालन पर प्रभाव पड़ने वाली सूचना दे और इसके अंतर्गत दिन मे प्रयोग की जाने वाली सेमाफोर भुजा या चकरी या स्थावर बत्ती और रात मे प्रयोग की जाने वाली स्थावर बत्ती भी है।



अनुमेय सिगनल

PERMISSIVE SIGNAL-

ये वे सिगनल है जो रुकने के संकेत नहीं देता है, लोको पायलट ऑन स्थिति में इसे पार कर सकता है. अनुमेय सिगनल दो प्रकार के होते हैं--- चेतावनी या वॉर्नर सिगनल, डिस्टेंट या दूर सिगनल

GR 3.06 चेतावनी या वॉर्नर सिगनल

1. यह एक अनुमेय सिगनल है जो रेलवे पर केवल दो संकेती नीचे झुकने वाले सिगनल ब्याबस्था में लगाया जाता है।
2. इसका हथौड़ा सेमाफोर भुजा में लाल रंग का होता है जिसका एक सिरा मछली के पूँछ के आकार का होता है तथा इसके ऊपर सफ़ेद पट्टी होती है।
3. चेतावनी सिगनल लोको पायलट को यह चेतावनी देने के लिये लगाया जाता है की अगले ब्लॉक सेक्शन की स्थिति क्या है या वह किसी रोक सिगनल के नजदीक पौछ रहा है।
4. चेतावनी सिगनल अकेले खांवे पर या प्रथम रोक सिगनल के नीचे या अंतिम रोक सिगनल के नीचे उसी खमवे पर लगाया जाता है।
5. रंगीन बत्ती ब्याबस्था में चेतावनी या वॉर्नर सिगनल में 'पी' मार्कर या चिन्ह रहता है
6. चेतावनी या वॉर्नर सिगनल दो निर्देश देता है--- ऑन स्थिति में सतर्क & ऑफ स्थिति में आगे बढ़ो.
7. चेतावनी या वॉर्नर सिगनल ए क्लास, बी क्लास, सी क्लास स्टेशनओ में पाया जाता है.
8. चेतावनी या वॉर्नर सिगनल को टर्मिनल स्टेशन में डाम्मी अबस्था में लगाया जा सकता है

GR 3.07 डिस्टेंट या दूर सिगनल

1. यह एक अनुमेय सिगनल है जो रेलवे पर केवल बहू संकेती सिगनल ब्याबस्था MAUQ/MACLS में लगाया जाता है।
2. इसका हथौड़ा सेमाफोर भुजा में पीले रंग का होता है जिसका एक सिरा मछली के पूँछ के आकार का होता है तथा इसके ऊपर काली पट्टी होती है।
3. ये सिगनल लोको पायलट को यह चेतावनी देने के लिये लगाया जाता है की अगले ब्लॉक सेक्शन की स्थिति क्या है या वह किसी रोक सिगनल के नजदीक पौछ रहा है।
4. ये सिगनल अकेले खांवे पर लगाया जाता है
5. रंगीन बत्ती ब्याबस्था में इस सिगनल पहचान के लिये 'पी' मार्कर या चिन्ह रहता है
6. दूर सिगनल तीन निर्देश देता है--- सतर्क, साबधान & ऑफ स्थिति में आगे बढ़ो.
7. दूर सिगनल बी क्लास, सी क्लास स्टेशनओ में पाया जाता है.
8. जहाँ आबाशयक है वहाँ एक से अधिक दूर सिगनल लगाया जा सकता है, हर डिस्टेंट 1 किलोमीटर पे लगेगा.
9. अनुमोदित बिशेष अनुदेशों के अधीन, रंगीन बत्ती डिस्टेंट सिगनल पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल या गेट सिगनल के साथ लगाया जा सकता है.

जहाँ पर केवल एक डिस्टेंट सिगनल लगा हो उसके संकेत निम्नानुसार निम्नानुसार –

संकेत	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 बिशेष अनुदेशां द्वारा निर्धारित की गई है, गाड़ी या तो मेन लाईन पर ली जा रही है और उसे स्टार्टर सिगनल पर रोकना आवश्यक है अथवा गाड़ी को लूप लाइन के स्टार्टर सिगनल पर रोकना आवश्यक है अथवा लूप लाइन से बिना रुके जा रही है
हरा (आगे बढ़ो)	अगला ब्लॉक सेक्शन साफ है गाड़ी मेन लाइन से बिना रुके जा रही है

दो डिस्टेंट सिगनल लगे होने पर संकेत निम्नानुसार होंगे—

क्र.सं	डिस्टेंट सिगनल का संकेत	इनर डिस्टेंट सिगनल का संकेत	होम डिस्टेंट सिगनल का संकेत	अभिप्राय
01	हरा	हरा	हरा	मेन लाइन से थ्रु जाने वाली गाड़ी के लिये
02	हरा	दो पीली	एक पीला	मेन लाइन पर गाड़ी लेने के लिये
03	दो पीला	दो पीला	पीला,रूट इंडिकेटर के साथ	लूप लाइन में गाड़ी लेने के लिये

04	दो पीला	एक पीला	लाल	होम सिगनल पर गाड़ी खड़ी करने के लिये
----	---------	---------	-----	--------------------------------------

रोक सिगनल STOP SIGNAL

ये वे सिगनल है जिनको लोको पायलट किसी प्राधिकार के ऑन स्थिती मे पार नहीं कर सकता सिबाय गेट, आईबी, ऑटोमैटिक रोक सिगनल के .

साधारण संकेत स्टॉप होता है

सेमाफोर भुजा मे लाल रंग का हथ्या ओर सफ़ेद पट्टी होती है , बर्गाकार भुजा होती है.

तीन या चार निर्देश देता है--- रुको, सतर्क, साबधान & ऑफ स्थिति मे आगे बढ़ो .

दो प्रकार का होता है— आगमन रोक सिगनल , प्रस्थान रोक सिगनल

आगमन रोक सिगनल RECEPTION STOP SIGNAL

स्टेशन मे आती हुई ट्रेन के संचार को नियंत्रित करना है . तीन प्रकार का है— ओउटर या बाहरी , होम या निकट, रूटिंग या पथ निर्देश सिगनल .

GR 3.09 बाहरी सिगनल) Outer signal-

1. आऊटर सिगनल सिर्फ दो संकेती ब्याबस्था मे बी क्लास स्टेशन पर होता है।
2. आऊटर सिगनल इकहरी लाईन व दोहरी लाईन दोनो पर होता है।
3. यह स्टेशन का प्रथम रोक सिगनल होता है।) TALQ, B CLASS)
4. शंटिंग के लिये इस को OFF नहीं किया जा सकता है।
5. दोहरी लाइन खंड पर होम सिगनल से 400 मीटर की दूरी पर तथा इकहरी लाईन खंड पर एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल या एसएलबी से 400 या सबसे बाहरी सम्मुख कांटा से 580 मीटर की दूरी पर लगाया जाता है जहा एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल या एसएलबी नहीं है।

होम या निकट सिगनल HOME SIGNAL

1. यह एक आगमन रोक सिगनल है जो सभी ब्लॉक स्टेशन ओ मे रहता है।
2. जिस स्टेशन पर आऊटर सिगनल होता है वहाँ होम सिगनल दूसरा रोक सिगनल होता है। जिस स्टेशन पर आऊटर सिगनल नहीं होता है वहाँ होम सिगनल प्रथम रोक सिगनल होता है. सी क्लास स्टेशन पर होम सिगनल प्रथम एवं अंतिम रोक सिगनल होता है।
3. होम सिगनल स्टेशन के सभी कांटो तथा कनैक्शन के बाहर लगाया जाता है।
4. शंटिंग के लिये इस को OFF नहीं किया जा सकता है।

GR 3.09 रूटिंग सिगनल या पथ सिगनल ROUTING SIGNAL

1. यह एक आगमन रोक सिगनल है जो स्टेशन की तरफ़ आने वाली गाड़ियों को नियंत्रित करता है।
2. यह सिगनल उस समय लगाया जाता है जब लोको पायलट को निर्देश देना हो की उसे कोन सी रूट में जाना है।

रोक सिगनल

- ये वे सिगनल है जिनको लोको पायलट किसी प्राधिकार के ऑन स्थिती में पार नहीं कर सकता सिबाय गेट, आईबी, ऑटोमैटिक रोक सिगनल के .
- साधारण संकेत स्टॉप होता है
- सेमाफोर भुजा में लाल रंग का हथ्या ओर सफ़ेद पट्टी होती है , बर्गाकार भुजा होती है.
- तीन या चार निर्देश देता है--- रुको, सतर्क, साबधान & ऑफ़ स्थिति में आगे बढ़ो .
- दो प्रकार का होता है— आगमन रोक सिगनल , प्रस्थान रोक सिगनल

STOP SIGNAL

- normal aspect of stop signal is stop (red)
- in semaphore ended arm –square arm with red colour white bar.
- either of three aspect /four—stop,caution,attention, proceed.
- lp cannot pass without authority(except gss,ibss,auto ss in certain condition.)
- two types– reception &departure.

प्रस्थान रोक सिगनल

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

1. प्रस्थान सिगनल स्टार्टर सिगनल starter,
2. अग्रिम प्रस्थान सिगनल एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल advance starter.

प्रत्येक लाइन का एक स्टार्टर सिगनल होता है, किसी लाइन का अगर एक से अधिक स्टार्टर सिगनल हो तो सबसे बाहरी सिगनल को अग्रिम प्रस्थान सिगनल बोला जायेगा. सी क्लास स्टेशन पर प्रस्थान सिगनल न होने के कारण होम सिगनल अंतिम रोक सिगनल होगा.

DEPARTURE STOP SIGNAL

- stop signal which controls movement of out going trains is departure stop signal.
two types—starter, advance starter.
everyline guided by one starting signal ,it is called starter.
when guided by more than one starting signal;the outermost signal is advanced starter.
at c class station in absence of starter ,home signal is the lss.

1.प्रस्थान सिगनल स्टार्टर सिगनल starter

1. स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ियों को नियंत्रित करने के लिए यह रोक सिगनल लगे होते हैं
2. स्टार्टर सिगनल इस प्रकार से लगाया जाता है की वह दूसरे लाइन को कनेक्ट करने वाले सम्मुख कांटे या उलंघन चिन्ह की रक्षा करता है।
3. यह OFF स्थिति में लोको पायलट को अगले रोक सिगनल तक लाइन के साफ़ होने की, कांटो के सेट एवं लॉक होने की गारंटी देता है।
4. यदि एडवांस्ड स्टार्टर हो तो स्टार्टर सिगनल को शंटिंग कार्य के लिये OFF किया जा सकता है

एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल या अग्रिम प्रस्थान सिगनल

1. स्टेशन से रवाना होने वाली गाड़ियों के मार्गदर्शन के लिये एक से अधिक स्टार्टर सिगनल लगे हो तो सबसे अंतिम स्टार्टर सिगनल को एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल कहते हैं।
2. यह स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल होता है और इसे सभी कांटो तथा कनेक्शन के बाहर लगाया जाता है।
3. यह स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल होने के कारण गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश को नियंत्रित करता है।
4. दोहरी लाइन पर इसका OFF स्थिति लोको पायलट के लिये प्रस्थान प्राधिकार होती है।
5. यह दोहरी लाइन पर टीएस में स्टार्टर से 180 मीटर ओर MAS में 120 मीटर से कम की दूरी पर नहीं होगा। सिंगल लाइन पर टीएस में ट्रेलिंग पॉइंट से 180 मीटर ओर MAS में 120 मीटर से कम की दूरी पर नहीं होगा .
6. एडवांस्ड स्टार्टर को शंटिंग कार्य के लिये OFF नहीं किया जा सकता है।
7. बी क्लास स्टेशन में ये स्टेशन सेक्शन ओर ब्लॉक सेक्शन की सीमा निर्धारण करता है.

सहायक सिगनल ---ये वे सिगनल हैं जो मुख्य सिगनल के अतिरिक्त स्टेशन पर गाड़ियों के संचालन की सुविधा के लिये लगाये जाते हैं। 4 प्रकार हैं—

बुलाबा सिगनल,

शंट सिगनल,

सहकारी सिगनल,

पुनराब्रिटी सिगनल

Subsidiary signal

There are four types of subsidiary signals—

1. Calling on signal
2. shunt signal
3. co-acting signal
4. Repeating signal

GR 3.13 बुलावा सिगनल / कॉलिंग ऑन सिगनल

1. यह एक सहायक सिगनल है जो ON स्थिति में कोई संकेत नहीं देता है और ऑफ स्थिति में हल्की पीली रोशनी दिखाता है।
2. आने वाली गाड़ी को नियंत्रित करने वाले किसी रोक सिगनल के नीचे यह सिगनल लगाया जाएगा सिवाय अंतिम रोक सिगनल।
3. हथे वाले सिगनल में इसका हथ सफ़ेद रंग का होता है जिस पर लाल खड़ी पटी होती है और इसका आकार मुख्य सिगनल से छोटा होता है।
4. रंगीन रोशनी वाले सिगनल में इसकी पहचान के लिये इसके खमवे पर सफ़ेद गोल चक्री में काले रंग से C मार्कर लगा रहता है।
5. यह सिगनल दो निर्देश देता है--- स्टॉप या रुको और ऑफ स्थिति में धीरे से आगे बढ़ो।
6. यह सिगनल निम्नलिखित परिस्थितियों में OFF किया जाता है –
 - i) ऊपर लगा मुख्य सिगनल खराब होने पर
 - ii) ऊपर लगे मुख्य सिगनल को OFF करने की शर्त पूरी न होने पर
 - iii) अबरोधित लाइन पर गाड़ी को लेने के लिये
 - iv) ट्रैक डाउन होने पर।

CALING ON SIGNAL

- subsidiary signal
- 2 types—miniature light type provided with 'c' marker, short square arm type.
- provided below any stop signal except lss.
- aspects—stop & proceed slow.
- shall show no light in on position.
- making 'calling on' off condition—
 1. when main stop signal is defective.
 2. when condition for taking of main signal are not fulfilled.
 3. taking train on obstructed line.
 4. track down.

GR 3.14 शंट सिगनल

1. यह एक सहायक सिगनल है जो शंटिंग कार्य का नियंत्रण करने के लिये लगाया जाता है।
2. शंट सिगनल अकेले खंभे पर या प्रथम रोक सिगनल को छोड़कर अन्य किसी भी रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।
3. जब शंट सिगनल किसी रोक सिगनल के नीचे लगाया जाता है तब यह ऑन स्थिति में कोई संकेत नहीं देता लेकिन OFF स्थिति में यह लोको पायलट को शंटिंग कार्य के लिये सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने की आदेश देता है चाहे उसके ऊपर का रोक सिगनल ON स्थिति हो।
3. एक खंभे पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाये जा सकते हैं।
4. यदि शंट सिगनल नहीं लगे हैं तो शंटिंग कार्य के लिये हाथ सिगनल का प्रयोग किया जा सकता है।
5. शंट सिगनल के निम्नलिखित तीन प्रकार हैं- ii) चक्री टाइप शंट सिगनल Disc type shunt signal iii) रंगीन बत्ती टाइप शंट सिगनल Position light type shunt signal
- iv) छोटे हथे वाले टाइप शंट सिगनल Miniature Arm type Shunt signal.

SHUNT SIGNAL

- subsidiary signal
- 3 types—disc type , position light type, miniature arm type.
- used to control shunting movement.
- placed alone on a post/below stop signal except first stop signal.
- more than one may be placed on same post.
- below stop signal shall show no light in on position.
- where there is no shunt signal, hand signal may be used.

GR 3.16 SR 3.26-पुनरावृत्ती सिगनल -

1. यह एक सहायक सिगनल है .
2. जब कोई सिगनल लोको पायलट को किसी गोलाई के कारण या अन्य किसी कारण से अपनी न्यूनतम दृश्यता दूरी से दिखाई नहीं देता है तो उस सिगनल के संकेत को दोहराने के लिये उससे पहले एक सिगनल लगाया जाता है जिसे पुनरावृत्ती सिगनल कहते हैं।
3. इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खंभे पर सफ़ेद गोल चक्री पर काला R मार्कर लगा रहता है
- 4 पुनरावृत्ती सिगनल तीन प्रकार होता है –
 - i) हथे वाला –Semaphore Arm type इस सिगनल की भुजा का रंग पीला होता है तथा सिरे के समांतर एक काली पट्टी होती है।
 - ii) रंगीन रोशनी वाला –Colour light type इस सिगनल में दो बत्ती होती है ONस्थिति में पीली तथा OFF स्थिति में हरी।
 - iii) पताका प्रकार – Banner type यह गोल डिस्क टाइप होता है जिस पर दो काली पट्टी के बीच तथा एक पीली पट्टी होती है।

REPEATING SIGNAL

- (1) it is a subsidiary signal

A signal placed in rear of a fixed signal for the purpose of repeating to the Loco Pilot of an approaching train the aspects of the fixed signal in advance is called a Repeating signal.

- (2) A Repeating signal shall be provided with an ‘R’ marker and shall be of--

(a) banner type /(b) a square ended semaphore arm, /(c) a colour light signal.

- (3) It has R marker

(4) It shows yellow in on position & green in off position

GR 3.15 सहकारी सिगनल

1. यह एक सहायक सिगनल है .

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 दिखने के लिये ऊपर लगे सिगनल जैसा एक ओर सिगनल उसी खंभे पर नीचे ऐसे स्थान पर लगाया जाता है एक दोनों सिगनल में से कम से कम एक सिगनल का संकेत चालक को लगातार दिखाई दे ।
2. मुख्य सिगनल के साथ एक ही निर्देश देता है और दोनों एक ही लिवर / स्विच/ बटन से परिचालित होता है . किसी एक के खराब होने पर दूसरे को भी खराब माना जाता है
3. दो प्रकार के होते हैं — भुजा टाइप और रंगीन बत्ती टाइप

Co-acting Signal

- 1) subsidiary signal
- (2) Co-acting signals are duplicate signals fixed below ordinary signals/main signal and are provided where, in consequence of the height of the signal post, or of there being an over-bridge or other obstacle, the main arm or light is not in view of the Loco Pilot during the whole time that he is approaching it.
- (3) same aspect as main signal
- 4) Co-acting signals shall be fitted at such height that either the main arm or light or the co-acting arm or light, is always visible.
- (5) co acting signal & main signal are operated by same lever/switch/button.
- (6) if one is defected then other is treated as defected.
- (7) two types—arm type & colour light type

मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग GR 3.11 SR 3.70-2 (ख) (GR- 3.42 GR- 3.75 SR-3.75-1-4 GR 14.14 1.

1. यह सिगनल एकहरी , दोहरी एबंग बहु लाईन पर बहु संकेती रंगीन रोशनी वाली सिगनल ब्याबस्था मे लगाया जाता है एक बड़े ब्लॉक खंड को दो खंडो मे बटने के लिये।
2. यह एक मानव रहित C क्लास का स्टेशन होता है जो दुरवर्ती से पिछले स्टेशन द्वारा नियंत्रित होता है।
3. इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खंभे पर सफ़ेद गोल चक्री पर काला 'IB' मार्कर लगा रहता है
4. 1000 मिटर पहले डिस्टेंट सिगनल लगाया जाता है .
5. इस ब्याबस्था मे पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल से लेकर IBS सिगनल के आगे 400 मीटर तक लाईन को ट्रैक सर्किट लगाया जाता है अथवा अकसेल काउंटर लगाये जाते है।.
6. इस ब्याबस्था का उद्देश्य एक लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो ब्लॉक सेक्शन मे बाँटना होता है। इस ब्याबस्था मे ब्लॉक सेक्शन मे एक रोक सिगनल लगाया जाता है जिसे मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल (IBSS) कहते है।
7. इस ब्याबस्था मे IBS सिगनल को अगले स्टेशन के ब्लॉक उपकरण के साथ इंटेर्लॉक किया जाता है।
8. IBS सिगनल पर एक टॉक बैक टेलीफ़ोन लगा होता है जिससे लोको पायलट पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से बात कर सकता है।

Intermediate Block Signal

1. It is provided on single line, DL, multiple line MACLS territory to split a long block sec into two block secs & stop signal provided in block sec is called as IBS.
2. It may be an unmanned 'C' class station remotely controlled by the SM in rear .
3. 'IB' marker is provided
4. Distant signal is provided at a distance of 1000 meters .
5. The line between LSS of the Stn in rear & up to 400 meters beyond IBS signal is either track circuited / provided with axle counters.
6. A track berthing indicator is provided at the stn in rear to indicate whether the track circuited portion is clear or not. Track berthing indicator shows Green /No light if the track circuited portion is clear, & it shows Red light if the track circuited portion is not clear.
7. A Signal Post Telephone is provided on the IBS to communicate with the SM in rear.
8. IBS signal is interlocked with the Block Instrument of the stn in adv.
9. Line clear is obtained through track circuit / axle counter indicator & trn can be dispatched up to IBS signal. Line clear is obtained on block instrument from the stn in adv to take 'Off' IBS signal.

IBS ब्याबस्था को निम्नलिखित परिस्थितिया मे बंद किया जाता है-

1. टी एस एल वर्किंग के दौरान
2. IBS सिगनल के खराब होने पर
3. IBS का डिस्टेंट सिगनल यदि ऑफ़ स्थिति मे खराब हो जाय
4. ब्लॉक उपकरण खराब होने पर
5. ट्रैक सर्किट या अकसेल काउंटर खराब होने पर
6. IBS का सिगनल रेपिटीर खराब होने पर
7. सम्पूर्ण संचार ब्याबस्था भंग होने पर
8. अग्रिम प्रस्थान सिगनल फ़ैल होने पर

Circumstances under which IBS signal is treated as closed:

1. During TSL working on a double line.
2. On failure of IBS signal itself.
3. On failure of Distant signal of IBS in 'Off' position.
4. On failure of Block Instrument.
5. On failure of Track Circuit / Axle Counters.
6. On failure of IBS signal repeater.
7. During Failure of All Communication.
8. On Failure Of Advance Starter

गेट रोक सिगनल

1. समपार फ़ाटक का बचाव करने के लिये समपार फ़ाटक से पर्याप्त दूरी (TALQ मे 400 मीटर और MACL/MAUQ मे 180 मीटर) पर जो रोक सिगनल लगाया जाता है उसे गेट रोक सिगनल कहते है . गेट रोक सिगनल रेल यातायात को नियंत्रित करते है तथा सड़क यातायात को सुरक्षा करते है।
2. सामान्यतः ट्रेफिक गेट पर अलग से गेट सिगनल न लगाकर उन्हे स्टेशन के रोक सिगनल के साथ इंटेर्लॉक कर दिया जाता है। गेट रोक सिगनल ऑफ़ स्थिति मे लोको पायलट को गेट सड़क यातायात के तलित होने की गारंटी देता है।
3. गेट रोक सिगनल ऑन स्थिति मे लोको पायलट को गेट के सड़क यातायात के लिये खुले होने का या खराब होने की जानकारी देता है . यह सिगनल दो प्रकार के होते है - i) G मार्केर वाला गेट सिगनल ii) बिना G मार्केर वाला गेट सिगनल
4. बहू संकेती सिगनल ब्याबस्था मे गेट सिगनल से 1000 मीटर पहले डिस्टेंट सिगनल लगाया जाता है जब गेट ओर गेट सिगनल के बीच सड़क यातायात के लिये कोई पूल स्थित होता है वहा बिना 'G' मार्केर वाला गेट लगाया जाता है .

GATE STOP SIGNAL

- a. GSS are those signals which are placed at an adequate distance from the level crossing gate.
- b. Generally, the GSS of traffic gate are interlocked with the stop signals of the station.
- c. The GSS protects the road traffic in 'OFF' condition & protects the rail traffic in ON condition.
- d. GSS are of two type:
 - i. G marker type – G is painted in black colour on yellow circular disc. It can be passed in ON position after waiting for 1" by day and 2" by night.
 - ii. Without G marker type – It is provided where there is bridge between Gate signal and Gate or when controlling the entry into Rail-cum-road-bridge. In ON position, the train is to be piloted past the signal

जी मार्कर गेट खराब होने पे--

LP लगातार सिटी बजायेगा , दिन मे 1 मिनट ओर रात मे 2 मिनट रुकेगा .

गेट बंद होने पे उसे पार करेगा ओर खुला होने पे गेट से पहले रुकेगा ALP गेट बंद करेगा फिर हाथ सिगनल आदान प्रदान कर के गेट पार करेगा ओर बाद रोक कर गेट खोल कर चला जायेगा . ओर अगले स्टेशन को जानकारी देगा,

बिना जी मार्कर गेट खराब होने पे TA के कर्तव्य

1 LP लम्बा लगातार सिटी बजायेगा , उचित समय तक रुकेगा.

2. यदि प्रथम रोक सिगनल के अंदर गेट खराब होता है तो SM लिखित मेमो देके ट्रेन को रिसीव करेगा SWR के अनुसार ,

3. यदि प्रथम रोक सिगनल के बाहर गेट खराब होता है तो गेटमैन गेट बंद कर के ट्रेन को पायलट करेगा लिखित मेमो देके ट्रेन को रिसीव करेगा SWR के अनुसार

4 यदि गेटमैन नहीं है तो गार्ड गेट बंद करके हाथ सिगनल दिखाएगा ओर आगे बाड़ेंगे डंजर सिगनल को पार करेगा ओर गेट पार करके दो बाहनों जितनी दूरी पर रुक कर गेट को खोल के जायेगा, ओर अगले स्टेशन मे इन्फॉर्म करेगा .

GR 3.12 स्वचल रोक सिगनल

1. यह एक रोक सिगनल है जो स्वचालित ब्लॉक पद्धति मे होता है।

2. इस सिगनल की पहचान के लिये इसके खमवे पर एक सफ़ेद गोल चक्री लगी होती है जिस पर काला A अक्षर लिखा होता है।

3. ये हस्तचालित नहीं होता, स्वचालित होता है, ये सिगनल गाड़ियो के चलने से अपने आप ऑफ़-ऑन होते है।

4. लोको पायलट इस सिगनल को दिन मे एक मिनट तथा रात मे दो मिनट रुक कर ऑन स्थिति मे पार कर सकता है प्रतिबंधित गति 15/10 KMPH से.

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

AUTOMATIC STOP SIGNAL

1. It is distinguished by —A marker plate.
2. It is not depending on manual operation.
3. Signals are operated automatically by the passage of the train.
4. It can be passed at 'ON' without any authority after waiting one/two minutes during day/night with a restricted speed of 15/10 kmph.
5. Normal aspect of the Automatic signal is proceed.

अर्धस्वचल रोक सिगनल-

1. यह सिगनल हस्तचालित तथा स्वचालित 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) AGGN / AGGYN द्वारा संचालित किया जाता है।
4. जब इस सिगनल के खम्भे पर लगा A मार्कर प्रज्वलित होता है तब यह सिगनल स्वचालित रोक सिगनल की तरह कार्य करता है और ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को स्वचालित 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 हस्तचालित सिगनल की तरह कार्य करता है। ऐसे समय लोको पायलट इस सिगनल को बिना प्राधिकार के ऑन स्थिति में पार नहीं कर सकता है।
6. ये सिगनल सामान्यतः होम, स्टार्टर, एडवांस स्टार्टर और होम सिग्नल के पीछे वाले सिग्नल हो सकते हैं इसके अतिरिक्त मध्यबरती गेट सिगनल और अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन कुहासा वाले क्षेत्रों में किसी एक मध्यबरती स्वचालित सिग्नल को अर्ध स्वचालित बनाया जा सकता है जिसे मॉडिफाइड सेमी ऑटोमेटिक सिगनल बोलते हैं।

Semi automatic signal

1. A fixed signal which can be operated either as an Automatic Stop signal or a Manual Stop signal, as required, is called Semi-Automatic Stop signal.
2. A king knob is provided to make Semi-Automatic Stop signal to work either as an Automatic Stop signal or as a Manual Stop signal
3. When King Knob is reversed it works as Automatic Stop signal.
4. When King Knob is in normal position it works as a manual stop signal.
5. When a Semi-Automatic Stop signal works as an Automatic Stop Signal, illuminated 'A' marker is available.
6. When 'A' marker is extinguished, the signal work as a Manual Stop signal

CHAPTER 8

HAND SIGNAL

3.52. EXHIBITION OF HAND SIGNALS (हाथ सिग्नल का प्रदर्शन)

- गाड़ी संचालन के दौरान स्थावर सिग्नलो के अलावा हाथ सिग्नलो का भी आवश्यकता पड़ती है। इसके— अंतर्गत दिन में हाथ सिग्नल के रूप में लाल एवं हरी झंडियों का उपयोग किया जाता है। हरी झंडी को बाँये हाथ में तथा लाल झंडी को दाँये हाथ में पकड़ना चाहिये। लाल झंडी को इस प्रकार से— फ़ोल्ड करके रखना चाहिये की आवश्यकता पड़ने पर लाल झंडी तुरन्त दिखाई जा सके । रात के समय हाथ सिग्नल का उपयोग करने के लिये हैंड सिग्नल लैम्प दिया जाता है जिसमें लाल और हरे— कॉच की लाईड होती है। लाल बत्ती न होने पर सफ़ेद बत्ती को घुटने के पास दाहिने—बाँये तेजी से हिलाकर रुकने का संकेत दिया जाता है ।

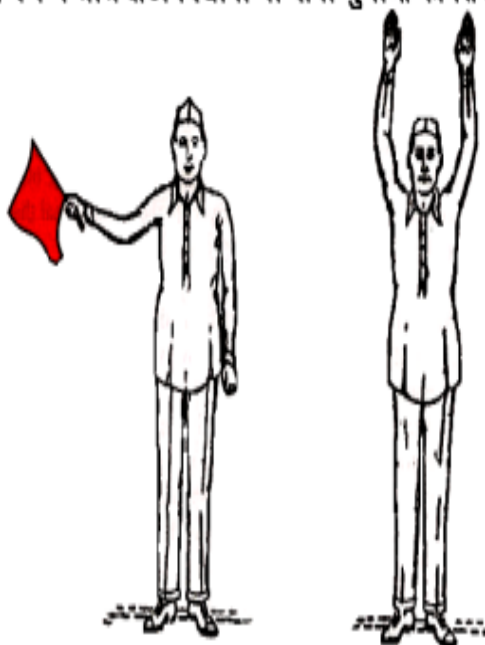
3.53 रोक (स्टॉप) हैंड सिग्नल :

संकेत

एकदम रुक जाओ

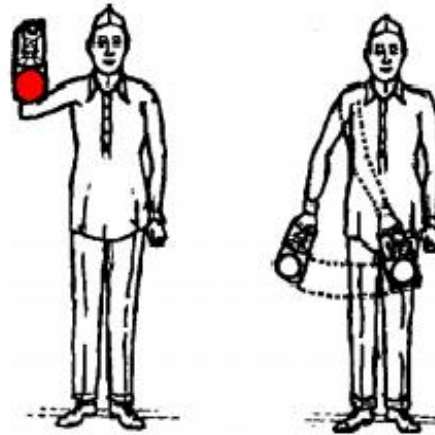
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में लाल झंडी दिखाना या दोनों भुजाओं को सिर के ऊपर उठाना :



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गए रूप में लाल बत्ती दिखाना या सिगनल दिखाने वाले व्यक्ति द्वारा अपने शरीर के सामने समस्तर पर दायें से बायें और बायें से दायें तेजी से सफेद बत्ती हिलाना :



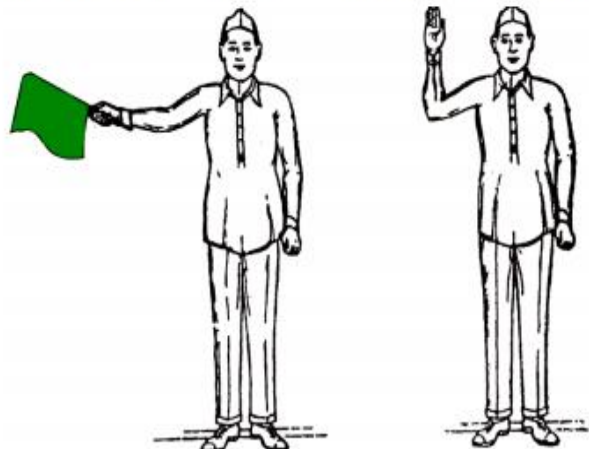
3.54 आगे बढ़ो हैंड सिगनल :

संकेत

आगे बढ़ो

दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी झंडी को हाथ में स्थिर पकड़ना या अपनी एक भुजा को सिर रखना -



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को हाथ में स्थिर रखना -



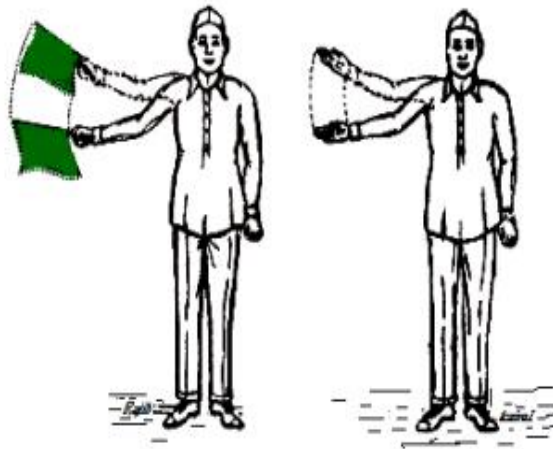
3.55 सतर्कता से आगे बढ़ो हैंड सिगनल :

संकेत

"धीरे-धीरे आगे बढ़ो" और यदि सिगनल हिलाने की गति क्रमशः कम होती जाती है तो अपनी गति भी कम करते जाओ।

दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गए रूप में हरी झंडी को ऊपर नीचे दिलाना या उसी प्रकार एक भुजा को हिलाना :



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को ऊपर - नीचे हिलाना -



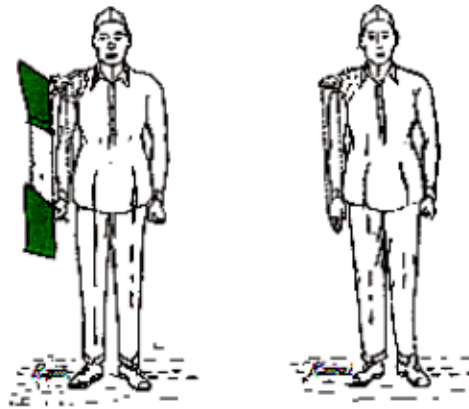
नोट : यदि गति को और भी कम करना है तो वह सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिया जाएगा और यदि गाड़ी रोकनी है तो रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा।

3.56 शंटिंग के लिए हैंड सिगनल : रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल के अतिरिक्त शंटिंग कार्य के लिए निम्नलिखित हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जायेगा, अर्थात् -

(क) संकेत : सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ

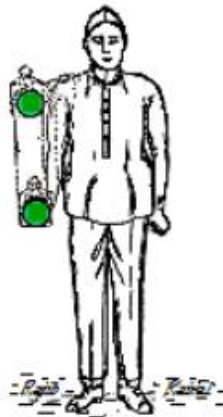
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी झंडी या भुजा को धीरे-धीरे ऊपर नीचे हिलाना -



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

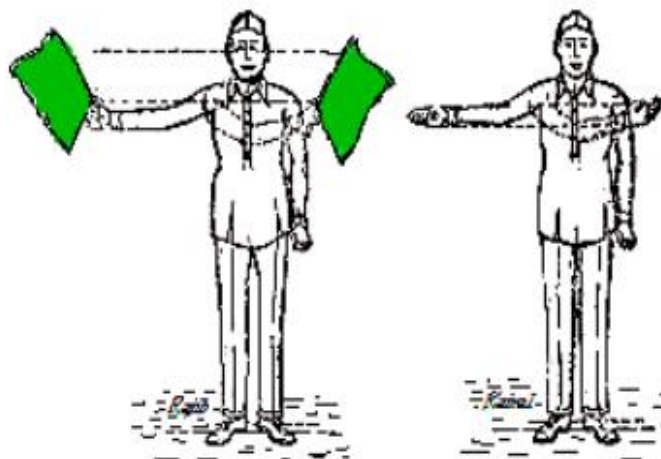
नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को धीरे-धीरे ऊपर-नीचे हिलाना -



(ख) संकेत : सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो

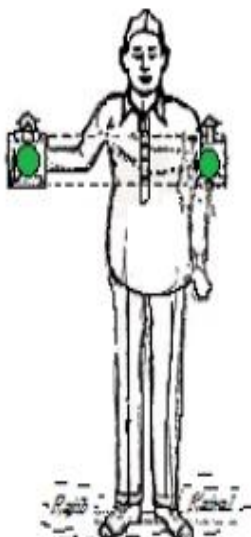
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गए रूप में हरी झंडी भुजा को शरीर के सामने समस्तर पर बायीं-दायीं ओर हिलाना -



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना -

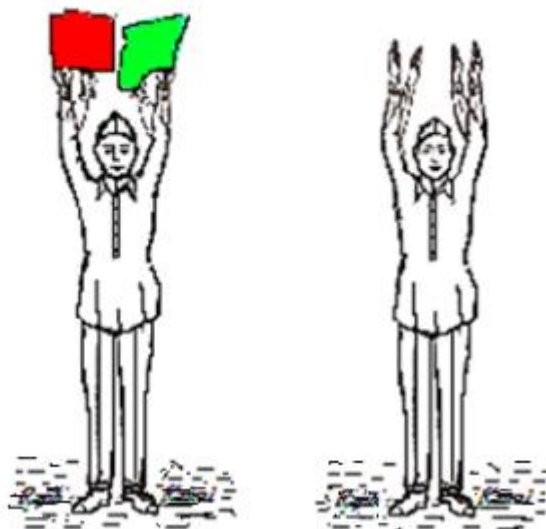


नोट : सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूरजाओ और सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो के लिए हैंड सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिखाए जायेंगे, जब तक यदि रोकना हो तो रोकस्टॉप) हैंड सिगनल नहीं दे दिया जाता ।

(ग) संकेत : गाड़ी जोड़ने (कनलिंग) के लिए धीरे बढ़ो

दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में, हरी और लाल झंडी को या दोनों हाथों को सिर से ऊपर उठाना और एक दूसरे के पास और दूर ले जाना -



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को सिर से ऊपर उठाना और कलाई को मोड़ते हुए हिलाना-



GR-3.58 हाथ सिग्नलो की जानकारी ओर उन्हे पास रखना-

1. गाड़ी संचालन से संबंधित प्रत्येक रेलसेवक को हाथ सिग्नलों की सही जानकारी होनी चाहिये.
2. उसके पास ड्यूटी के समय आवश्यक हाथ सिग्नल होना चाहिये ओर ये हाथ सिग्नल अच्छी हालत में होनी चाहिये.
3. प्रत्येक रेल सेवक ये देखेगा की उसके अधीन सभी कर्मचारियों के पास पर्याप्त मात्रा में हाथ सिग्नल उपलब्ध है ओर इसके प्रयोग की जानकारी है.

रोक पताकाएं BANNER FLAG रोक पताका एक अल्पकालिक स्थिर संकट सिग्नल है. यह लाल कपड़े का बना हुआ होता है ,जिसके दोनों किनारों पर डंडे लगे रहते हैं ओर संबंधित लाइन के आर-पार फैला दिया जाता है

पटाखा सिगनल DETONATING SIGNAL

1. पटाखा सिगनल जिन्हे कुहासा सिगनल भी कहते हैं ये वे उपकरण हैं जो रेल की पटरियों पर लगाये जाते हैं और जब इंजन या कोई अन्य वाहन उन पर से गुजरता है तो ये जोर के धमाके से फूटने के साथ आवाज कर लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करता है।
2. पटाखे का प्रयोग करने के लिये उसे पटरी पर इस प्रकार रखा जाता है की उसका लेवल या छाप ऊपर की ओर रहे और उसकी बत्तियाँ रेल की पटरी के शीर्ष भाग में लपेटकर उसे जमा दिया जाए. मिश्रित गेज पर पटाखे उस पटरी पर जो दोनों गेज में प्रयोग होती है या प्रत्येक गेज की एक-एक पटरी पर लगाये जायेंगे।
3. पटाखा सिगनल उन सभी कर्मचारियों को दिये जाते हैं जो गाड़ी संचालन के साथ सीधे जुड़े होते हैं जैसे स्टेशन मास्टर , चालक, गार्ड , मोटर-मैन, -पेट्रोलमैन, गैंगमेट, गेटमैन आदि । इन सभी कर्मचारियों को 10 पटाखे का एक डिब्बा नजदीकी स्टोर से दिया जाता है जो लाल रंग का होता है जिसमें प्रस्तुति की तिथि लिखा रहता है
4. संरक्षा दूरी 45 मीटर होती है
5. पटाखे की आयु 5 साल होती है और 3 साल तक बढ़ाई जा सकती है. 8 से 12 KMPH गति से चलती हुई खाली डिब्बे के नीचे रखकर इसका परीक्षण किया जाता है.

पटाखों का निपटान Time expired detonators are destroyed by following methods-

1. उन्हें 48 घंटे तक हल्के मिनरल ऑयल में डूबोकर सावधानी पूर्वक एक एक कर आग में डालकर,
2. इनसिनेरेटर में जलाकर
3. शंटिंग के दौरान वैगन के नीचे उनका बिस्फोट कर
4. उन्हें गहरे समुंदर में फेंककर नष्ट किया जाएगा

Detonating signal

Detonating signals/ detonators / fog signals, are appliances which are fixed on the rails and when an engine, a vehicle passes over them, they explode with a loud report so as to attract the attention of the Driver.

- A detonator when required to be used shall be placed on the rail with the label or brand facing upwards and shall be fixed to the rail by bending the clasps around the head of the rail.

In the case of a mixed gauge, detonators shall be placed on the common rail or on one rail of each gauge.

All SMs, Gds, LPs, Gang mates, Gatemen & all other railway servants on whom this duty is laid by the Railway Administration, shall keep a stock of detonators.

DETONATORS are provided in a set of 10 in container. Safety distance is 45 meters. The life span of detonator is 5 years. Tested under wheels of empty wagon pushed by a locomotive at a restricted speed of 8 to 12 kmph.

Time expired detonators are destroyed by following methods---

1. By soaking them in light mineral oil for 48 hrs & throwing them one by one into fire with due precautions.
2. By burning them in incinerator
3. Using under wagons during shunting operations
4. By throwing them in deep sea

ट्रेफिक असिस्टेंट का बिभिन्न परिस्थितियों में पटाखों का प्रयोग

1. एक पटाखा-

- पटाखा सिगनल का परीक्षण करते समय ;
- आपातकाल में बचाव करने के लिये.
- सिगनल ऑफ स्थिति में खराब होने पे 90 मीटर दूरी पे एक पटाखा लगाया जाता है।

2. दो पटाखे-

- धुंध और कोहरे के मौसम में चालक को यह सूचित करने के लिये की वह स्टेशन के सिगनलों के समीप पौछ रहा है प्रथम रोक सिगनल से 270 मी .की दूरी पर लगे कुहासा खम्भे (Fog Signal Post) के पास 10 मी .से अन्तर पर दो पटाखे लगाये जाते हैं।

3. तीन पटाखे-

- सम्पूर्ण संचार ब्याबस्था 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।
- ऑटोमैटिक 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।

क. इंजीनियरिंग प्रोटेक्शन में मध्य सेक्शन में जहा पर गाड़ी खड़ा करने की जरूरत हो वहा अवरोध से 600 मीटर दुरी पर एक बैनर फ्लैग लगाया जाता है और अवरोध से 1200 मीटर दुरी पर 10, 10 मीटर के अन्तराल पर 3 पटाखे लगाये जाते हैं

4. चार पटाखे-

- गाड़ी का सामान्य बचाव करने के लिये बड़ी लाइन पर अवरोध से 600-600-10 -10 मी .की दूरी तथा नैरो गेज पर 400-400-10-10 मी .की दूरी पर चार पटाखे लगाकर गाड़ी का बचाव किया जाता है।
- ट्रेन पार्टिंग के बाद गार्ड 600-600-10-10 मीटर पर पीछे बचाओ किया जायेगा.

दृश्यता परीक्षण बस्तु

VISIBILITY TEST OBJECT (VTO)

- उन स्टेशनओ को छोड़कर जहाँ स्टेशन संचालन नियम के अंतर्गत दृश्यता परीक्षण बस्तु के लिये किसी सिगनल की लाईट या बैक लाईट या हथ निर्धारित किया गया है को छोड़कर अन्य स्टेशन ओ पर दृश्यता परीक्षण बस्तु स्टेशन मास्टर कार्यालय से 180 मीटर की दूरी पर स्टेशन के दोनों ओर लगाया जाता है।
- जब VTO स्टेशन मास्टर को दिखाई न दे तो वो पिछले स्टेशन मास्टर को सतर्कता आदेश देने का या कुहासा सिगनल मैन को भेजेगा ,
- जहा डबल डिस्टेंट सिगनल है वहा VTO की जरूरत नहीं है
- इसे रात के समय प्रकाशित किया जाता है।

VISIBILITY TEST OBJECT(VTO)

Mentioned in SWR, fixed vertically at 180m from the centre of SM office both sides.

When vto is not visible to SM , he will advise a stn rear to issue C/O or arrange fog signal man no VTO or FSP are to be provided at stations with double distant signal and a stn which do not qualify for placement of detonators.

FSP provided 270m in rear of FSS of a stn .

कुहासा संकेतक

FSP ये खंभे स्टेशन पर प्रथम रोक सिग्नल से 270 मीटर की दूरी पर लगाए जाते हैं। धुंध और कोहरे के मौसम में यह संकेतक का प्रयोग होता है

दो सक्षम टीए को फॉग सिग्नलमैन नियुक्त किया जायेगा वो FSP पोस्ट पे ओर उससे 10 मीटर दूर दो पटाखे लगायेंगे ट्रेन की दिशा में 45 मीटर की दूरी पर वो खड़ा रहेगा ओर ट्रेन पास हो

FOG SIGNAL POST—

- FSP provided 270m in rear of FSS of a station.in case of foggy weather or when visibility is not clear SM will personally ensure the all signals are lit
- Two trained TA will act as fog signal man and deputed each direction to the fog signal post ,on reaching the FSP place two detonators on the rail at 10m apart
- He will place himself at 45m in the direction of the train and replace fresh detonators and collect the used one after passage of the train.
- TA shall show stop hand signal in the direction of the approaching train and in single line station shall show proceed hand signal for trains leaving the station.

SIGNAL TO WARN DANGER TO INCOMING SIGNAL

- 3.65. The signals to be used to warn the incoming train of an obstruction shall be a Red flashing hand signal lamp at night or a red flag during day

SR 3.65.01 – A Red Flag during day time or Battery operated LED based Red Flashing Hand signal lamp will be used at night for this purpose to warn a incoming train danger ahead

Point - and their component.

- Point means movable tapered pieces of rail by the operation of which either of the two routes may be set. They are of the following types
 - 1. Hand points
 - 2. Spring points
 - 3. Points operated by lever frame or panel.
- Operation of points
 - By ground lever- Tumbler lever & Spring-loaded lever.
 - Pulling lever from Lever frame (by Cabinman).
 - Winding/ pressing switch/ knob from the panel (by SM)
 - Operating mouse in computer (by SM in SSI).

Necessity of locking the points

- To ensure safety
- To prevent un-authorised operations of points
- To prevent the points to change its position during any movement of trains/vehicles/engines on it.

Locking of Points

- Non-interlocked Non-key locked Points-
 - i) Clamp and Padlock
 - ii) Through-bolt and Padlock
- Non-interlocked Key-locked Points-
 - i) Single Hand Plunger Key lock
 - ii) Double Hand Plunger Key lock
 - iii) Triple Hand Plunger Key lock
 - iv) One way lock
 - v) Double point lock
- Interlocked Points- Facing point lock by
 - i) Hand Plunger lock
 - ii) Track Circuit lock
 - iii) Key lock
 - iv) Points machine
- Facing and Trailing Points: Points are facing or trailing in accordance with the direction a train or vehicle moves over them. Points are said to be facing points when by their operation a train approaching them can be directly diverted from the line upon which it is running.
- 1. Points are connections between lines. They are used to divert the train from one line to other with either mechanical or electrical operation. Generally points have two ends.
- 2. Points are said to be facing which when operated, can divert the movement of train from one line to other.
- 3. Points are said to be trailing which when operated do guide the movement of train that were diverted by facing points.
- 4. So points become facing or trailing depending on the direction of train over which they pass
- **सम्मुख और अनुमुख काँटे** काँटो पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार काँटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि काँटो के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है तो वे सम्मुख काँटे कहलाते हैं।
- 1. पॉइंट्स लाइनों के बीच संबंध हैं। वे या तो यांत्रिक या विद्युत संचालन के साथ ट्रेन को एक लाइन से दूसरी लाइन में मोड़ने के लिए उपयोग किए जाते हैं। आम तौर पर पॉइंट के दो छोर होते हैं।

- 2. पॉइंट्स को फेसिंग कहा जाता है, जो संचालित होने पर ट्रेन को एक लाइन से दूसरी लाइन पर मोड़ सकते हैं।
- 3. पॉइंट्स को अनुगामी कहा जाता है जो तब संचालित होते हैं जब वे ट्रेन की आवाजाही को निर्देशित करते हैं जिन्हें पॉइंट्स का सामना करके डायवर्ट किया जाता था।
- 4. ट्रेन गुजरने के साथ उस दिशा के आधार पर पॉइंट को फेसिंग या ट्रेलिंग बोलते हैं

Trap Point

Facing points provided at an exit from a siding or converging line to derail an unauthorised movement thus protecting the adjacent running line.

- Securing of point, clamp and padlock, key locking, plunger bolt locking, facing point lock, lock bar,

Clamp and Padlock:-

- Ensure that clamps are in good working order.
- Clamps are fitted within 9 to 12 inches from the pointed end of the switch rail.
- Clamps are fully tightened before applying the padlock.

Through-bolt and Padlock

- Ensure that the through-bolt and the locking pins are in good working order.
- When locking pins are passed through the bolt, they should be tight so that the points may not spread by pressure.

Single Hand Plunger Key Lock (SHPKL)

- The lock is fitted with a plunger.
- The key releases the plunger and the plunger releases the points.
- The key can be taken out when the points are set for straight line (normal setting) and plunger is pushed.
- When the points are reversed the key cannot be taken out and before allowing facing movement the points should be clamped and padlocked.
- A detailed instruction for operation is embodied in SWR.

Double Hand Plunger Key Lock (DHPKL)

- The lock is fitted with a plunger having three notches.
- The key releases the plunger and the plunger releases the points.
- Relevant key can be taken out after locking the points by the operation of plunger in either position of the points.
- Only one key can be taken out of the lock at one and the same time.
- Points become free when both the keys are applied in the lock and can be moved either way.
- A detailed instruction for operation is embodied in SWR.

Tripple Hand Plunger Key Lock (THPKL)

- The lock is fitted with a plunger having pull and push movement, but the points normally remain free.
- To lock the points in normal position, the control key should be applied; plunger pulled/ pushed and key controlling the Home signal can be released.
- Disengager (Detacher) is fitted at the foot of the Home signal for controlling the Outer signal to be operated by the Pointsman.
- A detailed instruction for operation is embodied in SWR.

One way lock

- The lock is fitted without plunger.
- The key releases the points.
- The points remain set and locked in their normal position when the key is out of the lock.
- When the key is inserted and turned, the points become free to be moved either way.
- The points in the reversed position should be clamped and padlocked before allowing facing movement. A detailed instruction for operation is embodied in SWR.

Double points lock

The lock is fitted without plunger.

The key releases the points.

The points fitted with double locks remains locked in one or the other position when one of the key is out of the lock.

Only one key can be taken out of the lock at one and the same time.

Points become free when both the keys are applied in the lock and can be moved either way.

A detailed instruction for operation is embodied in SWR.

Facing points lock

It is plunger bolt provided at the facing points.

Ensures that the points are correctly set and locked and to prevent them from being altered.

Holding bar

- An iron bar of about 42 ft length.
- It is provided when there is gap of exceeding 180 meters between an interlocked points and signal or between two consecutive interlocked points.
- Prevents the lock bar/ facing point lock being moved while a vehicle is passing or standing over it.
- The length of lock bar shall exceed the greatest distance between any two adjacent axles of any vehicle likely to be used on the line.

Lock bar

- An iron bar (about 42 ft long) connected with the facing points lock.
- Prevents the facing point lock being moved while a vehicle is passing or standing over it.
- The length of lock bar shall exceed the greatest distance between any two adjacent axles of any vehicle likely to be used on the line.

Fouling bar

- An iron bar of about 42 ft length.
- The length of lock bar shall exceed the greatest distance between any two adjacent axles of any vehicle likely to be used on the line.
- Provided at the fouling point between two diverging roads.
- Prevents the signal from being taken off for one road while a train is standing short of the clearance of the other.

Detector

- An appliance provided at the facing points.
- Ensures the points being correctly set before the relevant signal can be taken off.
- Prevents the points being moved until the relative signal has been put back to ON.
- Detectors are of two types – mechanical detector and electrical detector.

Compensator

An appliance provided to compensate for the difference in length of rodding and wires due to variation in temperature.

Wire adjuster

An appliance provided to adjust the length of wires due to variation in temperature.

EFPL :

EFPL stand for Economical facing points Lock. When the points, Point's lock and lock bar are worked with one lever, the arrangement is known as Economical Facing Points Lock. In diagram it is shown by a second bracket..

Permanently locked points

- Certain points at non-interlocked stations, normally kept permanently locked except where these are required to be reversed for allowing particular movements, are called Permanently Locked Points (PLP).
- Divided into two classes- Class 'A' and class 'B'.
- Class 'A' PLP is taken off from running line; all other PLPs are Class 'B' points.
- SM is responsible for correct setting and locking of Class 'A' PLP.
- Pointsman deputed by SM is responsible for correct setting and locking of the Class 'B' PLP.

AXLE COUNTER

Means an electrical device which ,when provided at two given points on the track , proves by counting axles in and axles out, whether the section of the track between the said two points is clear or occupied.

इसका अभिप्राय रेल पथ पर दो स्थान पर लगाये गये ऐसे बिद्युत यंत्र से है जो उनके बीच आने तथा जाने वाली धुरियों की गणना द्वारा यह सिद्ध करता है की उन दो स्थान के बीच रेल पथ खाली है या भरा हुआ है।

Track Circuit ट्रेक सर्किट

Means an electrical circuit provided to detect the presence of a vehicle on a portion of track, the rails of the track forming part of the circuit.

- It is provided in station to detect presence of vehicle through panel to sm.
- It is also provided in automatic signalling system.
- Range 350m.

का अभिप्राय बिद्युत के उस परिपथ से है जो रेल पथ के किसी भाग पर किसी वाहन की उपस्थिति ग्यात करने के लिये लगाया जाता है तथा रेल पथ की पटरिया परिपथ का अंश मानी जाती है।

Working of point by mechanically through rodding or double wiring or by electrically through motor operation, use of crank handle.

- Pull sheet, Painting of lever, clutch resetting lever, compensator

Description of Point Indicator, Trap indicator, कॉटा और ट्रेप संकेतक

ये सिगनल नहीं है किन्तु ये कॉटो पर फिट तथा उन के साथ संचालित होकर रात या दिन में कांटो की दशा बताने वाले उपकरण है।

SR1.02(46)-1 कॉटा संके तक - -Point Indicator जब सीधी लाइन के लिये कांटो को सेट किया गया हो तो सभी कॉटा संकेतक को दोनों दिशाओ में दिन में सफेद निशान अथवा रात में सफेद बत्ती और जब उन्हें टर्न आउट के लिये सेट किया गया हो तब दोनों दिशाओ में दिन में कोई निशान नहीं किन्तु रात के समय हरी बत्ती अबश्य दिखनी चाहिये ।

SR1.02(46)-2 ट्रेप संके तक Trap Indicator ट्रेप कॉटो अथवा डिराईलिंग स्विटचो के बचाव और उनकी स्थिति दर्शाने के लिये लगाये गये ट्रेप संकेतक को जब स्विच खुला या डिरेल पटरी पर हो तब दोनों दिशायों में लाल निशान और रात में लाल बत्ती और जब स्विच बंद या डिरेल पटरी से अलग हो तब दोनों दिशायों में कोई निशान नहीं किन्तु रात में हरी बत्ती अबश्य दिखनी चाहिये ।

ये सिगनल नहीं है किन्तु ये कॉटो पर फिट तथा उन के साथ संचालित होकर रात या दिन में कांटो की दशा बताने वाले उपकरण है।

POINT INDICATOR &TRAP INDICATOR

are not signals, but are appliances fitted to and working with points to indicate by day /night the position in which points are set.

point indicator--when set for straight line it will show white mark /white light during day/night. when set for loop line it will show no mark /green light day/night.

trap indicator will show position of trap/ derail switch, when open it will show red mark / red light during day/night.

when closed no mark during day & green light during night

Shunting permit indicator शंटिंग पर्मिट इंडिकेटर

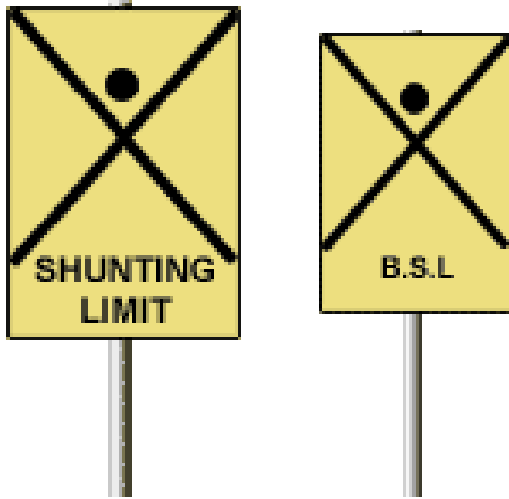
1. यह स्टॉप सिग्नल के संयोजन में एक उपकरण है जो शंटिंग को नियंत्रित करने के लिए प्रदान किया जाता है।
 2. इसे केवल अकेले एक पोस्ट पर रखा जाएगा।
 3. यह दोनों दिशाओं में शंटिंग को अनुमति दे सकता है
 4. यह यार्ड के नॉन इंटरलॉक वाले क्षेत्र में प्रदान किया जाता है जहां इंटरलॉक किया गया क्षेत्र अलगथलग होता है।-
 5. आम तौर पर इसे ग्राउंड लीवर द्वारा संचालित किया जा सकता है
 6. शंटिंग की अनुमति नहीं होने पर यह कोई प्रकाश नहीं दिखाएगा।
 7. दो प्रकार होते हैं a] सेमफोर टाइप b] रंगीन बत्ती टाइप
- a) सेमफोर टाइप:-** इसमें पीली क्रॉस के साथ एक काली डिस्क होती है, दोनों दिशाएं, दिन के समय में जब शंटिंग की अनुमति होती है और रात के समय पीले क्रॉस लाइट होती है।
- b) रंगीन बत्ती टाइप -**
जब शंटिंग की अनुमति दी जाती है तो यह दिन और रात दोनों दिशाओं में पीली क्रॉस लाइट दिखाता है।
8. एसपीआई के कामकाज के बारे में विस्तृत निर्देश एसडब्ल्यूआर में उपलब्ध हैं

ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड

1. ये बोर्ड सिर्फ बहूसंकेती सिग्नल ब्याब्स्था के उस बी क्लास स्टेशन पर लगाया जाता है जहां गाड़ी आने की दिशा में पहला कांटासम्मुख न हो कर अनुमुख हो या कोई कांटा 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 बोर्ड लिखा होता है .
3. रात के समय इस बोर्ड पर स्टेशन की ओर एक सफेद बत्ती जलायी जाती है .
4. ये बोर्ड स्टेशन के प्रथम रोक सिग्नल से कम से कम 180 मी की दूरी पर लगाया जाता है
5. ये बोर्ड ब्लॉक सेक्शन ब स्टेशन सेक्शन की सीमा निर्धारण करता है

शंटिंग लिमिट बोर्ड (एसएलबी)

1. ये बोर्ड सिर्फ सिंगल लाइन ब्याब्स्था में बी क्लास स्टेशन पर लगाया जाता है जहां प्रथम रोक सिग्नल के आगे पर्याप्त दूरी पर विरुद्ध दिशा का एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल नहीं होता है .
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 शंटिंग लिमिट बोर्ड लिखा होता है .
3. रात के समय इस बोर्ड पर स्टेशन की ओर एक सफेद बत्ती जलायी जाती है .
4. ये बोर्ड TALQ ब्याब्स्था में प्रथम रोक सिग्नल से कम से कम 400 मी तथा MACLS/MAUQ ब्याब्स्था में प्रथम रोक सिग्नल से कम से कम 180 मी की दूरी पर लगाया जाता है
5. ये बोर्ड ब्लॉक सेक्शन ब स्टेशन सेक्शन की सीमा निर्धारण करता है



BSLB

It is provided on Double line _B' class station. It is provided on MAS only
 It shall be provided where outermost points are trailing or where there are no points
 It shall be placed at a distance of 180m in advance of the Home signal
 This board bears the words _Block Section Limit.

SLB

It is provided on single line _B' class station both in TAS and MAS .
 SLB is provided where advanced starter is not provided.
 It shall be placed at a distance of 400 m in TAS and 180 M in MAS from FSS.
 This board bears the words _Shunting Limit'

एसएलबी ओर बीएसएलबी का अन्तर

क्र	शंटिंग लिमिट बोर्ड (एसएलबी)	ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड
1	ये बोर्ड सिर्फ सिंगल लाइन ब्याब्स्था मे बी क्लास स्टेशन पर लगाया जाता है जहा प्रथम रोक सिग्नल के आगे पर्याप्त दूरी पर बिरुद्ध दिशा का एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल नहीं होता है	ये बोर्ड सिर्फ बहूसंकेती सिग्नल ब्याब्स्था के उस बी क्लास स्टेशन पर लगाया जाता है जहा गाड़ी आने की दिशा मे पहला कांटासम्मुख न हो कर अनुमुख हो याकोई कांटा ही न हो.
2	ये बोर्ड TALQ ब्याब्स्था मे प्रथम रोक सिग्नल से कम से कम 400 मी तथा MACLS/MAUQ ब्याब्स्था मे प्रथम रोक सिग्नल से कम से कम 180 मी की दूरी पर लगाया जाता है	ये बोर्ड स्टेशन के प्रथम रोक सिग्नल से कम से कम 180मी की दूरी पर लगाया जाता है
3	इस पर काले रंग से शंटिंग लिमिट बोर्ड लिखा होता है.	इस पर काले रंग से ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लिखा होता है.
4		

DIFFERENCE BETWEEN SLB & BSLB

क्र	<u>Shunting Limit Board (SLB)</u>	<u>Block section Limit Board (BSLB)</u>
1	It is provided on single line 'B' class station	It is provided on Double line 'B' class station
2	It is provided both in TAS and MAS	It is provided on MAS only.
3	SLB is provided where advanced starter is not provided	It shall be provided where outermost points are trailing or where there are no points
4	It shall be placed at a distance of 400 m in TAS and 180 M in MAS from FSS	It shall be placed at a distance of 180m in advance of the Home signal
5	This board bears the words 'Shunting Limit'	This board bears the words 'Block Section Limit'
6	It may be either inside or outside home signal(in TAS outside, in MAS inside)	It is always inside home signal

Brief knowledge about various system of working on Indian Railways,

- Means the system adopted for the time being for the working of trains of any portion.
- का अभिप्राय रेल के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन के लिये उस समय अपनाई गई पद्धति से है।
- 6 TYPES OF SYSTEM OF WORKING IN IR—
- भारतीय रेल में 6 प्रकार के संचालन पद्धति हैं--
 - पूर्ण ब्लॉक पद्धति THE ABSOLUTE BLOCK SYSTEM
 - स्वचालित ब्लॉक पद्धति THE AUTOMATIC BLOCK SYSTEM
 - अनुगामी गाड़ी पद्धति THE FOLLOWING TRAIN SYSTEM
 - पायलट गार्ड पद्धति THE PILOT GUARD SYSTEM
 - ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति THE TRAIN STAFF & TICKET SYSTEM
 - केवल एक गाड़ी पद्धति THE ONE TRAIN ONLY SYSTEM
- SECR में 3 प्रकार के संचालन पद्धति हैं--
 - पूर्ण ब्लॉक पद्धति THE ABSOLUTE BLOCK SYSTEM
 - स्वचालित ब्लॉक पद्धति THE AUTOMATIC BLOCK SYSTEM
 - केवल एक गाड़ी पद्धति THE ONE TRAIN ONLY SYSTEM

Absolute Block System –

Essentials, Condition for granting line clear and taking off signals,

- a) No train shall be allowed to leave a Block Station unless L/C has been received from the Block Station in advance, and
- b) On D/Ls such L/C shall not be given unless the line is clear, not only up to the FSS at the Block Station at which such L/C is given but also for an adequate distance beyond it
- c) On S/Ls such L/C shall not be given unless the line is clear of trains running in the same direction, not only up to the FSS at the Block Station at which such L/C is given, but also for an adequate distance beyond it, and is clear of trains running in the direction towards the block station to which such L/C is given.
- d) Unless otherwise directed by approved spl instructions the adequate distance referred above shall not be less than 400 meters in TAST and 180 meters in MLQ or MAST.

Interlocking

“interlocking” means an arrangement of signals, points and other appliances, operated from a panel or lever frame, so interconnected by mechanical locking or electrical locking or both that their operation must take place in proper sequence to ensure safety;

अंतर्पाशन - का अभिप्राय पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिगनलओं,कांटो और अन्य उपकरण की ऐसी ब्याबस्था से है जो यांत्रिक (लॉकिंग) बिद्युत (लॉकिंग) अथवा दोनों के द्वारा परस्पर इस प्रकार संबद्ध रहे की उनका प्रचालन एक समुचित क्रम मे होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके,

BASIC PRINCIPLES OF INTERLOCKING

- 1 It shall not be possible to take “off” conflicting signals at one and the same time.
- 2 It shall not be possible to take “off” signal for a running line unless-
 - All the points giving access to the running line from sidings or goods line are set against the running line.
 - Level crossing gates controlled by interlocking are locked across the roadway.
 - The running line should include adequate distance
 - Once a signal lever is pulled to take off signal, it must lock or back lock, as necessary, the lever operating the points and gate locks referred to above.
 - When a signal is at “on” position, all points which would be locked by taking it “off” must be free for shunting purposes.
 - It must not be possible to take “off” a Warner signal; until all the relative stop signals in advance have first been taken “off” it must back lock all such signals.

, types of interlocking,

- Direct Interlocking
- Indirect Interlocking

In direct interlocking all lever of points locks and signals are concentrated in one lever frame and worked there from and the interlocking effected by electrical and mechanical means.

--- When the points are set and locked from one place and signals operated from another place and another lever frame, the interlocking is affected by means of keys carried or transmitted from one place to the other. Such type of interlocking is called indirect interlocking

standards of interlocking,(REV)

- STANDARD-I
- STANDARD-II
- STANDARD-III
- STANDARD-IV

STANDARD-I

- Speed – 50 Kmph.
- Isolation – mainline from loop line recommended not compulsory.
- Points – facing points with key locking switches.
- Interlocking – indirect (by means of key locks)
- Minimum signals – (A) for two aspect signaling – outer, bracketed home and starter is optional.
- For multiple aspect signaling – distant, home.

STANDARD-II

- Speed – 75 / 110 Kmph (REV)
- Isolation – mainline from loop line essential.
- Points – facing points with plunger type locking with switches and bolts.
- Interlocking – direct/indirect
- Signals – Two aspect signaling-- outer, Warner and bracketed home and starter when necessary.
Multiple aspect signaling – distant, home, starter.

STANDARD-III

- Speed –MPS/ 140 KMPH (REV)
- Isolation - Isolation of mainline from loop line is compulsory.
- Points – facing points with plunger type locking with switches and bolts.
- Interlocking – Direct Interlocking.
- Signals – Two aspect signaling – Outer, Warner, Bracketed Home, Starter and advance starter if necessary.
Multiple aspect signaling – Distant, Home and Starter

STANDARD-IV

- Speed –160 KMPH (REV)
- Isolation – As Per STD-III
- Points – As Per STD-III
- Interlocking – As Per STD-III
- Signals – As Per STD-III

Key transmitters, Mechanical/Electrical Slotting. •

पृथक्करण Isolation

- का अभिप्राय किसी लाइन को, कॉटे या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा सम्बद्ध लाइन या लाइनो पर अवरोध के संकट से बचने के लिये पृथक् करने की व्यावस्था से है I
- **“isolation”** means an arrangement, secured by the setting of points or other approved means, to protect the line so isolated from the danger of obstruction from other connected line or lines;

Means of Isolation

Trap Switch

- 1) It is a single rail cut
- 2) It isolates the main line from loop line and running line from non running line
- 3) In case of unauthorized movement the train will get derailed at the trap switch and will not infringe the adjacent line.
- 4) Though it helps in isolation but it is not adequately safe as it derails the vehicle

Sand Hump

- 1) It is an extension of loop line which ends in a heap of sand or earth
- 2) It isolates the main line from loop line and running line from non running line
- 3) If any vehicle rolls down, the wheel will entangle with the sand or earth
- 4) Its length is less than the prescribed length of SOL but under approved special instruction it can work as SOL
- 5) It is economical as it serves both the purpose of isolation and SOL in short space

Snag Dead End

- 1) It is an extension of loop line which ends in a Stop Board or a concrete structure
- 2) It isolates the main line from loop line and running line from non running line
- 3) Its length shall not be less than the prescribed length of SOL for TAST & MAST. Hence it is a pure substitute of SOL.

Over Run Line (Snag Dead end with Trap Switch)

- 1) It is an extension of loop line which ends in a Stop Board or a concrete structure
- 2) But there is a trap switch at a distance of 180/120 meters from Starter.
- 3) It isolates the main line from loop line and running line from non running line
- 4) In case of Sand Hump and Snag Dead end no vehicle can be stabled, otherwise it cannot work as SOL but in case of Over run line, vehicle can be stabled after Trap switch.
- 5) Hence it serves three purposes i.e. i) a means of isolation, ii) substitute of SOL from starter to Trap Switch and iii) a space for the purpose of stabling vehicles beyond trap switch **after keeping the trap switch in open condition.**

स्टेशन पर इन्टरलॉकिंग स्टैण्डर्ड लागू करने हेतु कम से कम आवश्यकताएं

क्र. सं.	मद	Standard. - I	Standard. - II	Standard. - III	Standard. - IV
1	अनुमेय गति (Kmph.)	वर्तमान - 50 तक	वर्तमान - 75 तक	अधिकतम अनुमत गति	वर्तमान लागू नहीं
		संशोधित - 50 तक	संशोधित - 110 तक	संशोधित - 140 तक	संशोधित - 160 तक
2	सिगनल	दो संकेतीय - आउटर, ब्रेकेटेड होम (डबल लाइन पर स्टार्टर)	दो संकेतीय - आउटर, ब्रेकेटेड होम, वार्नर एवं स्टार्टर	---	---
		बहु संकेतीय - डिस्टेन्ट, होम, स्टार्टर	बहु संकेतीय - डिस्टेन्ट, होम, स्टार्टर	बहु संकेतीय - डिस्टेन्ट, होम, स्टार्टर	बहु संकेतीय - डिस्टेन्ट, होम, स्टार्टर
3	पृथक्करण (Isolation)	हाँ *	हाँ	हाँ	हाँ
4	डबल डिस्टेंट	नहीं	हाँ **	हाँ	हाँ
5	पॉइन्ट प्रचालन	मेकेनिकल	मेकेनिकल / इलेक्ट्रिकल	मेकेनिकल / इलेक्ट्रिकल	इलेक्ट्रिकल
6	पॉइंट लाकिंग	चाबी/फेसिंग पॉइंट लॉक/ हैंड प्लंजर लॉक	फेसिंग पाइंट लॉक/ पाइंट मशीन	फेसिंग पाइंट लॉक/ पाइंट मशीन	क्लैम्प टाइप डाइरेक्ट (वांछनीय)
7	पॉइंट डिटेक्शन	मेकेनिकल/इलेक्ट्रिक	मेकेनिकल/इलेक्ट्रिक	मेकेनिकल/ इलेक्ट्रिकल	इलेक्ट्रिकल
8	लॉक डिटेक्शन	नहीं	हाँ	हाँ	हाँ
9	इंटरलॉकिंग	की/मेकेनिकल	मेकेनिकल/ इलेक्ट्रिकल/ इलेक्ट्रॉनिकल	मेकेनिकल/ इलेक्ट्रिकल/ इलेक्ट्रॉनिकल	मेकेनिकल/ इलेक्ट्रिकल/ इलेक्ट्रॉनिकल
10	ट्रेक सर्किटिंग	नहीं	मेकेनिकल - रन थ्रू लाइन (मैन लाइन) इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिकल सभी रनिंग लाइन	सभी रनिंग लाइन	सभी रनिंग लाइन
11	ब्लॉक	टोकन	टोकन /एसजीई	एसजीई/	एसजीई/

शंटिंग -

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

SHUNTING --means the movement of vehicle or vehicles with or without engine or any other self-propelled vehicle, for the purpose of attaching, detaching or transfer or for any other purpose. (GR 5.13 to 5.21)

शंटिंग के प्रकार

- 1. हाथ शंटिंग
- 2. लूज शंटिंग
- 3. फ्लाई शंटिंग
- 4. पुश एंड पुल शंटिंग

TYPES OF SHUNTING

- 1. Hand shunting
- 2. Loose shunting/ Hump shunting
- 3. fly shunting
- 4. Push and pull shunting/ engine shunting

शंटिंग के सामान्य नियम-

1. चालक को शंटिंग के लिये शंटिंग आदेश T/806 प्राधिकार पत्र देना चाहिए।
 2. शंटिंग कार्य निर्धारित किये गये परिचालन विभाग के निम्नलिखित कर्मचारी के पर्यवेक्षण में होना चाहिये – स्टेशन मास्टर, असिस्टेंट स्टेशन मास्टर, मुख्य यार्ड मास्टर, यार्ड मास्टर, असिस्टेंट यार्ड मास्टर, गार्ड, शंटिंग मास्टर, शंटिंग जमादार, टी.ए-1 (केवल माल गाड़ी के लिये)। सवारी गाड़ी के शंटिंग के पर्यवेक्षण की जिम्मेदारी शंटिंग जमादार से नीचे के पद के कर्मचारियों को नहीं सौंपी जानी चाहिये। शंटिंग के दौरान पर्यवेक्षक ये सुनिश्चित करेगा के सारे काँटों को सेट ओर तलित किया गया है या नहीं।
 3. रोड साइड स्टेशन पर स्टेशन मास्टर के अनुदेश अनुसार गार्ड शंटिंग पर्यवेक्षक रहेगा।
 4. शंटिंग के दौरान गार्ड ये सुनिश्चित करेगा के सारे काँटों को सही तरीके से सेट ओर तलित किया गया है या नहीं। फिर चालक को हाथ सिगनल दिखायेगा।
 5. शंटिंग की अधिकतम गति 15 किमी/घं. होगी।
- खतरनाक / ज्वलनशील पदार्थ तथा बिस्फोटक पदार्थ, पशुधन से भरे वाहन की शंटिंग की अधिकतम गति 8 किमी/घं. होगी।
6. पाँच बॉक्स वैगन की शंटिंग करते समय इम्पाक्ट गति अधिकतम 3 किमी/घं. होगी। एक बॉक्स वैगन की शंटिंग करते समय इम्पाक्ट गति अधिकतम 5 किमी/घं. होगी।
 7. शंटिंग कार्य के लिये आऊटर, होम, और अंतिम रोक सिगनल को ऑफ़ नही किया जायेगा।
 8. लोको पायलट के इंजन में उपस्थिति में शंटिंग कार्य किया जायेगा।
 9. शंटिंग के दौरान कोई परिवर्तन या स्टाफ बदलता है तो पुराने टी/806 रद्द कर के नया टी/806 दिया जायेगा
 10. जहा स्थावर सिगनल नहीं है/ खराब है वहा शंटिंग काँटों को क्लाम्प ओर पैडलॉकिंग कर के किया जायेगा
 11. सवारी गाड़ी की शंटिंग करते समय जब इंजन को जोड़ना हो तो पहले इंजन को सवारी डिब्बे से 20 मी. की दूरी पर अवश्य खड़ा करना चाहिये और सावधानी पूर्वक इंजन को लोड पर लेना चाहिये जिससे यात्रियों को धक्का न लगे।
 12. जहाँ ढलान (400 में 1) है वहा लूस शंटिंग नहीं किया जायेगा, इंजन ढलान के तरफ यानी उतार के दिशा में रहेगा यदि वहा पर स्लिप साइडिंग के द्वारा ब्लाक सेक्शन का बचाओ न किया गया है, ओर शंटिंग की गति 5 की.मि/घ. से अधिक नहीं होगी।
 13. डैड एंड साइडिंग में शंटिंग करते समय ट्रेफिक स्टाफ ऐसी जगह पे रहेगा जहा से इंजन ओर डैड एंड दोनों दिखाई दे ओर हाथ सिगनल दिखायेगा।

General rules of Shunting:

1. The SM or the person authorized to give instruction for shunting shall issue an authority on form T/806.
2. Shunting must be performed under the supervision of properly authorized operating staff only including SM, ASM, YM, CYM, AYM, Shunting Jamadar, Shunting master, Gd, T.A I (goods train only) etc. Supervisor shall ensure that the points are correctly set and locked.
3. At roadside stns, Gd in charge of the train must personally supervise shunting under instructions from the SM.
4. The Guard shall ensure that the points are correctly set and locked and exhibit hand signals to the Loco Pilot.
5. MPS of shunting is 15 km/h which is restricted to 8 km/h in case of shunting/marshalling of wagons loaded with inflammable liquids, explosives, live stocks.
6. Impact speed when shunting one box wagon must not exceed 5 km/h while impact speed when shunting a group of 5 box wagons coupled with transition coupler must not exceed 3 km/h.
7. Fixed signals except Outer, Home and the LSS may be taken 'Off' for shunting purposes.
8. Shunting will be started only when LP is in the engine.
9. During shunting if any changes done or staff changes T/806 will be withdrawn and cancelled then new one would be issued.
10. Where fixed signals are not provided/out of order shunting should be done by clamping and padlocking points.
Shunting instructions shall not be changed and points shall not be changed unless shunting operation is completed and shunting staff have been advised.
16. Conflicting signals must not be shown to the Loco Pilot.
17. Multiple unit is treated as one engine for the purpose of shunting but in case of two engines, one engine only must be used for shunting.
18. Screw couplings must not hang down and drag. Before the screw coupling is unhooked, vacuum/air hose pipes must be placed on dummy plugs.
19. When vehicles are moved by an engine for attaching to a passenger train, the vacuum/air brake should be connected up and in case of shunting a goods train at intermediate stations, vacuum/air brake should, as far as possible, be connected with the engine.
20. Carriages occupied by passengers must not be moved without warning the passengers and Guard shall see that vacuum/air brake is connected up and points are set correctly.
21. When shunting is done simultaneously from both ends, person in-charge of shunting must inform the CASM/Switchman/Cabin man at his end to inform the CASM/Switchman/Cabin man at the other end to advise the person in charge of shunting at the other end before shunting/backing a train which may foul a line on which shunting is done from other end. He shall also depute a man in rear of load to pin down hand brakes to prevent the points in rear being fouled and exhibit a danger signal when the fouling mark is being reached.
22. Except under the supervision of an operating 'Officer, no hand shunting by hands is permitted.

ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करना

- जब भी ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करना हो तो स्टेशन मास्टर आवश्यकता अनुसार लाइन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड करेगा यदि लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग कार्य के लिये भेजना हो तो लोको पायलट को इसके लिये निम्नलिखित प्राधिकार दिये जा सकते हैं -

- i) शंटिंग चाबी देकर, या
- ii) ब्लॉक आक्यूपेशन चाबी देकर, या
- iii) अंतिम रोक सिगनल के नीचे लगा शंट सिगनल ऑफ़ करके, या
- iv) T/806 पर ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड का प्राइवेट नं. लिखकर।

Shunting in block section

- If it is required to perform shunting in block section, the line shall be blocked back or blocked forward by the SM. In such cases, one of the following authorities is given to the L P to enter into the block sec for the purpose of shunting:
- Shunting key(OCC/SKB KEY); or
- (b) Block occupation key; or
- (c) Taking 'Off' the shunt signal provided below the LSS or
- (d) Private No. in lieu of block back/ block forward on T / 806

General rules of Shunting:

11. When shunting done to a passenger train engine must first come to a halt at least 20m away from train and then proceed with great caution.
12. In gradient section (1 in 400) loose shunting will be prohibited and engine attached towards the falling gradient & Speed of shunting will not exceed 5kmph.
13. At dead end siding traffic staff conducting shunting must place himself in a position where he can see both engine and dead end and show hand signal.

सवारी गाड़ी शंटिंग

- सवारी गाड़ी को जोड़ते या अलग करते वक्त गाड़ी का कम से कम 20मी पहले इंजन को रोक देना चाइये ओर पूरी सतर्कता के साथ गाड़ी में जोड़ना चाइये
- जब भी किसी लाइन पर सवारी गाड़ी खाड़ी हो उस लाइन पर ट्रेन पावर अथवा उस गाड़ी में शंटिंग के लिए आने वाले पावर के अतिरिक्त किसी अन्य पावर को नहीं लाया जायेगा

•

SHUNTING IN PASSENGER TRAIN-

- When shunting done to a passenger train engine must first come to a halt at least 20m away from train and then proceed with great caution.
-

बिना सिगनल मूवमेंट

- जहा पर बिना सिगनल मूवमेंट हो रहा है वहा ट्रेफिक असिस्टेंट सभी काँटों को सेट,;क्लम्प ओर पदलोककिंग करेगा, लोको पायलट सजग सतर्क रहेगा ओर रूट सहीबी से लगा है या नहीं अवलोकन करेगा

शुट्टेन मे शंटिंग

सीधी जाने वाली मालगाड़ी मे शंटिंग के समय प्रभारी कोई ये संतुस्ती कर लेगाकी शंटिंग से असंबद्ध गाड़ियों के कम से कम 15 प्रतिशत डिब्बे के हंड ब्रेक गिरा होना चाइये

Causes of accident during shunting movement and remedial measures

शंटिंग के दौरान दुर्घटना के कारण और उपचारात्मक उपायों

1. जब बिना सिगनल या सिगनल त्रुटिपूर्ण मे शंटिंग हो रहा है तब, काँटों को सही सेटिंग, क्लैम्पिंग और पैड लॉकिंग सुनिश्चित किए बिना प्राधिकरण जारी किया जायेगा।
2. एक बार टी/806 जारी करने के बाद शंटिंग के दौरान दूसरा मूवमेंट नहीं कराना चाइये. जरूरत पड़ने पर पहले टी/806 लोको पायलट से वापस लेंगे ओर कैन्सल करेंगे इसके लिये WALKY TALKY का प्रयोग नहीं करेंगे. मूवमेंट के बाद नया टी/806 जारी करेंगे
3. स्टेशन मास्टर ट्रेन के पूर्ण आगमन से पहले कांटेओको नहीं बदलेगा।
4. शंटिंग के अधिकतम गति का उलंघन नहीं करेंगे, बिस्फोटक ज्वलन शील पदार्थ भरे वाहन ओर पशुधन वाले वाहन के शंटिंग की अधिकतम गति 8KMPH होगा
5. सवारी गाड़ी की शंटिंग करते समय जब इंजन को जोड़ना हो तो पहले इंजन को सवारी डिब्बे से 20 मी. की दूरी पर अवश्य खड़ा करना चाहिये और सावधानी पूर्वक इंजन को लोड पर लेना चाहिये जिससे यात्रियों को धक्का न लगे
6. जहाँ डलान (400 मे 1) है वहा लूस शंटिंग नहीं किया जायेगा, इंजिन डलान के तरफ यानी उतार के दिशा मे रहेगा ओर शंटिंग की गति 5 की.मि/घ. से अधिक नहीं होगी।
7. डैड एंड साइडिंग मे शंटिंग करते समय ट्रेफिक स्टाफ ऐसी जगह पे रहेगा जहा से इंजिन ओर डैड एंड दोनों दिखाई दे ओर हाथ सिगनल दिखायेगा I
8. शंटिंग के दौरान ट्रेफिक असिस्टेंट ये सुनिश्चित करेगा के सारे काँटों को सही तरीके से सेट ओर तलित किया गया है या नहीं। फिर चालक को हाथ सिगनल दिखायेगा I जहा पर बिना सिगनल मूवमेंट हो रहा है वहा ट्रेफिक असिस्टेंट सभी काँटों को सेट, क्लम्प ओर पदलोककिंग करेगा, लोको पायलट सजग सतर्क रहेगा ओर रूट सहीवी से लगा है या नहीं अवलोकन करेगा

Stabling of load and securing of vehicles

रनिंग लाइनों पर वाहनों को स्थिर करना

1. ट्रेन से अलग किए गए वाहनों को रनिंग लाइन पर पूरी तरह से आवश्यक अवधि से अधिक समय तक रुकने की अनुमति नहीं होगी
2. टीए के कर्तव्य है की कार्यभार सोपते समय किस किस वाहन का हैण्डब्रेक बंधा है और स्किड चैन कहा लगे है ये जानकारी देगा
3. sm वाहनो को स्थिर करने के बाद उस लाइन के विरुद्ध काँटों को सेट करेगा उसमें क्लैप और ताला लगायेगा
4. उन्हें एक साथ जोड़ा जाएगा और वाहनों और ब्रेक वैन के सभी आवश्यक हाथ ब्रेक को लागू किया जाएगा
5. रात में, दोनों छोर पर कोचिंग वाहनों के साइड और टेल लैंप को चालू किया जाएगा। यदि नहीं, तो दोनों सिरों पर लाल दिखाने वाले हैंड सिग्नल लैंप को ठीक करें। माल वाहन के मामले में, मुख्य लाइन टेल लैंप, यदि उपलब्ध हो, विधिवत जलाया जाता है, तो रात के समय दोनों सिरों पर तय किया जाएगा।
6. लाल स्याही से TSR ओर SM डाइरी में लिखी जाएगी
7. जब लाइन चालू हो और साफ़ हो जाए तो केबिन ASM के साथ एसएम प्राइवेट नंबर की सलाह और आदान-प्रदान कर सकता है।
8. कार्यभार सौंपने के समय स्टेशन की डेयरी में रनिंग लाइनों के कब्जे को रिकॉर्ड किया जाएगा. पॉइंट को उसी लाइन के विपरित मे लगा दिया जायेगा
9. जब भी संभव हो, ट्रैक मशीनों को गैर-चलने वाली लाइनों या उन लाइनों पर स्थिर किया जाना चाहिए जो अन्य चलने वाली लाइनों से पृथक हैं। जब अपरिहार्य परिस्थितियों के कारण ट्रैक मशीन एक रनिंग लाइन पर स्थिर हो जाती है, तो मैकेनिकल हैंड ब्रेक लागू किया जाएगा और मशीन को रेल से सुरक्षित रूप से जंजीर में डाल दिया जाएगा।

स्टेशन की सीमा के भीतर गाड़ी को सुरक्षित करना

1. एसएम / गार्ड यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है कि इंजन से ब्रेक या वैन को ट्रेन से अलग करने से पहले वाहनों के हाथ ब्रेक लगाए जाते हैं। बीओएक्स, बीओबीएस, बीओआई, बीआरएच, सीआरटी तथा अन्य यात्री डिब्बे जिसमें रोलर बेयरिंग लगा हुआ है उन्हें जकड़ने के लिये विशेष उपाय करना चाहिये
2. रोलर बेयरिंग गाड़ी को कम से कम आगे तथा पीछे से 6 गाड़ियों का हाथ ब्रेक ओआर 12 से कम हो तो सभी को ट्रेफिक असिस्टेंट द्वारा कसकर जकड़ दिये जायेंगे, कोचिंग गाड़ी है तो ब्रेकवेन का हंडब्रेक बांध दिया जायेगा
3. कम से कम दो सुरक्षा चैन प्रत्येक छोर पर लगाया जायेगा, जिसकी लम्बाई 2-4 मी होगा
4. दोनों छोर में TA द्वारा स्किड या लकड़ी के गुटके लगाया जायेगा।
5. लोड क्लियर करने के लिए जब तक इंजन न जोड़ा जाये TA द्वारा सफटी चैन, लकड़ी का गुटका, स्किड नहीं हटाया जायेगा और इंजन जोड़ने के बाद विशेष सावधानी बरतते उपरोक्त चीजों को हटाते हुये एयर प्रेशर आने पर हैण्ड ब्रेक खोलेगा

SECURING OF VEHICLES, VEHICLES RUNNING AWAY,

Stabling on running lines (G.R./S.R.5.19)

1. Vehicles detached from a train shall not be allowed on a running line for a longer period than absolutely necessary.
2. They shall be coupled together and all the necessary hand brakes of vehicles and brake van to be applied.
3. Vehicles not provided with hand brakes shall be secured by chains.
4. At night, the side and tail lamp of coaching vehicles at both ends shall be switched on. If not, fix hand signal lamp showing red at both ends. In case of goods vehicle berthed on main line tail lamps, if available, duly lit, shall be fixed at both ends during night time.
5. Red ink entry shall be made in TSR.
6. The SM shall advise and exchange private numbers with cabin ASMs when running line is occupied and cleared.
7. The occupation of running lines shall be recorded in the station diary at the time of handing over and taking over charge.
8. Whenever possible, track machines should be stabled on non- running lines or on lines which are isolated from other running lines. When the track machine is stabled on a running line due to unavoidable circumstances, the mechanical hand brake shall be applied and the machine shall be securely chained to the rails

Securing the formation within station limits (S.R.4.57.1)

1. The SM/Guard is responsible to ensure that the hand brakes of the vehicles are applied before the engine or brake-van is detached from the train.
2. At station, if the gradient is not steeper than 1 in 600, the hand brake of the brake- van or in the absence of the brake – van, hand brakes of 6 vehicles shall be applied.
3. If the gradient is steeper than 1 in 600 but not steeper than 1 in 260, hand brakes of brake – van and 6 vehicles or 12 vehicles shall be applied.
4. If the gradient is steeper than 1 in 260, the hand brakes of the brake-van and 12 vehicles or 18 vehicles shall be applied.

**In case of roller bearing vehicles stabled on running lines/sidings
(G.R./S.R.5.23)**

1. The formation should be wedged, chained and padlocked.
2. Crossovers which give access to running lines shall be kept clear of vehicles.
3. At least six wagons from each end shall have their brakes applied tightly in addition to the brake of the brake-van.
4. The points must be set against the blocked line, clamped and padlocked. The padlock keys must be kept under the personal custody of the SM.
5. The brakes shall be applied by the station staff under the personal supervision of SM / Guard as per the SWR.
6. Wherever possible, such wagons shall be stabled on lines which are isolated from other running lines

Reception and dispatch of trains in obstructed line / अबरोधित लाइन पर गाड़ी लेना- टी/509

1. गाड़ी को अबरोधित लाइन पर लेने के लिये टी/509 का प्रयोग किया जाता है
2. गाड़ी को प्रथम रोक सिगनल पर खड़ी करनी है
3. यह अधिकार पत्र जारी करने से पहले स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा की संबंधित लाइन के सभी काँटे सेट तथा सम्मुख काँटे सेट, क्लम्प एवं पैड लोक कर दिये गये हैं और PHS दिखाएगा
4. SM अबरोधित स्थान से 45 मी दूरी पर लाल सिगनल दिखाएगा
5. गाड़ी को i) कॉलिंग ऑन सिगनल है तो उसके द्वारा गाड़ी को लाया जाएगा
ii) TA द्वारा यह अधिकार पत्र सोपने के पश्चात अबरोधित लाइन से संबंधित प्रथम सम्मुख काँटे तक गाड़ी को पायलट किया जायेगा
6. इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नो, जिस अबरोधित लाइन पर गाड़ी को लेना है उसका बिबरन जिस सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना है उसका बिबरन स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर, स्टेशन की मुहर आदि बातें होती हैं।
7. LP अधिकतम 15KMPH गति से गाड़ी को लाएगा और जब बोला जाये तो गाड़ी को खड़ी करेगा
- 8.

DUTIES OF TRAFFIC ASSISTANT RECEIVING A TRAIN ON OBSTRUCTED LINE

- (1) In case of reception of a train on an obstructed line, the SM shall.
 - a. Whenever possible, intimate the LP through the SM of rear stn by issuing C/O that the trn is to be received on an obstructed line;
 - b. Ensure that all signals controlling the reception of the train should be at 'ON' & all the pts are correctly set & the facing pts padlocked & one T.A will show proceed hand signal at facing pt on which the train will be admitted.
- 2) After the trn has been brought to a stand at the relevant Stop signal, it may be received on the obstructed line by –
 - a. scrutinize the LP to pass the Stop signal at 'On' by taking 'Off' the Calling-on signal where provided; or
 - b. scrutinize the LP on the signal post telephone, where provided, to pass the Stop signal at 'On', in accordance with special Instruction; or
 - c. authorizing the LP to pass the relevant signal or signals at 'on' through a written authority (T/509) to be delivered by a competent railway servant who shall pilot the train past such signals.
- (3) A Stop hand signal shall be exhibited by SM at a distance of not less than 45 meters from the pt of obstruction to indicate to the LP as to where the trn shall be brought to a stand.

(4) The LP shall keep his train well under his control and be prepared to stop short of any obstruction

बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का प्रवेश- (टी/510)

यदि किसी आपात स्थिति में गाड़ी को किसी ऐसी लाइन पर लिया जाना आवश्यक हो जिस पर प्रवेश का सिगनल नहीं है तो यह सुनिश्चित करना है

1. गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर खड़ी करनी है
2. जिस लाइन पर गाड़ी को लेना है वो अनुमुख काँटे तक अठवा उस स्थान तक , जहाँ गाड़ी को खड़ी करना है , वो खाली है
3. वो सभी काँटे जिन पर से गाड़ी पास होनी है सही तौर पर सेट कर दिया गया है और सम्मुख काँटे तालित किये गये हैं
4. LP को आगमन रोक सिगनल ऑन स्थिति में पास करने के लिये लिखित प्राधिकार टी/510 दे दिया गया है , यह प्राधिकार किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जायेगा जो गाड़ी को पायलट करके उसे सिगनल रहित लाइन पर ले जायेगा
5. LP अधिकतम 15KMPH गति से सतर्कता पूर्वक गाड़ी को लाएगा और स्टार्टर, स्टॉप बोर्ड या फ्रौलिंग मार्क से पहले गाड़ी को खड़ी करेगा
6. जब TSL WORKING होता है तब गलत लाइन से गाड़ी को एड्वि्ट करते वक्त इसका उपयोग होता है
7. किसी कारणवश गाड़ी होम सिगनल पार कर खड़ी हो जाती है, उसको दोबारा एड्वि्ट करते वक्त इसका उपयोग होता है

बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना (टी/511)

1. जब गाड़ी को ऐसी लाइन से रवाना करना हो जिस लाइन पर स्टार्टर सिगनल नहीं लगा रहो तो गाड़ी को रवाना करने के लिये टी/511 अधिकार पत्र दिया जायेगा
2. इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नो, स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर , स्टेशन की मुहर आदि बातें होती हैं
3. यदि चालक को कोई टोकन या PLCT प्रस्थान प्राधिकार के रूप में दिया गया हो तो उसका बिबरन भी टी/511 पर किया जायेगा
4. TA द्वारा यह अधिकार पत्र सोपने के पश्चात अंतिम काँटे तक गाड़ी को पायलट किया जायेगा
5. जब TSL WORKING होता है तब गलत लाइन से गाड़ी को रवाना करते वक्त इसका उपयोग होता है
6. किसी कारणवश गाड़ी स्टार्टर सिगनल पार कर खड़ी हो जाती है, उसको दोबारा रवाना करते वक्त इसका उपयोग होता है
7. LP अधिकतम 15KMPH गति से सतर्कता पूर्वक गाड़ी को रवाना करेगा
8. जहाँ मूर्त (टोकन) प्रस्थान प्राधिकार है वहाँ इसकी जरूरत नहीं है
- 9.

सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना (टी/512)

1. जब गाड़ी को किसी ऐसी लाइन से रवाना करना हो जिसके लिये कॉमन स्टार्टर सिगनल लगा है तो SM गाड़ी के चालक को टी/512 अधिकार पत्र देता है और कॉमन स्टार्टर सिगनल को ऑफ करता है
2. इसमें जारी करने वाले स्टेशन का नाम, समय, दिनांक, गाड़ी नो, लाइन का बिबरन, कॉमन स्टार्टर सिगनल स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर , स्टेशन की मुहर आदि बातें होती हैं
3. जब सामूहिक प्रस्थान वाली लाइन में एक ही गाड़ी है तब इस प्राधिकार की जरूरत नहीं है

• **TSL working /TEMPORARY SINGLE LINE WORKING (SR 6.02.01)**

Before introducing TSL the SM concerned to obtain the written memo regarding the **clearance of the same line** from the

- a) Guard or LP of the incoming train.
- b) Responsible officials or inspectors.
- c) Any Engineering official not below the rank of Inspector.
 - TSL to be introduced between the nearest stations with cross over.
 - IBH/IBP if any between the two stations shall be treated as closed and Block Instrument to be closed in TOL position.
 - The signals at IBH/IBP to be kept at 'ON' and to be passed by issue of T/369(3b) from the station in rear.
 - Line Clear shall be obtained by :-
 - a) Telephone attached to Block Instrument
 - b) Control Telephone
 - c) VHF Set.
 - The commutators of both the UP & DN line to be kept on TOL position & Caution Indicators hung on the handle of the Block Instruments.
 - Fixed signals to be kept at 'ON' for the trains on wrong line.
 - Exchange of message between both the SMs:-
 - a) Cause of TSL working
 - b) the line in which TSL to be introduced
 - c) source of information that the line is clear
 - d) place of obstructions
 - e) restriction of speed, if any on the line,
 - f) names of IBH or IBP if any which is out of use
 - g) trap points spiked or clamped and padlocked
 - h) the LSS to be kept at 'ON' for right line
 - i) the number and the timings of the last train arrived or left the station

TSL to be introduced after observing the above procedure in consultation with SCR & obtaining acknowledgement PN from the other end SM

- **AUTHORITY (wrong line)**
 - a) T/D 602 indicating the following information
 - i) the line on which the train is to run
 - ii) the kilometre of obstruction
 - iii) 25 km/hr for first train subject to other speed restrictions if any.
 - iv) An endorsement to inform the Gang men and Gatemen regarding introduction of TSL working.
- v) An assurance that any trap point on the line have been spiked or clamped.
 - b) Outgoing points to be set properly and clamped and padlocked under the supervision of SM on duty and hand signal to be exchanged by the on duty TAIL/I after handing over T/511 along with T/D602.
- C) The train will be piloted in by issuing T/510 after proper setting and clamping of points.

AUTHORITY (right line)

- a) T/D 602 indicating the following information:-
 - i) the line on which the train is to run
 - ii) the kilometre of obstruction
 - iii) any restriction of speed which may have been imposed by P.Way and work staff.
 - iv) An endorsement to inform the Gang men and Gatemen regarding introduction of TSL working.
 - v) An assurance that any trap point on the line have been spiked or clamped.
 - vi) The train may be departed by taking off starter but the LSS to be passed at danger by authorising the LP through T/D-602.
 - vii) The train may be admitted by taking off Home Signal.
- **Resumption of Normal Working**
 - a) After receiving a written certificate regarding the clearance of the Obstructed line from a responsible Engineering Official, the normal working may be resumed in consultation with the other end SM and SCR on duty.
 - b) All the signals, DLBIs, IBH/IBP shall be brought into use. An entry shall be made in the TSR.
 - C) The LP of the first train after resumption will inform the staff working in the section regarding resumption of normal working. Records to be kept for inspection.

Sending of Engine/train in to obstructed block section. BLOCK TICKET WORKING (SR 6.02.05)

- The relief Engine / Train may be sent on the Obstructed line in case of Obstruction or Accident after observing the following procedure:-
 - a) Absolute Block System between two stations shall be suspended.
 - b) Trains shall be worked up to the place of obstruction on 'Block Ticket' (T/A 602) which should clearly mention
 - i) whether the train is to return or
 - ii) wait there for the arrival and return of another following train or
 - iii) to proceed to the next station.
 - c) After sending a train on T/A 602, a following train shall not be despatched in the same direction unless:-
 - i) the previous T/A 602 collected & cancelled.
 - ii) endorsement has been made that a next train will follow and advised to wait at the site.
 - iii) the previous train has met with an accident or disabled or
 - iv) Assurance to the SM by quoting the serial no of the T/A 602 that the same has been collected from the LP of the previous train by the Official-in-charge at the site and will be kept in his personal custody till the arrival of the next train.
 - d) Trains sent out to the place of obstruction shall be **protected** by placing **three detonators** at a distance of 250,500 & 510 meters.
 - e) The **speed** shall not exceed **15 km/hr in day** light hours when the visibility is clear and **10 km/hr at night** and when the visibility is not clear.

f) The engine whistle must be sounded frequently

- g) In case of obstruction between two stations is likely to last for a longer period, one ASM may be deputed at the site for L/C duties as per special instructions after obtaining the sanction of the Authorised Officer.
- The matter must be reported to the all concerned.
- h) The Guard & LP of the train must satisfy themselves by going through T/A-602 before starting the train.
- i) Either the **kilometre of obstruction** is mentioned if known and if the site of obstruction is not known, **“to the site of obstruction”** will be mentioned in the authority.
- j) Normal working may be resumed between the two stations after obtaining an assurance in writing as follows:-
 - i) From the Gd /LP under their signature that the Block Section is clear, if the cause of obstruction was due to failure of a train/engine.
 - ii) From the concerned SSE/JE (P.way & Traction) that the line is safe for the movement of trains with or without any restriction if the cause of obstruction was due to an accident/ OHE failure or Engg. Block.
 - iii) The train to proceed to the station as mentioned in the authority or as per the direction of the Official in-charge at site after obtaining concurrence supported by a PN from the station to be sent.
 - k) More than one train may be coupled together to despatch in a particular direction as per the direction of the official-in-charge of the site to minimise the detention.
 - l) Otherwise trains from each direction will proceed according to the endorsement of the SM.
 - m) In case it becomes necessary to allow a train in following, an interval of 15 minutes shall elapse between the two and the speed of the following train shall not exceed 8 km/hr.
 - n) On arrival at the station, Block Tickets of the trains concerned shall be handed over to the SM indicating the time of arrival and that the train has arrived complete after being signed by the Guard & or the LP.
 - o) The SM shall then cancel the LP's foil and paste the same with the concerned record foil if it is issued from the same station and if it is issued from the other station, the same shall be sent to the next station for its cancellation and record.
 - p) Before introducing TSL working if it is necessary to run a train against direction of traffic for any reason, it can be done by issuing a Block Ticket after blocking back the section.
 - q) The following particulars shall be mentioned in the Caution Order portion of the Block Ticket-

- i) existing speed restrictions.
- ii) instructions to LP/Guard:-
 - a) to look out for possible obstruction and take action accordingly
 - b) to ascertain the condition of the train/obstruction over the adjacent line and to report the same at the next station in writing.
 - c) The LP to certify in writing, if the line over which it has passed is safe for introduction of TSL working.
- speed –maximum 15/10 km/hr.
- It shall be restricted to one train/engine only and the it shall not be a passenger carrying train.

• गरम धुरा /हॉट एक्सेल /HOT AXLE

जब चलते चलते बाहनों का धुरा गरम हो जाता है तो उसे हॉट एक्सेल बोलते हैं I ऐसे में एक्सेल के टूट के निकल जाने का खतरा रहता है I

हॉट एक्सेल के लक्षण / SYMPTOMS OF HOT AXLE

1. एक्सेल का गरम होना
2. सीटी जैसी आवाज निकलना
3. ग्रीस या तेल के जलने का दुर्गन्ध आना
4. धुआँ निकलना
5. आग की लपटे निकलना
6. ग्रीस छिटकने का निशान चक्के पर आना
7. गरम होने के कारण एक्सेल बॉक्स का लाल हो जाना
8. रात के समय एक्सेल बॉक्स का लाल दिखना
9. पटरियों पर चिंगारिया दिखना
10. कर्कश ध्वनि आना

फ्लैट टाइर

यदि इंजिन या बाहन का पहिया, ब्रेक बाइंडिंग , ब्रेक ब्लॉक रिलीज ना होने या किसी अन्य परिस्थिती के कारण रेल पाठ पर घूमने के बजाय घिसटता जाता है तो एक समय के प्रश्नात पहिये में उस स्थान पर चपटापन (FLATNESS) आ जाता है, इसे फ्लैट टाइर की संज्ञा दी जाती है I

रेलपथ पर हथोड़े जैसी आवाज़ करता है ओर ना केवल खुद का नहीं बल्कि रेलपथ का भी गंभीर नुकसान करता है ऐसे बाहन को तुरंत रोका जायेगा तथा चालक , गार्ड तथा स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी की जाँच की जायेगी

फ्लैट टाइर की अनुमति सीमा—

इंजिन---50MM

कोचिंग बाहन—50MM

माल डिब्बा -60MM

यदि फ्लैटनेस की मात्रा उपरोक्त से ज्यादा हो तो उसे फ्लैट टाइर बोला जायेगा I ब्लॉक सेक्शन में पता चलने पर अधिकतम 40KMPH की गति से सेक्शन क्लियर करेगा ओर अगले स्टेशन पर डिटेच किया जायेगा

कर्मचारियों के कर्तव्य

1. कोई भी रेल कर्मचारी किसी चलती हुई गाड़ी में कोई असुरक्षित स्थिति जैसे गरम धुरा, ब्रेक बाइंडिंग, फ्लैट टाइर, बाहनों का लटकता भाग, स्प्रिंग ब्रोकेन, लोड शिफ्टिंग इत्यादि देखता है तो वह गाड़ी को रोकने और गाड़ी कर्मचारियों को इसकी जानकारी देने के लिये यथा संभाव प्रयास करेगा I
2. ईलेक्ट्रिफाइड सेक्शन में ओएचई सप्लाइ बंद करने हेतु तुरंत आवश्यक कार्यवाही की जायेगी
3. यदि सब उपाय करने के बाद भी गाड़ी कर्मचारियों का ध्यान आकर्षित न हो सके तो स्टेशन मास्टर तुरंत अगले स्टेशन को गाड़ी रोकने और गाड़ी की जाँच कर सकेत देगा साथ ही इसकी सूचना सेक्शन कंट्रोलर को देगा I

4.50 इंजन सीटी का बजाना :

1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय लोको पाइलट सदा नीचे लिखी परिस्थिति यों में, सीटी के लिए निर्धारित कोड स.नि.4.50.01 लोको पाइलट के द्वारा निम्नलिखित सीटियों, उल्लेखित उद्देश्य के लिये, अनिवार्य रूप से दी जायेगी
‘0’ सेकेत करता है छोटी सीटी एवं **‘----’** लंबी सीटी सेकेत करता है

क्रमांक	इंजन सीटी कोड	संकेत
1	0	स्टार्ट करने के पूर्व - i) असिस्टेंट /बैंकिंग इंजन के लोको पायलट को संकेत की अगला इंजन का लोको पायलट गाड़ी खोलने के लिये प्रस्तुत है ii) असिस्टेंट /बैंकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा सबसे अगला इंजन को अभिस्वीकृति iii) लोको के काम समाप्त होने पर लोको यार्ड छोड़ने हेतु इंजन प्रस्तुत है) iv) इंजन लोको यार्ड जाने को जाये को प्रस्तुत है बी यात्रा के दौरान -) i) दूसरे इंजन की सहायता की आवश्यकता है ii) असिस्टेंट /बैंकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा अभिस्वीकृति की सहायता रोक दी गयी है
2	00	क. गार्ड के सिग्नल की आवश्यकता ख. गार्ड के द्वारा सिग्नल का विनिमय नहीं किया गया ग. स्टेशन के कर्मचारियों द्वारा सिग्नल का विनिमय नहीं किया गया
3		क.
4	000	क. गार्ड ब्रेक लगाये ख. गाड़ी नियंत्रण से बाहर है, गार्ड सहायता करे
5	0000	क. दुर्घटना, गड़बड़ी या बाधा या अन्य आपबदिक कारण की वजह से गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती ख. गाड़ी के पीछे रक्षा करे
6	----- 00	इंजन के पास गार्ड को बुलाने के लिये
7	0----- -----0	क. टोकन नहीं मिला ख. टोकन खो गया ग. गलत प्रस्थान अधिकार के साथ घ. उचित अधिकार मिलने पर प्रथम रोक सिग्नल को ऑन स्थिति में पार करना
8	----- --	क. ऑटोमैटिक सिग्नल को ऑन स्थिति में पार करना ख. IB सिग्नल को ऑन स्थिति में पार करना जब सिग्नल पोस्ट का टेलीफोन हो ग. चलने के समय गार्ड को सिग्नल की अभिस्वीकृति देना
9	000000000 बिराम	W/L से RW/L बोर्ड तक

10	----- लगातार	क. गुफा या प्रतिबंधित दृष्टि का क्षेत्र या मोड़ या दुर्घटना स्थल की ओर पोहुचने के समय या जब कुहासा , तूफान या किसी अन्य कारण से सिगनल दिखाई नहीं पड़ता है ख. पीछे मे गाडी की रक्षा करते कर्मचारी को फिर से बुलाने के लिये ग. मेटेरियल ट्रेन खुलने को प्रस्तुत है घ. स्टेशन से सीधे गुजरते समय ङ. ऑन स्थिति वाले रोक सिगनल की ओर पोहुछने पर\ च. RW/L बोर्ड से समपार फाटक को पार करते तक
11	-----0-----0	क. गाडी टूटकर अलग हो गयी हो ख. गाडी जब पूरी पौछ रही हो
12	00----- ---	क. खतरे की जंजीर खिची गयी ख. अन्तः संचार यंत्र का प्रयोग किया गया है
13		
14		
15		
16	----- -----	फाऔलिंग मार्क क्लियर नहीं है
17	00000000000000	क. खतरे की आशंका ख. आती हुई गाडी को खतरे का संकेत जिसका किसी कारण से रास्ता बाधित है ग. संचार के पूरे भंग हो जाने पर सिंगल लाइन पर काम करते समय या जब दोहरी लाइन पर TSL लागू की जाती है घ. दोहरी लाइन पर गलत दिशा मे बड्ते हुये

Brief idea about Caution order and other important paper authorities.

अधिकार पत्र Authorities acquaintances

T / 351 : S & T Disconnection and Reconnection Notice; 1 copy, 3 parts

T / 369 (1) : Advance authority to pass defective signal (to be given from station in rear for approach stop signals only); 2 copies – Loco Pilot and Record.

T / 369(3b) : Authority to pass signals in ON or defective position; 2 copies – LP and Record.

T / 409 : Caution Order; 4 copies – Loco Pilot,ALP, Guard and Record.

T / A 409 : NIL Caution Order; 4 copies – Loco Pilot, ALP Guard and Record.

T / B 409 : Reminder Caution Order; 2 copies – Loco Pilot, and Record.

T / 431 : Train examination advice

T / 509 : Authority to receive a train on an obstructed line; 2 copies – Loco Pilot and Record

T / 511 : Authority to start from a non-signalled line; 2 copies – Loco Pilot and Record

T / 512 : Authority to start from a line with common starter signal; 2 copies – LP and Record.

T / A 602 : Authority proceeding for relief engine into an occupied block section, 3 copies – Loco Pilot, Guard and Record.

1. This authority consists of Three Parts:

- Block ticket to proceed without line clear.
- Authority to pass signals in ON position.
- Caution Order

T / B 602 : Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section; 2 copies – Loco Pilot and Record.

1. This authority consists of Five Parts:

- a. Authority to proceed without line clear.
- b. Authority to pass signals in ON position.
- c. Caution Order.
- d. Line clear enquiry message.
- e. Conditional line clear message

T / C 602 : Authority for working of trains during total interruption of communication on double line section; 2 copies – Loco Pilot and Record.

1. This authority consists of Three Parts:

- a. Authority to proceed without line clear.
- b. Authority to pass signals in ON position.
- c. Caution Order.

T / D 602 : Authority for temporary single line working on double line; 3 copies – Loco Pilot, Guard and Record.

1. This authority consists of Three Parts:

- a. Line clear ticket.
- b. Authority to pass signals in ON position.
- c. Caution Order – in which Right / Wrong line, Kilometer of obstruction, Speed restriction of 25 km/h for the first train subject to observance of other speed restrictions, Warning to observe Neutral Section if proceeding on wrong line, Information of trap points /clamping of trap points and Caution orders in force in block section are mentioned

T / 609 : Written permission by the Guard to Loco Pilot when the engine or portion of a train is allowed to proceed to the next station from mid section; 2 copies –Loco Pilot and Guard.

T / 806 : Shunting Order; 3 copies – Loco Pilot, Guard and Record.

T / A 912 : Authority to pass automatic / semiautomatic / manually operated / gate stop signals; 2 copies – Loco Pilot and Record.

T / B 912 : Authority to proceed without line clear on automatic block signalling territories; 2 copies – Loco Pilot and Record.

T / C 912 : Authority for relief engine / train into an automatic block signalling section; 2 copies – Loco Pilot and Record.

T / D 912 : Authority to proceed on automatic block system during prolonged failure of signals; 2 copies – Loco Pilot and Record.

T/E 912 : Authority to Proceed, During Interruption of Temporary Single Line in Automatic Territory.

T / 1410 : Train Intact Arrival Register.

T / A 1425 : Line clear inquiry and reply message book filled by the train dispatching station in the event of failure / suspension / non-provision of block instruments; 1 copy – Record.

T / B 1425 : Line clear inquiry and reply message book filled by the train receiving station in the event of failure / suspension / nonprovision of block instruments; 1 copy –Record.

T / C 1425 : Paper line clear ticket (Up); 2 copies – Loco Pilot and Record.

T / D 1425 : Paper line clear ticket (Down); 2 copies – Loco Pilot and Record.

T / 1525 : Motor trolley permit; 2 copies – Motor trolley in-charge, Record.

टी/ 369(1) : दो प्रति चालक, रिकॉर्ड किसी रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा दिये जाने वाला प्राधिकार पत्र

टी/369(3b) : दो प्रति चालक, रिकॉर्ड किसी रोक सिगनल को ऑन स्थिति में या खराब स्थिति में पार करने के लिये दिये जाने वाला प्राधिकार पत्र

टी/409 : सतर्कता आदेश

तीन प्रति चालक, रिकॉर्ड, गार्ड

टी/A 409 : कुछ नहीं (निल) सतर्कता आदेश

तीन प्रति चालक, रिकॉर्ड, गार्ड

टी/B 409 : अनुस्मारक सतर्कता आदेश

दो प्रति चालक, रिकॉर्ड,

टी/509 : अबरोधित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार

दो प्रति चालक, रिकॉर्ड,

टी/510 : सिगनल रहित लाइन में गाड़ी के प्रवेश के लिये

दो प्रति चालक, रिकॉर्ड,

टी/511 : सिगनल रहित लाइन से गाड़ी के प्रस्थान के लिये

दो प्रति चालक, रिकॉर्ड,

टी/512 : सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी निकालने के लिये

दो प्रति चालक, रिकॉर्ड, गार्ड

टी/ए 602 : अबरोधित ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजिन/ सहायता गाड़ी भेजने के लिये प्राधिकार

तीन प्रति चालक, रिकॉर्ड, गार्ड

अधिकार पत्र के तीन भाग हैं

1. बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
2. सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने का प्राधिकार
3. सतर्कता आदेश

टी/डी 602 : दोहरी लाइन खंड पर अस्थायी ईकेहरी लाइन संचालन के लिये प्रयुक्त अधिकार पत्र

तीन प्रति चालक, रिकॉर्ड, गार्ड

अधिकार पत्र के तीन भाग हैं

1. लाइन क्लियर टिकट
2. सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने का प्राधिकार
3. सतर्कता आदेश

टी/806 : शंटिंग आदेश

तीन प्रति चालक, रिकॉर्ड, गार्ड

टी/ए 912 : स्वचल, अर्धस्वचल, हस्तचालित, गेट रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने का प्राधिकार पत्र

तीन प्रति चालक, रिकॉर्ड, गार्ड

टी/1410 : पूर्ण गाड़ी आगमन रैजिस्ट्रार

एक प्रति रिकॉर्ड,

टी/सी 1425 : पेपर लाइन क्लियर टिकट अप दिशा

दो प्रति चालक, रिकॉर्ड,

टी/डी1425 : पेपर लाइन क्लियर टिकट अप दिशा

दो प्रति चालक, रिकॉर्ड,

कैच साइडिंग

1. यह साइडिंग उन स्टेशनओ पर बनायी जाती है जहाँ पर स्टेशन सेक्शन उतार मे ओर ब्लॉक सेक्शन चढ़ब (80 मे एक) होता है।
2. कैच साइडिंग के कांटे गाड़ी आने की दिशा मे सम्मुख होते है।
3. कैच साइडिंग पिछले ब्लोक सेक्शन का हिस्सा होती है ओर वो प्रथम रोक सिग्नल के साथ जुड़ा रहता है।
4. इसकी लम्बाई सेक्शन की लंबी माल गाड़ी (लगभग 732 मी से ज्यादा) के जितनी होती है।
5. ये स्टेशन सेक्शन का बचाओ करता है
6. इसमे A ओर B बोर्ड रेहता है .

स्लिप साइडिंग

1. यह साइडिंग उन स्टेशनओ पर बनायी जाती है जहाँ पर ब्लॉक सेक्शन उतार मे ओर स्टेशन सेक्शन चढ़ब (100 मे एक) होता है।
2. स्लिप साइडिंग के कांटे गाड़ी आने की दिशा मे अनुमुख होते है।
3. स्लिप साइडिंग स्टेशन सेक्शन का हिस्सा होती है ओर वो अंतिम रोक सिग्नल के साथ जुड़ा रहता है।
4. इसकी लम्बाई कुछ डिब्बा को बचाने के जितनी होती है। (200 मी)
5. ये ब्लॉक सेक्शन का बचाओ करता है
6. इसमे A बोर्ड रेहता है .

Slip siding	Catch siding
When block section is rising gradient and station section is falling gradient	When station section is rising gradient and is block section falling gradient स्टेशन उतार ब्लॉक खंड चढ़ाओ
Protects the block section ब्लॉक सेक्शन का बचाओ करता है	It protects station section/station स्टेशन सेक्शन का बचाओ करता है
It is provided where falling gradient towards block section is steeper than 1 in 100 100 मे एक का ढलान या उससे ज्यादा	It is provided where falling gradient towards station (section) is steeper than 1 in 80 80 मे एक का ढलान या उससे ज्यादा
It prevents vehicles at station escaping on to the main line	It catches vehicles from adjacent station or block section
It is a short siding to hold few escaping vehicles from the station	It is a lengthy siding to hold the longest goods train of that section. इसकी लंबाई ज्यादा होती है
Outermost point of the station will be a trailing point if provided . it is interlocked with Starter/LSS	Outermost point of the station will be a facing point if provided. it is interlocked with home signal.

ट्रेफिक असिस्टेंट के कर्तव्य

- 1 To attend duty in time in prescribed uniform.
- 1 निर्धारित वर्दी में समय पर ड्यूटी में आना ।
- 2 To remove any obstruction lying in the yard fouling any running line, points and crossover.
- 2 यार्ड में किसी भी रनिंग लाइन, पॉइंट्स और क्रॉसओवर में पड़ी किसी भी रुकावट को दूर करना।
- 3 To perform shunting as per instructions given by Station Master on duty and under the supervision of the guard of the train, secure wagon / vehicle in yard,
- 3 स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार शंटिंग करना और यार्ड में ट्रेन के गार्ड की देखरेख में बाहनों की सुरक्षा करना
- 4 To deliver warning notices / caution orders and other memos including T-369 (3b) etc. to Driver / Guard and obtain their signatures.
- 4 ड्राइवर / गार्ड को चेतावनी नोटिस / सतर्कता आदेश और अन्य मेमोस सहित टी -369 (3 बी) आदि वितरित करने और उनके हस्ताक्षर प्राप्त करने के लिए।
- 5 To clean H.S. Lamps and other lamps used at the station.
- 5 एच.एस. लैंप और स्टेशन पर उपयोग किए जाने वाले लैंप को साफ करने के लिए।
- 6 To watch signals take “OFF” for the reception and dispatch of the trains are showing correct aspects and to ensure that all signals are returned to normal after passage of every train.
- 6 सिग्नल देखने के लिए और यह सुनिश्चित करने के लिए कि हर ट्रेन के गुजरने के बाद सभी सिग्नल सामान्य रूप से वापस आ जाएं।
- 7 To attend Station in case of accident or emergency.
- 7 दुर्घटना या आपातकाल के मामले राहत में भाग लेना ।
- 8 To close / open Level crossing when Gateman is off duty or no gateman is available and that everything is kept at its appointed place.
- 8 गेटमैन के ड्यूटी खत्म होने पर या लेवल क्रॉसिंग को बंद / ओपन करने के लिए कोई गेटमैन उपलब्ध नहीं होता है और सब कुछ अपने नियत स्थान पर रखने के लिये।
- 9 To keep the station premises clean and to wash it at usual intervals.
- 9 स्टेशन परिसर को साफ रखना और नियमित अंतराल पर इसे धोना।
- 10 To do any other Railway work allotted by SM on duty.
- 10 स्टेशन मास्टर द्वारा आवंटित किसी अन्य रेलवे कार्य को करने के लिए।
- 11 To watch trains from off side to detect defective sick / damage or unsafe wagon/ vehicles on the running through trains .
- 11 चलने वाले ट्रेन को देखना और त्रुटिपूर्ण / क्षतिग्रस्त या असुरक्षित वैगन / वाहनों का पता लगाने पर उचित कार्रवाई करना ,स्टेशन से पर होती हुई ट्रेन का हॉट अकसेल ,कौपलिंग, फ्लैट टायर,लोड शिफ्टिंग,आग लगना ओर ऐसी सभी बातों का ध्यान रखेगा जिससे ट्रेन की संरक्षा प्रभावित होती है ओर संतुष्ट होने पे गार्ड चालक साथ ऑल राइट सिग्नल बिनिमय करेगा .
- १२.सिग्नल की खराबी के स्थिति मे काँटों को सही तरीके से सेट ,क्लांप ओर पदलोककिंग करके ट्रेन को पायलट इन ओर आउट करेगा

Roster duty रोस्टर ड्यूटी

रोस्टर के अनुसार सही समय पे उपस्थित रहेगा . ओर बिना अनुमति ड्यूटी से गायेब नहीं होगा ओर अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटों मै परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी ड्यूटी नहीं बदलेगा या जब तक उसे समुचित रूप से मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी ड्यूटी का भार साधन (चार्ज) नहीं छोड़ेगा ।

इंजिन स्टॉप बोर्ड

1. येह एक पीले रंग का आयताकार बोर्ड होता है जिस पर काले रंग से इंजिन स्टॉप बोर्ड लिखा होता है .
2. येह बोर्ड डी क्लास स्टेशन पर सिंगल लाइन पर प्लेटफार्म के सिरे से दोनों तरफ 15 मी की दूरी पर एवं दोहरी लाइन पर प्लेटफार्म के सिरे से 15 मी की दूरी पर जहा इंजिन रुकता है वहा लगाया जाता है .
3. डी क्लास स्टेशन पर चालक अपनी गाड़ी को रोकते समय इंजिन को इस बोर्ड के पास रोकेगा .

CHAPTER 17

CHAPTER 18

Precautions to be taken while taking over and handing over the charge

कार्यभार सौंपते समय बरती जाने वाली सावधानियां

1. ट्रेफिक असिस्टेंट चार्ज लेते वक्त कार्य निवृत्त कर्मचारी से स्टेशन यार्ड का विस्तृत जानकारी लेगा ओर गाड़ी का स्टबलिंग सेकुरिंग सही तरीके से हुया है नहीं यह सुनिश्चित करेगा .
2. किसी गाड़ी को लाइन क्लियर दिया हुया है उसकी जानकारी लेगा ओर किस लाइन मे आ रहा है इसकी जानकारी लेगा
3. सभी संरक्षा उपकरण क्लम्प, पदलोक्क , हंड सिगनल (झंडी एवं लैम्प) इत्यादि का सही जानकारी लेगा ओर जरूरत पड़ने पर उपयोग करेगा
4. शंटिंग मूवमेंट हो रहा होतो उसकी जानकारी लेगा
5. सिगनल ओर पॉइंट फ्रेल्युर तथा पायलट इन पायलट आउट की जानकारी लेगा
6. पर्सल ब्रूकिंग (कुत्ता ओर पशुधन) ओर लोडिंग उनलोडिंग की जानकारी लेगा
7. ज्वलनशील पदार्थ , बिस्फोटक वाले वाहन का स्टबलिंग हुआ है तो उसकी जानकारी देगा

रोड साइड स्टेशन से स्टेबल लोड क्लियर करने का तरीका

Precautions while clearing the stable load from road side station

1. टी .ए. स्टेशन मास्टर से क्लियर होने वाली लोड की जानकारी लेगा
2. सतर्कता पूर्वक इंजिन को लोड पर लिया जायेगा
3. इंजिन को लोड पर लेने के बाद हौज पाइप / ब्रेक पाइप / फ्रीड पाइप को जोड़ देंगे इंजिन का अगला एंगल कॉक बंद रखेंगे तथा अंतिम वाहन का पिछला एंगल कॉक भी बंद रखेंगे
4. टी.ए. लोड की जाँच करेगा ओर जिन वाहनों के हंड ब्रेक लगे है उन्हें खोलेंगे, गुटका ओर सेफ्टी चैन भी निकालेंगे
5. यदि कोई वाहन खराब है तो उसे ठीक किया जायेगा ओर यदि ठीक न हो पाये तो उसे काटकर अलग कर दिया जायेगा
6. रोडसाइड स्टेशन से माल गाड़ी क्लियर करते समय कम से कम 75% ब्रेक पावर होना चाइये
7. सही प्रस्थान प्राधिकार मिलने पर सिगनल आदानप्रदान करने पर चालक गाड़ी को आगे रवाना करेगा

CHAPTER 23

टेल लैम्प और टेल बोर्ड

सभी गाड़ियों के अंतिम वाहन पर अंतिम वाहन के पहचान हेतु निम्नलिखित का लगाया जाना आवश्यक है –

1. दिन में अनुमोदित डीजाइन का टेल बोर्ड और रात में या धुँध और कोहरे के मौसम में लाल रंग का लगातार प्रकाशवान या अनुमोदित प्रकार का फ्लैशिंग टेल लैम्प
2. आपातकालीन स्थिति में टेलबोर्ड के बदले में विशेष अनुदेश के अधीन एक लाल झंडी का उपयोग किया जा सकता है इसके लिए DOM या DSO का अनुमोदन जरूरी है।
3. ब्लॉक सेक्शन में अकेले इंजिन / इंजिनों में दिन में इंजिन के पिछे एक लाल झंडी लगी होनी चाहिए रात में पिछे क पैनल मार्कर कि एक लाल बत्ती जली होनी चाहिए ।
4. दो इंजिन एक साथ जुड़कर चल रहे हैं तो पैनल मार्कर कि बत्ती पर लाल स्लाइड / झंडी सबसे पीछे वाले इंजिन पर होनी चाहिए।
5. किसी भी ट्रेन को टेल बोर्ड और टेल लैम्प के बिना स्टेशन से नहीं छोड़ा जायेगा।
6. पूरी गाड़ी आगमन के बाद टी/1410 रजिस्टर में उसकी एंट्री करना है

TAIL BOARD/ TAIL LAMPS-----

Tail board or tail lamp indicates the complete arrival of the train.

- (4) In order to indicate to the staff that a train is complete the last vehicle shall, except as provided for in sub-rule(2) be distinguished by affixing to the rear of it –(a) by day a tail board of approved design or a red painted tail lamp of approved which may be unlit, or(b) by night, as well as in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility during day, a red tail lamp of approved design displaying a flashing red light to indicate last vehicle check device, or.”(c) Such other device as may be 92uthorizat by special instructions2). In emergencies only, and under special instruction in each case a red flag may be used in lieu of a tail board or an unlit lamp

Responsibility of TA regarding tail board or tail lamp of passing trains---

1.The TA shall see that last vehicle of every train passing through his station is provided with a tail board or tail lamp or such other device

(2) If a train passes the station without such indication to show that it is complete,the TA shall --

(A)-immediately inform SM and SM will advise the station in advance to stop the train to see that defect is remedied and to advise whether or not the train is complete.

(b) mean while withhold the closing of the block section to ensure that no train is allowed to enter the block section from the station in rear and

I unless the station in advance has advised that the train is complete, neither consider the block section in rear as clear nor close it.

(d) When a red flag used in lieu of a tail board or an unlit lamp it should be with proper authorization. In the event of such a contingency the section controller shall advise by a control order all SM on the section In the absence of such 92uthorization the TA shall stop the train & inform SM in order to confirm the complete arrival of the train and also obtain in writing the reasons for the use of the flag from the Guard. The Station Master shall then inform the fact to the Section Controller enabling him to issue control order to other stations on the run of the train

.(e)The use of red flag in lieu of tail board or an unlit tail lamp should normally be resorted to with prior approval of DOM or DSO concerned.

CHAPTER 24

पायलट इन/ पायलट आउट

टी/369 (1) - स्टेशन पर खराब सिगनलो को पार करने का अग्रिम अधिकार

1. यह अधिकार पत्र किसी स्टेशन के आगमन रोक सिगनल (OUTER, होम) के खराब होने पर (सी क्लास स्टेशन को छोड़कर) उसे पार करने के लिये पिछले स्टेशन या नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा LP को दिया जाता है.
2. अगर पिछला स्टेशन ब्लॉक हट है तो पिछले स्टेशन से जारी किया जायेगा
3. माल गाड़ियों को पिछले स्टेशन में रोककर यह प्राधिकार दिया जायेगा
4. पिछले स्टेशन से प्राइवेट नो लेने के बाद SM एक बर्द्धिधारी TA को भेजेगा जो पॉइंट सेट करने के बाद खराब सिगनल के नीचे PHS दिखाते रहेगा.
5. LP उसी स्थिति में बिना रुके अधिकतम 15KMPH से खराब सिगनल को पार करेगा
6. इसमें PUNCTUALITY लाभ होता है

टी3) 369/३बी स्टेशन - (पर खराब सिगनलो को पार करने का अधिकार

1. यह अधिकार पत्र किसी स्टेशन के आगमन , प्रस्थान रोक सिगनल के खराब होने पर जारी किया जाता है.
2. जिस स्टेशन में सिगनल खराब है उसी के स्टेशन मास्टर द्वारा दिया जायेगा
3. गाड़ी को प्रथम रोक सिगनल पर रोककर यह प्राधिकार दिया जायेगा
4. SM एक बर्द्धिधारी TA को भेजेगा जो पॉइंट सेट करने के बाद गाड़ी को पायलट इन करके लाएगा
5. LP अधिकतम 15KMPH से खराब सिगनल को पार करेगा
6. इसमें PUNCTUALITY हानि होता है

CHAPTER 26

PRECAUTIONS WHILE HANDING OVER THE AUTHORITIES TO LOCOPILOT

Note: Before issuing any authority ensure

1. All the relevant columns in the authorities are filled correctly, legibly and complete.
2. Station names to be written in full and no codes used
3. PN, Last Train particulars, Description and Number of signals written clearly wherever required.
4. While issuing PLCT ensure T/A.1425 _A' column is filled and sent along with PLCT(i.e.T/C.1425 or T/D.1425)
5. Ensure the authorities are kept at such places so as to be easily located during the failure and they must be serially numbered before and carbon kept ready in the books.
6. If the authorised printed form is not available, a manuscript form containing all the particulars as the prescribed form is issued as an emergency measure, reasons to be recorded in the station diary.
7. In case of T/A to T/H 602, T/J 602, T/609, T/A to T/D 1425, T/A to T/D 912, T/A 1525 and T/1525, the prescribed printed forms shall only be used

CHAPTER 27

(ए) ट्रेफिक असिस्टेंट को सेफ्टी उपकरण की जानकारी रखना चाहिए

1. क्लम्प और ताला –सही स्थान पर रखना है समय पर उपयोग करनाएम चाहिए
2. सेफ्टी चैन-2-4 मीटर लम्बा होना चाहिए, गाड़ी को सुरक्षित करने के लिये आगे और पीछे बाहन को बांध के सही तरीके से ताला लगाना चाहिए
3. वूडेन wedges और स्किड्स----सही तरीके से आखरी बाहन के चक्के मे लगाना चाहिए
4. Fire extinguisher(DCPT)
5. स्ट्रेचेर
6. हाथ सिगनल

(बी) स्टेशन मे उपलब्ध रजिस्टर का बिबरन

1. TSR (ट्रेन सिगनल रजिस्टर)
2. स्टेशन मास्टर डाइरि
3. सिगनल फ्रेल्युर रजिस्टर
4. सतर्कता आदेश रजिस्टर
5. वैदर वार्निंग रजिस्टर
6. DISCONNECTION RECONNECTION रजिस्टर
7. ट्रेन आगमन रजिस्टर
8. स्टेबल लोड रजिस्टर
9. डेटोनेटर रजिस्टर
- 10.सिक वेहिकल रजिस्टर
- 11.UNCONNECTED WAGON LOAD रजिस्टर
- 12.शंटिंग सर्टिफिकेट
- 13.ट्रेन नोटिस रजिस्टर

CHAPTER 28

A) Setting of Empty/Load Device in Wagons-

The Empty/Load device in wagons if not set in correct position will cause brake binding and flat tyre.

1. To avoid cases of flat tyre /poor brake power, it should be ensured at the time of loading/unloading that Empty/Load Box lever should be put in correct position by Operating/Commercial staff i.e.

On Empty Position - When wagon is empty or slightly loaded.

On Loaded Position- When wagon is loaded.

2. This should be super checked by Guard at the time of starting train from originating point, and by TXR at the time of train examination.
3. Before movement of loads from loading/unloading terminals, it should be ensured by the Operating staff that, hand brakes are released.
4. While picking up load from Road side stations, the train crew should ensure release of hand brakes.

A) G D R CHECK LIST:

1. Rake integrity is not disturbed by more than 10 FWUs or Four 8-Wheeled wagons. Only intensively examined wagons duly certified by train examining staff are attached.
2. All CBCs and air hoses are properly coupled and locked.
3. All the angle cocks are in open condition.
4. The rearmost angle cock of LV is in closed position.
5. Empty load handle is properly placed as per the empty or loaded condition of the wagons.
6. There is no loose fittings/hanging parts like push rod, pull rod, brake beam, safety brackets, brake blocks, CBC operating handle etc., which may endanger the safe running of train.
7. Hand brake of all the wagons is in released condition i.e., in **OFF position**.
8. Doors of wagons are closed and locked/secured.
9. Correct position of Twist lock.
10. Any other abnormality noticed and action taken.
11. Guard & Loco Pilot shall prepare a memo jointly on a plain sheet in triplicate indicating the brake power and deficiency, if any, and shall append their signatures and both of them shall retain a copy of the same. Guard should obtain SM/YM endorsement on two copies of joint memo and hand over third copy to SM/YM record. SM/YM will inform the Section Controller after making the endorsement on the joint memo and obtain the clearance for the train to move (GR 4.31).
12. Continuity of the brake pipe pressure is confirmed through VHF/Whistle code i.e., perform the continuity test before starting the train.

B) Post Loading/Post Tippling examination of Freight Trains:

Post loading/Post tippling examination to be carried out either by TXR staff or by Guard and Loco Pilot in case of non provision of TXR staff.

Items to be checked by Guard and Loco Pilot:

1. All the CBCs and Air hoses are properly coupled and locked.
2. All the angle cocks are in open condition.
3. The rearmost angle cock of LV is in closed position.
4. Empty load handle is properly placed as per the empty or loaded condition of the wagons.
5. There is no loose fitting/hanging parts like push rod, pull rod, brake beam, safety brackets, brake blocks, CBC operating handle, etc., which may endanger the safe running of train.
6. Hand brake of all the wagons is in released condition i.e. in OFF position.
7. Doors of wagons are closed and locked/secured.
8. Check continuity of BP pressure/Vacuum before starting a train (to perform continuity test).

Proforma for Joint Check by the Loco Pilot and Guard –

1. Date :
2. Train No. :
3. Loco No. & EOL :
4. Load :
5. From :
6. To :
7. BPC issued by :
8. Date of Issue :
9. BPC No. :
10. Loaded at/Tipped at :

Signature of Loco Pilot _____ Signature of Guard _____

Loco Pilot's Name:----- Guard's Name:-----

DIFFERENCES

ARME	ART
Stand for Accident Relief Medical Equipment पूर्ण आकार एक्सीडेंट रिलीफ मेडिकल इक्विपमेंट	Stand for Accident Relief Train पूर्ण आकार एक्सीडेंट रिलीफ ट्रेन
Five hooters sound for ordering आदेश के लिए 5 हूटर बजते हैं	Three Hooters sound for ordering आदेश के लिए 3 हूटर बजते हैं
Despatch time is 15 minutes for single exit & 25 minutes for double exit irrespective of day & night निकालने का समय एकहरी निकास से 25 मिनट और दोहरी निकास से 15 मिनट	Despatch time for day is 30 minutes & in night 45 minutes निकालने का समय दिनमें 30 मिनट और रात में 45 मिनट
Mock drill is conducted मोक ड्रिल किया जाता है	No mock drill is conducted मोक ड्रिल नहीं किया जाता है
Ordering in case accident involving train carrying passenger or in case of loss of human life यात्री ट्रेन या मानव जीवन शामिल है ऐसे दुर्घटना में भेजा जाता है	Ordering in case of accident involving goods train without loss of human life or grievous hurt माल गाड़ी या मानव जीवन शामिल नहीं है ऐसे दुर्घटना में भेजा जाता है

VISIBILITY TEST OBJECT	FOG SIGNAL POST
<p>The signal or its back light or any other post can be used as VTO यह किसी सिग्नल के रूप में बैक लाइट तथा खम्बे के रूप में निर्धारित किया जा सकता है</p>	<p>Only the post is used as FSP. यह खम्बे के रूप में ही होता है</p>
<p>If a post is used as VTO then black and yellow strips are painted on it. खम्बे पर कालीपीली तिरछी पट्टिया होती है</p>	<p>Black and white strips are painted on this post खम्बे पर कालीसफ़ेद तिरछी पट्टिया होती है</p>
<p>The VTO is provided at a distance of 180 meters from the SM's office on either end. स्टेशन मास्टर कार्यालय से दोनों ओर 180 मीटर की दूरी पर लगाये जाते हैं</p>	<p>This post is provided at a distance of 270 meters from the First Stop Signal of the Station. प्रथम रोक सिग्नल से 270 मीटर की दूरी पर गाड़ी आने की दिशा में लगाये जाते हैं</p>
<p>The VTO is illuminated at night. रात में प्रकाशित होता है</p>	<p>The FSP is not illuminated at night. रात में नहीं प्रकाशित होता है</p>
<p>It is related to the SM. स्टेशन मास्टर से संबंधित है</p>	<p>It is related to the fog signal man फोग सिग्नल मैन से संबंधित है</p>
TRACK CIRCUIT	AXLE COUNTER
<p>Iron sleepers are not used for track circuit लोहे के स्लिपर का प्रयोग नहीं किया जा सकता है</p>	<p>Iron sleepers may be used for axle counter लोहे के स्लिपर का भी प्रयोग किया जा सकता है</p>
<p>Rail breakage can be identified by track circuit रेल ब्रेकेज का पता चलता है</p>	<p>Rail breakage cannot be identified by axle counter रेल ब्रेकेज का पता नहीं चलता है</p>
<p>Complete arrival of train cannot be detected गाड़ी पूर्ण आगमन को सुनिश्चित नहीं कर सकता है</p>	<p>Complete arrival of train can be detected गाड़ी पूर्ण आगमन को सुनिश्चित कर सकता है</p>
<p>It can be failed during rain बरसात में फ़ैल हो सकता है</p>	<p>Rain does not effect on proper working of axle counter बरसात के कारण फ़ैल नहीं होता है</p>
<p>It cannot be reset रिसेट नहीं किया जा सकता है</p>	<p>It can be reset if required रिसेट किया जा सकता है</p>

CC RAKE	PREMIUM RAKE
It is bound to run on dedicated route निर्धारित रास्ते पर चलाये जाते हैं	No such provision ऐसा कुछ नहीं है
Validity of BPC is 30 days/6000 km or 35 day/7500 km बैधता 30 दिन / ६००० किमी या ३५ दिन / ७५०० किमी	Validity of BPC is 12+3 days बैधता 12 +3 दिन
Braking power 100% at originating station & 90% at road side station ब्रकिंग क्षमता शुरुवाती 100% रास्ते में 90 %	Braking power 95% at originating station & 75% at road side station ब्रकिंग क्षमता शुरुवाती 95% रास्ते में 75%
Running CC rakes give good WTR सी सी रक चलने अच्छा वैगन टर्न राउंड मिलता है	Not good enough compare to CC rake सी सी रक जितना अच्छा नहीं है
Rake shall be offered at its nominated "A" category depot निर्धारित 'ए' श्रेणी डिपो में भेजा जाता है	After lapse of 15 days rake to be offered nominated intensive examination point निर्धारित इंटेन्सिव परीक्षण पॉइंट में भेजा जाता है
Rake is formed with off POH & ROH Wagons	No such compulsion
colour of BPC-Yellow रंग पीला	Colour of BPC -Blue रंग नीला
AUTOMATIC STOP SIGNAL	SEMI AUTOMATIC STOP SIGNAL
It is distinguished by 'A' marker on white disc पहचान के लिए सफ़ेद गोल चक्री पर 'A' अक्षर लिखा होता है	It is distinguished by 'A' marker light on black background, lit/extinguished पहचान के लिए काली पृष्ठभूमि में 'A' अक्षर लिखा होता है जो कभी जलता है और कभी नहीं
It always works automatically गाड़ी के चलने से अपने आप ओन और ऑफ होता है	It works automatically/manually यदि स्वचालित है तो अपने आप और हस्तचालित हो तो किसी के द्वारा परिचालित होता है
No written authority is required to pass it at 'ON' ओन में पार करने के लिए लिखित प्राधिकार की जरूरत नहीं	when working manually , written authority is required to pass it at 'ON' जब हस्तचालित हो तो लिखित प्राधिकार की जरूरत पड़ती है
It is provided between two block stations इसे दो ब्लॉक खंड के बीच में रखा जाता है	It may be provided between two block stations इसे दो ब्लॉक खंड के बीच में रखा जाता सकता है
No lever/button/switch is provided for its operation परिचालन के लिये लीवर /बटन /स्विच की जरूरत नहीं है	King lever/button/switch is provided for its operation. परिचालन के लिये लीवर /बटन /स्विच की जरूरत है

STOP SIGNAL	PERMISSIVE SIGNAL
LP is required to stop at ON चालक को ओन स्थिति में रुकना है	LP is not required to stop at ON चालक को ओन स्थिति में रुकना नहीं पड़ता है
It has square ended arm in semaphore arm सेमाफोर भुजा में भुजा बर्गकिर होती है	It has fishtailed arm in semaphore arm सेमाफोर भुजा में भुजा मछली के पूंछ के आकार की होती है
It is always working हमेशा चालू स्थिति में रहता है	Warner may be dummy वार्नर डमी अबस्था में रह सकता है
These are of different types इसके विभिन्न प्रकार हैं	These are of two types इसके दो प्रकार हैं
रंगीन बत्ती व्यवस्था में इसमें मार्कर नहीं रहता है	रंगीन बत्ती व्यवस्था में इसमें 'P' मार्कर रहता है
AUTOMATIC STOP SIGNAL	MANUAL STOP SIGNAL
It is provided only in automatic block system यह स्वचालित ब्लॉक पद्धति में मिलता है	It is provided only in all system of working ये सभी संचालन पद्धति में मिलता है
Normal aspect is proceed साधारण संकेत आगे बढ़ो होता है	Normal aspect is stop साधारण संकेत रुको होता है
A marker is provided A मार्कर रहता है	Generally no marker is provided कोई मार्कर नहीं रहता है
It may be passed at ON after waiting for one minute by day & two minute by night इसे दिनमें 1 मिनट और रात में 2 मिनट रुक के ओन स्थिति में पार कर सकते हैं	LP cannot pass it at on without proper authority. बिना उचित प्राधिकार ओन में पार नहीं कर सकते
It is found in MACLS only बहु संकेति सिग्नल व्यवस्था में पाया जाता है	It is found in all signalling arrangement सभी सिग्नल व्यवस्था में पाया जाता है
It is not dependent upon manual operation हस्तचालित नहीं होता है	It depends upon manual operation हस्त परिचालित होता है

T/509	T/369(3B)
T / 509 : Authority to receive a train on an obstructed line; अबुध लाइन में गाड़ी लेने का प्राधिकार	T / 369(3b) : Authority to pass signals in ON or defective position; सिगनल को खराब या ओन स्थिति में पार करने का प्राधिकार
LP shall stop at the facing point leading to line at which train is intended to receive चालक को जिस लाइन में लेना है उसके पहले फसिंग पॉइंट पर रोकना है	No need to stop at the facing point leading to line at which train is intended to receive चालक को जिस लाइन में लेना है उसके पहले फसिंग पॉइंट पर रोकना जरूरी नहीं
It is not used for pilot in पायलट इन के लिये प्रयोग नहीं किया जाता है	It is used for pilot-in also पायलट इन के लिये प्रयोग किया जाता है
While admitting SM on duty shall exhibit stop signal 45 meters from the obstruction गाड़ी लेते समय एस एम अबरोध से 45 मीटर की दुरी पर डेंजर सिगनल दिखायेगा	No such rule for admitting train ऐसा कुछ नहीं है
Caution order should be given from station in rear of admitting train on obstructed line पिछले स्टेशन से सतर्कता आदेश देना है	Caution order may be given for pilot in सतर्कता आदेश देना जरूरी नहीं , दिया जा सकता है
FACING POINT	TRAILING POINT
Points are said to be facing when by their operation a train approaching them can be directly diverted from the line upon which it is running	Trailing point cannot divert the trains direction
Facilitates diverging movements	Facilitates converging movements
Locking is essential before permitting a movement over them	Locking is not essential (except motor operated points)
Speed over the M/L facing point depends on the type of interlocking	Speed over the M/L trailing points is not prescribed
Trains pass from toe end	Trains pass from heel end
BLOCK STATIONS	NON-BLOCK STATIONS
Authority to proceed is given to LPs	Authority to Proceed is not given
Signals are provided	Signals are not provided
SM shall manage the station	CC/Contractor will manage the station
SM/ASM shall work round the clock.	CC/ contractor may work for round the clock or specified periods only.
Station staff shall exchange all right signals.	Exchange of all right signals is not required

Station limits are between two outer most signals	Station limits are between platform ends.
All trains shall stop at station when signal is at 'ON' or as per WTT.	Trains shall stop and start according to Working Time Table.
As per Absolute Block System these are classified as A' B' C' and Special class stations.	These stations are also known as D' class station
POINT INDICATOR	TRAP INDICATOR
It indicates the position in which the points are set	It indicates the position of derailing switch
It is provided where there are no departure signals or where single arm Home is provided on MAS	It is provided at derailing switch where there is no signal protection.
Point Indicator shall show a white target by day or a white light by night in both directions when points are set for the straight line	Trap indicator shall show red target by day and red light by night in both directions when the derailing switch is open.
Point indicator shall show no target by day or a green light by night in both directions when points are set for the turnout	Trap indicator shall show a knife edge of the disc by day and green light by night in both directions when the derailing switch is closed
ABSOLUTE BLOCK SYSTEMS	AUTOMATIC BLOCK SYSTEMS
Normally one block section between two stations will not be divided. One train in each block section.	Block section between two stations are divided into number of automatic block signalling sections. More than one trains between two stations.
Normal aspect of stop signal is 'STOP'	Normal aspect of stop signal is 'PROCEED'
Block stations are classified as A, B ,C and Special class stations	Only special class Stations are provided
Track circuit and axle counter may be used as a means of communication	Track circuit and axle counter is essential as a means of communication
ATP is tangible or visible	Normal ATP is visible
Stop signals cannot be passed with out authority	Automatic Stop signals can be passed at on
Protection shall be arranged as per 6.03 on same line and adjacent line (four detonators at 600,600,10,10m	Protection shall be arranged on same line in rear as per the 9.10 (with 3 detonators at 90,90,10 m) and other lines as per 6.03.
During TIC on double line authority is T/C 6.02	During TIC on double line authority is T/B 912.

Suitable for light or heavy traffic	Suitable for fast or regular traffic
For pilot in & pilot out T/369(3b) is issued to LP	For pt in T/369(3b) & pt out T/A912 is issued to LP
Signals may be two aspects or multiple aspects. Permissive signals may be provided.	Signals shall be multiple aspects only. Permissive signals are not provided.
Authority to dispatch relief engine/train is T/A 602	Authority to dispatch relief engine/train is T/C 912
TWO ASPECT SIGNALLING	MULTIPLE ASPECT SIGNALLING.
Every signal shows two aspects only	Every signal shows three or more aspects.
No prewarning signal is provided	Prewarning signal is provided
Permissive signal in two aspect is warner	Permissive signal in two aspect is distant
Block overlap is 400m & signal overlap is 180m	Block overlap is 180m & signal overlap is 120m
Semaphore arm is lower quadrant	Semaphore arm is upper quadrant
WARNER	DISTANT
A semaphore arm type warner signal is painted red with white bar	A semaphore arm type distant signal is painted yellow with black bar
Warner is a Two aspect signal	Distant is a Multiple aspect signalling
It gives two aspect caution, proceed	It gives three aspect caution, attention, proceed
It may be placed below stop signal	It is always placed on a post itself
Arm is lower quadrant	Arm is upper quadrant
It may be provided in A,B,C class station	It may be provided in B,C class station
CALLING ON SIGNAL	SHUNT SIGNAL
It is either semaphore arm type or miniature colour light type	It is either semaphore arm type or disc type or position light type
This signal shall never be placed on a post by itself	This signal may be placed on a post by itself
'c' marker is provided	No marker is provided
Always provided in running line	May be provided for running & non running line.
In semaphore white coloured with red bar	In semaphore red coloured with white bar

Only one signal is provided below main signal on a post	More than one signal can be placed on a post
Used when main signal is defective or in case of track down	Used for shunting purpose only
Shows no light at on position	It can show white light at on position , when provided alone on a post
CO-ACTING SIGNAL	REPEATING SIGNAL
It is a duplicate signal fixed below a stop signal	It is a subsidiary signal placed in rear of a stop signal
It is either semaphore arm type or colour light type	It is either banner type or semaphore arm type or colour light type
It has no marker	It is provided with R marker on it
It has same aspect as main signal	It may have different aspect from main signal
If co acting signal becomes defective main signal is treated as defective	If repeating signal becomes defective main signal is not treated as defective
BLOCK SECTION	STATION SECTION
No loop line is provided	Loop lines are provided
a portion of running line where a train cannot enter without authority to proceed	A portion on running line controlled by station master where authority is given
Found in every class of station	Found in b class station only
For shunting block back or block forward required	For shunting block back or block forward not required
No of signals are few	No of signals are more
BOL	SOL
Full form block overlap	Full form signal overlap
This is the adequate distance provided for granting line clear	This is the adequate distance provided for taking off home signal
In TAS 400m & In MAS 180m is provided	In TAS 180m & In MAS 120m is provided
It demarcates end of the block section	It does not demarcates anything
It may not be any substitute	It may be substitutes
It is provided at reception end	It is provided at departure end

Panel Interlocking	Route Relay Interlocking
It is route setting type –Points for the concerned line (including isolation) are set and signal is taken ‘Off’ by pressing signal and route buttons	It is not route setting type –Signal and route buttons concerned are pressed. All the points including isolation gets set and locked and the signal will become ‘Off’.
Provided at small yards / stations	Provided at major yards / stations
Shunting procedure is rigid	Shunting procedure is flexible
Illumination and control panel are together	Illumination and control panel are separate
It is cheaper	It is costlier
SM key will be there	There will be no SM key
AIR BRAKE SYSTEM	VACCUM BRAKE SYSTEM
Compressed air is used in air brake system	Atmospheric pressure is used in vacuum brake system
Less emergency braking distance(632m in 65kmph 4500 tons)	more emergency braking distance(1097m in 65kmph 4500 tons)
Less chance of brake fading is noticed	More brake fading is noticed
ACP resetting key is necessary	ACP resetting key is not necessary
Brake cylinder is placed horizontally	Brake cylinder is placed vertically
Brake pipe diameter 32mm for goods & 25mm for coaching	Brake pipe diameter 50mm
Single pipe & twin pipe both are provided	Only Single pipe is provided
Air pressure is 5kg/cm ²	Vacuum level is 51cm
Light braking equipment are used 275kg	Heavy braking equipment are used 700kg
Longer trains can be formed	No long trains are formed due to brake power loss between front & last wagon
Piston goes outside	Piston goes inside
Very safe for gradient	Need additional precaution in gradient
Preparation time is less about 45 minutes	Preparation time is more about 4 hours.
High braking force with good reliability	Low braking force with poor reliability
IBP	IBH
Full form intermediate block post	Full form intermediate block hut
It is provided in double line only	It is provided in double line & single line
It is controlled from rear block station	It is self-controlled
IB marker is provided on signal post	IB marker is not provided on signal post

Track circuit & axle counter is mandatory	Track circuit & axle counter may be provided or may not provided
Telephone may be provided on post	No provision of telephone
May be passed at on without being authorized by SM	Cannot be passed at on without authority

PNR पी एन आर	PASSENGER NAME RECORD पैसेंजर नेम रेकॉर्ड
UTS: यू टी एस	UNRESERVED TICKETING SYSTEM आनरिज़र्व्ड टिकेटिंग सिस्टम
ATVM ए टी वी एम	AUTOMATIC TICKET VENDING MACHINE ऑटोमैटिक टिकिट वेंडिंग मशीन
ARME एआरएम ई	: ACCIDENT RELIEF MEDICAL EQUIPMENT(VAN). एक्सिडेंट रिलीफ़ मेडिकल ईकुइपमेंट
ARMवी एआरएम वी	: ACCIDENT RELIEF MEDICAL VAN. एक्सिडेंट रिलीफ़ मेडिकल ईकुइपमेंट वेन
BPAC : बीपीएसी.	BLOCK PROVING AXLE COUNTER ब्लॉक प्रोविंग एक्सेल काउंटर
BPC बीपीसी	BRAKE POWER CERTIFICATE. ब्रेक पावर सर्टिफिकेट
CBC सीबीसी	CENTRAL BUFFER COUPLER सेंट्रल बफ़र कौप्लर
CCRS सीसीआरएस	CHIEF COMMISSIONER OF RAILWAY SAFETY. चीफ कमिश्नर ऑफ रेल्वे सेफ्टी
CRS सीआरएस	COMMISSIONER OF RAILWAY SAFETY. कमिश्नर ऑफ रेल्वे सेफ्टी
CFTM सीएफटीएम	CHIEF FREIGHT TRANSPORTATION MANAGER चीफ फ्रेइट ट्रांसपोर्टेशन मैनेजर
COA सीओए	CONTROL OFFICE APPLICATION. कंट्रोल ऑफिस एप्लिकेशन
CMPE सीएमपीई	CHIEF MOTIVE POWER ENGINEER. चीफ मोटिव पावर इंजीनियर
COIS : सीओओइएस	COACHING OPERATION INFORMATION SYSTEM कोचिंग ऑपरेशन इन्फॉर्मेशन सिस्टम
PCOM पीसीओएम	PRINCIPAL CHIEF OPERATION MANAGER प्रिन्सिपल चीफ ऑपरेशन मैनेजर
CPRO सीपीआरओ	CHIEF PUBLIC RELATION OFFICER. चीफ पब्लिक रिलेशन ऑफिसर
CPTM सीपीटीएम	CHIEF PASSENGER TRANSPORTATION MANAGER. चीफ पैसेंजर ट्रांसपोर्टेशन मैनेजर
CRB सीआरबी	CHAIRMAN OF RAILWAY BOARD. चेरमेन ऑफ रेल्वे बोर्ड
CRS सीआरएस	COMMISSIONER OF RAILWAY SAFETY. कमिश्नर ऑफ रेल्वे सेफ्टी
PCSO पीसीएसओ	PRINCIPAL CHIEF SAFETY OFFICER. प्रिन्सिपल चीफ सेफ्टि ऑफिसर
CTPM	CHIEF TRANSPORTATION PLANNING MANAGER.

सीटीपीएम	चीफ ट्रांसपोर्टेशन प्लानिंग मैनेजर
DEMU डीईएमयू	DIESEL ELECTRICAL MULTIPLE UNIT. डीजल इलैक्ट्रिकल मल्टिपल यूनिट
FA & CAO एफए&सीएओ	FINANCE ADVISER & CHIEF ACCOUNTS OFFICER. फाइनेंस एंडभाईसर & चीफ अक्काउंट्स ऑफिसर
FOIS एफओआइएस	FREIGHT OPERATION INFORMATION SYSTEM फ्रेइट ऑपरेशन इन्फॉर्मेशन सिस्टम
RMS आरएमएस	RAKE MANAGEMENT SYSTEM रेक मैनेजमेंट सिस्टम
HOER एचओईआर	HOURS OF EMPLOYMENT REGULATION. अवर्स ऑफ इम्प्लॉइमेंट रेग्युलेशन
ICMS आइसीएमएस	INTEGRATED COACH MANAGEMENT SYSTEM. इंटेग्रेटेड कोच मैनेजमेंट सिस्टम
IRCTC आइआरसीटीसी	INDIAN RAILWAY CATERING AND TOURISM CORPORATION LTD. इंडियन रेल्वे केटरिंग अंड टूरिज्म कोर्पोरेशन लिमिटेड
ISMD आइएसएमडी	INFRINGING STANDARD MOVING DIMENSION इनफ्रिजिंग स्टैंडर्ड मूविंग डाइमेंशन
MAUQ एमएयूक्यू	MULTI-ASPECT UPPER QUADRANT. मल्टी आस्पेक्ट अप्पर
MEMU एमईएमयू	MAINLINE ELECTRICAL MULTIPLE UNIT मैनलाइन इलैक्ट्रिकल मल्टिपल यूनिट
NDMA एनडीएमए	NATIONAL DISASTER MANAGEMENT ASSOCIATION. नेशनल डीजस्टर मैनेजमेंट असोशिएशन
ODC ओडीसी	OVER DIMENSIONAL CONSIGNMENT. ओवर डिमेंन्सिओनल कनसाइनमेंट
PEASD पीईएसडी	PASSENGER EMERGENCY ALARM SIGNAL DEVICE पैसेंजर एमर्जन्सि अलार्म सिगनल डिवाइस
SDGM एसडीजीएम	SENIOR DEPUTY GENERAL MANAGER. सीनियर डेप्युटी जनरल मैनेजर
SPAD एसपीएडी	SIGNAL PASSED AT DANGER. सिगनल पासड एट डेंजर
SPARME एसपीएआरएमई	SELF PROPELLED ACCIDENT RELIEF MEDICAL EQUIPMENT. सेल्फ प्रोपेल्लड एक्सिडेंट रिलीफ मेडिकल ईक्विपमेंट
SPART एसपीएआरटी	SELF-PROPELLED ACCIDENT RELIEF TRAIN सेल्फ प्रोपेल्लड एक्सिडेंट रिलीफ ट्रेन
ART एआरटी	ACCIDENT RELIEF TRAIN. एक्सिडेंट रिलीफ ट्रेन
SSD एसएसडी	SPEED SENSING DEVICE. स्पीड सेन्सिंग डिवाइस
SSDAC एसएसडीएसी	SOLID STATE DIGITAL AXLE COUNTER. सॉलिड स्टेट डिजिटल एक्सल काउंटर
SWR एसडबल्यूआर	STATION WORKING RULE. स्टेशन वर्किंग रूल
SWRD एसडबल्यूआरडी	STATION WORKING RULE DIAGRAM. स्टेशन वर्किंग रूल डाइग्राम
TALQ टीएएलक्यू	TWO-ASPECT LOWER QUADRANT. टू आस्पेक्ट लोअर क्वड्रंट
PRS पीआरएस	PASSENGER RESERVATION SYSTEM पैसेंजर रिज़र्वेशन सिस्टम
ERS ईआरएस	ELECTRONIC RESERVATION SLIP इलेक्ट्रॉनिक रिज़र्वेशन सिस्टम

JTBS जेटीबीएस	JAN SADHARAN TICKET BOOKING SEWAK जन साधारण टिकट बुकिंग सेवक
STBS एसटीबीएस	STATION TICKET BOOKING SEWA स्टेशन टिकट बुकिंग सेवा
CBO सीबीओ	CITY BOOKING OFFICE सिटी बुकिंग ऑफिस
CBA सीबीए	CITY BOOKING AGENCY सिटी बुकिंग एजन्सि
DDM डीडीएम	DAMAGE DEFICIENCY MESSAGE डैमेज डेफिसीएन्सि मैसेज
TDR टीडीआर	TICKET DEPOSIT RECEIVED टिकट डिपॉजिट रिसीव्ड
PCCM पीसीसीएम	PRINCIPAL CHIEF COMMERCIAL MANAGER प्रिन्सिपल चीफ कमर्शियल मैनेजर
WTT डबल्यूटीटी	WORKING TIME TABLE वर्किंग टाइम टेबल
PTT पीटीटी	PUBLIC TIME TABLE पब्लिक टाइम टेबल
BPT बीपीटी	BLANK PAPER TICKET ब्लैंक पेपर टिकट
EFT ईएफटी	EXCESS FARE TICKET एक्सेस्स फेयर टिकट
NTES एनटीईएस	NATIONAL TRAIN ENQUIRY SYSTEM नेशनल ट्रेन एंक्वैरी सिस्टम
ITES आईटीईएस	INTEGRATED COACHING MANAGEMENT SYSTEM इंटेग्रेटेड कोचिंग मैनेजमेंट सिस्टम
CONCOR सीओएनसीओआर	CONTAINER CORPORATION OF INDIA LIMITED कंटेनर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
RTT आरटीटी	RUNNING TRAIN THEFT रनिंग ट्रेन थैफ्ट
CJT सीजेटी	CIRCULAR JOURNEY TICKET सर्क्युलर जौरनी टिकट
GR जीआर	GENERAL RULES जनरल रूल्स
SR एसआर	SUBSIDIARY RULES सब्सिडियरी रूल्स
ATP एटीपी	AUTHORITY TO PROCEED अथॉरिटी टु प्रोसीड
BOL बीओएल	BLOCK OVERLAP ब्लॉक ओवरलाप
SOL एसओएल	SIGNAL OVERLAP सिगनल ओवरलाप
FM एफएम	FOULING MARK फ्रौलिंग मार्क
FP एफपी	FEED PIPE फीड पाईप
SLB एसएलबी	SHUNTING LIMIT BOARD शंटिंग लिमिट बोर्ड
BSLB बीएसएलबी	BLOCK SECTION LIMIT BOARD ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड
IBH	INTERMEDIATE BLOCK HUT

आइबीएच	इंटरमीडियट ब्लॉक हट
IBP आइबीपी	INTERMEDIATE BLOCK POST इंटरमीडियट ब्लॉक पोस्ट
IBSS आइबीएसएस	INTERMEDIATE BLOCK STOP SIGNAL इंटरमीडियट ब्लॉक स्टॉप सिगनल
WWB डबल्यूडबल्यूबी	WAGON WAY BILL वेगन वे बिल
VG वीजी	VEHICLE GUIDENCE वेहिकल गाइडन्स
WTT डबल्यूटीटी	WORKING TIME TABLE वर्किंग टाइम टेबल
PTT पीटीटी	PUBLIC TIME TABLE पब्लिक टाइम टेबल
GWR जीडबल्यूआर	GATE WORKING RULE गेट वर्किंग रूल
PI पीआइ	PANEL INTERLOCKING पैनल इंटीरलोककिंग
RRI आरआरआइ	ROUTE RELAY INTERLOCKING रूट रिले इंटीरलोककिंग
SSI एसएसआइ	SOLID STATE INTERLOCKING सॉलिड स्टेट इंटीरलोककिंग
CRIS सीआरआइएस	CENTRE FOR RAILWAY INFORMATION SYSTEM सेंटर फर रेल्वे इन्फॉर्मेशन सिस्टम
MPS एमपीएस	MAXIMUM PERMISSIBLE SPEED मैक्सिमम पेरमिसिबल स्पीड
MRT एमआरटी	MINIMUM RUNNING TIME मिनिमम रनिंग टाइम
NRT एनआरटी	NORMAL RUNNING TIME नॉर्मल रनिंग टाइम
VTO वीटीओ	VISIBILITY TEST OBJECT विसिबिलिटी टेस्ट ऑब्जेक्ट
FSP एफएसपी	FOG SIGNAL POST फॉग सिगल
FSD एफएसडी	FOG SAFETY DEVICE फॉग सेफ्टि डिवाइस
ACP एसीपी	ALARM CHAIN PULLING अलार्म चैन पुलिंग
TPC टीपीसी	TRACTION POWER CONTROLLER ट्राक्सोन पावर कंट्रोलर
OHE ओएचई	OVER HEAD EQUIPMENT ओवर डाइमेन्सोनाल ईक्यूपमेंट
OES ओईएस	OBEY ENGINEERING SIGNAL ओबे इंजीन्यरिंग सिगनल
POH पीओएच	PERIODICAL OVER HAUL पिरिओडिकल ओवरहौल
IOH आइओएच	INTERMEDIATE OVER HAUL इंटरमीडियट ओवरहौल
AOH एओएच	ANNUAL OVER HAUL अनुयल ओवरहौल
ROH आरओएच	ROUTINE OVER HAUL रूटीन ओवरहौल

DV डीवी	DISTRIBUTIVE VALVE डिस्ट्रीबूटिव वाल्व
CTR सीटीआर	COMBINED TRAIN REPORT कंबाइंड ट्रेन रिपोर्ट
LVCD एलवीसीडी	LAST VEHICLE CHECK DEVICE लास्ट वेहिकल चेक डिवाइस
SLR एसएलआर	2 ND CLASS LUGGAGE ROOM WITH GUARD'S COMPARTMENT सेकंड क्लास लागेज रूम विथ गार्ड'स कंपार्टमेंट
TXR टीएक्सआर	TRAIN EXAMINER ट्रेन एग्जमिनर
SLRD एसएलआर	2 ND CLASS LUGGAGE ROOM WITH GUARD'S COMPARTMENT FOR DISABLED सेकंड क्लास लागेज रूम विथ गार्ड'स कंपार्टमेंट फर डिसब्लेड
ACD एसीडी	ANTI COLLISION DEVICE एंटी कलिसन डिवाइस
PLCT पीएलसीटी	PAPER LINE CLEAR TICKET पेपर लाइन क्लियर टिकट
LVI एलवीआई	LAST VEHICLE INDICATOR लास्ट वेहिकल इंडिकेटर
FSS एफएसएस	FIRST STOP SIGNAL फर्स्ट स्टॉप सिगनल
LSS एलएसएस	LAST STOP SIGNAL लास्ट स्टॉप सिगनल
IOP आइओपी	INOOPERATIVE PISTON इनोपेरातिव पिस्टन
TSL टीएसएल	TEMPORARY SINGLE LINE टेम्पररी सिंगल लाइन
MACL एमएसीएल	MULTI ASPECT COLOUR LIGHT SIGNALLING मल्टी असपेक्ट कलर लाइट सिगनलिंग
ICF आइसीएफ	INTEGRAL COACH FACTORY इंटीग्रल कोच फैक्टरी
LHB एलएचबी	LINK HOFMAN BUSCH लिंक होफमान बूच
BOXN बीओएक्सएन	BOGIE OPEN BOX WAGON WITH PNEUMATIC BRAKE बोगी ओपेन बॉक्स वगोन विथ निउमटिक ब्रेक
BOBSN बीओबीएसएन	BOGIE OPEN HOPER WAGON BOTTOM SIDE DISCHARGE WITH PNEUMATIC BRAKE बोगी ओपेन होपर वगोन बॉटम साइड डिस्चार्ज विथ निउमटिक ब्रेक
BOBRN बीओबीआरएन	BOGIE OPEN WAGON BOTTOM RAPID DISCHARGE WITH PNEUMATIC BRAKE बोगी ओपेन वगोन बॉटम रैपिड डिस्चार्ज विथ निउमटिक ब्रेक
BRN बीआरएन	BOGIE FLAT WAGON WITH PNEUMATIC BRAKE बोगी फ्लैट वगोन विथ निउमटिक ब्रेक
NBOM एनबीओएम	BOGIE OPEN WAGON FOR MILITARY LOADING WITH PNEUMATIC BRAKE बोगी ओपेन वगोन फर मिलीटरी लोडिंग विथ निउमटिक ब्रेक