अध्याय – 15

रेल–पथ और निर्माण कार्य

(क) रेल–पथ या निर्माण कार्य पर नियुक्त रेल सेवक

15.01. रेल पथ और निर्माण कार्य की दशा :– प्रत्येक रेल–पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाले रेल–पथ या निर्माण–कार्य की दशा के लिए जिम्मेदार होगा।

15.02. लाइन का अनुरक्षण :– प्रत्येक रेल–पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक :–

(क) यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) वाली पूरी लाइन या निर्माण –कार्य अच्छी अवस्था में है, तथा

(ख) रेल–पथ या निर्माण कार्य के साथ होने वाली उन सभी दुर्घटनाओं या उनकी खराबियों की रिपोर्ट, जो उसकी समझ में गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा डाल सकती है, प्रभारी इंजीनियर (इंजीनियर इन्चार्ज) को तुरन्त करेगा और साथ ही दुर्घटना को रोकने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई करेगा।

स.नि.15.02. कोई सेक्सन इंजीनियर (रेल–पथ), जो रिपोर्ट प्राप्त करता है कि किसी इंजन ने लड़खड़ाहट (एक ओर झुकना) महसूस किया है, तो वह तत्काल ट्रैक का निरीक्षण करेगा और खराबी दूर करने के लिए सभी संभव कारवाई करेगा। जब तक मरम्मत पूरे नहीं हो जाते हैं, तब तक वह बचाव के लिए आवश्यक सावधानियों का पालन करता रहेगा।

15.03. सामान की देखभाल :–प्रत्येक रेल–पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाली सभी रेलों, चेयरों और अन्य सामान की सुरक्षा का प्रबन्ध करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि इनमें से जो भी सामान वस्तुतः काम में नहीं आ रहा है, उसे लाइन से अलग, ठीक प्रकार चट्टा लगाकर रखी जाए जिससे कि गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा न पड़े।

स.नि.15.03. (1) रेल पथ सामग्री एवं औजार– खुले हुए स्थायी रेल पथ सामग्री, औजार इत्यादि को लाइन के बगल में नहीं छोड़ा जाएगा, जहाँ खराब प्रवृत्ति के व्यक्तियों द्वारा खतरनाक अवरोधों का आकार देने के लिए उनका उपयोग किया जा सकता है। ऐसे सामग्री को गेट लॉज या गैंग हट पर इकट्ठा किया जाएगा और बाद में प्रथम अवसर मिलते ही इसे स्टेशनों पर लाया जाएगा। यार्डों के पुनर्निर्माण, दोहरीकरण और रिलेइंग के मामले में, जहाँ विशेष चौकीदार लगे होते हैं, यह लागू नहीं होता है।

15.04. रेल पथ या निर्माण कार्य का निरीक्षण :–

(1) रेल–पथ के प्रत्येक भाग का निरीक्षण विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिये नियुक्त किए गए किसी रेल सेवक द्वारा प्रतिदिन पैदल किया जाऐगा :

परन्तु जिन लाइनों पर यातायात कम और यदा–कदा होता है, वहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, ऐसी निरीक्षणों के बीच का समय का अन्तर बढ़ाकर दो दिन में एक बार किया जा सकता है।

(2) सभी पुलों का और निर्माण कार्यों का, जिनके अन्तर्गत सिगनल, सिगनल के तार, अंतर्पाशन (इन्टरलाकिंग) गियर, कांटे और कैंचियां (क्रॉसिंग) ऊपरी उपस्कर और गाड़ियों की सुरक्षा और संचालन पर प्रभाव डालने वाले अन्य उपस्कर भी हैं, विशेष अनुदेशों के अनुसार नियमित रूप से निरीक्षण किया जाएगा।

स.नि.15.04 (1) प्रत्येक गैंग का (की–मैन) चाभीवाला एक रेल से जाते हुए और दूसरी विपरीत रेल से लौटते हुए स्थायी रेल–पथ और पुलों के निरीक्षण करते हुए प्रत्येक दिशा में प्रतिदिन कम से कम एक बार अपने क्षेत्र के लाइन पर पैदल जाएगा। वह किसी भी चाभी या बन्धन के ढीला मिलने पर उसे कस देगा या बदल देगा, और सामान्यतः ट्रैक की स्थिति की जाँच करेगा। यदि वह पाता है कि लाइन गाड़ियों के सामान्य आवागमन के लिए असुरक्षित है, तो वह लाइन का तत्काल बचाव करेगा और नियमों के अनुसार खतरे का सिगनल दिखलायेगा, एवं या तो गाड़ियों को रोक देगा या परिस्थितियों की माँग के अनुरूप उन्हें सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने की अनुमति देगा। वह बिना विलम्ब किये हुए इस बात का रिपोर्ट मेट या निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को करेगा, जो गश्ती कारवाई करने के अतिरिक्त तत्काल सेक्सन इंजीनियर (रेल–पथ) को टेलीग्राम के द्वारा इसकी सूचना देगा, यदि ये पदाधिकारी स्टेशन पर आसानी से उपलब्ध नहीं हो।

(2) सेक्सन इंजीनियर (रेल–पथ) अपने क्षेत्र में एक सप्ताह में कम से कम एक बार ट्रॉली से जाऐंगे। जब अपरिहार्य रूप से उसे ऐसा करने से रोक दिया गया हो, तो अविलम्ब प्रभारी इंजीनियर को एक रिपोर्ट भेजा जाएगा।

(3) ट्रॉली से निरीक्षण के दौरान भारतीय रेलवे रेलपथ एवं कार्य नियमावली के पारा 206 के प्रावधानों का मुख्य इंजीनियर द्वारा समय–समय पर जारी किये गये अनुदेशों के साथ–साथ पालन किया जाएगा। स्थायी रेल–पथ निरीक्षक को पुश ट्रॉली से पूरे खंड का निरीक्षण एक सप्ताह में कम से कम एक बार या आवश्यकता पड़ने पर अधिक बार करना चाहिए और वह–

i. जिन किलोमीटरों पर तत्काल या शीघ्र ध्यान देने की आवश्यकता हो, उन्हें नोट करेगा और संबंधित मेटों को अनुदेश देगा।

ii. भारतीय रेलवे रेल पथ एवं कार्य नियमावली के पैरा 627(क) के अनुसार प्रत्येक गैंग के कार्यों की जाँच करेगा और जिन मदों पर ध्यान देने की आवश्यकता हो उन पर शीघ्र कारवाई सुनिश्चित करेगा।

iii. ट्रैक के अनुरक्षण के लिए 'वर्ष भर' के अनुसूची के अनुसार व्यवस्थित कार्य सुनिश्चित करेगा।

iv. कर्मचारियों को कार्य प्रणाली में अनुदेशित करेगा।

v. फाटकवालों, चौकीदारो, गश्त लगानेवालों, कारीगरों एवं कर्मचारियों की उपस्थिति पत्रकों को भरकर उनपर हस्ताक्षर करेगा।

vi. महीने में एक बार गैंगों के साथ गेजों और स्प्रिट लेवलों के सत्यता की जाँच करेगा।

vii. लाइन की रक्षा के लिए अनुपयोगी औजार और उपकरण एवं खराब या नष्ट हो चुके उपकरणों को बदल देगा।

viii. यह सुनिश्चित करेगा कि मेटों/कीमैनों, गैंगमैनों कारीगरों और सहायकों, गश्त करनेवालों और चौकीदारों को नियमों की सही जानकारी है जिनमें उनकी आवधिक और नियुक्ति, प्रोन्नति या स्थानान्तरण पर जाँच होनी चाहिए।

ix. गैंगो, फाटकवालों और अन्य कर्मचारियों के औजारों एवं सामग्रियों के अग्रदाय का एक माह में एक बार जाँच करेगा और सुनिश्चित करेगा कि वे स्वीकृत मात्रा के अनुसार और अच्छी स्थिति में हो।

1 . मानसून के महीनों में लाइन की गश्ती –

(क) मानसून के मौसम के दौरान जब स्टेशन से स्टेशनों के बीच 16 बजे से 08 बजे तक या दिन और रात दोनों के दौरान जैसी स्थिति हो, सचल गश्ती करना हो, तो संबंधित व0 मंडल इंजीनियर या मंडल इंजीनियर इसकी अधिसूचना जारी करेंगे और संबंधित स्टेशन मास्टरों को इसकी सूचना दी जाएगी।

(ख) मंडल इंजीनियरों द्वारा विभिन्न खंडों के लिए तैयार किये गये गश्ती तालिकाओं को सहायक इंजीनियरों, रेल पथ निरीक्षकों और नियंत्रक को वितरित किया जाएगा और तालिका के सम्बन्धित भाग की एक प्रति की आपूर्ति प्रत्येक स्टेशन मास्टर को इन अनुदेशों के साथ की जाएगीः–

i. गश्ती के किताबों में गश्ती करनेवालों के आगमन और प्रस्थान के समयों को दर्ज करें एवं उन पर हस्ताक्षर करें और

ii. स्टेशन डायरी में गश्ती करनेवालों के आगमन और प्रस्थान के समयों एवं उनके नामों को दर्ज करें।

***2.** गश्ती तालिकाओं की प्रतियों को मंडल इंजीनियर द्वारा लोको शेड फोरमैन को भेजा जाएगा।*

3. (क) गश्तीवाला जिसका बीट स्टेशन 'क' पर आरंभ होता हो, वहाँ अपने पास के गश्ती– किताब स्टेशन मास्टर 'क' के पास प्रस्तुत करेगा, जो गश्ती करनेवाले के आगमन और प्रस्थान के समय को उसमें प्रविष्टि करेगा और किताब पर हस्ताक्षर करके उसे वापस कर देगा। तब वह अपने बीट पर पैदल जाएगा और अगले बीट के गश्ती करनेवाले को गश्ती–किताब सौंप देगा और इसी तरह आगे भी, और जब तक स्टेशन 'क' से स्टेशन 'ख' तक किताब यात्रा जारी रखता हो, तब तक इसी तरह चलता रहेगा। समान तरीके से गश्ती–किताब को स्टेशन 'ख' से स्टेशन 'क' तक भेजा जाएगा। स्टेशन मास्टर 'क' को स्टेशन 'ख' से आनेवाली किताब में गश्ती वाले के आगमन का समय और तिथि को प्रविष्टि करना है, उस पर हस्ताक्षर करना है और स्टेशन 'ख' पर दुबारा भेजने के लिए गश्तीवाले को इसे वापस कर देना है। स्टेशन 'ख' का स्टेशन मास्टर स्टेशन 'क' से आनेवाले किताब में गश्ती करनेवाले के आगमन के समय और तिथि को अंकित करेगा, उस पर हस्ताक्षर करेगा और स्टेशन 'क' पर दुबारा भेजने के लिए गश्तीवाले को इसे वापस कर देगा। इस प्रकार से प्रत्येक गश्ती किताब प्रत्येक दिशाओं में प्रति रात्रि एक यात्रा करता है।

(ख) बीट के छोर पर पहुँचने पर, यदि कोई गश्तीवाला उसके किताब को लेने के लिए प्रतीक्षा करते हुए अगले गश्तीवाले को नहीं पाता हो, तो वह प्रतीक्षा नहीं करेगा, बल्कि वह तब तक पैदल बढ़ता रहेगा जब तक वह उससे नहीं मिलता हो और अपने बीट से किसी व्यक्ति के अनुपस्थित रहने का रिपोर्ट सुबह में गैंग मेट को करेगा।

(ग) जहाँ स्टेशन एक दूसरे के काफी करीब हों, वहाँ गश्ती किताबों को मूल स्टेशन को वापस करने के पहले एक या अधिक मध्यवर्ती स्टेशनों से आगे बढ़ाया जा सकता है। प्रत्येक मध्यवर्ती स्टेशन मास्टर गश्तीवाले के आगमन एवं प्रस्थान के वास्तविक समय को दर्ज करेगा और किताब पर हस्ताक्षर करेगा।

(घ) यह आवश्यक है कि कार्यरत स्टेशन मास्टर गश्ती–किताब में स्टेशन पर आगमन और स्टेशन से प्रस्थान के वास्तविक समयों को दर्ज करे ताकि गश्तीवाले के गतिविधि का ठीक–ठीक जाँच–पड़ताल किया जा सके। उसे अपने स्टेशन डायरी में भी गश्तीवाले का नाम और स्टेशन पर उसके आगमन और स्टेशन से उसके प्रस्थान के वास्तविक समय को दर्ज करना चाहिए।

4. (क) स्टेशन मास्टर यह ध्यान रखेंगे कि गश्ती करनेवाला मदिरा पान किये बिना कार्य पर उपस्थित हो।

(ख) यदि गश्तीवाला अपने निर्धारित आगमन समय से 15 मिनटों के अन्दर उपस्थित नहीं होता है, तो कार्यरत स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कारवाई करेगा।

i. वह ब्लॉक खंड में जाने वाले रन–थ्रू गाड़ियों को अवश्य रोकेगा

ii. वह खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को यही कारवाई करने के लिए सूचना देगा और नियंत्रक को भी सूचित करेगा।

iii. वह चालक को सतर्क रहने का निर्देश देते हुए ब्लॉक खंड में जाने वाले सभी गाड़ियों को एक सतर्कता आदेश प्रारूप टी/409 पर जारी करेगा और दिन के दौरान जब दृश्यता साफ हो तो 40 किलोमीटर प्रति घंटा और रात के दौरान या दिन के दौरान जब दृश्यता साफ नहीं हो, तो 15 किलोमीटर प्रतिघंटा का गति प्रतिबन्ध निर्दिष्ट करेगा।

iv. वह गश्तीवाला के उपस्थित नहीं होने के कारण का पता लगाने के लिए संबंधित खंड में किसी गैंगमैन या काँटावाला, यदि उपलब्ध हो, को भेजकर कारवाई प्रारम्भ करेगा।

उपरोक्त मद (iii) के अन्तर्गत सन्दर्भित सतर्कता आदेश तब तक जारी किया जाएगा जब तक गश्तीवाला पहुँच नहीं जाता हो और रिपोर्ट नहीं कर देता हो कि लाइन गाड़ियों के आवागमन के लिए सुरक्षित है।

5. यदि तत्काल खतरे की आशंका हो या जब क्षति दिखाई पड़ता हो, तो गश्तीवाला को निम्नलिखित तरीके से गाड़ी का बचाव करना चाहिए–

(क) वैसे मामले में जहाँ इकहरी लाइन खंड पर एक ही गश्तीवाला नियुक्त हो,

i. आसानी से दिखलाई देने योग्य स्थिति में एक लाल बत्ती उस गाड़ी को चेतावनी देने के लिए रखना चाहिए जो एक दिशा से पहुँचनेवाली हो सकती है, तब उसे विपरीत दिशा में दौड़ना चाहिए और प्रभावित स्थल से बी0जी0 के मामले में 600 मीटर पर और एम0जी0/एन0जी0 के मामले में 400 मीटर पर एक पटाखा सिगनल एवं बी0जी0 के मामले में 1200 मीटर पर और एम0जी0/एन0जी0 के मामले में 800 मीटर पर 3 पटाखा सिगनल आपस में 10 मीटर की दूरी पर लगाना चाहिए। अगर पटाखा सिगनल लगाने के लिए जाते समय रास्ते में गश्तीवाला किसी गाड़ी को प्रभावित स्थल की ओर पहुँचते हुए पाता है, तो उसे तत्काल लाइन पर पटाखे सिगनल लगा देना चाहिए और खतरे का सिगनल दिखाते हुए गाड़ी को रोक देना चाहिए।

ii. उसे प्रभावित स्थल पर लौटकर आना चाहिए और दूसरी तरफ पटाखा सिगनलों से उसी प्रकार बचाव करना चाहिए।

iii. यदि दूसरी तरफ या प्रभावित स्थल पर पहुँच पाना असम्भव हो (जैसे कि बाढ़ में बह जाने पर होता है) तो उसे एक लाल बत्ती लगा देना चाहिए, ताकि अधिक से अधिक संभव दूरी से इसे देखा जा सके और उस दिशा से पहुँचने वाली गाड़ी के लिए फ्लेयर सिगनल भी दिखाना चाहिए, अगर आपूर्ति की गई हो।

ख. वैसे मामले में जहाँ दोहरी लाइन पर एक ही गश्ती वाला नियुक्त हो,

i. उसे आसानी से दिखलाई पड़ने योग्य स्थिति में लाल बत्ती लगा देनी चाहिए ताकि एक ट्रैक पर किसी पहुँचने वाली गाड़ी को चेतावनी दिया जा सके। तब दूसरे ट्रैक पर किसी संभावित आने वाली गाड़ी की ओर दौड़ना चाहिए और प्रज्वलित फ्लेयर सिगनल दिखाते हुए, यदि दिया गया हो, उपर के पारा (क)(i) के अनुसार पटाखा सिगनलों को लगाना चाहिए।

ii. उसे पीछे की ओर दौड़ना चाहिए और प्रज्वलित फ्लेयर सिगनल को दिखाते हुए यदि दिया गया हो उस दूसरी लाइन का बचाव पटाखा सिगनलों से करना चाहिए जिस पर लाल बत्ती दिखाया गया था।

ग. वैसे मामलों में जहाँ दो गश्ती वाले नियुक्त हों,

i. दूसरी बत्ती जला देनी चाहिए और तुरन्त दोनों दिशाओं में खतरे के सिगनलों को दिखानी चाहिए।

ii. दोनों गश्ती करने वालों को तब विपरीत दिशाओं में खतरे का हाथ सिगनल को दिखाते हुए एवं प्रज्वलित फ्लेयर सिगनल प्रदर्शित करते हुए, यदि दिया गया हो, प्रत्येक को बी0जी0 के मामले में खतरे के स्थान से 600 मीटर पर और एम0जी0/एन0जी0 के मामले में 400 मीटर पर, रेल पर एक पटाखा सिगनल लगाना चाहिए। उन्हें फिर खतरे के स्थान से बी0जी0 के मामले में 1200 मीटर और एम0जी0/एन0जी0 के मामले में 800 मीटर की दूरी पर जाना चाहिए और आपस में 10 मीटर की दूरी पर 3 और पटाखा सिगनल लगाना चाहिए।

दोहरी लाइन पर पटाखा सिगनलों को प्रत्येक लाइन पर लगाना चाहिए ताकि पहुँचने वाली गाड़ियों का बचाव दोनों दिशाओं में किया जा सके।

iii. अवरोध का प्रकृति ऐसा हो कि गश्ती वाले में से किसी के लिए भी दरार को पार करना असंभव हो जाए, उदाहरण के लिए तेज बाढ़ में बह जाना, तो उनमें से एक को खतरे का सिगनल दिखाना चाहिए और प्रज्वलित फ्लेयर सिगनल दरार की ओर प्रदर्शित करते हुए, यदि दिया गया हो, एवं दूसरी तरफ से दरार की ओर पहुँचने वाली गाड़ियों को रोकने के लिए प्रयास करना चाहिए। जबकि दूसरे आदमी को नीचे के पारा (6) के अनुसार कार्य करना चाहिए।

6. उपर के पारा (5) के अनुसार लाइन का बचाव करने के बाद उन स्थानों पर जहाँ दो गश्ती वाले नियुक्त हों, गश्ती वाले में से एक निम्न प्रकार का कार्य करेगाः–

(क) पूरी शीघ्रता से प्रभावित स्थल के निकटतम स्टेशन की ओर बढ़ेगा या यदि किसी अगम्य अवरोध द्वारा कटा हुआ हो, तो विपरीत दिशा के स्टेशन की ओर जाएगा और स्टेशन मास्टर को इस घटना का रिपोर्ट करेगा जो –

i. ब्लॉक खंड में प्रवेश करनेवाली गाड़ियों को रोक देगा।
ii. ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सूचना देगा और
iii. नियंत्रक एवं सभी सम्बधितों को सूचित करेगा।

(ख) यदि स्टेशन जाते समय उसके रास्ते में गैंग आवास मिलते हों, तो घटना का रिपोर्ट गैंग मेट को करना चाहिए जिसे गैंग के साथ प्रभावित किलोमीटर (स्थान)पर जाना चाहिए और उचित बचाव सुनिश्चित करना चाहिए एवं आवश्यकता पड़ने पर मरम्मत करना चाहिए।

जहाँ एक गश्ती वाला नियुक्त हो, वहाँ गश्ती वाला उस स्थान पर रहेगा जहाँ तीन पटाखा सिगनल लगाया गया हो और अन्य व्यक्ति जिससे वह घटना स्थल पर अपने आप सम्पर्क करने में सफल रहता हो, के माध्यम से खतरे का संदेश भेजेगा।

15.05. लाइनों पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाना :–

(1) नियम 15.04. में उल्लिखित निरीक्षण के अतिरिक्त, जब कभी भारी वर्षा, लाइन बह जाने (ब्रीचेज), बाढ़, तूफान और सिविल उपद्रव जैसी असाधारण परिस्थितियों में रेल के किसी भी भाग को खतरा पहुंचने की संभावना है तो लाइन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार गश्त (पेट्रोलिंग) लगाया जाऐगा।

(2) यदि लाइन पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक को कोई ऐसी परिस्थिति दिखाई देती है जिससे गाड़ियों की संरक्षा प्रभावित होने की संभावना है या उसे किसी अन्य खतरे की आशंका है तो वह इस बावत निर्धारित विशेष अनुदेशों के अनुसार लाइन पर अवरोध की रक्षा के लिए कार्रवाई करेगा और इसके बाद वह निकटतम स्टेशन मास्टर को शीघ्रतम साधनों द्वारा सूचित करेगा।

नियम 3.62 भी देखिए।

15.06. गाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य :– रेल पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक या विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिये नियुक्त किसी सक्षम रेल सेवक की पूर्व अनुमति के बिना कोई भी गैंग किसी ऐसे काम को आरम्भ नहीं करेगा या नहीं करता रहेगा, जिससे गाड़ियों या यातायात को खतरा है, और ऐसी अनुमति देने वाला रेल सेवक ऐसे काम के अधीक्षण के लिए स्वयं उपस्थित रहेगा और यह देखेगा कि नियम 15.08 और 15.09 के उपबन्धों का पालन किया जाता है।

परन्तु आपातकाल में, यदि संरक्षा के लिए, उक्त रेल सेवक के आ सकने से पहले, ऐसे किसी काम को आरम्भ आवश्यक है तो गैंग मेट तुरन्त काम आरम्भ कर सकता है, और वह स्वयं यह सुनिश्चित करेगा कि नियम 15.09 के उपबन्धों का पालन हो जाए।

स.नि. 15.06 (1) जब चालित लाइन के किसी भाग को किसी ऐसे इंजीनियरिंग उद्देश्यों जिनका पूर्वानुमान लगाया जा सकता हो, से ब्लॉक करना आवश्यक हो, तो मंडल इंजीनियर या प्रभारी इंजीनियर को मंडल परिचालन प्रबंधक से पूर्व प्रबंध कर लेना चाहिए ताकि यातायात में कोई बाधा उत्पन्न नहीं हो सके। ऐसी स्थिति में कम से कम चार दिन पहले लिखित सूचना दिया जाना चाहिए। मंडल परिचालन प्रबंधक, संबंधित , मंडल यांत्रिक इंजीनियर, लोको फोरमैन/क्रू कंट्रोलर और स्टेशन मास्टर को सूचित करेंगे।

(2) जब चालित लाइन को किसी ऐसे इंजीनियरिंग उद्देश्यों से ब्लॉक करना आवश्यक हो, जिसका स.नि 15.06 (1) में संदर्भित नोटिस को देने के लिए समय पर पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सका हो, तो मंडल इंजीनियर या सहायक इंजीनियर या प्रभारी इंजीनियर द्वारा कम से कम 24 घंटे पहले मंडल परिचालन प्रबंधक, मंडल यांत्रिक इंजीनियर, लोको फोरमैन/क्रू कंट्रोलर और ब्लॉक के दोनों तरफ के स्टेशन मास्टरों को (टेलीग्राम या तार) द्वारा सूचना दिया जाना चाहिए। यह स्थिति कभी–कभी होना चाहिए और यातायात में बाधा उत्पन्न नहीं होना चाहिए। यदि संभव हो, तो तार में ब्लॉक का संभावित अवधि दिया जाना चाहिए।

(3). जब अचानक आपात स्थिति में लाइन यातायात के लिए असुरक्षित हो जाता हो, या लाइन की संरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए अथवा संचार चालू रखने के लिए कोई इंजीनियरिंग कार्य आवश्यक हो जाता हो, तो मंडल इंजीनियर या सहायक इंजीनियर या रेल पथ निरीक्षक लाइन को ब्लॉक कर सकता है। इस स्थिति में संबंधित मंडल परिचालन प्रबंधक, मंडल यांत्रिक इंजीनियर, लोको फारेमैन/क्रू कंट्रोलर और स्टेशन मास्टर को तार द्वारा और नियंत्रित खंड पर कंट्रोल फोन द्वारा भी सूचना दी जाएगी। ब्लॉक का कारण तार में अवश्य देना चाहिए।

(4) इंजीनियरिंग उद्धेश्य से लाइन के ब्लॉक किये जाने के सभी मामलों में इंजीनियरिंग विभाग के पदाधिकारियों के द्वारा तार से उन सभी अधिकारियों और स्टेशन मास्टर को ब्लॉक हटाने की सूचना अवश्य भेजा जाना चाहिए, जिन्हें पहली बार सूचना दी गयी थी। लाइन को तब तक अवरूद्ध माना जाएगा जब तक ऐसी सूचना स्टेशन मास्टर द्वारा प्राप्त नहीं की जाती हो।

(5) खंड के रेल पथ निरीक्षक या सिगनल निरीक्षक की जानकारी या सहमति के बिना स्थायी रेल पथ या सिगनल और अन्तर्पाशन से संबंधित कोई कार्य प्रारंभ नहीं किया जाना चाहिए, जिसके चालू रहने पर सामान्य कार्य संचालन में किसी प्रकार का कोई व्यवधान पैदा हो और इससे गाड़ियों के आने जाने में किसी प्रकार का खतरा उत्पन्न हो। जब यह कार्य निष्पादित हो रहा हो और यदि कार्य रेल पथ से संबंधित हो, तो रेल पथ निरीक्षक को उपस्थित रहना चाहिए और यदि कार्य सिगनल या अन्तर्पाशन गियर से संबंधित हो, तो सिगनल निरीक्षक या सहायक सिगनल निरीक्षक या यांत्रिक सिगनल अनुरक्षक/विद्युत सिगलन अनुरक्षक को अवश्य उपस्थित रहना चाहिए। ऐसा इस प्रकार से किया जाना चाहिए कि गाड़ियों के आने जाने में कम से कम अवरोध उत्पन्न हो।

(6) लम्बी अवधि तक चलने वाले मरम्मत कार्यों की स्थिति में जिनका पूर्वानुमान नहीं हो मंडल इंजीनियर द्वारा मुख्य इंजीनियर को सूचना दी जाएगी जो मासिक गजट में जारी होने वाले गति प्रतिबंध सूचना में कार्य को सम्मिलित करने की व्यवस्था करेंगे।

(7)(i). यदि कोई रनिंग लाइन या लाइन , जिस पर गाड़ियाँ या वाहन स्टेशन सीमा के भीतर खड़े हों मरम्मत के अन्तर्गत हो, यदि थ्रू लाइन हो, तो उसके दोनों तरफ और यदि यह डेड एण्ड हो, तो सम्मुख काँटों के समीप दिन में बैनर फ्लैग और रात में लाल बत्ती अवश्य दिखाया जाना चाहिए।

(ii) यदि लाइन जिस पर मरम्मत का कार्य होना हो और इससे गाड़ियों के लिए खतरा पैदा होता हो और वह लाइन अंतर्पाशित और सिगनलयुक्त हो, तो उस लाइन के लिए सिगनल को तब तक अवश्य विच्छेद कर देना चाहिए, जब तक मरम्मत का कार्य चलता हो। रेल पथ निरीक्षक को संबंधित स्टेशन मास्टर को मरम्मत प्रारंभ करने के समय और स्थान एवं मरम्मत पूरा होने के समय के बारे में सूचना देते हुए एक लिखित नोटिस अवश्य देना चाहिए। उसे सिगनल और अन्तर्पाशन निरीक्षक को भी सूचना देना चाहिए।

(8)(i). सिगनल निरीक्षक/ब्लॉक निरीक्षक/ रेल पथ निरीक्षक जैसी स्थिति हो, की जानकारी एवं आदेश के बिना कोई भी ऐसा कार्य प्रारंभ नहीं किया जाएगा, जो ट्रैक, काँटों, लॉक बार, डिटेक्टर, सिगनल और अन्तर्पाशन गियर इत्यादि के साथ हस्तक्षेप करने के लिए बाध्य करता हो, जिससे संभवतः गाड़ियों या यातायात की संरक्षा प्रभावित होती हो। जब ऐसा कार्य प्रगति पर हो, तो कार्य के कार्यान्वयन के लिए प्राधिकृत करने वाले निरीक्षक को कार्य का देखभाल करने के लिए अवश्य उपस्थित होना चाहिए और सामान्य नियम 15.06,15.08 और 15.09 के प्रावधानों का पालन करना चाहिए।

(ii) सिगनल अनुरक्षक चाहे वह ब्लॉक, विद्युत या यांत्रिक से संबंधित हो, जिसे आर्टीजन स्कूल द्वारा या एक अस्थायी उपाय के रूप में सिगनल निरीक्षक द्वारा यह घोषित करते हुए कि वह अपने कर्तव्यों से संबंधित सभी संबद्ध नियमों एवं अनुदेशों को समझता है और वह स्वतंत्र रूप से उस कार्य को करने में सक्षम है, जिसमें काँटो, लॉक बारों, डिटेक्टरों, सिगनलों इत्यादि के साथ छेड़छाड़ करने की आवश्यकता पड़ती है, को सक्षमता प्रमाणपत्र जारी किया गया हो, तो वह अन्तर्पाशित लीवर फ्रेम के लॉकिंग व्यवस्था में बिना व्यवधान उत्पन्न किये हुए ऐसे कार्य को भी कर सकता है। यह सक्षमता प्रमाणपत्र जब आर्टीजन स्कूल द्वारा जारी किया जाता हो तो पाँच वर्षो तक की अवधि के लिए वैध होगा और जब सिगनल निरीक्षक द्वारा जारी किया जाता हो , तो अधिकतम तीन वर्षो के लिए वैध होगा।

(iii) सिगनल निरीक्षक या कार्य का प्रभारी व्यक्ति काँटों, सिगलनों लॉक बारों या डीटेक्टरों इत्यादि का वियोजन कार्य हाथ में लेने के पहले स्टेशन मास्टर को निर्धारित फॉर्म पर लिखित सूचना देगा और उस फॉर्म में दिये गये स्थान में उसकी स्वीकृति प्राप्त करेगा। कार्य के समाप्त होने और वियोजित गियर को संयोजित होने के बाद वह फिर स्टेशन मास्टर को निर्धारित फॉर्म पर लिखित सूचना देगा और उससे उपरोक्त लिखित फॉर्म में निर्धारित स्थान में लिखित पावती प्राप्त करेगा।

(iv) वियोजन और संयोजन के बीच के अन्तराल में यदि किसी गाड़ी को चलाना या किसी शंटिंग कार्य को सम्पन्न करना आवश्यक हो, तो कार्यरत स्टेशन मास्टर को सिगनल निरीक्षक या कार्य के प्राभारी व्यक्ति को यह उल्लेख करते हुए कि काँटों को किस स्थिति में सेट करना है, निर्धारित फॉर्म (नीचे दिये हुए) पर अवश्य सूचना देना चाहिए। स्टेशन मास्टर या उसके तरफ से कोई अन्य प्राधिकृत कर्मचारी सिगनल निरीक्षक या कार्य के प्रभारी व्यक्ति की अनुमति से गाड़ियों के परिचालन के लिए सुरक्षित बनाते हुए काँटों को वांछित स्थिति में सेट और क्लैम्प करेगा। स्टेशन मास्टर या उसकी ओर से प्राधिकृत किसी व्यक्ति का यह कर्तव्य होगा कि वह देखे कि काँटे सही मार्ग के लिए सेट किए गए हैं और क्लैम्प किये गये हो और तब वह क्लैम्प पर ताला लगा दे, ताकि बाद में उनके साथ होने वाले किसी व्यवधान को उस समय तक रोका जा सके, जब तक गाड़ी या शंटिंग संचलन, जैसी स्थिति हो, समाप्त न हो जाऐ। स्टेशन मास्टर या प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा गाड़ी या शंटिंग संचलन के समाप्त होने के बाद ताला या क्लैम्प, हटा लेना चाहिए और तब सिगनल निरीक्षक या कार्य का प्रभारी व्यक्ति गियर पर कार्य प्रारंभ कर सकता है।

सेवा में, *क्रम सं0————————————*

सिगनल निरीक्षक/प्रभारी अनुरक्षक,
काँटा सं0————————————स्टेशन————————————————————पर,

काँटा सं0————————————गाड़ी सं0———————————————————————— के लाइन सं0———————————————— से होकर परिचालन के लिए सामान्य स्थिति में सेट किया जाना अपेक्षित है, जिसकी कृपया अनुमति दी जा सकती है ।

समय————————————————घंटा

तिथि———————————————————— *स्टेशन मास्टर*
——

सेवा में,

स्टेशन मास्टर
————————————स्टेशन *क्रम सं0————————————————*

काँटा सं0————————————पर कार्य को रोक दिया गया है और लाइन सं0———————————————— से होकर गाड़ी सं0————————————————के परिचालन के लिए काँटों को सेट करने की अनुमति दी जाती है।
समय————————————————घंटा
तिथि————————————————
(काँटा सं0———————— पर उपस्थित सिगनल निरीक्षक/प्रभारी अनुरक्षक)

(v) जहाँ विद्युतीकृत खंडों में रेलवे ट्रैक पर कार्य किया जाना हो, वहाँ प्रभारी पर्यवेक्षक सा0 नि0 17.04, 17.05 और 17.06 और उनके सहायक नियमों का पालन सुनिश्चित करेंगे।

(vi) रेल टूटने (उस स्थिति के अलावा जब बिना गिट्टी युक्त डेक वाले गर्डर, पुलों और सुरंगों पर टूटा हो) की स्थिति में आपातकालीन मरम्मत करने के बाद किसी गैंगमेट/चाभीवाला/ गश्तीवाला (चाभीवाला के ग्रेड में कार्यरत) के द्वारा गाड़ियों को प्रतिबंधित गति(10 कि0मी0 प्र0 घंटा या15 कि0मी0 प्र0 घंटा जो नियमों के अन्तर्गत अनुमत हो) जो उक्त कर्मचारी द्वारा निर्धारित किया गया हो, से पास कराया जा सकता है, जबतक रेल पथ निरीक्षक रेल को बदल न दे और पूर्ण गति को पुनः चालू न कर दे। आवश्यक सतर्कता आदेश जारी होना चाहिए। गैगमेट/चाभीवाला/गश्तीवाला यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनलों को दिखलाने से संबंधित सा0 नि0 15.09 के प्रावधानों का पालन किया जाए।

(9) जब कभी लॉकिंग फ्रेम के परिवर्तन या पुनर्कल्पन (ओभरहॉलिंग) के संबंध में कोई ऐसा कार्य करना हो जिसमें काँटों, डिटेक्टरों और काँटों के तालों को उन्हें परिचालित करने वाले लीवर से वियोजन नहीं होता हो, तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जाएगी :–

(i) यदि कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि यह तीन दिनों से अधिक समय तक चलेगा, तो संबंधित मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल संरक्षा अधिकारी और मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर द्वारा संयुक्त रूप से 'अस्थायी संचालन अनुदेश' तैयार किये जाऐंगे और कर्मचारियों को जारी किये जाऐंगे।

(ii) यदि कार्य के तीन दिनों के अन्दर समाप्त हो जाने की उम्मीद हो, तो किसी ऐसे संचालन अनुदेश को जारी करने की आवश्यकता नहीं है।

(iii) प्रत्येक गाड़ी संचलन के लिए खींचे जाने वाले लीवरों को दिखाते हुए (लीवर पुल चार्ट) भी केबिन में कार्य करने वाले यातायात कर्मचारियों के मार्ग दर्शन के लिए मंडल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा तैयार किया जाएगा।

(iv) कार्य आरंभ होने के पूर्व सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के किसी कर्मचारी द्वारा जो सिगनल निरीक्षक के पद से कम का नहीं हो, कार्य के प्रारंभ होने की तिथि एवं समय, इसकी संभावित अवधि और सभी आनेवाली और जानेवाली गाड़ियों के चालकों के लिए गति प्रतिबंधों को लागू करने के लिए स्टेशन मास्टर हेतु अनुदेश का उल्लेख करते हुए किये जाने वाले कार्य के बारे में ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना दिया जाएगा।

(v) सिगनल एवं अन्तर्पाशन निरीक्षक से सूचना प्राप्त होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर जब कार्य प्रगति पर हो, 15 कि0मी0 प्रति घंटा का गति प्रतिबंध लागू करेगा और सभी गाड़ियों के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करवायेगा।

(vi) काँटो पर किसी संचलन की अनुमति देने के पूर्व उन काँटों को सही तरीके से बनाने और ताला लगाने के लिए दिये गये पुल चार्ट के अनुसार उपयुक्त लीवरों को खीचनें के लिए परिचालन कर्मचारी जिम्मेवार होंगे। कार्य के प्रभारी सिगनल एवं अन्तर्पाशन कर्मचारी यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेवार होंगे कि उचित लीवर द्वारा काँटों तथा काँटों के तालों के संचालन में किसी प्रकार का हस्तक्षेप नहीं किया जाए और सभी काँटे जिन पर संचलन होना हो, बाधा रहित छोड़े जांए।

नोट :– पुनर्कल्पन (ओभरहॉलिंग) का कार्य हाथ में लेते समय उन सभी मामलों में जिनमें काँटों, डिटेक्टरों, लॉक बारों इत्यादि का वियोजन होना हो, स.नि.15.06 (8) में अर्न्तनिहित अनुदेश लागू होंगे।

(10) जब किसी स्टेशन पर यार्ड के पुर्ननिर्माण, गियरों के पुनर्कल्पन या लॉकिंग फ्रेमों में परिवर्तनों के परिणाम स्वरूप, जिसमें काँटों , डिटेक्टरों और काँटों के तालों का उनको परिचालित करनेवाले लीवरों से विच्छेद हो जाता है, सिगनल और अन्तर्पाशन व्यवस्था निष्क्रिय हो जाती है तथा यह स्थिति 24 घंटों से अधिक समय तक जारी रहने की संभावना रहती है तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जाएगी :–

(i) आगमन सिगनलों को काँटों से विच्छेदित कर दिया जाएगा और वे अन्तर्पाशन रहित स्टेशनों के सिगनलों की तरह कार्य करेंगे।

(ii) बड़े स्टेशनों या यार्डो के मामले में काँटों के किसी सेट या समूह को लेकर समुचित संख्या में क्षेत्र (अर्थात् क्षेत्र क, क्षेत्र ख, क्षेत्र ग आदि) अलग–अलग सहायक स्टेशन मास्टरों और काँटा वालों के प्रभार में स्थापित किये जाने चाहिए। ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और केबिन सहायक स्टेशन मास्टर जो इन क्षेत्रों में पदस्थापित हों के बीच टेलीफोन संचार की व्यवस्था की जानी चाहिए।

(iii) ऐसे स्टेशन पर पहुँचने वाले सभी गाड़ियों के चालकों को पालन किये जानेवाले सावधानियों का विस्तृत विवरण देते हुए सतर्कता आदेश जारी किये जाएगें।

(iv) कार्य के प्रत्येक चरण के लिए 'अस्थायी संचालन अनुदेश' संबंधित मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा जारी किये जाऐंगें।

(v) प्रत्येक क्षेत्र में काँटों को सही सेट करना और ताला लगाना क्षेत्र के प्रभारी सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा और वह स्टेशन या केबिन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को इसकी पुष्टि फोन पर प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के साथ करेगा । दोनों स्थानों पर रजिस्टर में आवश्यक प्रविष्टियाँ दर्ज की जाएगी। क्षेत्रों के सुरक्षित कार्य संचालन के लिए प्रत्येक स0स्टे0मा0 की स्पष्ट जिम्मेदारी का अस्थायी संचालन अनुदेशों में उल्लेख किया जाएगा।

(vi) गाड़ियों के आगमन या प्रस्थान और लाइन के आवंटन के उदेश्य से कार्यरत स्टेशन मास्टर और केबिनों एवं क्षेत्रों के सहायक स्टेशन मास्टरों के बीच प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान, अनुदेशों को जारी करना और उनके अनुपालन की पुष्टि टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के साथ की जाएगी। लाइन लेबुलों या काँटा वाला/लाइन जमादार बैजों के आदान–प्रदान अथवा लाइन प्रवेश (रीसेप्सन) और सूचना (इंटीमेशन) किताबों के प्रयोग के लिए छुट दी जा सकती है।

(11) अनुरक्षण के सामान्य स्थिति में जब ट्रैक को उठाना हो या नीचा करना हो, तो आवश्यक सतर्कता सिगनल प्रदर्शित करने के बाद गैंगमेट इस कार्य को करने के लिए प्राधिकृत है। ट्रैक को अधिक उठाने या नीचा करने के कार्य का पर्यवेक्षण रेल पथ निरीक्षक या सहायक रेलपथ निरीक्षक द्वारा ही किया जाना चाहिए।

(12) (i) जब कभी स्वचालित ब्लॉक पद्धति के इकहरी लाइन खंड पर स्टेशन मास्टर की अनुमति से या अपरिहार्य आवश्यकता के दौरान बिना किसी पूर्व सूचना के रनिंग लाइन के किसी भाग को ब्लॉक करना हो, तो संबंधित स्टेशन मास्टर को रेल पथ निरीक्षक या सिगनल निरीक्षक अथवा आपात स्थिति में गैंग के किसी आदमी से संदेश प्राप्त होने के बाद उसे इस संदेश को कार्यरत खंड नियंत्रक को अवश्य दे देना चाहिए। खंड नियंत्रक, यदि ब्लॉक दिये जाने से सहमत हो, तो उसे एक प्राइवेट नम्बर देकर इसकी पुष्टि करते हुए ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इसकी अनुमति देनी चाहिए। उसके बाद संबंधित स्टेशन मास्टर को संबंधित स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमावली में दिये गये प्रक्रिया के अनुसार स्टेशन पैनल पर लीवर स्टॉप प्लग को अवश्य लगा देना चाहिए।

तब इंजीनियरिंग पदाधिकारी को संबंधित लाइन को ब्लॉक करने की अनुमति दी जाएगी।

(ii) स्टेशन पर और नियंत्रण कार्यालय में ट्रेन सिगनल रजिस्टर और अन्य संबंधित रजिस्टर में भी लाल स्याही में एक प्रविष्टि दर्ज किया जाना चाहिए। खंड नियंत्रक को कंट्रोल चार्ट पर एक उचित प्रविष्टि दर्ज करना चाहिए। कार्यरत खंड नियंत्रक/स्टेशन मास्टर को, यदि ब्लॉक उनकी ड्यूटी अवधि के बाद भी जारी रहता है, तो प्रभार देने के पहले डायरी में एक प्रविष्टि दर्ज करना चाहिए। यदि ट्रेन सिगनल रजिस्टर के पृष्ठ या कंट्रोल चार्ट को बदलने की आवश्यकता हो, तो उसके शीर्ष पर एक उपयुक्त प्रविष्टि दर्ज किया जाना चाहिए और उसके नीचे स्टेशन पर या कंट्रोल कार्यालय में कार्य भार ग्रहण करनेवाले का हस्ताक्षर ले लेना चाहिए।

15.07. धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, काम करना :– धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, आपातकालीन मामलों के सिवाय, कोई रेल अपनी जगह से हटाई नहीं जाएगी और न ही ऐसा कोई दूसरा काम किया जाएगा, जिससे गाड़ियों के आने–जाने में अवरोध पड़ने की सम्भावना है।

15.08. लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहले सावधानी :–

(1) रेल–पथ या निर्माण–कार्य पर लगाया गया कोई भी व्यक्ति तब तक न कोई रेल बदलेगा, न उलटाएगा, न कांटों या सिगनलों का वियोजन (डिसकनेक्ट) करेगा और न ही लाइन को अवरूद्ध करने वाला कोई अन्य काम आरम्भ करेगा जब तक कि रोक (स्टॉप) सिगनल प्रदर्शित नहीं कर दिए जाते और जहां निर्धारित किया गया है, वहां पटाखों का प्रयोग नहीं कर दिया जाता, तथा स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर, जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर

की भी लिखित अनुमति प्राप्त नहीं कर ली है और सब आवश्यक सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिए गए हैं।

परन्तु रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रदर्शन से छूट पाई जा सकती है, यदि इस प्रकार के काम करने से पहले स्वचल (ऑटोमेटिक) रोक (स्टॉप) सिगनलों से भिन्न आवश्यक सिगनलों को ऑन स्थिति में करने के अतिरिक्त, उन्हें वियोजित (डिसकनेक्ट)कर दिया जाता है,जिससे कि उन सिगनलों को तब तक फिर से ऑफ न किया जा सके जब तक कि ऐसा करना सुरक्षित नहीं है और ऐसे सिगनलों से आगे तदनुरूप पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ रहे ।

परन्तु यह और कि यदि निर्माण–कार्य का क्षेत्र स्वचल (ऑटोमैटिक) सिगनल द्वारा नियंत्रित होता है तो निर्माण कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक उस ओर आती हुई गाड़ी को रोकने और चेतावनी देने के लिए किसी सक्षम रेल सेवक को कार्य–स्थल के पहले पर्याप्त दूरी पर तैनात करेगा।

(2) रेलपथ से किसी पटरी (रेल) को हटाने से संबद्ध कार्य उप नियम (3) में उपबंधित के सिवाय, यातायात को बन्द किए बिना नहीं किया जाऐगा ।

(3) आपातकालीन मामलों में, ऐसे परिचालनों को सम्हालने वाला इंजीनियरिंग पदधारी, जो जूनियर इंजीनियर से कम की पंक्ति का न हो, सबसे पहले गाड़ी को रोकेगा तथा गाड़ी के ड्राइवर को गाड़ी रोकने की आवश्यकता के बारे में लिखित ज्ञापन के माध्यम से सूचना देगा । इसके साथ ही इंजीनियरी पदधारी रेलपथ को बन्द करने की आवश्यकता के बारे में स्टेशन मास्टर को एक संदेश भेजने की व्यवस्था करेगा और इसकी पुष्टि होने की लिखित सूचना प्राप्त करेगा । ऐसे आपातिक मामलों में ड्राइवर को सूचित करने तथा गाड़ी को रोक देने के पश्चात् ही कार्य आरम्भ किया जाएगा ।

स.नि.15.08 (1) किसी पुल पर या पुल के पहुँच पर या उँचे बाँध पर रेल पथ के पटरी को बदलने या नवीकरण के सभी मामलों में जहाँ किसी दुर्घटना की स्थिति में जोखिम बहुत उँचे स्तर का हो या जहाँ रेल पथ को खोलना लम्बी अवधि के लिए हो वहाँ लाइन दोनों तरफ लागू संचालन पद्धति के अनुसार अवश्य ब्लॉक किया जाना चाहिए।

रेल इत्यादि के नवीकरण के लिए भी जिसमें रेल पथ को तोड़ा जाना कम अवधि के लिए हो, लाइन को ब्लॉक करना अधिमान्य होगा, परन्तु किसी कारण से लाइन को अवरूद्ध करना संभव नहीं हो, तो ऐसे नवीकरण ऐसे पदाधिकारी के पर्यवेक्षण में किये जाने चाहिए जो सहायक रेल पथ निरीक्षक/कनिष्ठ इंजीनियर (रेल पथ) के पद से नीचे का नहीं हो, तथा जिसके पास नियंत्रण कार्यालय के सम्पर्क में रहने के लिए और खंड में गाड़ियों की स्थिति अभिनिश्चित करने के लिए एक फील्ड टेलीफोन होना चाहिए।

(2)रेल पथ निरीक्षकों और सहायक रेल पथ निरीक्षकों को कार्यकारी समय सारणी और चालू सेवा से संबंधित विशेष गाड़ी सूचनाओं को सावधानीपूर्वक देखना चाहिए ताकि वे चल रही गाड़ियों के बारे में पूरी तरह अवगत हो सके।

(3) .यदि किये जानेवाले कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि जिसमें तीन दिनों से अधिक अवधि के लिए गति प्रतिबन्ध लगाने की आवश्यकता पड़े या यातायात अस्थायी तौर पर बन्द करना पड़े और उन सभी स्थितियों में जहाँ स्थायी सिगनलिंग व्यवस्था में कोई जोड़ या परिवर्तन करना हो तो मंडल इंजीनियर या मंडल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा मंडल परिचालन प्रबन्धक/मंडल संरक्षा अधिकारी को सूचना दी जाएगी जो सम्बन्धित कर्मचारियों के लिए 'यातायात संचालन आदेश' जारी किये जाने की व्यवस्था करेगें।

(4) जब इंजीनियररिंग उद्देश्य से किसी ब्लॉक खंड को निश्चित अवधि के लिए यातायात संचालन आदेश के अन्तर्गत बाधित करना हो, तो ब्लॉक खंड के दोनों तरफ के कार्यरत स्टेशन मास्टर, मंडल परिचालन प्रबंधक से या खंड के रेल पथ निरीक्षक या सिगनल निरीक्षक से अथवा सहायक रेल पथ निरीक्षक या सहायक सिगनल निरीक्षक से तार प्राप्त होने पर यातायात संचालन आदेश लागू करेंगे। अगर निरीक्षक उपस्थित नहीं हो सकता हो, तो स्टेशन डायरी और गाड़ी सिगनल रजिस्टर के उपयुक्त खंड की अभ्युक्ति स्तंभ में लाल स्याही में निम्न प्रकार एक प्रविष्टि अंकित करेगा–

यातायात संचालन आदेश संख्या––––––––––––दिनांक–––––––– के अनुसार किसी भी गाड़ी को सिवाय उन गाड़ियों के जिनकी इंजीनियरिंग विभाग को आवश्यकता है दिनांक––––––––––––––––को ––––––––––––बजे से ––––––––––––––बजे तक के बीच ब्लॉक खंड में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

जैसे ही तार प्राप्त होता हो, वैसे ही ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर रजिस्टर के उस पृष्ठ के अभ्युक्ति स्तंभ में एक टिप्पणी अंकित करेगा, जो उस दिन प्रयोग में था, जिस दिन ब्लॉक लागू हुआ था।

(5) कार्य प्रारंभ होने के पूर्व खंड के रेल पथ निरीक्षक या सिगनल निरीक्षक या उनकी अनुपस्थिति में सहायक रेल पथ निरीक्षक या सहायक सिगनल निरीक्षक द्वारा किये जानेवाले कार्य की प्रकृति, चालकों द्वारा अपनायी जानेवाली विशेष सावधानियों, किलोमीटर जिनके बीच ऐसा विशेष सावधानियाँ आवश्यक है, और गति जिस पर गाड़ियाँ चलेगी, का उल्लेख करते हुए संबंधित स्टेशन मास्टर को लिखित या तार द्वारा अवश्य सूचना देना चाहिए एवं कार्य को प्रारभ्भ करने की अनुमति देने के पहले संबंधित स्टेशन मास्टर से लिखित या तार द्वारा पावती भी प्राप्त करनी चाहिए।

(6) आपात कालीन परिस्थितियों में संबंधित रेल पथ निरीक्षक, सहायक रेल पथ निरीक्षक, सिगनल निरीक्षक या सहायक सिगनल निरीक्षक द्वारा उसी प्रकार जैसा कि स.नि. 15.08 (5) में निर्धारित है, निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना दिया जाएगा। स्टेशन मास्टर तुरंत आवश्यक पूर्ण विवरणों एवं सावधानियों आदि के बारे में ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और ब्लॉक खंड में प्रवेश करने हेतुं किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर देने के पहले उसका पावती प्राप्त करेगा।

(7) रेल/वेल्ड विफलताओं या अन्य असमान्य घटनाओं जैसे दूर्घटना की स्थिति में जहाँ यातायात परिवहन बाधित हो, कनिष्ट इंजीनियर (रेल पथ) आवश्यक मरम्मत के बाद ट्रैक फीट प्रमाण पत्र जारी करेगा और निकटतम स्टेशन मास्टर के पास उसका पावती प्राप्त करने के लिए इसे भेजेगा। इसी बीच वह ट्रैक फीट प्रमाण पत्र का एक प्रति यातायात पदाधिकारी को भी सौंप देगा, यदि कार्य–स्थल पर कोई उपस्थित हो और ट्रैक फीट प्रमाण पत्र को अक्षरशः खंड नियंत्रक को पास करेगा जो उसे कंट्रोल चार्ट पर दर्ज कर लेगा। कनिष्ट इंजीनियर (रेल पथ) अपना प्राइवेट नम्बर देगा और पावती के रूप में खंड नियंत्रक का प्राईवेट नम्बर प्राप्त करेगा। इस उद्येश्य के लिए कनिष्ट इंजीनियर (रेल पथ) और खंड गाड़ी नियंत्रक के पास क्रमशः सहायक इंजीनियर और सहायक परिचालन प्रबंधक (संचलन) द्वारा हस्ताक्षरित एक प्राइवेट नम्बर की किताब होगी। कनिष्ट इंजीनियर (रेल पथ)फिट प्रमाण पत्र जारी करने के बाद तब तक उस स्थल को नहीं छोड़ेगा, जबतक पहली गाड़ी उसकी उपस्थिति में सुरक्षित पास नही हो जाती है।

(8) (क) जब रेल पथ निरीक्षक उन कार्यों को प्रारम्भ करने वाला हो जिनमें गाड़ी को खतरा उत्पन्न होता हो, तो वह संबंधित स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित तीन फार्मों में से किसी एक फार्म पर सूचना जारी करेगा–

पू0म0रे0 4 पीला –स्टेशन सीमा के अन्दर प्रारम्भ किये जानेवाले कार्य की सूचना जिसमें लाइन को सम्पूर्ण ब्लॉक शामिल हो।

पू0म0रे0 4ए लाल– स्टेशन सीमा के बाहर प्रारम्भ किये जानेवाले उस कार्य के बारे में सूचना जिसमें किसी लाइन को पूर्ण ब्लॉक कर दिया जाता हो।

पू0म0रे0 5 सफेद– स्टेशन सीमा के भीतर या बाहर प्रारम्भ किये जाने वाले उस कार्य के बारे में सूचना जिसमें गति प्रतिबंध लागू किया जाता हो।

(ख) स्टेशन सीमा के अंदर जब किसी लाइन को पुनः ब्लॉक करके कार्य प्रारंभ किया जाता हो–

(i) जब कोई कार्य स्टेशन सीमा के अंदर हाथ में लिया जाता हो, जिसमें गाड़ियों या वाहनों को खतरा उत्पन्न होता हो, जिसमें लाइन को पूर्ण ब्लॉक करने की आवश्यकता होती हो, तो रेल पथ निरीक्षक या सहायक रेल पथ निरीक्षक स्टेशन मास्टर को फार्म पू0म0रे0 4 में नोटिस देगा और इसके लिए उसका पावती प्राप्त करेगा। स्टेशन मास्टर तब तक फार्म पू0म0रेल 4 की प्राप्ति की स्वीकृति नहीं देगा जब तक उसने कंट्रोल (नियंत्रित खंड में) से अनुमति न प्राप्त कर लिया हो और स.नि. 5.19 (5) (ii) (ख) और (ग) के अनुसार प्रभावित लाइन को अवरूद्ध न कर दिया हो। रेल पथ निरीक्षक स्टेशन मास्टर से ऐसा करने की अनुमति प्राप्त करने के पहले कोई कार्य प्रारम्भ नहीं करेगा, जिसके पावती –फ़वायल पर हस्ताक्षर उक्त के अनुमति माना जाएगा।

(ii) जिस लाइन पर कार्य किया जाना हो, यदि उसका बचाव उस लाइन के विरूद्ध काँटों को सेट और तालाबन्द कर करना संभव हो, तो इसे किया जाएगा। यदि मरम्मत के अधीन लाइन के विरूद्ध काँटों को सेट और तालाबन्द करना संभव नहीं हो, तो आवश्यक हस्त नियंत्रित रोक सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में सुरक्षित करने के साथ–साथ हाथ सिगनलों द्वारा इसका बचाव किया जाएगा। जहाँ उचित हो, वहाँ रेल पथ निरीक्षक तालाबन्द काँटों की चाभी प्राप्त कर सकता है और अपने पास तबतक रख सकता है, जबतक कार्य समाप्त नहीं हो जाता हो और ब्लॉक हटा नहीं लिया जाता हो।

(iii) कार्य के पूरा हो जाने पर रेल पथ निरीक्षक स्टेशन मास्टर को फार्म पू0म0रे0– 4 के आवश्यक फ़वायल को जारी करते हुए नोटिस को निरस्त कर देगा।

(ग) स्टेशन सीमा के बाहर जब किसी लाइन को पूर्ण ब्लॉक करके कार्य प्रारंभ किया जाता हो–

(i) . दोहरी या बहु (मल्टीपुल) लाइन–दोहरी/बहु लाइन पर स्टेशन सीमा के बाहर जब किसी लाइन को पूर्ण ब्लॉक कर कार्य प्रारंभ किया जाना हो, तो सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) , जिस दिशा से गाड़ियाँ पहुँचेंगी उस दिशा में कार्य–स्थल के निकटतम ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को फार्म पू0म0रे0–4ए में नोटिस देगा। स्टेशन मास्टर फार्म पू0म0रे0 – 4ए की प्राप्ति की स्वीकृति तब तक नहीं देगा, जब तक उसने कंट्रोल (नियंत्रित खंडों पर) से अनुमति नहीं प्राप्त कर लिया हो, और जैसा कि नीचे के स.नि.15. 08(ग)(iii) में निर्धारित किया गया है, वह कार्यवाही नहीं कर लिया हो। यदि कार्य में किसी दोहरी लाइन खंड पर इकहरी लाइन की कार्य–प्रणाली प्रारंभ करने की आवश्यकता पड़ती हो, तो आगे की कारवाई नियम स.नि. 6.02 के अनुसार की जाएगी।

उन स्थितियों में जहाँ जिस दिशा में गाड़ियाँ पहुँचेंगी उस दिशा में कार्य स्थल का निकटतम स्टेशन किसी केबिनमैन के प्रभार में कोई ब्लॉक हट हो, तो वहाँ फार्म प0म0रे0–4ए में नोटिस विपरीत छोर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दिया जाएगा और नीचे के स.नि.15.08 (ग) (iii) में निर्धारित कारवाई करने की जिम्मेदारी नोटिस प्राप्त करनेवाले स्टेशन मास्टर की होगी।

नोट :–तथापि, विपरीत दिशा में भी किसी केबिनमैन के प्रभार में कोई ब्लॉक हट हो, तो उपर के स.नि. 15.08 (ग) (i) में वर्णित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए अर्थात् सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) द्वारा जिस दिशा से गाड़ियाँ पहुँचेंगी उस दिशा में कार्य स्थल के निकटतम ब्लॉक स्टेशन के स्टेशनमास्टर को फार्म पू0म0रे0–4ए सुपुर्द किया जाएगा और उसके लिए उसका पावती प्राप्त किया जाएगा।

***(ii) इकहरी लाइन**– इकहरी लाइन पर सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) एक तरफ के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्रत्येक मामले में उसी प्रकार फार्म पू0म0रे0–4ए जारी करेगा और उसके लिए निर्धारित पावती प्राप्त करेगा। सूचनाप्राप्त करनेवाला स्टेशन मास्टर तत्काल इसकी सूचना ब्लॉक खंड के दूसरे छोर*

के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के अन्तर्गत देगा, और इसके पीछे तार भी भेजा जाएगा।

स्टेशन मास्टर तबतक फार्म पू0म0रे0–4ए की पावती की स्वीकृति नहीं देगा, जबतक उसने कंट्रोल (नियंत्रित खंड पर) से अनुमति प्राप्त नहीं कर लिया हो और ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रादान के अन्तर्गत सूचित नहीं कर दिया हो।

(iii) दोहरी लाइन खंड, जहाँ ब्लॉक यंत्र प्रयोग में हो– *उस स्टेशन पर जहाँ ब्लॉक यंत्र प्रयोग में हो वहाँ संबंधित स्टेशन मास्टर रेल पथ निरीक्षक से सूचना फार्म पू0म0रे0–4ए पर प्राप्त होने पर या तो ब्लॉक बैक करेगा या ब्लॉक फॉरवार्ड करेगा, जैसी स्थिति हेा, और ब्लॉक संचालन नियमावली में अर्न्तनिहित अनुदेशों के अनुसार ब्लॉक यंत्र में सूई को 'लाइन पर गाड़ी' (ट्रेन ऑन लाइन) स्थिति में कर देगा।*

जहाँ ब्लॉक यंत्र केबिनों में स्थित हो, वहाँ स्टेशन मास्टर रेल पथ निरीक्षक से सूचना प्राप्त होने पर संबंधित केबिनों को आवश्यक कारवाई करने के लिए सूचित करेंगे जैसा कि उपर निर्धारित किया गया है और वह स्टेशन मास्टर को इसके संपुष्टि हेतु एक गुप्तांक देगा।

(iv) ऐसा खंड जहाँ पेपर लाइन क्लीयर और इकहरी लाइन का ब्लॉक यंत्र प्रयोग में हो *– स्टेशन मास्टर को फार्म पू0म0रे0–4ए में सूचना और ब्लॉक से संबंधित किसी अन्य सूचना को लाइन क्लीयर पूछताछ किताब में लगादेना चाहिए और लागू नियमों के अनुसार ब्लॉक बैक करना चाहिए। इस ब्लॉक को तब तक नही हटाया जाएगा जब तक सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) द्वारा लगाये गये ब्लॉक को हटाने के बारे में इंगित करते हुए फार्म पू0म0रे0–4ए का आवश्यक फ़्वाइल स्टेशन मास्टर द्वारा प्राप्त नहीं कर लिया जाता हो।*

(v) प्रभावित खंड में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले अंतिम रोक सिगनल के स्लॉट, स्लाइड या सिगनल लीवर पर स्लाइड कॉलर या सेफ्टी कॉलर लगा दिया जाएगा।

(vi) कार्य की समाप्ति पर रेल पथ निरीक्षक स्टेशन मास्टर को फार्म पू0म0रे0–4ए के आवश्यक फ़्वाइल को जारी करते हुए नोटिस को निरस्त कर देगा।

(घ) स्टेशन सीमा के अन्दर या बाहर प्रारंभ किया जानेवाला कार्य जिसमें गति प्रतिबंध लागू करना पड़ता हो–

(i) दोहरी या बहु (मल्टीपुल) लाइन *– दोहरी/बहु लाइन पर स्टेशन सीमा के भीतर या बाहर जब कोई कार्य प्रारंभ किया जाना हो, जिसमें गति प्रतिबंध लागू करना पड़े तो सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) प्रभावित लाइन पर ब्लॉक खंड में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले ब्लॉक स्टेशन (ब्लॉक हट से भिन्न) के स्टेशन मास्टर को फार्म पू0म0रे0– 5 में एक नोटिस सौंपेगा और इसके लिए पावती प्राप्त करेगा।*

(ii) इकहरी लाइन– *इकहरी लाइन पर सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) प्रभावित लाइन ब्लॉक खंड में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले दो ब्लॉक स्टेशनों में से किसी भी एक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्रत्येक मामले में उसी प्रकार फॉर्म पू0म0रे0–5 जारी करेगा। सूचना प्राप्त करनेवाला स्टेशन मास्टर तत्काल ब्लॉक खंड के दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के अन्तर्गत इसकी सूचना देगा,। इसके पीछे से तार भेजा जाएगा।*

आपातकालीन स्थिति के अलावा स्टेशन मास्टर तब तक फार्म पू0म0रे0–5 की प्राप्ति की स्वीकृति नहीं देगा, जब तक उसने कंट्रोल (नियंत्रित खंडों पर) और ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित नहीं कर दिया हो।

(iii) दोहरी और इकहरी लाइन दोनों पर स्टेशन मास्टर, सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) से फॉर्म पू0म0रे0–5 प्राप्त होने पर स.नि. 4.09 के अनुसार कारवाई करेगा।

(iv) उन खंडों में जहाँ गाड़ी नियंत्रण कार्य प्रणाली लागू हो, वहाँ स्टेशन मास्टर भी तुरन्त कंट्रोल को सूचना देगा, जो संबंधित स्टेशनों द्वारा फॉर्म टी/409 में सतर्कता आदेश जारी करने हेतु उन्हें अनुदेश देने के लिए भी जिम्मेवार होगा जैसा कि उपर के उप–पारा (ii) में निर्धारित किया गया है।

(v) स्टेशन मास्टर से फॉर्म पू.म.रे.–5 के आवश्यक उचित फ़वाइल पर पावती प्राप्त होने पर सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) कार्य स्थल पर जा सकता है तथा हाथ सिगनल, बैनर फ्लैग, पटाखा सिगनल, इंडीकेटर्स इत्यादि लगा सकता है जैसा कि सा.एवं स.नि.15.09 में वर्णित है।

(vi) कार्य की समाप्ति पर सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) स्टेशन मास्टर को फॉर्म पू.म.रे.–5 का संबंधित फ़वाइल भेजते हुए नोटिस को निरस्त कर देगा।

15.09. सिगनल दिखाना :–

(1) जब कभी लाइनों की मरम्मत के कारण या किसी अन्य अवरोध के कारण ड्राइवर को यह बताना आवश्यक है कि उसे रूकना है या प्रतिबन्धित गति से आगे बढ़ना है तो उसे निम्नलिखित सिगनल दिया जाएगा और, जहां निर्धारित किया गया है, पटाखों का प्रयोग किया जाएगा; दोहरी (डबल) लाइन होने से यह सिगनल उस दिशा में जिस ओर से गाड़ी आती है और इकहरी (सिंगिल) लाइन होने पर दोनों ओर दिए जाएंगे, अर्थात्

(क) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की सम्भावना है तो बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर एक रोक पताका (बैनर फ्लैग) लगाई जाएगी तथा बड़ी लाइन पर 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर, तीन पटाखे, जो एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर होंगे, रखे जाएंगे। इसके अतिरिक्त रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल, अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर, रोक पताका (बैनर फ्लैग) के पास, और तीन पटाखों से 45 मीटर की दूरी पर, दिखाए जाएंगे। अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हैंड सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाएं तो वह ड्राइवर को 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल दिखायेगा ताकि ड्राइवर सामान्य गति से आगे जा सके।

(ख) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक लगे रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक रोक संकेतक (स्टॉप इंडिकेटर) लगाया जाएगा और बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन तथा नैरो लाइन पर अवरोध के स्थान से 800 मीटर की दूरी पर सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडीकेटर) लगाया जाएगा। इसके अतिरिक्त, जिस स्थान से ड्राइवर सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहां समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडीकेटर) लगाए जाएंगे।

(ग) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर और फिर कम से कम 800 मीटर की दूरी 'सतर्कता से आगे बढ़ो' सिगनल दिखाये जाएंगे। जहां आवश्यक है वहां 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा उपयुक्त वृद्धि कर दी जाऐगी। अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हैंड सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाए तो वह ड्राइवर को 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल दिखाएगा ताकि ड्राइवर सामान्य गति से आगे जा सके।

(घ) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक गति संकेतक (स्पीड इंडीकेटर) लगाया जाऐगा और फिर अवरोध के स्थान से कम से कम 800 मीटर की दूरी पर एक सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडीकेटर) लगाया जाएगा। जहां आवश्यक है, वहां 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा, उपयुक्त वृद्धि कर दी जाएगी इसके अतिरिक्त जिस स्थान से ड्राइवर सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहां समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडीकेटर) लगाए जाएंगे।

(2) अवरोध का स्थान स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर –

(क) यदि कांटों को सेट करके और जकड़ कर या हस्त नियंत्रित रोक (स्टॉप) सिगनल या सिगनलों को 'ऑन' रखकर अवरूद्ध लाइन को पृथक कर दिया गया है तो उपनियम (1) के उपबन्धों से छूट दी जा सकती है, और

(ख) उन दशाओं के सिवाय, जिनमें ड्राइवर को पिछले स्टेशन पर अवरोध और उसके विवरण का सूचना देते हुए सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) दिया गया है। किसी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किए जाएंगे जब तक कि गाड़ी को प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रोक नहीं दिया जाता।

(3) यदि कार्यस्थल स्वचालित (ऑटोमैटिक) सिगनल क्षेत्र में स्थित है, और यदि अवरोध का स्थान एवं सम्बन्धित सिगनल सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश नियंत्रित करने वाले स्वचल (ऑटोमैटिक) सिगनल के बीच की दूरी बड़ी लाइन पर 1200 मीटर से कम और मीटर लाइन पर 800 मीटर से कम है, और बशर्ते कि यह सुनिश्चित कर लिया गया है कि स्वचल (ऑटोमेटिक) सिगनल 'ऑन' स्थिति में रहेगा तो :–

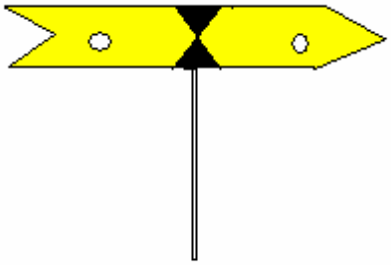
(क) उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित रोक पताका (बैनर फ्लैग) और तीन पटाखे क्रमशः 90 और 180 मीटर पर लगाए जा सकेंगे, तथा

(ख) उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडीकेटर्स) को हटाया जा सकता है।

(4) उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (घ) में उल्लिखित संकेतकों (इंडीकेटर्स) के आकार और शक्ल को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

स.नि. 15.09(1) उपरोक्त सा.नि. 15.09 में संदर्भित हाथ सिगनल झंडा 60 वर्ग सेंटीमीटर (2 फीट) से कम नहीं होगा और साफ चमकीले रंग का होगा। कार्यस्थल/अवरोध का बचाव करने के लिए इंजीनियरिंग कर्मचारियों द्वारा दिखाये जानेवाले संकेतों का वर्णन निम्न प्रकार है:–

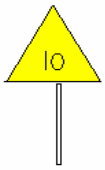
(2) सतर्कता संकेतक *– सतर्कता संकेतक उस स्थल से बी0जी0 पर 1200 मीटर पर या एम0जी0/एन0जी0 खंड पर 800 मीटर पर लगाया जाएगा, जहाँ गति प्रतिबंध प्रारम्भ होनेवाला हो; यह ठीक उसी आकृति का होगा जैसा कि चित्र में दिखाया गया है और यह एक 1400 मी.मी. चौड़े और बायीं तरफ गहरे मछली की क्षैतिज पूँछ की तरह का बोर्ड होगा और दाहिनी तरफ नुकीला होगा एवं पीले और काले पेंट से रंगा होगा। इस बोर्ड को रेल सतह से उपर बोर्ड के तल तक 2 मीटर की उँचाई के स्तम्भ पर स्थापित किया जाएगा और जो 300 मीमी उँचाई के सफेद और काले धारी से रंगा होगा। संकेतक बोर्ड अस्थायी प्रतिबंध के लिए रात में आनेवाली गाड़ी की ओर क्षैतिज रूप से प्रदर्शित करते हुए दो पीली बत्ती दिखायेगा। स्थायी प्रतिबंध के स्थान पर आगे की गति को सतर्कता बोर्ड पर पेंट से अंकित किया जाएगा।*



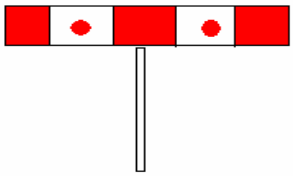
अस्थायी प्रतिबंध की स्थिति में अलग हो जानेवाले छोटे नम्बर प्लेटों के द्वारा गति दर्शाया जाएगा जिन्हें बदला जा सकता है। दोनों मामलों में चमकीले पेंट का प्रयोग किया जाएगा। पूर्णरूप से रूको प्रतिबंध के मामलों में सतर्कता संकेतक बोर्ड पर पेंट से '0' अंक अंकित किया जाएगा। श्रृंखला में विविध गति प्रतिबंधों की स्थिति में जैसा कि केवल टी.आर. कार्यो में होता है, सिर्फ पहले गतिप्रतिबंध को सतर्कता संकेतक बोर्ड पर प्रदर्शित किया जाएगा।

(3) दूसरा संकेतक या तो गति संकेतक होगा या रोक संकेतक होगा और इसे खतरे के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर लगाया जाएगा।

(क) गति संकेतक– *बिना पूर्ण रूप से रूको प्रतिबन्धों की स्थिति में एक गति संकेतक लगाया जाएगा। यह गति संकेतक हाशिये में दिखाये गये आकृति के समान अक्षरशः होगा और एक पीले 1 मीटर किनारे वाले समभुज त्रिभुजाकार और 300 मी. मी. उँचे, 40 मी .मी. मोटे बड़े अंकों में उस गति को दर्शाते हुए एक बोर्ड होगा, जिस पर गाड़ी चल सकती है, बोर्ड को पेंट किये हुए 300 मी.मी. उँचे सफेद और काले पट्टियों वाले 2 मीटर उँचे स्तम्भ (रेल सतह से बोर्ड के तल तक) पर स्थापित किया जाएगा। यह संकेतक स्थायी और अस्थायी प्रतिबंधों दोनों मामलों में लगाया जाएगा और केवल अस्थायी गति प्रतिबंध के लिए रात में इसके सामने 400 मी.मी. X 10 मी.मी. के स्टील के सपाट फ्रेम में एक लैम्प स्थापित करके प्रदीप्त किया जाएगा।*



3.(ख) रोक संकेतक *– पूर्ण रूप से रूको प्रतिबंध की स्थिति में रोक संकेतक हाशिये में दर्शाये गये आकृति के अनुरूप लगाया जाएगा। यह संकेतक 1400 मी.मी. X 400 मी.मी.. के आयातकार आकार एवं पेट किये हुए लाल और लम्बवत धारी वाले क्षैतिज बोर्ड का बना होगा। यह बोर्ड पेंट किये हुए सफेद और लाल रंग के 300 मी.मी. उँचे पट्टियों वाले 2 मीटर उँचे (रेल सतह के उपर बोर्ड के तल तक) स्तम्भ पर स्थापित किया जाएगा।*

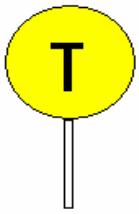


संकेतक रात में सफेद बैक लाइट के साथ दो 130मी.मी. का लाल बत्ती प्रदर्शित करेगा। सिगनल दिखाने के लिए एक सिगनल वाला दिया जाएगा। जैसे ही गाड़ी रूकती हो, सिगनलवाला, प्रतिबंध की किताब (नमूना नीचे दिया गया है) पर चालक का हस्ताक्षर प्राप्त करेगा और रात में हरा हाथ सिगनल बत्ती एवं दिन में हरा हाथ सिगनल झंडा दिखाकर गाड़ी को आगे बढ़ने की अनुमति देगा। 'प्रतिबंध की किताब' निम्नलिखित फॉर्म में मुद्रित की जाएगी –

तिथि	*गाड़ी संख्या*	*समय*	*चालक का हस्ताक्षर*

(4) समाप्ति संकेतक *–(i). समाप्ति संकेतक बोर्ड पर सवारी गाड़ियों के चालकों को यह संकेत देने के लिए कि कब सामान्य गति पुनः प्रारंभ किया जा सकता है, अक्षर 'टी/पी' अंकित होगा और इसे जहाँ गति प्रतिबंध का क्षेत्र समाप्त हो जाता है, उस स्थान से खंड में चलनेवाली सबसे लंबी सवारी गाड़ी की लम्बाई के बराबर दूरी पर स्थित होना चाहिए। इसी तरह 'टी/जी' अक्षर वाला दूसरा समाप्ति संकेतक जहाँ गति प्रतिबंध का क्षेत्र समाप्त हो जाता हो, उस स्थान से खंड में चलनेवाली सबसे लंबी मालगाड़ी के बराबर दूरी पर स्थित होगा।*

सवारी या मालगाड़ियों के चालक 'टी/पी' या 'टी/जी' बोर्ड पर पहुंचने के पहले सामान्य गति पुनः प्रारंभ करने के लिए गार्ड के सिगनल के लिए निगाह रखेंगे । यह समाप्ति संकेतक ठीक उसी तरह होगा, जैसा हाशिये में दिखाया गया है।



समाप्ति संकेतक में 1 मीटर व्यास का चकरी होगा, जो पेंट से पीले रंग में रंगा होगा और इसका 25 मी. मी. का काला किनारा होगा। चकरी पर अंकित अक्षर 250 मी.मी. उँचा एवं 40 मी.मी. मोटा होगा। यह रेल सतह से पेंट किये हुए सफेद और काले रंग की 300 मी.मी. उँची पट्टियों वाली तथा चकरी के तल तक 1650 मी.मी. उँचे एक स्तम्भ पर स्थापित होगा। अस्थायी प्रतिबंधों के समाप्ति संकेतक को रात में एक हाथ सिगनल बत्ती स्थापित करके प्रदीप्त करना चाहिए, जैसा कि गति संकेतक की स्थिति में होता है।

5. अस्थायी गति प्रतिबंध के लिए गैर– परावर्ती प्रकार के संकेतक को रात में उसके सामने एक हाथ सिगनल बत्ती स्थापित करके प्रदीप्त किया जाएगा। फिर भी अस्थायी गति प्रतिबंध के लिए परावर्ती प्रकार के संकेतक को प्रकाशित करने की आवश्यकता नहीं है।

6. संकेतको की बत्ती को स्थावर सिगनलों के लिए निर्धारित समय पर प्रकाशित किया जाएगा और बुझाया जाएगा।

7. इकहरी लाइन पर सिगनलों और उपर वर्णित संकेतकों को गति प्रतिबंध के स्थल के दोनो तरफ दिखलाया जाएगा।

8. लाइन के खंडों या उसके भागों पर जहाँ दृश्यता बाधित हो, या जहाँ ढलान गति प्रतिबंधित क्षेत्र की ओर गिरते हुए 500 में 1 से अधिक तीक्ष्ण हो तो उपरोक्त दी गई दूरी को किसी ऐसे सीमा तक बढ़ाया जाएगा जो पूर्ण संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक हो सकता है और सिगनलों की संख्या बढ़ायी जा सकती है।

9. (i). अस्थायी इंजीनियरिंग स्थावर सिगनल रात के दौरान प्रज्वलित किये जाएंगे सिवाय जहाँ परावर्तित प्रकार के इंजीनियरिंग स्थावर सिगनल लगाये गये हों।

(ii). यातायात संचालन आदेश मे नामित स्टेशनों पर सतर्कता आदेश अवश्य जारी होने चाहिए।

(iii). चालकों को सतर्कता संकेतक पर गति को अवश्य कम कर देना चाहिए और 800 मीटर आगे रूकने के लिए तैयार रहना चाहिए, यदि कोई रोक संकेतक प्रदर्शित किया जाता हो, या निर्देशित गति से आगे बढ़ाना चाहिए, यदि कोई गति संकेतक प्रदर्शित किया जाता हो। किसी रोक संकेतक पर रूकने के बाद चालक को हाथ सिगनल पर उस समाप्ति संकेतक तक 8 किलोमीटर प्रतिघंटा की प्रतिबंधित गति से आगे बढ़ना चाहिए, जहाँ से सामान्य गति पुनः प्रारम्भ किया जा सकता है।

15.10. गाड़ियों की रक्षा में सहायता– रेल–पथ या निर्माण कार्यों पर लगा हुआ हर रेल सेवक, गाड़ी के गार्ड या ड्राइवर द्वारा सहायता मांगी जाने पर, गाड़ी की रक्षा करने में सहायता करेगा।

15.11. प्रत्येक गैंग का गैंग मेट :– हर रेल–पथ या निर्माण–कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि उनके जिम्मे रहने वाली लाइन पर काम करने वाले हर गैंग में एक सक्षम गैंग मेट है।

15.12. सिगनलों की जानकारी और गैंग का साज–सामानः– प्रत्येक रेल–पथ या निर्माण –कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि –

(क) उसके अधीन काम करने वाले प्रत्येक गैंग मैन और गैंगमेट को हैण्ड सिगनलों और पटाखा सिगनलों की सही–सही जानकारी है; तथा

(ख) उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर काम करने वाले प्रत्येक गैंग को, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित अन्य औजारों या उपकरणों के अतिरिक्त, एक रेल–पथ गेज, दो जोड़ी झण्डी सिगनल, दो हैण्ड सिगनल बत्तियां और बारह पटाखे दिए गए हैं।

स.नि.15.12 (1) रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक के अधीन काम करने वाले प्रत्येक गैंगमेट के उपस्कर में दो बैनर फ्लैग होंगे ।

15.13. गेजों, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण :–

(1) प्रत्येक रेल–पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक प्रत्येक मास में कम से कम एक बार नियम 15.12 के खण्ड (ख) के अनुसार गैंगों को दिए गए रेल–पथ गेजों, झंडियों , सिगनल बत्तियों, पटाखों, औजारों और उपकरणों का निरीक्षण करेगा और यह अभिनिश्चित करेगा कि उपरोक्त सामान पूरा और अच्छी हालत में है।

(2) वह यह भी देखेगा कि यदि कोई वस्तु खराब है या खो गई है तो उसके बदले दूसरी दे दी जाए।

स.नि.15.13(1)स्थायी रेल पथ मेट अपने औजारों और उपकरणों के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होंगें, जिन्हें दिये गये गैंग औजार बॉक्स में उनके द्वारा सुरक्षित संरक्षण में अवश्य रखना चाहिए। रेल पथ निरीक्षक और प्रभारी सहायक रेल पथ निरीक्षक को एक माह में एक बार उपस्कर की जाँच अवश्य करनी चाहिए।

(ii). निरीक्षण करनेवाले पदाधिकारियों को गैंगमेट के साथ रखे गये औजार रजिस्टर में प्रत्येक माह एक प्रमाणपत्र अवश्य दर्ज करना चाहिए कि उसने सा0नि0 15.13 में निर्दिष्ट सभी मदों का निरीक्षण कर लिया है और पाये गये खराब या खोये हुए मदों की मरम्मत या परिवर्तन करने के लिए कारवाई कर ली है।

15.14. लाइन की संरक्षा के लिए गैंग मेट की जिम्मेदारी– प्रत्येक गैंग मेट :–

(क) यह देखेगा कि उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइनें गाड़ियों के आने जाने के लिए सुरक्षित है;

(ख) यह देखेगा कि नियम 15.12 के खण्ड (ख) के अधीन उसे दिए गए सिगनल सही हालत में और तुरन्त प्रयोग किए जा सकते हैं;

(ग) यह देखेगा कि उसके गैंग के प्रत्येक व्यक्ति को हैंड सिगनलों और पटाखा सिगनलों की ठीक–ठीक जानकारी है;

(घ) अपने जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर या उसके अहाते के अन्दर आदमियों या पशुओं के अतिचार को रोकने का प्रयत्न करेगा, तथा

(ङ) लाइन की मरम्मत करते समय, उसे उठाते या नीचा करते समय अथवा ऐसा कोई अन्य काम करते समय, जिसके कारण किसी गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए सतर्कता बरतने की आवश्यकता है तो, स्वयं मौके पर उपस्थित रहेगा और नियम 15.09 में निर्धारित सतर्कता सिगनल दिखाए जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

15.15. बारूद विस्फोटन :– विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमत के सिवाय, रेल–पथ या निर्माण कार्य पर काम करने वाला कोई भी रेल सेवक रेल लाइन पर या उसके आस–पास बारूद विस्फोटन कार्य नहीं करेगा।

15.16. कांटे या कैंचियां (क्रॉसिंग) लगाना या हटाना :– आपात स्थिति के सिवाय, कोई भी रेल सेवक, न तो किसी कांटे या कैंची (क्रॉसिंग) को लगाएगा और न हटाएगा। जब तक कि विशेष अनुदेशों के अधीन ऐसी अनुमति नहीं दे दी गई।

स.नि.15.16 (i). किसी काँटों या क्रॉसिंगों को लगाने के पहले मंडल के मंडल इंजीनियर का लिखित अनुमति अवश्य लिया जाना चाहिए। मंडल इंजीनियर को चाहिए कि ऐसी अनुमति देने के पहले मंडल परिचालन प्रबंधक को किये जाने वाले कार्य के बारे में अवश्य सूचना दें।

(ii). रनिंग लाइन पर स्थित या उसकी ओर सीधे जानेवाले काँटों के प्रत्येक सेट के साथ अनुमोदित प्रकार का तालाबंद करनेवाला उपकरण अवश्य दिया जाना चाहिए, जिसकी चाभी रेल पथ निरीक्षक /सिगनल निरीक्षक द्वारा तबतक रखा जाएगा,जब तक काँटे यातायात विभाग को सौंप नहीं दिये जाएं।

(iii). किसी काँटे को तब तक अवश्य नहीं लगाना चाहिए, जबतक सामान्य नियम 15.08 में निर्धारित तरीके से इसे सुरक्षित नहीं कर दिया गया हो।

(iv). जब काँटे स्टेशन सीमा के बाहर मेन लाइन पर लगाये जाते हों, तो उन्हें अवश्य ताला बंद एवं कीलयुक्त कर देना चाहिए और काँटों के पास दिन या रात के लिए इंजीनियरिंग अस्थायी गति प्रतिबंध संकेतक लगा देना चाहिए। काँटो पर झंडी और बत्ती से युक्त एक आदमी को भी अवश्य रख देना चाहिए और वह तब तक उनका प्रभारी बना रहेगा जबतक ऐसे काँटों को मानवरक्षित करने का रेल पथ निरीक्षक का उत्तरदायित्व काँटों को दूसरे विभाग को हस्तान्तरित करने पर समाप्त नहीं हो जाता। ऐसे काँटों पर गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित है।

(v). जब स्टेशन सीमा के अन्दर काँटों का एक सेट लगाना हो, तो काँटों को संचालित करनेवाले लीवर से उनका सम्बन्ध अवश्य विच्छेद कर देना चाहिए। उन्हें तालाबंद और कीलयुक्त कर देना चाहिए और किसी

रेल पथ गैंगमैन के प्रभार में तब तक रख देना चाहिए, जब तक वे औपचारिक रूप से यातायात विभाग को सौंप नहीं दिये जाते।

15.17. खतरे की आशंका होने पर गैंगमेट और गैंगमैन के कर्त्तव्य :– यदि कोई गैंगमेट या गैंगमैन यह समझता है कि रेल–पथ या निर्माण –कार्य में किसी खराबी के कारण या असाधारण वर्षा या बाढ़ या किसी अन्य घटना के कारण लाइन के असुरक्षित हो जाने की या किसी गाड़ी के खतरे में पड़ जाने की सम्भावना है तो वह लाइन की मजबूती सुदृढ़ करने और गाड़ियों की संरक्षा के लिए, तुरन्त व्यवस्था करेगा और आवश्यकतानुसार गाड़ियों को, सतर्कता से आगे बढ़ने या रूकने के लिए निर्धरित सिगनल देगा और शीघ्रातिशीघ्र निकटतम स्टेशन मास्टर तथा रेल–पथ या निर्माण–कार्य निरीक्षक को परिस्थिति की रिपोर्ट देगा।

स.नि. 15.17(1) यदि कोई रेल बुरी तरह टूट जाता है, तो खतरे का सिगनल तब तक प्रदर्शित किया जाना चाहिए, जब तक इसका नवीनीकरण नहीं किया जा सका हो, या निम्नलिखित सावधानियाँ अपना नहीं ली गई हो। यदि रेल दो स्लीपरों के बीच टूटी हो, तो निकटतम स्लीपर को टूटे हुए स्थान के नीचे लगा देना चाहिए ताकि स्लीपर या चेयर पर दोनों किनारे आ जाए गाडियाँ तब तक धीमी गति से रेल पर चलाई जा सकती है, जब तक निरीक्षक इसे बदल न दे, लेकिन निरीक्षक को इसे यथाशीघ्र बदल देना चाहिए।

(2) सामान्यतः बहुत अच्छे मौसम की अवधि के दौरान अचानक तूफान आ जाने के कारण लाइन पर गश्त लगाने की आवश्यकता पड़ सकती है। इन परिस्थितियों में मेट रात्रि में लाइनपर गश्त लगाने के लिए अपने गैंगों को लगाने के लिए सभी समय अधिकार सम्पन्न होते हैं, यदि वे सोचते हों कि ऐसा कारवाई करना आवश्यक है।

(3). मेट/चाभीवाला/गैंगमैन/गश्तीवाला जैसे ही रेल/वेल्ड भंग को देखता हो या उसे इसकी सूचना मिलती हो, तो उसे तुरन्त सा.नि. 15.09 के अनुसार ट्रैक का बचाव करना चाहिए। उसके बाद तत्काल उसे सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) और निकटतम स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना भेजनी चाहिए। मेट/चाभीवाला/गैंगमैन/गश्तीवाला ट्रैक के प्रकार और दरार के विस्तार के आधार पर निम्नलिखित कारवाई करेगा :–

अ. फिस प्लेटयुक्त/छोटे वेल्डयुक्त रेल ट्रैकः (एस.डब्लू.आर.ट्रैक)

***(i)**. जब दरार 30 मी.मी. से कम हो –*

(क) टूटे हुए भाग को लकड़ी के गुटके पर या अगल–बगल के स्लीपर को खिसका कर उस पर रख दिया जाना चाहिए। छोटे वेल्डयुक्त ट्रैक में वेल्ड भंग की स्थिति में टेढ़े (जॉगल्ड) फीश प्लेट तथा क्लैम्प उपयोग में लाये जाऐंगे।

(ख) आपात मरम्मत करने के बाद जैसा कि उपर (क) में वर्णित है, वह गाड़ियों को 15 किलो मीटर प्रति घंटा की गति से पास कर सकता है और स्थायी रेल पथ निरीक्षक के आने तक और स्थायी रूप से मरम्मत पूरी किये जाने तक टूटी हुई रेल पर ध्यान रखेगा।

***(ii)**. जब दरार 30 मी.मी. से अधिक हो :–*

(क) एक मीटर लम्बे फिस प्लेट और क्लैम्प द्वारा उसे समुचित दूरी तक अविष्ठित कर दिया जाना चाहिए और भंग भाग को लकड़ी के गुटका पर अथवा निकटतम स्लीपर को खिसका कर उस पर रख दिया जाना चाहिए। छोटे वेल्डयुक्त पैनल ट्रैक के वेल्ड भंग के मामले में टेढ़े (जॉगल्ड) फिस प्लेटों और क्लैम्पों का प्रयोग करना चाहिए।

ख. आपात मरम्मत करने के बाद जैसा कि उपर (क) में वर्णित है, वह गाड़ियों को 15 किलोमीटर प्रति घंटा की गति से पास कर सकता है और रेल पथ निरीक्षक के आने तक और स्थायी रूप से मरम्मत पूरी किये जाने तक टूटी हुई रेल पर ध्यान रखेगा।

ब. निरन्तर वेल्डयुक्त रेल/लम्बे वेल्डयुक्त रेल ट्रैक (सी.डब्लू.आर/एल.डब्लू.आर.ट्रैक):–

(i) जब दरार 30 मी.मी. से कम हो – भंग भाग को लकड़ी के गुटके पर या निकटतम स्लीपर को खिसकाकर उस पर रख दिया जाना चाहिए। भंग रेल को एक मीटर लम्बे विशेष प्लेटों का उपयोग करते हुए क्लैम्प कर दिया जाएगा। वेल्ड विफलता के मामल में टेढ़े (जॉगल्ड) फिस प्लेट और क्लैम्प प्रयोग में लाये जाएंगें।

आपात मरम्मत करने के बाद, जैसा कि उपर (क) में वर्णित है, वह गाड़ियों को 10 किमी प्रति घंटा की गति से पास कर सकता है और सेक्सन इंजीनियर (रेल–पथ) के आने तक और स्थायी रूप से मरम्मत के पूरी किए जाने तक वह टूटे हुए लाइन पर सतत् ध्यान रखेगा।

(ii) जब दरार 30 मी.मी. से अधिक हो –
क. एक मीटर लम्बे फिस प्लेटों और क्लैम्पों के द्वारा उसे समुचित दूरी तक अविष्ठित कर दिया जाना चाहिए और भंग भाग को लकड़ी के गुटका पर अथवा निकटतम स्लीपर को खिसकाकर उस पर रख दिया जाना चाहिए। वेल्डों की विफलता के मामले में टेढ़े (जॉगल्ड) प्लेटों और क्लैम्पों को प्रयोग में लाया जाना चाहिए।

ख. आपात मरम्मत करने के बाद जैसा कि उपर (क) में वर्णित है, वह 10 कि मी प्र. धं. की गति से गाड़ियों को पास कर सकता है और सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) के आने तक और स्थायी रूप से मरम्मत के पूरी किये जाने तक वह टूटे हुए रेल का सतत् ध्यान रखेगा।

(4) वैसे मामलों में जहाँ एक छोटा भाग या रेल का टुकड़ा निकल गया हो अथवा बहु–भंग के मामले में रेल को सेक्सन इंजीनियर (रेल–पथ) द्वारा बदल दिया जाना चाहिए। यातायात तबतक निलम्बित रहेगा जब तक स्थायी रूप से मरम्मत पूरी नहीं कर लिये जाते हों और सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) द्वारा निस्तारित नहीं कर दिया जाता हो।

ख. लॉरियों, ट्रॉलियों और मोटर ट्रॉलियों का संचालन –

15.18. ट्रॉली, लॉरी और मोटर ट्रॉली में भेद :–

1. जिस वाहन को चार व्यक्ति मिलकर लाइन पर से उठा सकते हैं उसे ट्रॉली समझा जाएगा और उसी प्रकार के किन्तु उससे अधिक भारी वाहन को लॉरी समझा जाऐगा।

2. जो ट्रॉली, मोटर द्वारा स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) है वह मोटर ट्रॉली है।

3 आपात–स्थिति के सिवाय, ट्रॉली को रेल–पथ या अन्य भारी सामान की ढुलाई के लिए प्रयुक्त नहीं किया जाऐगा, और यदि कोई ट्रॉली इस प्रकार लादी जाती है तो उसे इन नियमों के प्रयोजन के लिए 'लॉरी' समझा जाएगा।

स.नि.15.18(1) (क) प्रत्येक लॉरी या ट्रॉली पर इसको संचालित करने के लिए चार आदमियों से कम नहीं चलेंगें।

(ख) जब किसी लॉरी या सामग्रियों से लदे हुए किसी हल्के ट्रॉली को खंड में बिना ब्लॉक का बचाव किये हुए चलाने की आवश्यकता पड़ती हो, तो यह प्रभारी पदाधिकारी की जिम्मेदारी होगी कि वह देखे कि इस पर पाँच आदमियों से कम साथ में नहीं जा रहे हों और दोहरी लाइन पर जिस लाइन पर गाड़ियाँ पहुँच सकती है, उस लाइन पर और इकहरी लाइन पर दोनों तरफ सा. नि. 15.27 (2) (क) और (ख) के अनुसार इसका बचाव किया जाए। फिर भी परिस्थिति के

अनुसार जब आवश्यकता हो, तो लॉरी या लदे हुए ट्रॉली और उसके सामग्रियों को लाइन से तत्परता से हटाये जाने के लिए आदमियों की संख्या बढ़ायी जाएगी।

(ग) किसी दोहरी लाइन खंड पर दोहरी लाइन की कार्य प्रणाली से इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली में परिवर्तन की स्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा किसी लॉरी या ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को वस्तुस्थिति की जानकारी देगा, जब वह ब्लॉक खंड में प्रवेश करने के पहले इसका प्रयोग करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति के प्रारम्भिक मुख्यालय स्टेशन के अता–पता के बारे में अभिनिश्चित कर लेता हो।

(घ) प्रत्येक लॉरी या ट्रॉली पर उसकी संख्या और इसका प्रयोग करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति का पदनाम एवं उसके मुख्यालय स्टेशन का कोड नाम चिन्हांकित होगा।

(ड) ट्रैक सर्किट/ धूरी काउण्टर से सुसज्जित खंडों पर सिगनल विफलता को रोकने के लिए विद्युत रोधी प्रकार का ट्रॉली /लॉरी उपयोग में लाया जाएगा।

(2) (i) रेल डॉली– रेल डॉली दो या अधिक पहियों वाली एक युक्ति है, जो ट्रैक के एक रेल पर हाथ द्वारा संतुलित रूप से चलाया जा सकता है और रेल/स्लीपर को झुलते स्थिति में ले जा सकता है, जब आवश्यक हो, झुलते सामग्री को उतारा जा सकता है और रेल डॉली को लाइनसे हटाया जा सकता है।

(ii) रेल डॉली का प्रयोग– (क) रेल डॉली का मानवरक्षण–प्रत्येक रेल डॉली शारीरिक रूप से सामर्थ्यवान दो से कम व्यक्तियों द्वारा संचालित नहीं होगा। रेल डॉली का प्रभारी व्यक्ति एक रेल सेवक होगा, जो गैंगमेट/चाभीवाला के पद से नीचे के स्तर का नहीं होगा। उसे मेडिकल श्रेणी ए–3 में उत्तीर्ण होना चाहिए और उसके पास रेल डॉली को संचालित करने के लिए एक सक्षमता प्रमाण पत्र अवश्य होना चाहिए। सक्षमता प्रमाण पत्र खंड के किसी सहायक इंजीनियर या सेक्सन इंजीनियर (रेल–पथ) द्वारा जारी किया जाएगा, जिसे स्वयं को संतुष्ट करना चाहिए कि जिस व्यक्ति को सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जा रहा है, वह रेल डॉली के संचालन के लिए नियमों के बारे में पूर्ण रूप से अवगत है और संबंधित खंड से भी अच्छी तरफ परिचित है।

ख. सक्षमता प्रमाण पत्र निम्नलिखित प्रारूप में जारी किया जाएगा–

श्री————————————पुत्रश्री————————————————पदनाम———————————
स्टेशन————————— की जाँच की जा चुकी है तथा यह पाया गया है कि वह उस खण्ड से जिसपर रेल डॉली का उपयोग किया जाना है, रेल डॉली के बचाव एवं संचालन हेतु उससे संबंधित सभी नियमों तथा उसमें किये गये आधुनिकतम परिवर्तनों से पूर्णतः परिचित है, वह———— खण्ड (प्रत्येक खंड का अलग से उल्लेख किया जाए) पर रेल डॉली का संचालन करने हेतु प्राधिकृत है।

यह प्रमाण पत्र ——————————तक वैध है।

हस्ताक्षर———————————
(प्राधिकृत पदाधिकारी)
पदनाम ——————————

स्टेशन ————————

तिथि ————————

पुनः जाँच करने के बाद सक्षमता प्रमाण पत्र का प्रत्येक कैलेन्डर वर्ष के लिए अवश्य नवीनीकृत किया जाना चाहिए।

(iii) रेल डॉली का संचालन – (क) रेल डॉली का प्रभारी रेल सेवक विशेष रूप से गिट्टियों की ढ़ेरी, गर्डर, पुल तथा कोई अन्य विशेष बात जिससे सामग्रियों को उतारने एवं रेल डॉली को हटॉने में कठिनाई उत्पन्न हो जाए के सन्दर्भ में खण्ड का निरीक्षण करेगा वह गिट्टी तथा ढ़ेरी साफ करेगा और रेल डॉली का संचालन केवल ऐसी स्थितियों में करेगा जब कम से कम 1200 मीटर तक दृश्यता साफ हो और गाड़ी की संरक्षा को बिना प्रभावित किये हुए रेलों को सुरक्षित रूप से उतारा जा सके।

(ख). 200 में 1 से अधिक ढलान वाले खंडों पर रेल डॉली संचालित नहीं किया जाएगा।

(ग) किसी एक ब्लॉक खंड में एक समूह में छः से अधिक रेल डॉली कार्य नहीं करेगी।

(घ) सामान्यतः तीन वेल्डेड रेल पैनल से अधिक लम्बाई का रेल पैनल, रेल डॉली द्वारा नहीं ढोया जाएगा। रेल डॉली सूर्यास्त के बाद और सूर्योदय के पहले और खराब मौसम की स्थिति में जब दृश्यता की कमी हो, कार्य नहीं करेगी। तेज कटाव, सीधी ढलान तीक्ष्ण घुमाव और सघन विस्तृत क्षेत्र जहाँ दृश्यता बड़ी लाइन (बी.जी.) पर 1200 मीटर और छोटी लाइन (एम.जी.) पर 800 मीटर तक साफ नहीं हो रेल डॉली काम नहीं करेगी। ऐसे क्षेत्रों में रेल डॉली ब्लॉक संरक्षण में कार्य करेगी।

(ड). यदि किसी रेल डॉली को तीन रेल पैनल की लम्बाई से अधिक लम्बाई का रेल पैनल ले जाना हो या यार्ड में एक लाइन से अधिक लाइन को क्रॉस करते हुए यार्ड में क्रॉस ओभर पर चलने की आवश्यकता पड़ती हो, तो रेल डॉली ब्लॉक संरक्षण में कार्य करेगी।

(iv) रेल डॉली का बचाव

(क) रेल डॉली को कार्य करने के लिए किसी यातायात ब्लॉक की आवश्यकता नहीं है। प्रत्येक रेल डॉली जब लाइन पर हो तो दिन में एक लाल झंडी प्रदर्शित करेगा और दोहरी लाइन पर उस दिशा में जिस तरफ से गाड़ियाँ पहुँच सकती है, एक फ्लैगमैन द्वारा और इकहरी लाइन पर दो फ्लेगमैन द्वारा दोनों दिशाओं में जिसमें से प्रत्येक दिशा में एक फ्लेगमैन द्वारा रेल डॉली से 600 मीटर पर इसका बचाव किया जाएगा। प्रत्येक फ्लेगमैन एक बैनर फ्लेग, दो लाल और 2 हरा हाथ सिगनल झंडी और आपात स्थिति में उपयोग के लिए 10 पटाखा सिगनलों का एक डिब्बा भी लेकर चलेगा।

(ख) रेल डॉली का प्रभारी पदाधिकारी ऑनेवाली गाड़ियों के लिए सतर्क दृष्टि रखेगा और जैसे ही कोई निकट ऑनेवाली गाड़ी दिखलाई पड़ती हो, वैसे ही वह रेल डॉली और सामग्री को ट्रैक से हटा लेगा।

(ग) प्रभारी पदाधिकारी रेल डॉली के सुरक्षित संचालन के लिए पूर्ण रूप से जिम्मेदार होगा।

(घ) समपार फाटक पर पहुँचते समय प्रभारी पदाधिकारी सड़क यातायात के लिए चौकस निगाह रखेगा और रेल डॉली का सुरक्षित मार्ग सुनिश्चित करेगा।

(3) (i) साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली – साइकिल ट्रॉलियाँ वे ट्रॉलियाँ हैं जो धक्का देकर–चलाने के बजाए पैर से चलाई जाती है, मोपेड ट्रॉलियाँ वे हैं, जो मोटर यूनिटों द्वारा चलाई जाती है और जो पैर के द्वारा भी चलायी जा सकती है। साइकिल ट्रॉलियाँ और मोपेड ट्रॉलियाँ इस प्रकार अभिकल्पित होनी चाहिए कि वे ट्रैक से दो व्यक्तियों द्वारा हटाये जाने के लिए सक्षम हो सके। साइकिल ट्रॉलियों या मोपेड ट्रॉलियों में चलानेवाले व्यक्ति के अतिरिक्त कम से कम एक व्यक्ति के लिए पीछे की ओर निरन्तर मुँह करके आनेवाली गाड़ियों के बारे में पर्याप्त चेतावनी देने के लिए बैठने हेतु एक सीट की भी व्यवस्था होनी चाहिए। सिवाय जहाँ अन्यथा उल्लिखित हो, उन नियमों के उदेश्य के लिए सभी मामलों में साइकिल ट्रॉलियों और मोपेड ट्रॉलियों को ट्रॉलियों की तरह ही माना जाएगा।

(ii) साइकिल ट्रॉलियों, मोपेड ट्रॉलियों का उपयोग करने के लिए अनुमत पदाधिकारीः– साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों का उपयोग करने के लिए सक्षम रहने पर इंजीनियरिंग, सिगनल एवं दूरसंचार और परिचालन विभाग के सभी अधिकारी और सिगनल एवं दूरसंचार और इंजीनियरिंग विभागों के ऐसे निरीक्षक और कर्मचारी जो सक्षम प्राधिकारी द्वारा विशेष रूप से प्राधिकृत हो।

(iii) पुश ट्रॉलियों/लॉरियों/मैटेरियल ट्रॉलियों के संचालन के लिए लागू नियम साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों पर भी लागू होंगे।

(iv) कोई भी रेल सेवक साइकिल/मोपेड ट्रॉली का प्रयोग तब तक नहीं करेगा जब तक मुख्य इंजीनियर/मुख्य परिचालन प्रबन्धक/मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर/मंडल रेल प्रबंधक/मुख्य इंजीनियर(निर्माण)/अपर मुख्य इंजीनियर द्वारा हस्ताक्षरित कोई परमिट उसके पास नहीं हो। जिस व्यक्ति के नाम परमिट जारी किया जाता हो, उस व्यक्ति के परीक्षण के बाद उसे साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों के संचालन के नियमों से पूरी तरह अवगत होने के बारे में घोषित कर दिये जाने के बाद ही परमिट जारी किया जाएगा। परमिट जारी होने की तिथि से एक साल की अवधि के लिए वैध होगा। इसलिए, जिस व्यक्ति के पास परमिट है उसका परीक्षण करने के बाद, जैसे कि उपर वर्णित है, परमिट का नवीनीकरण प्रत्येक वर्ष किया जाएगा।

***(v) साइकिल/मोपेड ट्रॉली का साज–सामान** :– कोई साइकिल/मोपेड ट्रॉली जब रनिंग लाइन पर रखी जाए, तो उस पर निम्नलिखित साज–समाज अवश्य रहने चाहिएः–*

(क) दिन के दौरान ट्रॉली फ्रेम में लगे डंडे में एक लाल झंडी ताकि यह साफ–साफ दिखाई पड़े।

(ख) रात के दौरान एक रोशनी स्पष्ट रूप से दिखाई पड़ने के लिए रखी जाएगी, जो दोहरी लाइन पर आगे की ओर सफेद और पीछे की ओर लाल एवं इकहरी लाइन पर आगे और पीछे दोनों ओर लाल दिखाई पड़ेगी। इसके अतिरिक्त पाँच सेल का एक विद्युत टॉर्च भी ले जाया जाएगा और आगे रेल पथ को प्रकाशित करने के लिए प्रयोग में लाया जाएगा।

(ग) 10 पटाखे, 2 लाल झंडियाँ, 1 हरी झंडी, एक ताला और चैन एवं 2 हाथ सिगनल बत्तियाँ।

(vi) साइकिल/मोपेड ट्रॉली पर ले जाए जानेवाले व्यक्तियों की कुल संख्या पेडल करने वाले या चलानेवाले व्यक्तियों सहित पाँच से अधिक नहीं होगी।

(vii) साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों का संचालन :– रात के समय और कुहासा या बादलयुक्त मौसम के दौरान सभी साईकिल/मोपेड ट्रॉली अनिवार्य रूप से ब्लॉक संरक्षण के अन्तर्गत कार्य करेंगी। यदि साईकिल/मोपेड ट्रॉली की गति 15 कि0मी0 प्र0घं0 से अधिक हो, तो यह ब्लॉक सरक्षण के अन्तर्गत कार्य करेंगी। जब साइकिल/मोपेड ट्रॉली का स्टेशन सीमा के बाहर बिना ब्लॉक संरक्षण का कार्य करना प्रस्तावित हो, तो साइकिल/मोपेड ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी साइकिल/मोपेड ट्रॉली को लाइनपर रखने से पहले उन गाड़ियों का पता–ठिकाना अभिनिश्चित करेगा जिनका उसे खंड में मिलने की संभावना हो।

(viii) घाट सेक्शनों में तथा उन खंडों पर जहाँ कटावों और घुमावों की श्रृंखला के कारण आगे या पीछे की ओर 800 मीटर से कम तक स्पष्ट दृश्यता को सीमित करती है और जहाँ सा0नि0 15.26 का पालन करने के लिए ट्रॉली को आगे या पीछे से बचाव करने के लिए कुल 2 आदमियों से अधिक की आवश्यकता पड़ती हो, वहाँ साइकिल/मोपेड ट्रॉली का प्रयोग करने की अनुमति नहीं है। प्रत्येक मंडल पर उपयुक्त आधार पर जिन खंडों में साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों को कार्य करने की अनुमति नहीं है उनको मंडल रेल

प्रबन्धक द्वारा अधिसूचित किया जाएगा। ऐसे खंडों पर फिर भी, साइकिल/मोपेड ट्रॉलियों का संचालन एक गाड़ी की तरह ऐसे खंडों पर लागू कार्य संचालन पद्धति के अन्तर्गत किया जा सकता है।

साइकिल/मोपेड ट्रॉली ऐसे खंडों पर कार्य संचालन पद्धति के अन्तर्गत लाइन क्लीयर पर अनिवार्य रूप से कार्य करेगी, जहाँ सामान्य नियम 15.26 के अनुसार विशेष सावधानियाँ अपनाना आवश्यक हो।

(ix) स्प्रिंग काँटे :– साइकिल/मोपेड ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी चलने के पूर्व स्प्रिंग काँटों के स्थान के बारे में पूछ–ताछ करेगा। वह स्प्रिंग कांटों के पीछे पूर्ण रूप से रूक जाएगा और साइकिल/मोपेड ट्रॉली को उठायेगा तथा स्प्रिंग काँटों के आगे रख देगा।

(x) समीपवर्ती रनिंग लाइनों का उल्लंघन नहीं किया जानाः–दोहरी लाइन पर साइकिल /मोपेड ट्रॉली के कार्य करने के समय यदि ब्लॉक खंड में इसे रेल पथ से हटाया जाता हो, तो इसे इस प्रकार रखा जाना चाहिए कि निकटवर्ती लाइनों का उल्लंघन या अतिलघंन न हो।

15.19. लाल झण्डी या बत्ती का दिखाया जाना– प्रत्येक लॉरी या ट्रॉली, जब लाइन पर है, दिन के समय लाल झण्डी और रात के समय या धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देती है या सुरंग में, लाल बत्ती दिखाएगी। लाल झण्डी या लाल बत्ती उन दिशाओं की ओर दिखाई जाएगी जिधर से गाड़ी आ सकती है।

स.नि. 15.19 (क) कोई भी लॉरी या ट्रॉली लाइनपर तब तक नहीं रखा जाएगा जब तक उस पर दिन और रात दोनों कें सिगनल एवं लाइन से हटाये जाने पर लॉरी या ट्रॉली को सुरक्षित रखने के लिए एक चेन और ताला तथा 12 पटाखों का एक डिब्बा भी नहीं दिया गया हो। दिन के ट्रॉली सिगनलों में प्रत्येक ट्रॉली /लॉरी/मोटर ट्रॉली पर इस उद्येश्य के लिए बनाये गये शॉकेट में लम्बवत रखे गये एक डंडे में लगाये गये लाल झंड़ियाँ शामिल होंगी, ताकि आसानी से दिखाई पड़े। रात के दौरान या जब दृश्यता अन्यथा अस्पष्ट हो या सुरंगों में प्रवेश करते समय ट्रॉली सिगनलों में इकहरी लाइन खंड पर दोनों दिशाओं में लाल बत्ती शामिल होगी तथा दोहरी लाइन पर लाल बत्ती उस दिशा में प्रदर्शित की जाएगी, जिस तरफ से गाड़ियाँ संभावित हों और अन्य दिशा में सफेद बत्ती दिखाई जाएगी। लेकिन होम सिगनल के भीतर खड़ा रहने पर दोनों दिशाओं में लाल बत्ती दिखायेगा।

(ख) कोई भी ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली किसी लाइन पर न खड़ी रहेगी या न ही चलेगी, जब तक वह इन ट्रॉली सिगनलों को प्रदर्शित नहीं करती हो। लेकिन जब कोई ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली लाइन से काटकर अलग हटा दिया जाता हो, तो इन सिगनलों को हटा दिया जाएगा।

(ग) (i) निश्चित खंडो पर जहाँ तीक्ष्ण घुमावों, कटावों या अन्य कारणों से लाइन की दृश्यता बाधित हो, वहाँ ट्रॉली/लॉरी उपयोगकर्त्ताओं को आवश्यक सिगनल दिखलाये जाने हेतु सक्षम बनाने के लिए फ्लैगमैन के उपयोग के लिए ऐसे स्थलों पर ट्रॉली सिगनल स्टेशन स्थापित किये गये हैं जहाँ से दोनो दिशाओं में सबसे अच्छी दृश्यता पर नियंत्रण रखा जा सके। इन ट्रॉली सिगनल स्टेशनों पर उपयुक्त उँचाई के एक स्तम्भ पर कार्य करने वाले ट्रॉली बॉल या चक्कर लगाने वाले डीस्क सिगनल लगे होते हैं, ताकि इकहरी लाइन खंड पर दोनों दिशाओं में और दोहरी लाइन खंड पर जिस दिशा से गाड़ी आ रही हो उस दिशा में वे सिगनल प्रदर्शित कर सकें। वे फ्लैगमैन द्वारा सिर्फ सूर्योदय और सूर्यास्त के बीच ही रक्षित रहते है। बॉल का उपर उठना या किसी पहुँचनेवाली ट्रॉली/लॉरी की ओर डीस्क का अनावरण होना यह संकेत देता है कि बॉल या डीस्क जिस लाइन से सन्दर्भित है, उस लाइन पर दृष्टि में कोई गाड़ी नहीं है, बॉल का तेजी से उपर उठना और नीचे आना या डीस्क का बार–बार ऑन और ऑफ होना यह संकेत देता है कि कोई गाड़ी पहुँच रही है तथा ट्रॉली/लॉरी को रेलपथ से तत्काल हटा दिया जाना चाहिए।

(ii) यदि फ्लैगमैन ट्रॉली के आगे से सिगनल नहीं देता हो, तो सिवाय वहाँ जहाँ मोटर ट्रॉली किसी गाड़ी के पीछे–पीछे चल रही हो, उसी तरह की सावधानी अपनायी जानी चाहिए, क्योंकि घुमावों या कटावों पर कोई ट्रॉली सिगनल स्थापित नहीं किये जाते हैं।

(iii) जहाँ ट्रॉली सिगनल स्टेशन नहीं बनाये गये हों और बॉल या डीस्क का कोई संकेत उपलब्ध नहीं हो वहाँ घुमाव या कटाव से गुजरते समय जब दृश्यता 800 मीटर से कम तक सीमित हो वहाँ ट्रॉली उपयोगकर्ता अपनी ट्रॉली का बचाव करने के लिए एवं जब आवश्यकता हो ट्रॉली उपयोगकर्त्ताओं को सिगनल दिखाने के लिए कम से कम 350 मीटर की दूरी पर एक या उससे अधिक ट्रॉलीमैन को एक सीटी, हाथ सिगनल और कुहासा सिगनलों के साथ प्रतिनियुक्त करेगा। इस प्रकार पदास्थापित ट्रॉलीमैन सीटी बजाऐगा और दृष्टि में आनेवाले किसी गाड़ी को तत्काल खतरे का हाथ सिगनल प्रदर्शित करेगा एवं लाइन पर तीन कुहासा सिगनल लगायेगा। यदि ट्रॉली को काटकर लाइन से अलग कर दिया जाता हो, तो पटाखा सिगनलों को हटा लिया जाएगा। इकहरी लाइन खंड पर ट्रॉली के आगे और पीछे दोनों तरफ आदमी प्रतिनियुक्त किये जाने चाहिए जबकि दोहरी लाइन खंड पर आदमी आगे या पीछे जाएगा, जैसी स्थिति हो, ताकि वे उस दिशा में हों, जिस दिशा से गाड़ियाँ पहुँचने को संभावित हों।

15.20. ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली के साज–सामान :– प्रत्येक ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली में निम्नलिखित साज सामान होंगे, अर्थात् :–

(क) दो हैण्ड सिगनल बत्तियां,

(ख) दो लाल और दो हरी झण्डी सिगनल बत्तियां,

(ग) पर्याप्त संख्या में पटाखे,

(घ) एक जंजीर और एक ताला,

(ङ) रेल के जिस सेक्शन पर ट्रॉली. लॉरी या मोटर ट्रॉली को चलाना है, उस पर लागू कार्य चालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) की एक प्रति साथ ही उसके सभी शुद्धि–पत्र तथा परिशिष्ट, यदि कोई है,

(च) केवल मोटर ट्रॉली के लिए एक मोटर हार्न और एक सर्च–लाइट,

(छ) केवल लॉरी के लिए, दो रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग), और

(ज) अन्य ऐसी वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस बावत निर्धारित करे।

नोट :– ट्रॉली , लॉरी या मोटर ट्रॉली के प्रभारी (इंचार्ज) अधिकारी के पास निर्धारित साज सामान के अतिरिक्त एक घड़ी भी होगी।

स.नि.15.20 (क) जब किसी ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली को लाइन पर रखना हो, तो वह अपने साथ सा0नि0 15.20 में निर्धारित साज–समाज के अतिरिक्त निम्नलिखित साज–समान भी ले जाएगा :–

(i) एक टार्च लाइट

(ii) सिर्फ लॉरी के लिए एक फ्लेयर सिगनल

(iii) 10 पटाखों का एक डिब्बा

(iv)एक लम्बा मजबूत रस्सा, केवल उन खंडों के लिए जहाँ ढ़लान 1:150 या उससे अधिक हो जैसा कि घाट खंड में होता है।

नोटः ट्रैक्शन मोटर ट्रॉली के मामले में चालू हालत में आपातकालीन पोर्टेबुल टेलीफोन भी इसके साथ ले जाया जाएगा।

(ख) यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी प्रधान ट्रॉली मैन या वरिष्ठतम ट्रॉलीमैन की होगी कि जब ट्रॉली को लाइन पर रखा जाता हो, उस समय साज सामान सभी दृष्टिकोण से पूर्ण हो।

(ग) साज–सामान की व्यवस्था करने के लिए ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली के प्रभारी जिम्मेदार होंगें तथा यह भी देखेंगे कि जब आवश्यकता हो, उसके अधीनस्थ उनको अपने साथ लेकर चले।

15.21. कारगर ब्रेक :– कोई लॉरी या ट्रॉली लाइन पर तब तक नहीं रखी जाएगी, जब तक कि उसमें कारगर ब्रेक नहीं लगे हैं।

स.नि. 15.21 (क) लॉरी या ट्रॉली का प्रभारी व्यक्ति यह देखने क लिए जिम्मेदार होगा कि ब्रेक सही क्रियाशील अवस्था में हो और प्रत्येक यात्रा के प्रारम्भ पर वह उनकी जाँच करेगा।

(ख) 150 में 1 या उससे अधिक नीचे की ओर गिरनेवाले ढलान वाले घाट खंडों पर यह सुनिश्चित किया जाएगा कि सभी चार पहियों पर ब्रेक दक्षतापूर्वक कार्य करें । इसके अतिरिक्त, लॉरियाँ अपने साथ हाथ ब्रेक के अपर्याप्त या नाकामी साबित होने पर उनको पकड़कर रखने के लिए एक मजबूत रस्सा ले जाऐंगे और लॉरियों में साधारण हाथ ब्रेकों के अतिरिक्त अनुमोदित डिजाइन के स्क्रू डाउन ब्रेक भी लगे होंगे।

15.22. लॉरी या ट्रॉली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त व्यक्ति ही उसका प्रभारी (इंचार्ज) होगा :–

(1) विशेष अनुदेशों द्वारा इस काम के लिये नियुक्त योग्यता प्राप्त व्यक्ति के सिवाय अन्य कोई व्यक्ति किसी लॉरी या ट्रॉली को लाइन पर नहीं रखेगा।

(2) ऐसी योग्यता प्राप्त व्यक्ति लॉरी या ट्रॉली के साथ रहेगा और उसकी समुचित रक्षा तथा विशेष अनुदेशों के अनुसार उसके प्रयोग के लिए जिम्मेदार होगा।

*स.नि.15.22(1) **लॉरियों का संचालन** –*

(क) कोई लॉरी सामान्यतः दिन के प्रकाश के दौरान चलाई जाऐगी।
(ख) कोई लॉरी बिना ब्लॉक संरक्षण के चलायी जा सकती है, जब लॉरी के प्रभारी पदाधिकारी ने लाइन पर लॉरी को रखने के पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से यह अभिनिश्चित कर लिया हो कि क्या किसी गाड़ी के विलम्बन का कारण बने बिना लॉरी के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त किया जा सकता है और यदि विलम्बन का कारण नहीं हो, तो लाइन क्लीयर प्राप्त किया जाना चाहिए। यदि किसी गाड़ी के विलम्बन का कारण बने बिना लाइन क्लीयर प्राप्त नहीं किया जा सकता हो तो लॉरी के प्रभारी पदाधिकारी को किये जानेवाले कार्य की अनिवार्यता पर विचार करने के बाद निर्णय लेना चाहिए कि बिना लाइन क्लीयर प्राप्त किये हुए क्या लॉरी को लाइन पर रखा जाए या इसके लिए जब तक लाइन क्लीयर प्राप्त नहीं हो सके तब तक प्रतीक्षा किया जाए।

(ग)उपरोक्त प्रावधान के रहते हुए भी लॉरी अनिवार्य रूप से ब्लॉक संरक्षण के अन्तर्गत चलायी जाएगी, जब

(i) आपात स्थिति के दौरान इसे रात में चलाना आवश्यक हो।

(ii) इस पर रेल या गर्डर लदे हों।

(iii) इस पर विशेष रूप से भारी सामग्री लदे हों, जिन्हें जल्दी से उतारा नहीं जा सकता हो, और

(iv) निरन्तर अत्यधिक ढलान वाले निम्नलिखित खंड पर या तीक्ष्ण घुमावों या अन्य लक्षणों के कारण जब दृश्यता प्रतिबंधित हो

नरकटियागंज	*भीखना ठोरी*
सकरी	*जयनगर*
मुरलीगंज	*बनमनखी*

नोट :– बिना ब्लॉक संरक्षण के लॉरियों को चलाने के लिए विशेषकर स.नि.15.27 (3), (4), (5) को देखें।

2. (i) किसी रेल सेवक को लॉरी/ट्रॉली के संचालन की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी, जब तक उसकी परीक्षा न ले ली गयी हो और उसे लॉरी/ट्रॉली के संचालन के लिए नियमों की जानकारी होने पर किसी लॉरी/ट्रॉली का प्रभारी होने के लिए सक्षम प्रमाणित नहीं कर दिया गया हो। नियंत्रण प्रभारी अधिकारी परीक्षा लेने और निम्नलिखित प्रारूप में सक्षमता प्रमाण पत्र जो एक वर्ष से अधिक अवधि के लिए वैध नहीं होगा, जारी करने के लिए जिम्मेदार होगा।

लॉरियों/ट्रॉलियों के उपयोग करने के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र –

मैं एतद् द्वारा प्रमाणित करता हूँ कि मैंने श्री ————————————(नाम और पदनाम) की लॉरियों/ट्रॉलियों के उपयोग करने के नियमों के ज्ञान की परीक्षा ले ली है और उन्हें लाईन पर लॉरियों/ट्रॉलियों के संचालन को प्रभावित करनेवाले नियमों एवं विनियमों के अनुसार इनके प्रयोग करने के लिए सक्षम समझता हूँ।

नियंत्रक अधिकारी————————

तिथि———————— *————————————(पदनाम)*

(ii) इंजीनियरिंग, यांत्रिक, सिगनल एवं दूरसंचार, विद्युत और यातायात विभागों के सभी अधिकारी तथा निम्नलिखित संवर्ग के तृतीय श्रेणी के कर्मचारी लॉरियो/ट्रॉलियों का उपयोग करने करने के लिए प्राधिकृत है, बशर्ते कि उनके पास निर्धारित सक्षमता प्रमाण पत्र हो :–

क. सेक्सन इंजीनियर (निर्माण)/कनिष्ठ इजीनियर (निर्माण)।
ख सेक्सन इंजीनियर (रेल पंथ)/कनिष्ठ इंजीनियर (रेल पथ)।
ग. सेक्सन इंजीनियर (सिगनल)/ कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल) ।
घ. पुल निरीक्षक/सहायक पुल निरीक्षक।
ड. सेक्सन मेट/निर्माण कार्य मिस्त्री/स्थायी रेल पथ मिस्त्री।
च. विद्युत फोरमैन ग्रेड I और II/सहायक विद्युत फोरमैन।

(iii) कोई भी अन्य व्यक्ति तब तक ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली के उपयोग करने हेतु योग्य नहीं समझा जाएगा, जब तक उसके पास कोई वैध सक्षमता प्रमाण पत्र नहीं हो। सक्षमता प्रमाण प्राप्त होने पर कर्मचारियों के संवर्ग जो ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली का उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है, नीचे सूचीबद्ध है :–

विभाग	***ट्रॉली***	***लॉरी***	***मोटर ट्रॉली***
सिविल इंजीनियरिंग	*सभी अधिकारी, सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ एवं निर्माण कार्य), सहायक ट्रॉली निरीक्षक (रेल पथ एवं निर्माण) कार्य पर्यवेक्षक, रेल पथ प्रधान मिस्त्री*	*ट्रॉली के समान*	*सभी अधिकारी, सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) और निर्माण*
सिगनल एवं दूरसंचार	*सभी अधिकारी, सेक्सन इंजीनियर और कनिष्ठ इंजीनियर(सिगनल)*	*वही*	*सभी अधिकारी,सेक्सन इंजीनियर*
विद्युत	*सभी अधिकारी, निरीक्षक फोरमैन (टी.आर. एस.) और सहायक फोरमैन*	*वही*	*सभी अधिकारी, निरीक्षक, फोरमैन, सहायक फोरमैन और विद्युत चार्जमैन/मिस्त्री*
परिचालन	*सभी अधिकारी, या0नि0 (संचलन) स्टेधी/स0या0मा0/या0मा0 और स्टेशन*	*वही*	*सभी अधिकारी, और या0नि0 (संचलन)*

	मास्टर ग्रेड–I सभी अधिकारी		
वाणिज्य	*सभी अधिकारी*	*वही*	*सभी अधिकारी*

(iv) कोई भी सक्षमता प्रमाण पत्र तब तक वैध नहीं माना जाएगा।

(क) जब तक वह संबंधित खंड से संबंधित नहीं हो और

(ख) जब तक इस पर तिथि अंकित नहीं हो और ट्रॉली, लॉरी/मोटर ट्रॉली का उपयोग करने के लिए मुख्य परिचालन प्रबन्धक/मुख्य इंजीनियर/मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर, मंडल रेल प्रबन्धक या किसी अन्य अधिकारी जो वरिष्ठ वेतनमान से नीचे के स्तर का नहीं हो, जो उन पदाधिकारियों का सीधा नियंत्रण करता हो, जिनके पक्ष में सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जाता हो या प्रमाण पत्र का उपयोग करते समय उस पर नियंत्रण हो, के हस्ताक्षर के अन्तर्गत यह जारी नहीं किया जाता हो।

(v) (क) किसी पदाधिकारी के पक्ष में सक्षमता प्रमाण पत्र तब तक जारी नहीं किया जाएगा, जब तक जारी करनेवाले पदाधिकारी ने ट्रॉली नियमों में उसका जाँच नहीं कर लिया हो और ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली का उपयोग करने के लिए उसे योग्य नहीं पाया हो।
(ख)'सक्षमता प्रमाण पत्र' एक वर्ष से अधिक अवधि के लिए वैध नहीं होगा।

(vi) ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली के चालक को परमिट देने के पहले निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाएगाः–

ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली को चलाने हेतु परमिट के लिए अधिकारियों या कर्मचारियों द्वारा आवेदन उस मंडल के मंडल रेल प्रबन्धक को दिया जाएगा, जिसमें संबंधित अधिकारी या कर्मचारी आवेदन देने के समय कार्य कर रहा हो। मरेप्र या तो स्वयं लिखित पेपर सेट करेंगे या अपने अधीन के किसी सक्षम अधिकारी को ऐसा करने के लिए प्राधिकृत करेंगे और जो लिखित जाँच के बाद संबंधित अधिकारी या कर्मचारी की मौखिक परीक्षा भी लेंगे।

यदि वह लिखित और मौखिक दोनों परीक्षाएँ उत्तीर्ण कर लेता हो, तो यह मामला मरेप्र के पास प्रस्तुत किया जाएगा। यदि वे स्वयं सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए परीक्षक नहीं रहे हों, तो इसे जारी करने के पहले मंडल रेल प्रबंधक को स्वयं को इस बारे में संतुष्ट करना चाहिए कि क्या संबंधित व्यक्ति इस मामले में सभी नियमों से पूर्ण रूप से अवगत है। ट्रॉली/लॉरी /मोटर ट्रॉली परमिट धारकों के लिए विशेष स्थिति को जानना आवश्यक है, यदि उन विभिन्न खंडों पर कोई प्रचलित हो, जिन पर उन्हें अपनी ट्रॉलियाँ/लॉरियाँ/मोटर ट्रॉलियाँ संचालित करनी हो।

प्रत्येक वर्ष दिसम्बर की समाप्ति के पहले प्रत्येक ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली परमिट धारक मंडल रेल प्रबन्धक को निम्नलिखित प्रारूप में एक प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा।

''मैं (नाम) ———————————— पदनाम————————————के क्षमता में स्टेशन ———————————— पर कार्यरत एतद् प्रमाणित करता हूँ कि मैं उन सभी खंडों से पूरी तरह अवगत हूँ जिन पर मुझे ट्रॉलियों/लॉरियों का उपयोग करना है और ट्रॉलियों/लॉरियों/मोटर ट्रॉलियों को चलाने से संबंधित सभी नियमों के साथ–साथ उनमें किये गये नवीनतम परिवर्तनों से भी पूर्ण रूप से अवगत हूँ और इन नियमों का सावधानीपूर्वक पालन करने का वायदा करता हूँ। इन नियमों का पालन करने में अपनी विफलता की स्थिति मे मैं अकेला जिम्मेदार माना जाउँगा।

इन नियमों का मंडल कार्यालय में सावधानीपूर्वक परीक्षण किया जाएगा और यदि कोई परमिट धारक समय पर इसे जमा करने में विफल रहता है तो उसके परमिट के उपयोग करने के उसके

अधिकार को ऐसे समय तक जब्त माना जाऐगा, जब तक उसके द्वारा प्रमाण पत्र जमा नहीं किया जाता है और अनुशासनात्मक कारवाई के लिए वह स्वयं को जबाबदेह भी बना लेगा।

पर्यवेक्षण करनेवाले अधिकारियों और पदाधिकारियों को परमिट धारकों का ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली के संचालन से संबंधित नियमों की जानकारी का जब–जब संभव हो जाँच करना चाहिए।

किसी अधिकारी या कर्मचारी को एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन पर स्थानान्तरण होने की स्थिति में उसके लिए अपने क्षेत्राधिकार के भीतर किसी भी खंड पर प्रचलित किसी विशेष परिस्थिति के संबंध में सभी नियमों से स्वयं को परिचित करना आवश्यक है।

(vii) (क) ऐसी विचित्रताएँ, जिनके लिए किसी खंड पर ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली के परिचालन के लिए विशेष सावधानियों की आवश्यकता पड़ती है, संबंधित मंडल के कार्यकारी समय–सारणी में वर्णित किया गया हैं।

(ख) गुरपा–गुझंडी खंड में, जहाँ डाउन दिशा में चढ़ता ढलान है और जहाँ सुरंग में कोई ट्रॉली का शरण – स्थल नहीं है, वहाँ ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली संचालन के संबंध में निम्नलिखित अनुदेशों को विशेष रूप से नोट किया जाना चाहिए–

मोटर ट्रॉलियों और सामग्री ट्रॉलियों या लॉरियों को गुझंडी–गुरपा खंड पर बिना लाइन क्लीयर का नहीं चलाया जाएगा। पुश ट्रॉलियाँ बिना लाइन क्लीयर के सिर्फ दिन के समय और साफ मौसम में अप लाइन से अप दिशा में चल सकती है। ब्लॉक हट से गुजरते समय ऐसे ट्रॉली उपयोगकर्त्ता अप गाड़ी की स्थिति का पता लगायेंगे और पहुँचनेवाली गाड़ियों के लिए तीक्ष्ण निगाह रखेंगे। सुरंग सं0 3 , 2 और 1 में क्रमानुसार प्रवेश करते समय वे सुरंग सं0 3 के लिए दिलवा ब्लॉक हट के सिगनलों की स्थिति से, सुरंग सं0 2 पर ट्रॉली–बॉल सिगनल से और सुरंग सं0 1 पर सुरंग चौकीदार से आनेवाली अप गाड़ी के बारे में, यदि कोई हो, पता लगायेंगे और सुरंगों में प्रवेश करने के पहले ट्रॉली को काटने के लिए तैयार रहेंगे क्योंकि सुरंगों में ट्रॉली शरण–स्थल नहीं बनाये गये हैं। सुरंग के अंदर कार्य करने के लिए ट्रॉली को सुरंग के बाहर काट दिया जाएगा और सुरक्षित कर दिया जाऐगा तथा सुरंग में पैदल प्रवेश किया जाएगा। कार्य की समाप्ति पर ट्रॉली उपयोगकर्त्ता ट्रॉली को लाइन पर रखने के पहले पुनः अपने आप को पहुँचनेवाली अप गाड़ी के बारे में संतुष्ट करेंगे। यह उचित भी है कि ऐसी परिस्थितियों में किसी गाड़ी के पीछे ट्रॉली को चलाया जाए, जब तक ट्रॉली उपयोगकर्त्ता यह निश्चित नहीं कर लेता हो कि कोई अन्य गाड़ी नहीं है।

आपात स्थिति में लाइन क्लीयर के अन्तर्गत चलाये जानेवाले पुश ट्रॉली के अलावा किसी अन्य पुश ट्रॉली को डाउन लाइन पर अप एवं डाउन दिशा में या अप लाइन पर डाउन दिशा में नहीं चलाया जाएगा।

(ग) धनबाद मंडल के दूधी–चोपन खंड पर पुश ट्रॉलियों को लॉरी माना जाएगा और इन्हें उनके समान सावधानियों और नियमों के अन्तर्गत संचालित किया जाएगा।
(घ) जब कोई ट्रॉली लाइन पर रखा जाए, तो उस पर चार समर्थ शरीर वाले ट्रॉलीमैन जाऐंगे और किसी लॉरी या मोटरट्रॉली पर छः ऐसे आदमी चलेंगे जो इसे रेल पथ से उठा सकते हों। खतरे की स्थिति में ये आदमी उन आदमियों के अतिरिक्त होंगे, जो सामग्रियों के लादने और उतारने के लिए आवश्यक होंगे। उन खंडों में जहाँ दृश्यता प्रतिबंधित हो या कोई लॉरी बिना ब्लॉक संरक्षण का चल रही हो, जितने आवश्यक हो, उतने अतिरिक्त आदमी निगाह रखने और सिगनल दिखलाने के उद्येश्य से ले जाए जाऐगे। जहाँ सामग्री ट्रॉली या लॉरी का भार वजनी हो वहाँ भी अधिक आदमी ले जाए जाऐंगे ताकि आवश्यता पड़ने पर इसे लाइन से शीघ्रतापूर्वक हटाया जा सके।

(3) (i) एक जिम्मेदार तृतीय श्रेणी का कर्मचारी, जो कनिष्ट इंजीनियर (रेल पथ) से नीचे के स्तर का नहीं हो, जब तक लॉरी रेल पर हो, तब तक पूरे समय तक उसके साथ रहेगा और वह उसके उचित बचाव तथा उपयोग के लिए जिम्मेदार होगा। यदि कोई कनिष्ट इंजीनियर क्षेत्र का प्रभारी नहीं हो, तो मंडल इंजीनियर रेल पथ मिस्त्री को लॉरियों का प्रभार लेने के लिए प्राधिकृत कर सकते हैं, बशर्ते कि वे संतुष्ट हों कि रेल पथ मिस्त्री को यह जिम्मेदारी सौंपी जा सकती है और वह लॉरियों के संचालन के लिए नियमों से परिचित है।

(ii) कोई भी लॉरी लाइन पर तब तक नहीं चलेगी, जब तक उसके साथ इसको शीघ्रता से उठाने के लिए पर्याप्त आदमी नहीं हो और किसी भी स्थिति में यह संख्या 6 से कम नहीं होनी चाहिए।

(iii) सभी लॉरियों पर उसकी संख्या, मंडल का नाम जहाँ भी काम पर लगे हों और इसको संरक्षण में रखने के लिए प्राधिकृत पदाधिकारी का पद नाम चिन्हांकित किया जाएगा।

(iv) जब किसी लॉरी के संचालन के लिए लाइन को अवरूद्ध करना हो, तो लॉरी के प्रभारी इंजीनियरिंग कर्मचारी को स्टेशन मास्टर से लिखित ज्ञापन पत्र प्राप्त करना होगा, जिसमें यह उल्लेख करते हुए कि लाइन किस समय तक अवरूद्ध रहेगा, हस्ताक्षर अवश्य लिया जाएगा और तब वह रेल पथ को साफ रखने के लिए और स्टेशन मास्टर को सूचना देने के लिए जिम्मेदार होगा कि उसने समय के अंदर ऐसा कर दिया है।

(v) प्रत्येक लॉरी पर सा.नि. 15.20 में जो निर्धारित किया गया है उसके अतिरिक्त दोनों तरफ लाल रोशनी दिखानेवाली ठीक ढंग से कटी बत्तीबाला लैम्प (उचित मानक वाला) या ब्रैकेट ले जाया जाएगा।

(vi) लाइन पर किसी लॉरी के प्रभारी व्यक्ति को सभी परिस्थितियों में इसके उपयोग और यह जानने के लिए कि गाड़ियों का निश्चित समय कब है जिम्मेदार माना जाएगा और लाइट इंजनों से दुर्घटनाओं के विरूद्ध एक विशेष सावधानी के रूप में स्टेशन से गुजरते समय स्टेशन मास्टर से पूछ–ताछ करेगा कि क्या लाइन साफ है और क्या किसी भी दिशा में कोई गाड़ी संभावित है।

4.(i) किसी ट्रॉली के उपयोग के लिए महाप्रबन्धक या सिर्फ उनके द्वारा विधिवत प्राधिकृत किसी अधिकारी द्वारा ट्रॉली पास के रूप में एक प्राधिकार दिया जाएगा, जिसे आवश्यकता पड़ने पर प्रस्तुत किया जाएगा।

(ii) ट्रॉली का उपयोग करने के लिए विशेष रूपसे प्राधिकृत किसी अधिकारी या तृतीय श्रेणी के किसी कर्मचारी के प्रभार के अन्तर्गत चलने वाले ट्रॉली के अलावा कोई अन्य ट्रॉली लाइन पर नहीं रखा जाएगा।

(iii) यदि, जहाँ किसी ट्रॉली का उपयोग करने के लिए प्राधिकृत कोई व्यक्ति ट्रॉली पर जाने में असमर्थ हो, तो ट्रॉली को लाइन पर प्रधान ट्रॉली मैन के प्रभार में भेजा जाएगा। ऐसी स्थितियों में ट्रॉली पर प्रधान ट्रॉलीमैन के अतिरिक्त तीन आदमी साथ जाएंगे। पदाधिकारी जब ट्रॉली के साथ जाने में समर्थ नहीं हो तो वे प्रधान ट्रॉलीमैन को यह उल्लेख करते हुए कि मौखिक अनुदेश क्या दिये गये हैं, एक लिखित पास देगा। यह अनुमति सिर्फ दिन के समय छोटी दूरियों के लिए केवल असाधारण परिस्थितियों में लाइन के उन खंडों पर लागू होता है, जहाँ सपाट ढलान और आसान घुमाव हो।

(iv) किसी भी व्यक्ति को बिना पास के किसी ट्रॉली पर यात्रा करने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी, जब तक उसके साथ ट्रॉली पास धारक कोई रेलवे पदाधिकारी नहीं हो।

(v) लाइन पर किसी ट्रॉली के प्रभारी व्यक्ति को सभी परिस्थितियों में इसके उपयोग और यह जानने के लिए कि गाड़ियों का निश्चित समय कब है, जिम्मेदार माना जाएगा, और लाइट इंजनों से दुर्घटनाओं के

विरूद्ध एक विशेष सावधानी के रूप में स्टेशन से गुजरते समय स्टेशन मास्टर से पूछ–ताछ करेगा कि क्या लाइन साफ है और क्या किसी भी दिशा में कोई गाड़ी संभावित है।

(vi) जब घुमाव, कटाव, सुरंगों, कुहासों, तूफानों के कारण या किसी अन्य कारण से आगे और पीछे 800 मीटर तक लाइन का स्पष्ट दृष्टि प्राप्त करना संभव नहीं हो तो ऐसे ट्रॉली के आगे या पीछे या दोनों तरफ, जैसी स्थिति हो, 800 मीटर की दूरी पर एक आदमी एक लाल सिगनल ले कर चलेगा, जिसमें दिन के समय एक लाल झंडी और रात के समय एक लाल बत्ती होगा।

(vii) किसी ट्रॉली के रनिंग लाइन पर रहने के समय यदि किसी कुहासा, धूल, तूफान या किसी अन्य कारणों से दृश्यता अस्पष्ट हो जाती हो, तो ट्रॉली को तत्काल हटा लिया जाएगा, यदि वह अवरूद्ध खंड में नहीं चल रही हो।

(viii) सभी परिस्थितियों में सभी ट्रॉलियाँ किसी फ्लैगमैन को छोकर जो ट्रॉली के बचाव के लिए आवश्यक हो सकता है, कम से कम चार ट्रॉली मैन द्वारा रक्षित होगी।

(ix) सभी ट्रॉलियों पर एक संख्या और जिन व्यक्तियों के लिए इनकी आपूर्ति की गई है उनका अधिकारिक पदनाम साफ–साफ चिन्हांकित किया जाएगा। एक ट्रॉली और उसका बोझ अधिक भारी नहीं होगा जिससे चार आदमियों द्वारा इससे जुड़े पहियों के साथ और दो आदमियों द्वारा बिना पहियों के ट्रॉली को लाइनसे उठाया जा सके, अन्यथा यह अनुमोदित अभिकल्प का होगा।

(x) सभी ट्रॉलियों में कार्यकुशल ब्रेक गियर लगे होंगे और प्रभारी व्यक्ति इसके लिए उत्तरदायी होगा कि ब्रेक सही हालत में हो।

(xi) जब एक ही दिशा में एक साथ दो ट्रॉलियाँ चल रही हो, तो अगली ट्रॉली से किसी ट्रॉली मैन के गिर जाने या अगली ट्रॉली के किसी कारण से अचानक रूक जाने की स्थिति में पिछली ट्रॉली को रूकने की अनुमति देने के लिए विशेष सावधानी बरती जाएगी कि वे एक दूसरे के बीच पर्याप्त दूरी बनाये रखें।

समतल पर या अप पवर्तीय ढलान पर ट्रॉलियों के बीच एक टेलीग्राफ स्तम्भ की लम्बाई से कम दूरी नहीं होगी और गिरती (डाउन) ढलान पर अथवा पीछे से तेज आँधी आने पर दो टेलीग्राफ स्तम्भों की लम्बाई से कम दूरी नहीं होगी।

(xii) चाहे अन्यथा बचाव किया गया हो या नहीं, दोनों ओर दिखाते हुए और स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करते हुए दिन में लाल झंडी या रात में लाल बत्ती के बिना किसी ट्रॉली को लाइन पर नहीं रखा जाएगा। झंडी को एक खांच में लगाया जाएगा और बत्तियों को इस प्रकार रखा जाएगा कि वे पहुँचने वाली गाड़ियों को आसानी से दिख सके। ट्रॉलियों के प्रभारी व्यक्ति इसके लिए जिम्मेदार होते हैं कि बत्तियाँ हमेशा प्रयोग के लिए सुव्यवस्थित और तैयार रहें, और जब प्रयोग में हो तो वे चमकते हुए जलते हों।

(xiii) महाप्रबंधक या अन्य प्राधिकृत अधिकारी द्वारा दिया गया पास धारक को पास निर्दिष्ट सीमा के अंदर किसी गाड़ी में अपने ट्रॉली और आदमियों को ले जाने के लिए प्राधिकृत करेगा, बशर्ते कि गाड़ी में जगह हो और कि गाड़ी इस सिलसिले में बिलम्बित नहीं हो। केवल एक ही ट्रॉली किसी सवाड़ी गाड़ी से ले जायी जाएगी, जब तक बिना असुविधा के ब्रेक भान में अधिक के लिए प्रर्याप्त जगह नहीं हो। ब्रेक भान में सामान या पार्सलों के उपर कोई ट्रॉली नहीं रखी जाएगी। किसी ट्रॉली को ले जाने में असमर्थ रहने पर गार्ड उसका कारण लिखित रूप में देगा, यदि उसे ऐसा करने के लिए कहा जाता हो।

(xiv) (क) किसी भी पुश ट्रॉली को अंधेरे के दौरान या बरसात, कुहासा और धुंध के मौसम में ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी के पास कार्य संचालन पद्धति के अन्तगर्त प्रस्थान प्राधिकार नहीं रहने पर ब्लॉक स्टेशनों के बीच चलाने की अनुमति नहीं दी जाएगी। ट्रॉलियों के लिए आगमन सिगनल ऑफ नहीं किये जाऐंगे

और प्रभारी पदाधिकारी प्रथम रोक सिगनल से ट्रॉली का स्टेशन के अन्दर तक पायलट करने के लिए जिम्मेदार होंगे।

(ख) जब किसी कारण से प्रस्थान करने की अनुमति नहीं मिल सकती हो, तो ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी द्वारा लाइनको ब्लॉक कर दिया जाएगा।

संचार के पूर्ण रूप से भंग हो जाने की स्थिति में ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी खंड में अपनी जिम्मेदारी पर प्रस्थान कर सकता है और वह पर्याप्त सावधानियाँ बरतेगा। एक आदमी को खतरे का सिगनल और पटाखा लेकर ट्रॉली के 800 मीटर आगे भेजा जाएगा। वह किसी गाड़ी या इंजन को देखने पर लाइन पर 10–10 मीटर की दूरी पर तीन पटाखा लगायगा और पहुँचनेवाली गाड़ी/ इंजन की दिशा में अंतिम पटाखा से 46 मीटर दूर स्वयं को स्थिर रखेगा। ट्रॉली का पीछे से उसी प्रकार बचाव करने के लिए एक दूसरा आदमी प्रतिनियुक्त किया जाएगा।

5. (i) (क) कोई भी लॉरी/ट्रॉली बिना ब्लॉक संरक्षण के निम्नलिखित खंडों में, प्रवेश नहीं करेगी जहाँ तीक्ष्ण घुमाव, कटाव आदि अस्तित्व में है, :–

(i)	*पुर्णिया –*	*पुर्णिया कोर्ट*
(ii)	*सहरसा–*	*वैजनाथपुर*
(iii).	*बरौनी जं0–*	*तिलरथ*
(iv)	*गरहड़ा–*	*तिलरथ*
(v)	*बछवारा जं0–*	*दलसिंह सराय*
(vi)	*समस्तीपुर–*	*उजियारपुर*
(vii)	*बरौनी जं0–*	*तेघरा*
(viii).	*समस्तीपुर–*	*मुक्तापुर*
(ix).	*सिलौत–*	*नारायणपुर अनन्त*
(x).	*मुजफ्फरपुर–*	*नारायणपुर अनन्त*
(xi).	*मुजफ्फरपुर–*	*कपरपुरा*
(xii)	*मुजफ्फरपुर–*	*रामदयालुनगर*
(xiii).	*हाजीपुर–*	*बिदुपुर*
(xiv).	*सोनपुर–*	*हाजीपुर*
(xv).	*भीखनाठोरी–*	*गौनाहा*

ख. (i) किसी सुरंग में प्रवेश करते समय या उससे गुजरते समय लॉरी/ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी द्वारा आवश्यक सावधानियाँ, जैसे सभी बत्तियों को जलाना आदि, भी बरती जाएगी।

(ii) किसी लॉरी/ट्रॉली पर लॉरी/ट्रॉली वालों सहित 9 व्यक्तियों से अधिक के जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी, तथा किसी भी दशा में यह संख्या बढ़ाई नहीं जाएगी।

(iii) जानेवाले व्यक्तियों की अधिकतम संख्या मोटर ट्रॉली के मामले में सामान्यतः दस, कार्य पर जाते समय टी.आर.डी. भारी ड्यूटी मोटर ट्रॉली के मामले में सोलह तथा पुश ट्रॉली के मामले में आठ से अधिक नहीं होगी ।

(iv) जब कोई लॉरी/ट्रॉली दोहरी लाइन खंड पर बिना ब्लॉक संरक्षण का कार्य कर रहा हो, तो प्रभारी पदाधिकारी यह सुनिश्चित करेंगे कि निकटवर्ती लाइन किसी भी परिस्थिति में उल्लंघित नहीं हो।

(v) किसी लॉरी/ट्रॉली को संचालित करने के लिए प्राधिकृत सभी व्यक्ति जहाँ भी स्प्रिंग काँटे अस्तित्व में हो उनके स्थान और उनके संचालन के सही तरीके की भी जानकारी रखेंगे।

(vi) जब भी कोई लॉरी/ट्रॉली प्लेटफार्म पर रखा जाता हो या किसी गाड़ी में लादा जा रहा हो या किसी अन्य उदेश्य के लिए इसे विधिवत तालाबन्द करके और किसी रेल सेवक के प्रभार में रेल पथ के समानान्तर लगातार रखा जाना चाहिए। इसे इस प्रकार रखा जाना चाहिए कि वह यात्रियों के रास्तें में न पड़े ।

(vii) एक लॉरी/ट्रॉली को हमेशा धकेला जाएगा और खींचा नहीं जाएगा, पालों और किसी अन्य अनाधिकृत साधन का उपयोग उनके चालन के लिए सख्ती से वर्जित है।

(6) (i) ट्रॉलियों का उपयोग रेलवे पदाधिकारियों के अलावा अन्य व्यक्यिों को ले जाने के लिए नहीं किया जाएगा।

(ii) विशेष स्थितियों में, दण्डाधिकारियों, पुलिस, असैनिक, टेलीग्राफ, सैनिक और चिकित्सा पदाधिकारियों या किसी व्यक्ति, जिसे चिकित्सा सहायता की आवश्यकता हो, को सभी दायित्वों एवं जोखिमों के विरूद्ध रेलवे को क्षतिपूर्ति करते हुए एक बंध पत्र (नमूना नीचे दिया गया है) पर हस्ताक्षर करने के बाद सक्षम अधिकारी के आदेश से ट्रॉली द्वारा ले जाया जा सकता है।

(iii) ठेकेदारों और उनके अभिकर्ताओं को निर्माण कार्य के संबंध में ट्रॉली पर ले जाया जा सकता है, बशर्ते कि उन्होने निम्न नमूने में दिये गये क्षतिपूर्ति बंध पत्र के समान सामान्य क्षतिपूर्ति बंध पत्र को कार्यान्वित कर दिया हो।

————————रेलवे पर ट्रॉली पर यात्रा करने के लिए दिये गये अनुमति के संबंध में क्षतिपूर्ति बंध पत्र–

————————रेलवे पर————————स्टेशन से ————————स्टेशन तक मुझे ट्रॉली द्वारा यात्रा करने की अनुमति दिये जाने के बदले में मै ————————वचन देता हूँ और इस बात से सहमत हूँ कि इस यात्रा के दौरान जिसके लिए मुझे अनुमति दी गई है या जबतक रेल सीमा में मैं हूँ या मेरा कोई भी सामान रेल सीमा में है, रेलवे मेरे प्रति या मेरे साथ जा रहे किसी भी प्रकार की सम्पत्ति के प्रति विलम्ब या रूकावट के लिए या किसी प्रकार की क्षति या हानि के लिए सभी जिम्मेदारियों या दायित्वों से मुक्त रहेगी।

मैं आगे पुनः वचन देता हूँ कि मैं उसके कार्यो में हस्तक्षेप नहीं करूँगा या बाधा नहीं डालूँगा और रेलवे के उप–नियमों एवं अन्य सामान्य विनियमों के अनुसार वह मुझे जो भी न्यायसंगत निर्देश देगा, मैं उनका पालन करूँगा।

मैं आगे पुनः ट्रॉली से यात्रा करते समय मेरे या मेरे अभिकर्त्ताओं या सेवकों की किसी कार्यवाही या भूल से रेलवे सम्पत्ति को पहुँची किसी हानि या क्षति के लिए और विरूद्ध रेलवे प्रशासन को क्षतिपूर्ति करने और उसे क्षतिपूर्ति करते रहने एवं हानि रहित क्षति से बचाने का वचन देता हूँ ।

तिथि———————————————— *नाम————————————————*

गवाह———————————————— *पदनाम————————————————*

1. *पता————————————————*

2.

(एक रूपये के स्टाम्प पर कार्यान्वित किया जाएगा।)

नोटः– जब डाक और तार विभाग के कर्मचारी रेल पथ के साथ लगे लाइन के अनुरक्षण के लिए रेल प्रशासन द्वारा दी गई ट्रॉलियों पर ड्यूटी पर यात्रा करते हों, तो उन्हें उपर सन्दर्भित क्षतिपूरक बंधपंत्र बिना कार्यान्वित किये हुए सामान्य शर्त्तों के साथ ट्रॉलियों के उपयोग करने की अनुमति दी जा सकती है।

(7). रेल पटरी पर निजी ट्रॉलियों का उपयोग करनाः–

(i) ओपेन लाइन पर निजी ट्रॉलियों के लिए अनुमति हेतु जनता द्वारा सभी प्रार्थना पत्र मुख्य परिचालन प्रबन्धक के पास दिये जाऐंगे, जो निर्णायक अधिकारी होंगे, जहाँ ऐसे अनुरोध स्वीकार किये जा सकते है।

(ii) जब मिल या अन्य कम्पनी के प्रबन्धक को निर्धारित सीमा के अन्दर रेलपथ पर किसी ट्रॉली को चलाने के लिए लाइसेंस दिया गया हो, तो ट्रॉली का प्रभारी प्रधान ट्रॉली वाला महाप्रबंधक की तरफ से मुख्य परिचालन प्रबन्धक द्वारा नियुक्त एक रेल सेवक होगा और उसके पास एक चालू सक्षमता प्रमाण पत्र होगा। ट्रॉली कार्य करने के लिए आवश्यक दूसरा व्यक्ति संबंधित मिल या अन्य कम्पनी द्वारा नियुक्त किया जाएगा।

(iii) विभागीय ट्रॉलियों के संचालन से संबंधित सभी नियम एवं अनुदेश निजी ट्रॉलियों पर भी लागू होगें। प्रधान ट्रॉली वाला स्वयं को सामान्य एवं सहायक नियमावली की एक प्रति और रेल प्रशासन द्वारा ट्रॉलियों के संचालन के लिए समय–समय पर जारी किये गए अन्य अनुदेशों से सुसज्जित रखेगा और वह संबंधित मंडल परिचालन प्रबन्धक/मंडल संरक्षा अधिकारी को इस आशय का आश्वासन देगा कि वह उस लाइन के खंड पर ट्रॉलियों के संचालन से संबंधित सभी नियमों एवं विनियमों से सुपरिचित है जिस पर निजी ट्रॉली लाइसेंस लागू होता है।
(iv) प्रधान ट्रॉलीवाला द्वारा रखे जाने के लिए प्रत्येक निजी ट्रॉली के लिए एक पास जारी किया जाना चाहिए और स्टेशन मास्टर या रेलवे के किसी अन्य पदाधिकारी द्वारा मांगे जाने पर इसे दिखाया जाना चाहिए।

(v) सामान्यतः ऐसे लाइसेंस सिर्फ दिन के प्रकाश के दौरान ही साइडिंग पर यात्रा की अनुमति देंगे। किसी भी परिस्थिति में उन क्षेत्रों पर यात्रा करने के लिए कोई लाइसेंस जारी नहीं किया जाएगा, जहाँ सवारी गाड़ियाँ चलती हों । जब ट्रॉली प्रयोग में हों, तो लाइसेंस हमेशा प्रस्तुत करने के लिए उपलब्ध रहेगें।

(8) अवलोकन पोस्ट और लॉरी/ट्रॉली सिगनल स्टेशन –

(i) जहाँ घुमाव, कटावों या अन्य कारणों से लाइन की दृश्यता बाधित हो तो मानवरक्षित 'अवलोकन स्तम्भ' ऐसे स्थलों पर स्थापित किये जाऐंगे, जहाँ झंडीवालों के प्रयोग के लिए दोनों दिशाओं में सबसे अच्छा दिखाई दे सके, जिससे लाइन पर लॉरी/ट्रॉली को दिखाये जाने के लिए हाथ सिगनल समर्थ हो सके।

(ii) विशेष खंडों पर जैसा मुख्य इंजीनियर द्वारा निर्धारित किया गया हो, लॉरियों/ट्रॉलियों के उपयोग के लिए डिस्क या बॉल सिगनल लगाये जा सकते हैं और प्रत्येक ऐसा सिगनल स्टेशन मानव रक्षित होगा।

15.23. गाड़ी के साथ जोड़ने का निषेध :– कोई लॉरी या ट्रॉली किसी गाड़ी के साथ नहीं जोड़ी जाएगी।
स.नि. 15.23 (क) लॉरियॉ/ट्रालियाँ हमेशा धकेली जाऐंगी और कभी भी खींची नहीं जाऐंगी। पालों और किसी अन्य अनाधिकृत साधन का प्रयोग उसके चालन के लिए सख्ती से वर्जित है

(ख) गार्ड की सहमति से ट्रॉलियों का मालगाड़ी के ब्रेकभानों में परिवहन किया जा सकता है। ऐसे गाड़ियों का गार्ड अपने ब्रेकभान में किसी ट्रॉली को ले जाने से इंकार नहीं करेगा सिवाय जगह के अभाव में या जहाँ ब्रेकभान में इस प्रकार परिवहन किये जाने से ब्रेकभान के अर्न्तवस्तुओं को क्षति या असुविधा या विलम्ब होने की संभावना हो। ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर किसी दूसरी गाड़ी में ट्रॉली का लदान करने में सहायता करेंगे।

(ग) गंभीर संकट के अलावा, ट्रॉलियों को यात्रियों को वहन करने वाली गाड़ियों के ब्रेकभान में या भान गुड्स ट्रेन के रोडभानों में नहीं लादा जाएगा।

(घ) आपात स्थिति, जैसे दुर्घटना, संचार साधनों की पूर्ण विफलता इत्यादि में स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से पहली उपलब्ध गाड़ी में ट्रॉली के लदान में सहायता करेंगे, जैसा और जब भी मुख्य/उप मुख्य नियंत्रक द्वारा आदेश दिया जाए।

(ड.) ट्रॉलियों को गाड़ी में जोड़े गये खलिया ट्रकों या वैगनों में लादा जा सकता है, बशर्ते कि प्रधान ट्रॉलीवाला या कोई अन्य ट्रॉलीवाला ट्रक में ट्रॉली के साथ हो ।

मालगाड़ी में रेलकर्मियों के लिए बने डिब्बेवाले ब्रेकभान में ट्रॉली के ले जाए जाने की स्थिति में ट्रॉली और ट्रॉली वाले, गार्ड के निर्देशानुसार ब्रेकभान में एक तरफ स्थान ग्रहण करेंगे। सामान्य सेवा ब्रेकभान के मामले में ट्रॉली तथा ट्रॉलीवाला ब्रेकभान के मुख्य भाग में यात्रा करेगा, लॉबी में नहीं ।

(च) कोई मोटर ट्रॉली या तो मोटर भान में या खाली ट्रक में लादा जा सकता है। जब किसी मोटर ट्रॉली का इस प्रकार लदान किया जाता है तो यह सुनिश्चित किया जाएगा कि कारबुरेटर की ओर पेट्रोल के प्रवाह को काट दिया गया हो, टैंक से दबाव को मुक्त कर दिया गया हो। टैंक अच्छी स्थिति में हो और अच्छी तरह फीट होनेवाले कैप द्वारा बंद कर दिया गया हो और कारबुरेटर पूर्ण रूप से खाली हो गया हो।

15.24. चलाने का समय :– साधारणतः लॉरी केवल दिन में और इतने साफ मौसम में चलाई जाएगी कि सिगनल पर्याप्त दूरी से अच्छी तरह देखा जा सके और यह दूरी कभी भी 800 मीटर से कम नहीं होगी।

स.नि. 15.24(i) जब किसी ट्रॉली/लॉरी या सीढ़ी (लैडर) ट्रॉली को आपात स्थितियों में जैसे दुर्घटनाओं, या ओ0एच0ई0 रख रखाव/मरम्मत कार्य के कारण रात में चलाना आवश्यक हो जाए, तो इसे सिर्फ उचित लाइन क्लीयर या ब्लॉक संरक्षण के अन्तर्गत चलाया जाएगा।

(ii) दिन के दौरान जब वर्षा , कोहरा, धूल, आँधी या किसी अन्य कारण से दृश्यता बाधित हो जाए, तो किसी ट्रॉली/लॉरी का संचालन बिना किसी अपवाद के ब्लॉक सरक्षण या उचित लाइन क्लीयर के अन्तर्गत किया जाएगा। जब किसी लॉरी, ट्रॉली के किसी ब्लॉक खंड में प्रवेश करने के बाद दृश्यता कमजोर और बाधित हो जाए, तो प्रभारी पदाधिकारी को इसे लाइन से हटा देना चाहिए।

(iii) लॉरी को तब भी ब्लॉक संरक्षण के अन्तर्गत या उचित लाइन क्लीयर पर चलाया जाऐगा, जब इस पर रेल, गर्डर या विशेष रूप से भारी सामग्री लदे हों, जिनके कारण उतराई में विलम्ब होने की संभावना बनी रहती है। लॉरी का प्रभारी इंजीनियरिंग पदाधिकारी ब्लॉक खंड में लॉरी को ले जाने के लिए स्टेशन मास्टर से अनुमति माँगते समय यह प्रमाणित करेगा कि रेल, गर्डर या अन्य भारी सामग्रियों के उतराई में विलम्ब लगेगा या नहीं। जिसके आधार पर स्टेशन मास्टर लॉरी को लाइन क्लीयर के साथ या बिना लाइन क्लीयर के ब्लॉक खंड में प्रवेश करने के लिए अनुमति देगा।

(iv) जब कोई लॉरी/ट्रॉली ब्लॉक खंड में बिना ब्लॉक संरक्षण के प्रवेश करता हो, तो लॉरी/ ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी यह देखने के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा कि दुर्घटना से होनेवाले किसी अपरिहार्य जोखिम को रोकने के लिए लॉरी/ट्रॉली के बचाव के लिए पर्याप्त सावधानियाँ बरती जाए, और जब भी संभव हो वह ट्रॉली सिगनलों पर निगाह रखने के लिए गाड़ियों के सभी चालकों और गार्डों को चेतावनी देते हुए प्रारूप टी/409 पर स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश तब तक जारी करवाने की व्यवस्था करेगा, जब तक अगले स्टेशन पर लॉरी/ ट्रॉली के सुरक्षित पहुँचने की सूचना नहीं मिल जाती है।

(v) दुर्घटना स्थल पर जाने या दूर–संचार परिपथ के खराबी को ठीक करने के लिए जाने या संचार को दुबारा प्रारम्भ करने के लिए जाने के सिवाय कोई भी ट्रॉली/लॉरी इकहरी लाइन खंड पर संचार साधनों के पूर्ण रूप से विफल रहने के दौरान ब्लॉक खंड में प्रवेश नहीं करेगी, और सामान्यतः ऐसी स्थितियों में प्रभारी पदाधिकारी को सामान्य बचाव की व्यवस्था करने के अतिरिक्त उपर के खंड (iv) के अन्तर्गत अन्य सावधानियों को भी अपनाना चाहिए।

(vi) जब किसी दोहरी/बहु लाइन खंड पर इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली या गलत लाइन की कार्य प्रणाली अस्थायी रूप से लागू किया जाता हो, तो कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा किसी ट्रॉली को ब्लॉक खंड में प्रवेश करने के लिए अनुमति देने के पहले ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को वस्तुस्थिति की सूचना लिखित में सतर्कता आदेश प्रारूप टी/409 पर दी जाएगी। ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को कार्यरत केबिनमैन/स्टेशनमास्टर से खंड पर उसके ट्रॉली से सामना होने वाली गाड़ी की स्थिति और जिस खंड पर उसे संभवतः टॉली के साथ प्रवेश करना है, उस पर सामान्य कार्य प्रणाली लागू है के बारे में पता लगाना चाहिए। प्रत्येक कार्यरत केबिनमैन/स्टेशन मास्टर द्वारा किसी टॉली के प्रभारी पदाधिकारी को अगले ब्लॉक खंड की स्थिति के बारे में सूचना देना चाहिए।

(vii) कोई पुश ट्रॉली दिन के समय के दौरान किसी सुरंग में बिना लाइन क्लीयर या ब्लॉक संरक्षण का प्रवेश कर सकता है, बशर्ते कि –

(क) दृश्यता साफ हो।

ख. सुरंग में ट्रॉली के लिए शरण स्थल बने हो, ताकि पुश ट्रॉली को यदि आवश्यक हो तो लाइन से काटा जा सके।
(ग) ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी ने गाड़ियों की स्थिति की जाँच करके या निगाह रखने के लिए आदमी को प्रतिनियुक्त करके व्यक्तिगत रूप से स्वयं आश्वस्त हो गया हो कि सुरंग मे प्रवेश करने वाली किसी गाड़ी से कोई खतरा नहीं है, जब सुरंग के भीतर ट्रॉली हो, तो यदि आवश्यक हो, नियम 3.62 के अनुसार ट्रॉली का बचाव करेगा मानो सुरंग बाधित हो,

(घ). ट्रॉली सुरंग के अंदर रेल पथ पर कार्य करने के लिए या किसी अन्य उदेश्य से नहीं रूकेगा। यह ट्रॉली शरण स्थल पर रूकने पर रोक नहीं लगाता है, यदि ट्रॉली शरण स्थल दिया गया हो।

(ड). बिना लाइन क्लीयर या ब्लॉक संरक्षण के किसी कटाव में प्रवेश करते समय या किसी लम्बे पुल या घुमाव पर से जाते समय ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी स्वयं को आश्वस्त करेगा कि कटाव में या पुल/घुमाव पर किसी गाड़ी के मिलने की संभावना नहीं है।

(च) साइकिल/मोपेड ट्रॉलियाँ स.नि.15.22(5)(i)(क) के अन्तर्गत वर्णित खतरनाक खंडों पर अवश्य ही कार्य संचालन पद्धति के अन्तर्गत ब्लॉक संरक्षण पर बेरोकटोक संचालित की जाऐगी।

15.25. मोटर ट्रॉली :– मोटर ट्रॉली केवल विशेष अनुदेशों के अनुसार ही चलाई जाऐगी।

स.नि.15.25 (1)(i) मोटर ट्रॉली एक स्वनोदित वाहन है जो चार व्यक्तियों द्वारा तुरंत लाइन से हटाया जा सकता है। इन नियमों के उद्येश्य से सभी अन्य स्वनोदित वाहन मोटर ट्रॉली की तरह नहीं माने जाने चाहिए।

(ii) सभी स्थितियों में मोटर ट्रॉली किसी झंडी वाले को छोड़कर जिसकी आवश्यकता मोटर ट्रॉलियों के बचाव के लिए पड़ सकती है, कम से कम चार ट्रॉली वाले द्वारा मानव रक्षित होगा।

(iii) प्रत्येक मोटर ट्रॉली पर उसकी संख्या, उपयोग करने के लिए प्राधिकृत अधिकारी का पदनाम तथा उसके मुख्यालय स्टेशन का सांकेतिक नाम चिन्हांकित किया जाएगा। ट्रॉली कारगर ब्रेक और एक मोटर हॉर्न या सीटी से सुसज्जित होगा जिनमें से सभी ट्रॉली के उपयोग में आने के पहले चालू हालत में होंगे।

किसी विशेष अधिकारी के उपयोग के लिए दी गयी मोटर ट्रॉली नीचे पारा(vi) में उल्लिखित शर्तो के साथ पारा (vii) में दिये गये अन्य अधिकारियों द्वारा भी उपयोग की जा सकती है। जिस व्यक्ति को मोटर ट्रॉली जारी किया गया हो, उसकी जानकारी के बिना उसका उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।

(iv) मोटर ट्रॉली लाइन पर तब तक नहीं रखा जाएगा, जब तक इस पर दिन और रात दोनों समय के सिगनल न हो और लाइन से हटा लेने पर उसे बाँध कर स्थिर कर देने के लिए जंजीर और ताले न हों। दिन का सिगनल एक लाल झंडी होता है जो डंडे में लगाकर ट्रॉली के फ्रेम पर एक साकेट में सीधे उपर लगायी जाती है, जिससे वह स्पष्ट दिखाई पड़े। रात का सिगनल एक रोशनी होता है जो उसी प्रकार लगाई जाती है और आगे तथा पीछे लाल रोशनी दिखाती है। जब ट्रॉली लाइन पर हो, तो दिन और रात दोनों समय सदैव उचित सिगनल प्रदर्शित किया जाएगा। उपर के अतिरिक्त, मोटर ट्रॉली पर काम करने की अच्छी स्थिति में 2 हाथ सिगनल बत्ती, 2 लाल झंडी, एक हरी झंडी और 12 पटाखे, तथा लागू कार्यकारी समय–सारणी की एक प्रति सदैव ले जाया जाएगा। रात में एक हेड लाईट या शक्तिशाली टॉर्च भी ले जाया जाएगा।

(v) मोटर ट्रॉली सदैव धक्का देकर चलायी जानी चाहिए, न कि खींच कर। उनको चलाने में सहायता के लिए पाल या किसी अन्य अनाधिकृत साधन का उपयोग करना पूर्णरूप से वर्जित है।

(vi) किसी रेल सेवक को मोटर ट्रॉली के संचालन की अनुमति तबतक नहीं दी जाएगी, जब तक उसकी परीक्षा लेकर उसे मोटर ट्रॉली के संचालन के नियमों के अच्छी तरह जानकारी होने के फलस्वरूप मोटर ट्रॉली के प्रभारी के रूप में सक्षम होने तथा मोटर ट्रॉली चलाने में भी सक्षम प्रमाणित नहीं कर दिया जाता। नियंत्रक प्रभारी अधिकारी परीक्षा लेने तथा निम्नालिखित प्रारूप पर सक्षमता प्रमाण पत्र, जो एक वर्ष से अधिक अवधि के लिए वैद्य नहीं होगा, जारी करने के लिए जिम्मेदार होगा।

मोटर ट्रॉली का उपयोग करने के लिए सक्षमता प्रमाण–पत्र–

मैं एतद् द्वारा प्रमाणित करता हूँ कि मैंने श्री––––––––––––(नाम और पद) की मोटर ट्रॉलियों के उपयोग करने के नियमों के ज्ञान की परीक्षा कर ली है और उन्हें लाइन पर मोटर ट्रॉलियों के संचालन को प्रभावित करने वाले नियमों एवं विनियमों के अनुसार इनके उपयोग करने के लिए सक्षम समझता हूँ।

तिथि––––––––––––––––––

––––––––––––––––

नियंत्रक अधिकारी

(vii) केवल इंजीनियरिंग, सिगनल एवं दूर संचार तथा परिचालन विभाग के सभी अधिकारियों और निम्नलिखित कोटियों के निरीक्षकों तथा योग्यता प्राप्त मोटर ट्रॉली चालकों को मोटर ट्रॉली का उपयोग करने की अनुमति है, बशर्ते कि उनके पास सक्षमता प्रमाण–पत्र हो–

(क) सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ)
(ख) सेक्सन इंजीनियर (निर्माण)
(ग) सेक्सन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल)
(घ) स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में रख–रखाव करने के लिए चार्ज हाथ सिगनल ।

(viii) किसी मोटर ट्रॉली पर ट्रॉली वाले सहित 8 व्यक्तियों से अधिक को ले जाए जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी और किसी भी परिस्थिति में इस संख्या को पार नहीं किया जाएगा।

(ix) जब कोई मोटर ट्रॉली चल रही हो, तो कम से कम दो व्यक्तियों को सामने की ओर अवश्य बैठा रहना चाहिए।

(x) मोटर ट्रॉली पर रेल सेवक के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति तब तक नहीं ले जाया जा सकता, जब तक इस संबंध में स.नि. 15.22 (6) में निर्धारित नियमों का पालन नहीं किया जाता हो।

मोटर ट्रॉलियों का संचालन

(xi) मोटर ट्रॉली हमेशा गाड़ियों के संचालन के लिए लागू कार्य पद्धति के अनुसार ब्लॉक संरक्षण पर चलाई जाएंगी।

(xii) पेपर लाइन क्लीयर टिकट पर जानेवाली ट्रॉली के प्रभारी व्यक्ति लाइन क्लीयर इन्क्वायरी पुस्तक के भीतरी फ़वायल में लाइन क्लीयर टिकट प्राप्त करने के एवज में हस्ताक्षर करेंगे।

(xiii) किसी मोटर ट्रॉली को उसी ब्लॉक खंड में किसी वैक्यूम/एयरब्रेक युक्त गाड़ी या अन्य मोटर ट्रॉली के पीछे दिन के समय जाने की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि मौसम साफ हो।

जब कोई मोटर ट्रॉली किसी गाड़ी या अन्य मोटर ट्रॉली के पीछे चलती हो, तो मोटर ट्रॉली का प्रभारी व्यक्ति ब्लॉक खंड में प्रवेश करने के पहले संबंधित स्टेशन मास्टर से एक ट्रॉली परमिट प्राप्त करेगा। ट्रॉली परमिट कार्बन विधि से दो प्रतियों में तैयार किया जाएगा। परमिट की एक प्रति परमिट जारी करने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा रख ली जाएगी और दूसरी प्रति मोटर ट्रॉली के प्रभारी व्यक्ति के संरक्षण में रहेगी और उसे अगले ब्लॉक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर दिया जाएगा।

(xiv) (क)किसी ट्रॉली परमिट को जारी करने के पहले संबंधित दो स्टेशनों के बीच निम्नलिखित प्रारूप में एक प्राइवेट नम्बर द्वारा समर्थित नियमित संदेशों का आदान प्रदान किया जाएगा और ट्रेन रजिस्टर बुक में लाल स्याही से उपयुक्त प्रविष्टियाँ दर्ज की जाएंगी। जारी किए गए संदेशों की कार्यालय प्रतियों को ट्रेन रजिस्टर के संबंधित पृष्ठों पर चिपका देना चाहिए। जिस ब्लॉक खंड में मोटर ट्रॉली को किसी गाड़ी या दूसरी मोटर ट्रॉली के पीछे जाने की अनुमति दी गई है,उसे पूर्ण आगमन पुस्तिका में अंतिम मोटर ट्रॉली के भार साधक व्यक्ति के हस्ताक्षर के बिना बन्द नहीं किया जाएगा और गाड़ी लेने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा मोटर ट्रॉली के पहले आने वाली गाड़ी की आगमन सूचना (इन रिपोर्ट) नहीं दी जानी चाहिए, फिर भी ब्लॉक टेलीफोन/मोर्स टेलीग्राफ/ कंट्रोल टेलीफोन पर अलग–अलग पहले वाली गाड़ी तथा मोटर ट्रॉली/मोटर ट्रॉलियों के प्रस्थान व आगमन का समय बताया जाएगा तथा गाड़ी सिगनल रजिस्टर के संबद्ध स्तम्भों में दर्ज किया जाएगा।

संदेशों का प्रारूप

(क)

स्टेशन मास्टर————————————————स्टेशन से स्टेशन मास्टर ————————————स्टेशन को । संख्या————————————प्रभारी————————————(प्रभारी पदाधिकारी का पदनाम) की मोटर ट्रॉली संख्या————————————दिनांक———————————— को परमिट संख्या ————————————————के प्राधिकार पर इस स्टेशन से आपके यहाँ तक गाड़ी संख्या/मोटर ट्रॉली संख्या———————————— का अनुगमन करेगी।

————————————————
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

————————————————
स्टेशन मुहर
दिनांक————————————

(ख)

स्टेशन मास्टर————————————स्टेशन से स्टेशन मास्टर– ———— स्टेशन को संख्या ————————————दिनांक———————————— की आपकी संख्या ————————————में नोट करता हूँ कि प्रभारी ————————(प्रभारी पदाधिकारी का पदनाम) की मोटर ट्रॉली संख्या ————————गाड़ी संख्या ———————— मोटर ट्रॉली संख्या ————————————,का अनुगमन करेगी। मोटर ट्रॉली संख्या ————————————के आगमन तक लाइन बन्द नहीं की जाएगी। प्राइवेट नम्बर————————

————————————————
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

————————————————
स्टेशन मुहर
दिनांक————————————

(ख) मोटर ट्रॉली परमिट निर्धारित प्रारूप सं0 टी/1525 पर जारी किया जाएगा, जो निम्न प्रकार से निम्नलिखित रूप में पुनः प्रस्तुत किया जाता है।

पूर्व मध्य रेल *प्रारूप सं0–टी/1525*

मोटर ट्रॉली परमिट *क्रम सं0–*

(मूल/प्रतिलिपि)

स्टेशन———————————— दिनांक ——————————20———

स्टेशन मास्टर————————————से
प्रभारी पदाधिकारी ———————————— मोटर ट्रॉली संख्या————————को,
आपको————————————स्टेशन और———————————— स्टेशन के बीच के ब्लॉक खंड में गाड़ी संख्या————————/मोटर ट्रॉली संख्या———————————— जो ————————————स्टेशन से ———बजे प्रस्थान किया है, के पीछे जाने की अनुमति दी जाती है।

आपको अप/डाउन ————————————सिगनल ऑन की स्थिति में पार करने के लिए भी प्राधिकृत किया जाता है ।
———————— स्टेशन पर पहुँचने पर इस परमिट को आप स्टेशन मास्टर ————————का सौंप दें।

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर
स्टेशन मुहर

प्राप्त गुप्तांक———(अंको में)————————(शब्दों में)
प्राप्त किया————————————हस्ताक्षर

(xv) ट्रॉली परमिट पीले रंग के कागज पर दो फ़वायल में मुद्रित की जाएगी और 50 पृष्ठों की एक पुस्तक के रूप में बँधी होगी तथा कार्बन विधि द्वारा भरी जाएगी। मूल फ़वालय स्टेशन अभिलेख के रूप में रखा जाएगा और दूसरा फ़वायल मोटर ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को सुपुर्द कर दिया जाएगा, जो प्राप्ति के एवज में स्टेशन फ़वायल पर हस्ताक्षर करेगा। ट्रॉली परमिट को स्टेशन पर छः माह की अवधि के लिए परिरक्षित किया जाएगा।

(xvi) जब कभी उपरोक्त नियमों के अनुसार दिये गये प्रस्थान प्राधिकार के अन्तर्गत कोई मोटर ट्रॉली स्टेशन पर पहुँचती हो, तो मोटर ट्रॉली का प्रभारी व्यक्ति स्टेशन पहुँचने पर स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा ओर वह स्वयं 'इन रिपोर्ट' पर हस्ताक्षर करेगा।

(xvii) जब कोई मोटर ट्रॉली किसी ब्लॉक खंड में ट्रॉली परमिट पर किसी गाड़ी/मोटर ट्रॉली का अनुगमन करती हो, तो स्टेशन मास्टर विपरीत दिशा में किसी गाड़ी को तब तक नहीं चलायेगा, जबतक उसने स्वयं को संतुष्ट नहीं कर लिया हो कि अनुगमन करने वाली मोटर ट्रॉली से ब्लॉक खंड साफ हो गया है।

(xviii) जब कोई मोटर ट्रॉली लाइन क्लीयर पर चलती हो, तो साधारण और सहायक नियम 3.38, 3.39 और 3.40 में सिगनलों को 'ऑफ' करने के लिए निर्धारित शर्तो को पूरा करने के बाद मोटर ट्रॉली के आगमन और प्रस्थान के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जाएगे, सिवाय दोहरी लाइन खंडों पर और इकहरी

लाइन खंडों पर जहाँ टोकेनलेस ब्लॉक संचालन लागू हो, अंतिम रोक सिगनल को ऑफ नहीं किया जाएगा और निम्नलिखित कार्यवाही की जाएगी–

(क) जब कभी किसी मोटर ट्रॉली को दोहरी लाइन खंड या इकहरी लाइन खंड में प्रवेश करना हो, जहाँ टोकेनलेस ब्लॉक यंत्र दिये गये हों तो उस ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर जहाँ से मोटर ट्रॉली को प्रस्थान करना हो, ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से ब्लॉक टेलीफोन पर ब्लॉक यंत्रों को बिना संचालित किये हुए 'लाइन क्लीयर' प्राप्त करेगा। वह तब ब्लॉक खंड में प्रवेश करने के लिए निर्धारित प्रारूप (जैसा कि नीचे दिया गया है) में दो प्रतियों में प्राधिकार तैयार करेगा और वह प्रतिपर्णों पर प्रभारी व्यक्ति से विधिवत हस्ताक्षर प्राप्त करते हुए उसे एक फ़वायल सौंप देगा। ब्लॉक खंड के दोनों छोरों के स्टेशन मास्टर तुरन्त ब्लॉक यंत्र के प्लन्जर पर 'ट्रॉली लाइन पर है' कैप अपनी यादयाश्त के लिए कि ब्लॉक खंड मोटर ट्रॉली द्वारा अवरूद्ध है, लगा देंगे।
इकहरी लाइन टोकेनलेस और दोहरी लाइन पर ट्रॉली/मोटर ट्रॉली के उपयोग के लिए प्राधिकारः–

संख्या ————————
प्रभारी पदाधिकारी ————————
स्टेशन————————और स्टेशन ———————— के बीच की लाइन ब्लॉक कर दी गई है और आपको अपनी मोटर ट्रॉली संख्या———— के साथ खंड में प्रवेश करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आप इस स्टेशन के प्रस्थान सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार कर सकते हैं।
प्राप्त प्राइवेट संख्या ————————
दिनांक ———————————— *स्टेशन मास्टर————————————*
समय———————————— *(स्टेशन मुहर)*

(ख) सम्बद्ध प्रस्थान सिगनलों को, यदि वे स्वतंत्र हों, ऑफ किया जा सकता है।

(ग) गंतव्य स्टेशन पर स्टेशन मास्टर आगमन सिगनलों को ऑफ करने की व्यवस्था करेगा।
(घ) ब्लॉक खंड के दूसरे छोर पर पहुँचने पर मोटर ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी स्टेशन मास्टर को इस आशय के पृष्ठांकन के साथ प्राधिकार सौंप देगा कि मोटर ट्रॉली पूर्ण रूप से पहुँच गयी है और इस पर तिथि एवं समय के साथ हस्ताक्षर करेगा। प्राधिकार स्टेशन मास्टर द्वारा रख लिया जाएगा और इसे स्टेशन डायरी में चिपका दिया जाएगा। स्टेशन मास्टर तब पिछले स्टेशन को प्राइवेट नम्बर देकर ब्लॉक खंड को साफ कर देगा।

(ड) जब कोई मोटर ट्रॉली किसी गाड़ी/मोटर ट्रॉली के पीछे चल रही हो, तो सिगनलों को 'ऑफ करने की आवश्यकता नही है और प्रभारी पदाधिकारी स्टेशन सीमा के भीतर ट्रॉली के सुरक्षित संचलन के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा।

(xix) (क) मोटर ट्रॉली की गति कॉंटों और क्रॉसिंगों पर, 15 कि0मी0 प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। अन्तर्पाशन के मानकों पर विचार किए बिना कॉंटे चाहे सम्मुख या अनुमुख दिशा में हो और ट्रॉली चाहे सीधा ट्रैक से या टर्न–आउट से पास करे यह प्रतिबन्ध लागू होगा। मोटर ट्रॉली का प्रभारी व्यक्ति इस गति प्रतिबन्ध का पालन करने के लिए जिम्मेदार होगा।

(ख) जब कोई मोटर ट्रॉली दोहरी लाइन खंड पर किसी गाड़ी/मोटर ट्रॉली का अनुगमन कर रही हो या बिना लाइन क्लीयर के चल रही हो और किसी जक्शन/महत्वपूर्ण स्टेशन और/या वैसे स्टेशनों पर जहाँ आगे की दृश्यता साफ नहीं हो, पहुँचते समय इसे इस प्रकार चलाई जाएगी कि सबसे बाहरी सम्मुख कॉंटों के पहले यह रूक जाए और ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी स्थिति को अभिनिश्चित कर लेने के बाद स्टेशन यार्ड में प्रवेश करें।

15.25 (2) दोहरी लाइन खंड पर मोटर ट्रॉलियों का संचालन –

(i) दोहरी लाइन खंड पर मोटर ट्रॉली दिन के समय बिना प्रस्थान प्राधिकार के भी चलाई जा सकती है। फिर भी ऐसे मामलों में निम्नलिखित सावधानियों का पालन किया जाएगाः–

(क) मोटर ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी स्वयं, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से मोटर ट्रॉली का अनुगमन करने के लिए पीछे से संभावित गाड़ियों के बारे में पूछताछ करेगा।

(ख) मोटर ट्रॉली सही लाइन पर चलेगी।

(ग) मोटर ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी पीछे की ओर लगातार सतर्क निगाह रखेगा।

(घ) मोटर ट्रॉलियों के आगमन और प्रस्थान के लिए कोई भी सिगनल ऑफ नहीं किया जाएगा।

(ii) जब कोई ट्रॉली ब्लॉक खंड में खड़ी हो तो प्रभारी पदाधिकारी द्वारा उसके बचाव के लिए सा0नि0 15.27 में निर्धारित आवश्यक सावधानियों का पालन किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, दोहरी लाइन पर कार्य करते समय वह सुनिश्चित करेगा कि निकटवर्ती लाइन उल्लंघित नहीं हो।

(iii) जब कोई मोटर ट्रॉली दोहरी लाइन खंड पर कार्य कर रही हो, तो स्टेशन मास्टर द्वारा दोनों लाइनों पर चलनेवाली गाड़ियों के चालकों को सतर्कता आदेश जारी किये जाऐंगे।

(iv)यदि किसी मोटर ट्रॉली द्वारा बिना ब्लॉक संरक्षण के ब्लॉक खंड में प्रवेश करने के बाद दृश्यता अस्पष्ट हो जाती हो, तो मोटर ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को इसे लाइन से हटा देना चाहिए।

(v) कोई मोटर ट्रॉली बिना ब्लॉक संरक्षण के उन निम्नलिखित खंडों में नहीं जाएगी जहाँ तीव्र गोलाई, कटाव, सुरंग, पुल इत्यादि पड़ते हो :–

1.	पूर्णिया	–	पूर्णिया कोर्ट,
2.	सहरसा	–	बैजनाथपुर
3.	बरौनी जं0	–	तिलरथ
4.	गड़हरा	–	तिलरथ
5.	बछवारा जं0	–	दलसिंग सराय
6.	समस्तीपुर	–	उजियारपुर
7.	बरौनी जं0	–	तेघरा
8.	समस्तीपुर	–	मुक्तापुर
9.	सिलौत	–	नारायणपुर अनन्त
10.	मुजफ्फरपुर	–	नारायणपुर अनन्त
11.	मुजफ्फरपुर	–	कपरपुरा
12.	मुजफ्फरपुर	–	रामदयालुनगर
13.	हाजीपुर	–	बिदुपुर
14	सोनपुर	–	हाजीपुर
15.	भिखना ठोरी	–	गौनाहा

(vi) (क) किसी सुरंग में प्रवेश करते समय या उससे गुजरते समय मोटर ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी द्वारा आवश्यक सावधानियों, जैसे सभी बत्तियों को जलाना आदि का पालन किया जाएगा।

(ख) किसी समपार पर पहुँचते समय लॉरी/ट्रॉली/मोटर ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी सड़क यातायात पर दृष्टि रखेगा और अपने वाहन का सुरक्षित गुजरना, सुनिश्चित करेगा।

(vii) जब दो मोटर ट्रॉलियाँ एक दूसरे के पीछे चल रही हो, तो विशेष ख्याल रखा जाएगा कि वे एक दूसरे के बीच पर्याप्त दूरी बनाये रखें, ताकि पीछे वाली मोटर ट्रॉली को समय पर रोका जा सके। समतल पर या उँचे चढ़ाव पर मोटर ट्रॉलियों के बीच की दूरी एक टेलीग्राफ खम्भे की लम्बाई से कम नहीं होनी चाहिए और नीचे की ओर ढलान पर या पीछे से तेज हवा चलने पर दूरी दो टेलीग्राफ खम्भों की लम्बाई से कम नहीं होनी चाहिए।

आपात स्थिति में पीछे से ऑनेवाली मोटर ट्रॉली/ट्रॉलियों को रोकने के लिए आगेवाली मोटर ट्रॉली के एक ट्रॉलीवाला को आवश्यक खतरे के हाथ सिगनलों के साथ पीछे बैठना चाहिए।

(viii) यदि कोई मोटर ट्रॉली ब्लॉक खंड में विफल हो जाता हो और चलने में असमर्थ हो जाता हो, तो प्रभारी व्यक्ति इसे लाइन से हटा देगा और निकटतम स्टेशन मास्टर को एक प्रमाणपत्र भेजेगा कि ट्रॉली को लाइन से हटा दिया गया है और ब्लॉक खंड गाड़ियों के गुजरने के लिए साफ है। यदि ट्रॉली किसी टोकेन/टेबलेट या ट्रॉली परमिट पर जा रही हो, तो उसे प्रमाण पत्र के साथ स्टेशन मास्टर के पास भेज दिया जाएगा। यदि मोटर ट्रॉली को ठेलना संभव हो, तो सा0नि0 6.05 में विस्तार से दिये गये सावधानियों का पालन करते हुए इसे ठेलकर निकटतम स्टेशन पर ले जाएगा, ताकि ब्लॉक खंड को न्यूनतम समय में खाली किया जा सके।

(ix) संचार साधनों के पूर्ण रूप से बाधित हो जाने की स्थिति में मोटर ट्रॉली का प्रभारी आवश्यक समझने पर ब्लॉक खंड में जा सकता है और पर्याप्त सावधानियों का पालन करेगा। खतरे के हाथ सिगनलों और पटाखों को लेकर एक आदमी को मोटर ट्रॉली के 800 मीटर आगे भेजा जाएगा। वह किसी गाड़ी या किसी इंजन को देखने पर आनेवाली गाड़ी/इंजन की दिशा में लाइन पर 10 मीटर के अन्तराल पर तीन पटाखे लगायेगा और अंतिम पटाखा से स्वयं को 46 मीटर की दूरी पर खड़ा रहेगा उसी प्रकार मोटर ट्रॉली का पीछे से बचाव करने के लिए भी किसी दूसरे व्यक्ति को प्रतिनियुक्त किया जाएगा।

(x) जब कभी किसी मोटर ट्रॉली को गाड़ी में लादने के लिए या किसी अन्य उदेश्य से लेटफार्म पर रखा जाता हो, तो इसे सदैव ट्रैक के समानान्तर रखा जाना चाहिए, विधिवत तालाबंद होना चाहिए और किसी रेल सेवक के प्रभार में होना चाहिए। इसे इस प्रकार रखा जाएगा कि वह यात्रियों और रेल कर्मचारियों के रास्तें में नहीं आये।

(xi) इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति से संचालित खंडों पर मोटर ट्रॉलियों का संचालन :–

(क) खंडों पर चलनेवाली सभी मोटर ट्रॉलियां विद्युत रोधी होंगी।

(ख) मोटर ट्रॉलियों के संचालन से संबंधित सभी विवरण ट्रेन सिगनल रजिस्टर में दर्ज किये जाएंगे।

(ग) कोई भी मोटर ट्रॉली लाइन पर तब तक नहीं रखी जाएगी, जब तक ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा इसकी अनुमति नहीं दे दी जाए।

मोटर ट्रॉली का प्रभारी ट्रॉली को लाइन पर रखने के पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को मोटर ट्रॉली की संख्या, प्रभारी पदाधिकारी का पदनाम और उसे खंड में कार्य करना है या वह अगले स्टेशन तक रन थ्रू जाना चाहता है, के बारे में लिखित सूचना देगा।

(घ) ट्रॉली उपयोगकर्ता से सूचना प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर खंड नियंत्रक को इसकी सूचना देगा, जो यह सुनिश्चित करने के बाद कि विपरीत दिशा से कोई गाड़ी नहीं चल रही है, अगले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के साथ–साथ उसे प्राधिकृत करेगा। संबंधित स्टेशन मास्टरों को जिस खंड में मोटर ट्रॉली को कार्य करना हो/रन थ्रू जाना हो उसके गाड़ियों से साफ होने की दशा में उसे ब्लॉक कर देना चाहिए तथा गुप्तांक के आदान–प्रदान के साथ इसकी पुष्टि करनी चाहिए। यातायात की दिशा स्थापित नहीं की जाएगी और सभी कार्य निकटतम स्टेशन से जुडे हुए टेलीफोन पर किये जाऐगें।

(ड). तब मोटर ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को खंड में प्रवेश करने के लिए निम्नलिखित प्रारूप में प्राधिकार के माध्यम से प्राधिकृत किया जाएगा–

संख्या––––––––––––––––––
प्रभारी पदाधिकारी
––––––––––––––स्टेशन और ––––––––––––––– स्टेशन के बीच की लाइन ब्लॉक कर दी गई है और आपको अपनी मोटर ट्रॉली संख्या ––––––––––– के साथ खंड में प्रवेश करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आप इस स्टेशन के प्रस्थान सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार कर सकते हैं।
तिथि–––––––––––––––––– स्टेशन मास्टर ––––––––––––––
समय–––––––––––––––––– स्टेशन मुहर ––––––––––––––––
अगले स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर––––––––––––––––––

यदि स्टेशन मास्टर के लिए खंड में प्रवेश करने के लिए मोटर ट्रॉली को अनुमति देना संभव नहीं हो, तो वह प्रभारी पदाधिकारी द्वारा उसे दिये गये मेमो पर इस आशय का पृष्ठांकन कर देगा।

(च). ऐसे खंड पर मोटर ट्रॉली को स0 नि0 15.25 (1)(xii), (xiii), (xiv) (क)., (ख)., (xv), (xvi), (xvii) और (xviii) (ख) में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार मोटर ट्रॉली परमिट के प्राधिकार पर किसी पूर्ण रूप से वैक्युम/एयर ब्रेक युक्त गाड़ी का अनुगमन करने की अनुमति दी जा सकती है।

(छ). जब कोई मोटर ट्रॉली पाराग्राफ (ड.) और (च) मे निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार चल रही हो, तो आगमन सिगनल ऑफ नहीं किये जाऐंगे। ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी स्टेशन सीमा के अंदर मोटर ट्रॉली के संचालन के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा और उसे स्टेशन यार्ड में सावधानी पूर्वक प्रवेश करना चाहिए।

(ज). जब पारा (ड.) और (च) के अनुसार मोटर ट्रॉलियाँ चल रही हों, तो संरक्षा कॉलर ''मोटर ट्रॉली लाइन पर है,'' उपाख्यान के साथ स्टेशन पैनल पर लटका दिया जाएगा।

स. नि. 15.25 (3) रेल मोटर इकाई

(i) कोई स्वनोदित मोटर वाहन जो आसानी से ट्रैक से नहीं उठाया जा सकता हो और जो 280 किलोग्राम से भार में अधिक हो, उसे इन नियमों के उद्येश्य के लिए रेल मोटर इकाई माना जाएगा।

(ii) रेल मोटर इकाई दो प्रकार के होते है, अर्थात जीप रेल मोटर इकाई और फोर्ड रेल पेट्रोल इकाई। जीप रेल इकाई में घुमाने का साधन लगा रहता है या लगाया जा सकता है। फोर्ड रेल पेट्रोल इकाई इतने भारी होते हैं कि इनमें घुमाने का साधन नहीं लगाया जा सकता है और इसलिए दोनों इकाईयों को उनके पिछले भाग से जोड़कर दोहरे इकाई के रूप मे चलाने की आवश्यकता पड़ती हैं। जब रेल मोटर इकाई में घुमाने का साधन नहीं लगा हो, तो इससे उस स्थान तक की यात्रा, जहाँ इसे वापसी यात्रा के लिए घुमाया नहीं जा सकता, जहाँ तक संभव हो नहीं करनी चाहिए, जब तक ऐसी यात्रा थोड़ी दूरी के लिए नही हो। ऐसी स्थिति में वापसी यात्रा उल्टे गियर में 25 किलोमीटर प्रति घंटा की अधिक गति से नहीं की जाएगी। ऐसी वापसी यात्रा उल्टे गियर में, फिर भी, रात के समय नहीं की जाएगी, सिवाय ऐसी विशेष आपात स्थितियों में जो स0 नि0 15.25 (3)(x)में वर्णित है।

(iii) रेल मोटर युनिट जिन अधिकारियों को आवंटित की गई हो, उन्हीं के प्रभार में रहनी चाहिए और ऐसे अधिकारी अपने प्रभार में युनिटों के अनुरक्षण और संचालन के लिए जिम्मेवार होगें।

(iv) प्रत्येक रेल मोटर इकाई पर इकाई का संचालन करने और उसका रख–रखाव करने के लिए एक योग्यता प्राप्त मैकेनिक चालक होगा ताकि आवश्यकता पड़ने पर यह अन्य अधिकारियों के उपयोग के लिए उपलब्ध हो सके। मैकेनिक चालक को ओपेन लाइन पर रेल मोटर इकाई का संचालन करने के लिए प्राधिकृत करने के पहले उसे गाड़ियों, सिगनलों और काँटों के संचालन के लिए सामान्य एवं सहायक नियमावली में दिये गये नियमों में आवश्यक प्रशिक्षण दिया जाएगा। इसके अतिरिक्त जिस खंड पर रेल मोटर इकाई कार्य करेगी उस खंड का उसे संतोषप्रद जानकारी प्राप्त करना होगा तथा उसकी जाँच की जाएगी तथा संबंधित मंडल परिचालन प्रबंधक और मंडल यांत्रिक इंजीनियर द्वारा ह्स्ताक्षरित तथा मुख्य यात्री यातायात प्रबंधक एवं उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (रनिंग) द्वारा प्रति हस्ताक्षरित निम्नलिखित प्रारूप में संयुक्त दक्षता प्रमाण पत्र के द्वारा रेल मोटर इकाई के प्रभारी होने के लिए उसका सक्षम होना प्रमाणित किया जाएगा।

प्रमाणित किया जाता है कि ———————— नाम ———————— पद रेल मोटर इकाई के संचालन तथा यांत्रिक अनुरक्षण के लिए सक्षम है। कार्य संचालन पद्धति, सिगनल व्यवस्था तथा साधारणतः रेल मोटर इकाई सहित गाड़ियों के संचालन से संबंधित नियमों में उसकी जाँच कर ली गई है, और जिस स्तर का ज्ञान उसने दिखाया है, वह ओपेन लाइन पर उसको स्वनोदित वाहन का स्वतंत्र प्रभार में देने की अनुमति देने के लिए पर्याप्त है।

———————————————
मंडल परिचालन प्रबंधक

———————————————
मुख्य यात्री यातायात प्रबंधक

———————————————
मंडल यांत्रिक इंजीनियर

———————————————
उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (आर0)

दिनांक ————————————

दिनांक————————————

(v) प्रत्येक रेल मोटर इकाई पर उसकी संख्या, इसका उपयोग करने के लिए प्राधिकृत अधिकारी का पदनाम और उसके मुख्यालय स्टेशन का सांकेतिक नाम चिन्हांकित किया जाएगा।प्रत्येक मामले में संख्या का आवंटन मुख्य यांत्रिक इंजीनियर द्वारा किया जाएगा जो इकाई के उपयोग होने के पहले यह सुनिश्चित करेंगे कि रेल मोटर इकाई कारगर ब्रेक, हेड लाइट जो एक से कम नहीं होगा और एक मोटर हॉर्न से सुसज्जित हो, जिनमें से सभी पूर्ण रूप से चालू हालत में हो। मुख्य यांत्रिक इंजीनियर प्रत्येक रेल मोटर इकाई के बैठने की क्षमता निर्धारित करेंगे, जो इकाई पर साफ–साफ पेंट से अंकित होगा।

(vi) प्रत्येक रेल मोटर इकाई एक सेट दो लाल और हरी हाथ सिगनल झंडियों, दो हाथ बत्तियों और फॉग सिगनल रजिस्टर के साथ 12 पटाखों के एक डब्बा से सुसज्जित होगा। रेल मोटर इकाई का प्रभारी अधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होता है कि यह साज–सामान पूर्ण है। एक हाथ सिगनल बत्ती वाहन के पीछे रात के समय लाल सिगनल पीछे की ओर दिखानेके लिए लगाया जाएगा जो वैसा ही कार्य करेगा जैसा कि किसी गाड़ी के अंतिम वाहन पर टेल लैम्प की तरह कार्य करने के लिए लगाया जाता है। रेल मोटर इकाई के प्रभारी अधिकारी द्वारा फॉग सिगनल का आवधिक जाँच किया जाएगा और फॉग सिगनल रजिस्टर में उसके परिणाम को दर्ज किया जाएगा। मेकेनिक चालक का आपात स्थिति मे फॉग सिगनलों के सही प्रयोग के बारे में आवधिक रूप से जाँच किया जाएगा।

(vii) यात्रा प्रारंभ करने के पहले मैकेनिक चालक यह सुनिश्चित करेगा कि यात्रा के लिए पर्याप्त पेट्रोल, तेल और पानी हो, और मोटर चलने की अच्छी स्थिति मे हो। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि रात में उपयोग के लिए हेड लाइट कार्य करने की अच्छी स्थिति में हो।

(viii) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच गाड़ियों के चलाये जाने के लिए सामान्य एवं सहायक नियमों के अन्तर्गत रेल मोटर इकाई को गाड़ी माना जाएगा। नियंत्रित खण्डों पर किसी भी रेल मोटर इकाई को ड्युटी पर तैनात नियंत्रक के पूर्व स्वीकृति के बिना किसी ब्लॉक स्टेशन से छोड़ने की अनुमति नहीं दी जाएगी। काम करने वाली गिट्टी गाड़ी से रेल मोटर इकाई को प्राथमिकता दी जाएगी, लेकिन गाड़ियों के प्राथमिकता के क्रम में थ्रू या एक्सप्रेस मालगाड़ियों पर इसको तबतक प्राथमिकता नहीं दी जाएगी, जब तक रेल मोटर इकाई दुर्घटना स्थल की ओर या किसी अन्य आपात स्थिति के लिए नहीं जा रही हो और तब उसे वही प्राथमिकता दी जाएगी जैसे किसी दुर्घटना राहत गाड़ी को दी जाती है।

(ix)जिस अधिकारी को रेल मोटर इकाई आवंटित किया गया हो उसे और मैकेनिक चालक को छोड़कर किसी भी अन्य व्यक्ति को इकाई को संचालित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी। रेल मोटर इकाईयों को व्यक्तिगत रूप से संचालित करनेवाले अधिकारी मैकेनिक चालकों को जारी किये गये सक्षमता प्रमाणपत्र की तरह सक्षमता प्रमाण पत्र अपने पास रखेंगे क्योंकि ऐसी स्थितियों में सामान्यतः मैकेनिक चालक की जिम्मेदारी उन पर चली जाती है। जिस अधिकारी को इकाई आवंटित किया गया हो, उसके द्वारा जिन व्यक्तियों को विशेष रूप से लिखित रूप में प्राधिकृत किया गया हो, उनको छोड़कर किसी अन्य व्यक्ति को इन इकाईयों पर यात्रा करने की अनुमति नहीं दी जाएगी। प्रभारी अधिकारी यह देखने के लिए भी जिम्मेदार होगा कि रेल मोटर इकाइयों पर बैठने की क्षमता से अधिक लदान नहीं किया जाए।

(x) कोई रेल मोटर इकाई किसी ब्लॉक खण्ड में मान्यता प्राप्त प्रस्थान प्राधिकार के बिना प्रवेश नहीं करेगी, सिवाय विशेष आपात स्थिति में जैसे–

क. किसी दुर्घटना स्थल की ओर जाते समय,

ख. आपात स्थिति के दौरान गश्ती ड्युटी पर

***नोट :–** ऐसी स्थिति में रेल मोटर इकाई उपरोक्त स. नि. 15.25 (3)(iii) और (iv) में संदर्भित सक्षमता प्रमाण पत्र धारण करनेवाले किसी अधिकारी के प्रभार में रहेगी। इस अधिकारी की यह व्यक्तिगत जिम्मेदारी होगी कि वह देखें कि सभी आवश्यक सुरक्षात्मक सावधानियाँ अपनायी जाती हों।*

(xi) यदि रेल मोटर इकाई ब्लॉक खण्ड मे विफल हो जाता हो और चलने में असमर्थ हो, तो सा0नि0 6.06 में असमर्थ गाड़ियों के लिए निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा। यदि रेल मोटर इकाई को पीछे से धकेलना संभव हो, तो इसे निकटतम स्टेशन पर ले जाया जाएगा। यदि आवश्यकता हो, तो ब्लॉक

खण्ड को न्यूनतम समय में साफ करने के लिए गैंगमैनों की सहायता ली जा सकती है। किन्तु सामान्य नियम 6.05 में निर्धारित सावधानियों का पालन किया जाएगा।

(xii) टावर वैगनों/रेल कारों/और एयर कम्प्रेसरों के संचालन के लिए नियम–टावर वैंगनों/रेल कारों और एयर कम्प्रेसरों को गाड़ियों की तरह माना जाऐगा और वे गाड़ियों की तरह कार्य करेंगे तथा वही नियम उनके आगमन, प्रस्थान, शंटिंग और स्टेबलिंग इत्यादि के लिए उसी तरह लागू होंगे जैसे वे गाड़ियों के लिए लागू हाते हैं। टावर वैगन यांत्रिक ट्रेडल को मोटर ट्रॉलियों की तरह नहीं संचालित कर सकते हैं, ब्लॉक यंत्रों पर लाइन क्लीयर प्राप्त करना हमेंशा संभव नहीं हो सकता है, ऐसे मामले में लाइन क्लीयर अन्य विद्युत संभाषण यंत्रों पर प्राप्त किया जा सकता है, लेकिन हमेशा प्राइवेट नम्बर द्वारा इसकी पुष्टि की जाएगी और लिखित प्रस्थान प्राधिकार दिया जाएगा एवं वही प्रक्रिया अपनायी जाएगी जो मोटर ट्रॉलियों में अपनायी जाती है।

15.26. लाइन पर ट्रॉली की रक्षा : – ट्रॉली का योग्यता प्राप्त प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति किसी स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, सभी आने वाली गाड़ियों का पता ठिकाना अभिनिश्चित करेगा और यदि लाइन पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं दिखाई देती है तोः–

(क) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर दोनों दिशाओं में, या

(ख) दोहरी (डबल) लाइन पर जिधर से गाड़ी आ सकती है उस दिशा में, वह अपनी ट्रॉली की रक्षा के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित सावधानियां बरतेगा।

स.नि. 15.26 ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली का योग्यता प्राप्त प्रभारी व्यक्ति इसको लाइन पर रखने के समय से इसको लाइन से हटाने के समय तक इसके सुरक्षित संचालन के लिए जिम्मेदार होगा। जब दो या अधिक योग्यता प्राप्त व्यक्ति किसी ट्रॉली को चला रहे हो, तो ट्रॉली को संचालित करने वाला व्यक्ति इसके सुरक्षित संचालन और इसको ट्रैक से हटाने में या खंड को साफ करने में विलम्ब होने के कारण भी किसी गाड़ी को होने वाले विलम्बन के लिए जिम्मेदार होगा।

15.27. लाइन पर लॉरी की रक्षाः–

1. जब कभी लदी हुई या खाली लॉरी लाइन पर रखने का प्रस्ताव है तो, गाड़ी संचालन नियमों के अधीन उस लाइन को, यदि सम्भव है तो, ब्लॉक कर दिया जाएगा किन्तु यह तब जब इससे गाड़ियों के संचालन में बाधा न पड़े।
2. अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, यदि लाइन को इस प्रकार ब्लाक नहीं किया जाता है और खाली अथवा भरी हुई लॉरी लाइन पर रखी जाती है तो लॉरी की रक्षा निम्नलिखित रूप में की जाएगी, अर्थात् :–
   (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, जिस दिशा में गाड़ियां आ सकती हैं उस दिशा में, आवश्यकतानुसार एक या दो व्यक्ति, बड़ी लाइन पर लॉरी से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन तथा नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल–पथ के आर–पार रोक पताका (बैनर फ्लैग) लिए रहेंगे और एक अन्य व्यक्ति बड़ी लाइन पर कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर तथा नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट तौर पर रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल दिखाता रहेगा, अथवा
   (ख) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर, लॉरी के आगे और पीछे एक या दो व्यक्ति आवश्यकतानुसार बड़ी लाइन पर 600 मीटर की दूरी पर तथा मीटर और नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल–पथ के आर–पार रोक पताका(बैनर फ्लैग) लिए रहेंगे तथा एक अन्य व्यक्ति दोनों तरफ बड़ी लाइन पर, लॉरी कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर तथा मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट तौर पर रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल दिखाता रहेगा।

3. लॉरी से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर तथा मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर ऐसे आगे या पीछे चलने वाले प्रत्येक व्यक्ति को पटााखे दिए जाऐंगे और ज्यों ही लॉरी सामान लादने या उतारने के लिए खड़ी होगी अथवा ज्योंहि कोई गाड़ी आती दिखाई देगी, त्योंहि वह आदमी लाइन पर 10–10 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे रख देगा और रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल दिखाता रहेगा।

4. ज्योंहि लॉरी आकर रूके या कोई गाड़ी आती हुई दिखाई दे, त्योंहि एक या एक से अधिक रोक पताका (बैनर फ्लैग) उठाने वाला व्यक्ति उस पताका को रेल–पथ के आर–पार गाड़ देंगे और रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल दिखाते रहेंगे।

5. ऐसी सभी दशाओं में जब आगे या पीछे झण्डे लिये हुए व्यक्ति लॉरी से दिखाई नहीं देते हैं तो उनका सिगनल दोहराने के लिए बीच में अतिरिक्त झण्डे वाले तैनात किए जाएंगे।

6. जब तक लॉरी के प्रभारी (इंचार्ज) कर्मचारी से झण्डे वालों को रोक सिगनल और पटाखे हटाने का आदेश नहीं मिलता, तब तक उन्हें हटाया नहीं जाएगा।

स.नि. 15.27 (1)(i) कोई लॉरी सामान्यतः दिन के प्रकाश में चलाई जाएगी।

(ii) लॉरी पर दिन के समय एक लाल झंडी होगी और एक बत्ती या बत्तियाँ तैयार एवं सुव्यवस्थित, सुरंग में या रात में जाते समय दोनों तरफ लाल रोशनी दिखलाने के लिए होनी चाहिए। जैसे ही कोई लॉरी रेल से हटा लिया गया हो और लाइन से अलग हटाकर रख दिया गया हो तो लाल झंडी या बत्तियॉ, जैसी स्थिति हो, को हटा लिया जाएगा। लेकिन यह ध्यान रखा जाएगा कि लाइन के सभी अवरोधों से साफ होने के पहले ऐसा नहीं किया जाए और जब तक लाइन इस प्रकार साफ नहीं हो गई हो तब तक झंडी या बत्तियाँ स्पष्ट तौर पर दिखाई जाती रहेगी।

(iii) कोई लॉरी ब्लॉक संरक्षण के बिना चलाई जा सकती है, जब प्रभारी पदाधिकारी ने किसी लॉरी को लाइन पर रखने के पहले ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से यह अभिनिश्चित कर लिया हो कि क्या किसी गाड़ी को विलम्बित किये बिना लॉरी के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त किया जा सकता है और यदि कोई विलम्बन नहीं होगा तो लाइनक्लीयर प्राप्त किया जा सकता है। यदि किसी गाड़ी को विलम्बित किये बिना लाइन क्लीयर प्राप्त नहीं हो सकता हो, तो लॉरी का प्रभारी पदाधिकारी किये जाने वाले कार्य की आवश्यकता पर विचार करते हुए यह निर्णय लेगा कि क्या बिना लाइन क्लीयर प्राप्त किये हुए लॉरी को लाइन पर रखा जाए या उस समय तक प्रतीक्षा किया जाए, जब तक इसके लिए लाइन क्लीयर प्राप्त नहीं हो सके।

(2). (क.) लाइन क्लीयर प्राप्त करने के पहले लॉरी का प्रभारी पदाधिकारी स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि उसका इरादा क्या है :–

स्टेशन पर वापस लौटना,

ब्लॉक खंड के दूसरे छोर तक जाना, या

लॉरी को बीच खंड में हटा देना।

(ख). लॉरी स.नि.15.22 (1.) (ग.) में वर्णित परिस्थितियों में ब्लॉक संरक्षण के अन्तर्गत चलेगी।

(ग). उस खंड पर जहाँ नियंत्रण प्रणाली लागू हो, स्टेशन मास्टर नियंत्रक को लॉरियों के संचालन के संबंध में सूचित करेगा, जिससे कि वे आवश्यक प्रबंध करने में सक्षम हो सके।

(घ). दोहरी या बहु (मल्टीपुल) लाइनखंड पर कार्य करते समय निकटवर्ती लाइन को किसी भी परिस्थिति में उल्लंधित करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। जब लॉरी दो या अधिक निकटवर्ती लाइनों के खंड में प्रवेश करती हो, तो एक सतर्कता आदेश न केवल उस लाइन पर जानेवाली गाड़ियों के चालक को दिया जाएगा, बल्कि निकटवर्ती लाइन से चलनेवाली गाड़ियों के चालक को भी दिया जाएगा।

(ड). किसी स्टेशन पर कार्य करने के लिए किसी लॉरी को अनुमति देते समय स्टेशन मास्टर, यदि संभव हो, लाइन के विरूद्ध काँटों को सेट, क्लैम्प युक्त और तालाबन्द करके तथा सम्बद्ध लीवरों पर सेफ्टी कॉलर लगाकर संबंधित रनिंग लाइन को विधिवत ब्लॉक करने की सावधानी बरतेगें। जब कोई ट्रॉली/लॉरी किसी स्टेशन यार्ड में रनिंग लाइन पर खड़ी हो, तो इसका बचाव पर्याप्त दूरी पर बैनर फ्लैग लगाकर तथा साथ ही साथ दूसरी तरफ तीन पटाखे लगाकर किया जाएगा।

(च). सिवाय जब अन्यथा विशेष रूप से अनुमति दी गई हो, ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली केवल गाड़ी के लिए अनुमत दिशा में ही चलेगी। मल्टीपुल लाइन खण्डों पर ट्रॉली/लॉरी बिना लाइन क्लियर का सिर्फ वाह्यतम लाइन से ही चलेगी। खंड में किसी लाइन विशेष से प्रवेश करने पर कोई मोटर ट्रॉली या लॉरी काटकर किसी अन्य लाइन पर नहीं रखी जाएगी, सिवाय ब्लॉक खंड में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले स्टेशन मास्टर की विशिष्ट अनुमति के। स्टेशन सीमा के अंदर रहने पर कोई लॉरी उस लाइन को उल्लंघित नहीं करेगी, जिसके लिए स्टेशन मास्टर से विशिष्ट लिखित आदेश प्राप्त नहीं हुआ हो।

(छ). जब किसी लॉरी को किसी खंड में या किसी लम्बे साइडिंग में बिना लाइन क्लीयर के लदान/उतराई के लिएया लाइन को बिना ब्लॉक किये हुए प्रवेश करना हो, तो लॉरी का बचाव नियम 15. 27 (2)(3)(4)(5)और (6) के अनुसार किया जाएगा। जैसे ही कोई झंडावाला किसी गाड़ी को लॉरी की ओर आते हुए देखता हो, तो वह उस सीटी को बजाकर जो उसे इस मकसद से दिया जाएगा, या तेजी से लाल हाथ सिगनल लहराकर इसकी सूचना संप्रेषित करेगा, ताकि लॉरी को ट्रैक से हटाया जा सके। वह तत्काल नियम 3.62 के अनुसार गाड़ी को रोकने के लिए कारवाई करेगा अर्थात वह उस स्थान से 10–10 मीटर की दूरी पर तीन फॉग सिगनल लगायगा, जहाँ वह हो ओर उन तीन फॉग सिगनलों से 400 मीटर की दूरी पर एक फॉग सिगनल लगाने के लिए लॉरी की ओर जाएगा। इसी बीच यदि लॉरी को काटकर ट्रैक से अलग हटा दिया जाता हो, तो अंतिम फॉग सिगनल को हटा लिया जाएगा।

(3). (क). जब कोई लॉरी किसी ब्लॉक खंड में बिना लाइन क्लीयर का प्रवेश करनेवाली हो, तो प्रभारी पदाधिकारी निर्धारित प्रारूप संख्या टी/1518 पर तीन प्रतियों में ट्रॉली/लॉरी/ओ0एच0ई0 सीढी ट्रॉली नोटिस तैयार करेगा और इसे ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सौंप देगा। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इसमें आवश्यक विवरणो को भरेगा और एक प्रति अपने पास रख लेगा तथा अन्य दो प्रतियों को प्रभारी पदाधिकारी को सौंप देगा।

(ख) जब तक ''लॉरी सेक्शन से हटा लिया गया है'' सिगनल भेज न दिया गया हो या प्राप्त न कर लिया गया हो, तबतक दोनों स्टेशन मास्टर उस खंड में प्रवेश करनेवाले सभी गाड़ियों के चालकों को जिसमें लॉरी कार्य कर रहा है, अवश्य ही सतर्कता आदेश जारी करेगें। सभी गाड़ियॉ, जो बिना रूके पास करनेवाली है, और अति विशेष तथा अन्य अनियमित गाड़ियॉ इस सूचना को देने के लिए रोक ली जाएगी।
(ग) लॉरियों को मेन लाइन से या यदि स्टेशन सीमा में हो, तो जिस लाइन पर गाड़ी आनेवाली हो, उस लाइन से गाड़ी आने के कम से कम 15 मिनट पहले हटा कर अलग कर देनी चाहिए।

(घ) कार्य समाप्त होने पर लॉरी के हटाने की सूचना बनाकर संबंधित स्टेशन मास्टर को दे देनी चाहिए और उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेनी चाहिए।

(ड.) प्रभारी पदाधिकारी को जैसा नीचे वर्णित है, लॉरी की रक्षा का प्रबंध करना चाहिए। चालकों को स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश दिया जाना लॉरी प्रभारी को किसी भॉति इस कार्य से मुक्त नहीं करता :–

(i) दोहरी लाइन पर गाड़ी जिस दिशा में आ सकती है, उस दिशा में कम से कम 800 मीटर की दूरी पर एक व्यक्ति द्वारा लॉरी के पीछे या आगे चलते हुए तथा लाल बैनर फ़्लैग दिखाते हुए।

(ii) इकहरी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर एक व्यक्ति द्वारा लॉरी के पीछे और एक व्यक्ति द्वारा लॉरी के आगे चलते हुए और लाल बैनर फ़्लैग दिखाते हुए।

(च) लॉरी के आगे या पीछे चलनेवाला प्रत्येक व्यक्ति पटाखों से सुसज्जित होगा और वह लाइन पर दस–दस मीटर के अंतराल पर तीन पटाखे लगाएगा :–

(i) ज्योंहि कोई लॉरी सामग्री उतारने या लादने सहित किसी अन्य उद्देश्य से खड़ी हो जाती हो, वह तबतक लाल बैनरफ़्लैग सिगनल दिखाता रहेगा और लाइन पर पटाखे लगे रहने देगा, जब तक उसे प्रभारी पदाधिकारी से सिगनल को हटाने का आदेश नहीं मिल जाता हो, या

(ii) यदि कोई गाड़ी आती हुई दिखाई पड़ती हो, तो वह उस समय तक लाल बैनर सिगनल दिखाता रहेगा, जबतक लॉरी को ट्रैक से हटा नहीं लिया जाता हो और प्रभारी पदाधिकारी से सिगनल को हटॉने के लिए सूचना नहीं प्राप्त हो जाती हो।

(छ). उन सभी स्थितियों में जहां झंडीवाला लॉरी से आगे या पीछे की ओर दिखाई नहीं पड़े, वहां अतिरिक्त मध्यवर्ती झंडीवाला सिगनल दिखाने के लिए नियुक्त किया जाएगा।

(4). (i) जब किसी लॉरी/ट्रॉली को स्टेशन सीमा के अंदर लाइन पर कार्य करने की आवश्यकता पड़ती हो, तो ऐसा कार्य तबतक प्रारम्भ नहीं किया जाएगा, जबतक लॉरी/ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी ने स्टेशन मास्टर से लिखित अनुमति प्राप्त नहीं कर लिया हो, जो ऐसी अनुमति तबतक नहीं देगा, जबतक वह कार्य को करने देने की अनुमति देने की स्थिति में न हो। ट्रॉली/लॉरी का प्रभारी पदाधिकारी स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित प्रारूप में दो प्रतियों में एक लिखित सूचना भेजेगा।

ऐसी अनुमति देने के प्रतीकस्वरूप में स्टेशन मास्टर द्वारा सूचना की एक प्रति पर हस्ताक्षर किया जाएगा और लॉरी/ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को वापस कर दिया जाएगा। यदि स्टेशन मास्टर किसी कारण से ऐसी अनुमति देने की स्थिति में नहीं हो, तो वह दोनों प्रतियों पर इस आशय का पृष्ठांकन कर देगा।

————————समय से————————समय तक————————लाइन/लाइनों पर ट्रॉली/लॉरी संख्या ———————— के संचालन की आवश्यकता है। गाड़ियों के संचालन या शंटिंग कार्य में कोई बाधा नहीं होगी।

————————————
स्टेशन मास्टर

————————————————————
लॉरी/ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी

तिथि ————————————————
समय ————————————————

तिथि ————————————————
समय ————————————————

(ii) स्टेशन यार्ड के अन्दर झंडीवाला प्रत्येक तरफ खतरा सिगनल ऐसी दूरी से दिखायेगा, जहाँ से संरक्षा सुनिश्चित हो । जब किसी लॉरी को 15 मिनट से अधिक समय तक स्टेशन सीमा के अन्दर स्थिर रहने

की आवश्यकता हो, तो इसका बचाव पर्याप्त दूरी पर लाल बैनर फ्लैग लगाकर और साथ ही साथ प्रत्येक तरफ तीन पटाखे लगाकर इसकी रक्षा की जाएगी।

(5) .जब कोई लॉरी लाइन पर कार्य कर रही हो, तो स्टेशन मास्टर ब्लॉक खंड में प्रवेश करने वाली सभी गाड़ियों के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेंगे। दोहरी लाइन पर जिस लाइन पर लॉरी कार्य कर रही हो उस लाइन को इंगित करते हुए सतर्कता आदेश अप और डाउन दोनों दिशा गाड़ियों को जारी किये जाएंगें।

(6). स.नि. 15.22 (4)(xi) में शामिल सभी अनुदेश लॉरियों पर भी लागू होंगे।

(7). स्वचालित ब्लॉक खंड सहित निरन्तर ट्रैक सर्किटिंग से युक्त खंड पर मैटेरियल ट्रॉली/लॉरी का संचालनः–

(i)स.नि. 15.27(1) से (6) में शामिल अनुदेश खंडों पर मैटेरियल ट्रॉली/लॉरी के संचालन के लिए भी लागू होंगे।

(ii) मैटेरिलय ट्रॉली या लॉरी के लाइन पर संचालन की अवधि के दौरान सभी गाड़ियां पेपर लाइन क्लीयर पर चलायी जाऐंगी और सभी गाड़ियों के चालकों को सतर्कता आदेश जारी किये जाऐंगे।

15.28. लॉरियां या ट्रॉलियां जो प्रयोग में न हों :– जब लॉरी या ट्रॉली का प्रयोग नहीं किया जा रहा हो, तब वह लाइन से अलग रख दी जाएगी और उसके पहिये जंजीर और ताले से जकड़कर बांध दिए जाएंगे।

स.नि. 15.28 (i)जब कभी ट्रॉली/लॉरी किसी गाड़ी में लादे जाने के लिए या किसी अन्य उद्येश्य से प्लेटफॉर्म पर रखी जाती हो, तो इसे सदैव ट्रैक के समानान्तर विधिवत चेनयुक्त और तालाबंद करके और किसी रेल कर्मचारी के विधिवित प्रभार में रखा जाएगा। इसे इस प्रकार रखा जाएगा कि वह यात्रियों या रेल कर्मचारियों के रास्ते में न पड़े या स्टैन्डर्ड मुविंग डायमेंसन का उल्लंघन न करे।

(ii) जब लॉरी प्लेटफार्म पर नहीं रखी जाती हो, लेकिन सेस, ट्रॉली शरण–स्थल, समपार इत्यादि से बाहर निकाली जाती हो, तो उन्हें स्टैन्डर्ड मुविंग डायमेंसन से अलग ट्रैक के समानान्तर रखा जाएगा।

(iii) जैसे ही कोई ट्रॉली ट्रैक से हटायी जाती हो और इससे अलग हटाकर रखी जाती हो, वैसे ही लाल झंडी या लाल बत्ती हटा लिया जाएगा, लेकिन यह ध्यान रखा जाएगा कि लाइन के सभी अवरोधें से साफ होने के पहले यह सिगनल हटाया नहीं जाए ।