



WCR

(West Central Railway)

CORRECTION SLIP

G&SR

शुद्धि पत्र ०१

संशोधित शुद्धि पत्र सं. ०१ सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

नया सहायक नियम 1.02(5).1(क) के संबंध में पृष्ठ सं. 311 पर उल्लेखित सहायक नियम सं. 14.10.1 में निम्नानुसार संशोधन जारी करने के लिए मुझे एतद द्वारा प्राधिकृत किया गया है।

सहा.नि. 14.10.1 उपरोक्त के साथ-साथ सहायक नियम 3.38.2 के अनुसार किसी गाड़ी के आगमन के पश्चात रोड साइड स्टेशनों पर ब्लॉक सेक्शन को बंद करने के पूर्व दोहरी लाइन पर पीछे के कांटों एवं इकहरी लाइन पर आगे और पीछे के कांटों को किसी प्रकार के टक्कर को रोकने के लिए धिरी हुयी लाइन के विरुद्ध सेट किया जाना चाहिए।

दुर्घटना के कारण या अन्यथा उपर्युक्तानुसार जब धिरी हुयी लाइन के विरुद्ध कांटों को सेट करना संभव न हो तो पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को उस स्टेशन पर आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सर्तकता आदेश देने के लिए सूचित किया जायेगा। पीछे के स्टेशन मास्टर को सूचित करने के बाद उपरोक्त साधारण नियम की शर्तों को पूरा करने के बाद ब्लॉक सेक्शन को बंद किया जायेगा।

मल्टीपल/बहु होम सिगनल एवं पूर्णरूपेण ट्रैक सर्किटेड चार्ज वाले जंक्शन/बड़े स्टेशन/यार्ड की स्थिति में, विशेष अनुदेशों के अंतर्गत, जब गाड़ी आ गई हो तथा प्रथम/बाद के होम सिगनल/सिगनलों के पार पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ हो और ब्लॉक सेक्शन के क्लियरेन्स का ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर स्पष्ट संकेत दे रहा हो साथ ही साथ दिए हुए संकेत के अनुसार गाड़ी का पूर्णरूपेण आगमन हो गया हो तो ब्लॉक सेक्शन को बंद किया जायेगा। स्टेशन मास्टर द्वारा इसे गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु आश्वासन के रूप में लिया जायेगा।

दिनांक 3 | .07.2017


(मनाज सेठ)

मुख्य परिचालन प्रबंधक

संशोधित शुद्धि पत्र सं. 02 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

- (1) सहायक नियम 3.78.4 के नीचे पृष्ठ सं. 100 पर नया सहायक नियम 3.78.5 जोड़कर पढ़ा जाए-
- सहा.नि. 3.78.5 (क) सेक्शनों में वर्तमान लाइनों के सामानांतर वर्तमान लाइन/लाइनों के दोहरीकरण/तिहरीकरण में नए लाइनों के लिए गाड़ियों के गार्ड/लोको पायलट/सहायक लोको पायलट हेतु विशेष/अलग रोड लार्निंग (सड़क ज्ञान) की आवश्यकता नहीं है।
- (ख) तथापि, नए सेक्शनों अथवा ऐसे सेक्शन जहां दोहरी/तिहरी लाइन उस सेक्शन के सामानांतर न हो अथवा वर्तमान अलाइनमेंट से घुमावदार मार्ग में हो, तो रोड लार्निंग आवश्यक होगा, ऐसे नए सेक्शनों अथवा दोहरी/तिहरी लाइनों के लिए सहायक नियम 3.78.3(क) में लागू नियम लागू किया जायेगा।
- (ग) नए दोहरी/तिहरी लाइन वाले सेक्शनों में लोको पायलट यात्रा शुरू करने से पूर्व संबंधित लॉबी पर्यवेक्षक से सिगनलों की नई स्थितियों का पूर्ण विवरण लेगा।
- (घ) वर्तमान सेक्शन में आई.बी.एस प्रारंभ करने अथवा द्वितीय/तृतीय/मध्य लाइन चालू करने पर नए सिगनलों का किलोमीटर वार तथा स्थिति वार (अर्थात RHS दाहिने हाथ की ओर) अथवा (LHS बाएं हाथ की ओर) का विनिर्दिष्ट अवस्थिति सहित सर्तकता आदेश 04 महीने तक जारी किया जायेगा।
- (ङ) उस सेक्शन में लोको पायलट की प्रथम यात्रा केवल वैसे लोको निरीक्षक अथवा अतिरिक्त लोको पायलट के साथ होगी जो उस नई लाइन में प्रत्येक दिशा से पूर्व परिचित हो। लोको निरीक्षक या अतिरिक्त लोको पायलट, गाड़ी के लोको पायलट अथवा सहायक लोको पायलट को नई लाइन के मार्ग में पडने वाले सिगनलों एवं अन्य संबंधित जानकारीयों के बारे में गहन काउंसलिंग करेंगे तथा इस काउंसलिंग की प्रविष्टि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट के निष्पादन पुस्तिका में काउंसलिंग का सेक्शन एवं तिथि दर्शाते हुए की जाएगी।

दिनांक 31.07.2017


(मनोज सेठ)
मुख्य परिचालन प्रबंधक

शुद्धि पत्र 03

- [1] भारतीय रेलों पर संरक्षा संगठन को सुदृढ़ बनाने के परिप्रेक्ष्य में सहायक नियमों में जैसा की नीचे उल्लेखित है निम्न संशोधन किये जाते हैं:-

क्र.	सहा.नियम	पृष्ठ क्र.	लाइन नं.	वर्तमान सहा.नियम के अनुसार सक्षम अधिकारी	संशोधित सहा.नियम के अनुसार सक्षम अधिकारी
1.	4.27.2(छ)	151	4	मुख्य संरक्षा अधिकारी	मुख्य परिचालन प्रबंधक
2.	4.65.3(ख)	190	4	वरि.मं.संरक्षा अधि./मंडल संरक्षा अधि.	वरि.मं.परि.प्र.(सा.) या मं. परि.प्र.(सा.)
3.	15.18. 2(2)	344	2	मु.इंजी./मु.ट्रेक इंजी./मु. पु.इंजी./मुख्य परिचालन प्रबंधक/मुख्य संरक्षा अधि./मु.सिग.एवं दू.सं. अभि./मुख्य विद्युत अभि.	प्रमुख मु.इंजी. या मु.ट्रेक इंजी.या मु. पु.इंजी.या मुख्य परिचालन प्रबंधक या मु.परिचा. योजना प्र. या मु.सिग.एवं दू.सं.अभि. या मु.सिगनल इंजी. या मुख्य विद्युत अभि. या मु.विद्युत एवं डिजाइन इंजी.
4.	15.18. 2(13)	348	2	मु.इंजी./ मुख्य संरक्षा अधि./मंडल रेल प्रबंधक	प्रमुख मु.इंजी. या मुख्य परिचालन प्रबंधक या मंडल रेल प्रबंधक
5.	15.18. 2(18)(क)	356	3	मुख्य संरक्षा अधि./मंडल रेल प्रबंधक	मुख्य परिचालन प्रबंधक या मंडल रेल प्रबंधक

- [2] सहा.नियम 5.23.7 पृष्ठ क्र. 217 के नीचे नया सहा. नियम 5.23.8 जोड़कर पढ़ें:-
सहा. नियम 5.23.8 लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और गार्ड द्वारा की जाने वाली कार्यवाही जब दुर्घटना, विफलता, अवरोध या अन्य किसी कारण से ब्लॉक खण्ड में गाड़ी के खड़ी हो जाने पर-

यदि गाड़ी खड़ी होने के दौरान एम.आर. प्रेशर गिरना प्रारम्भ हो जाता है तब लोको पायलट, लोको को लकड़ी के पच्चर (विजेज) से सुरक्षित करेगा। चूंकि एम.आर. प्रेशर कम होना गार्ड द्वारा नहीं देखा जा सकता है क्योंकि एस.एल.आर. में इंजन के समान गेज नहीं होता, अतः लोको पायलट गार्ड को अविलम्ब एम.आर.प्रेशर कम होने की सूचना देगा जिसके बाद गार्ड अंतिम वाहन के नीचे लकड़ी के पच्चर (विजेज) लगाकर गाड़ी को सुरक्षित करेगा।

(Ref:) Rly.Bd's Letter No 2012/Safety(A&R)/19/1 dated 08.12.2016)

[3] सहा.नियम 3.64.5(ग) पृष्ठ क. 78 को संशोधित किया गया है इसे निम्नानुसार पढ़ा जाए:-

सहा.नियम 3.64.5(ग) वह पटाखे जिनका निर्माण 2010 या उसके उपरान्त किया गया है के प्रयोग करने की अवधि निर्माण के वर्ष से 5 वर्ष तक रहेगी। इस अवधि को अधिकतम 3 वर्ष के लिये बढ़ाया जा सकता है यदि निर्माण के वर्ष से 5 वर्ष पूरे किये हुये पटाखों को प्रभावी पाया जाता है। अवधि को बढ़ाने हेतु, पटाखों के हर बैच/परेषण जिनके निर्माण को 5 वर्ष पूरे हो चुके हैं, में से दो पटाखे लिए जायेंगे और उनका परीक्षण किया जायेगा। परीक्षण में संतोषप्रद पाये जाने पर 01 वर्ष के लिए प्रयोग की अवधि को बढ़ाया जायेगा। यह प्रक्रिया उस विशिष्ट बैच/परेषण के लिये हर वर्ष दोहरायी जायेगी तथा पटाखों के प्रयोग की अवधि को निर्माण के वर्ष से अधिकतम 8 वर्ष के लिये बढ़ाया जा सकेगा। प्रयोग के लिये निर्धारित अवधि के पूरा होने उपरान्त अप्रयुक्त पटाखों को, जारीकर्ता अधिकारी को नये पटाखों प्राप्ति के बाद लौटाया जायेगा।

[4] सहा.नियम 16.02.1 के नोट पृष्ठ क. 364 में संशोधन किया गया है इसे निम्नानुसार पढ़ा जाए:-

नोट- ऐसे गेट जो केबिन या स्टेशन पर पदस्थ प्वाइंटसमैन द्वारा परिचालित होते हैं वहाँ उक्त मद (17) से (21) के उल्लिखित उपकरण की आपूर्ति न की जाए:-

दिनांक: 31.07.2017.

शुद्धिपत्र 03

(मनीष सेठ)

मुख्य परिचालन प्रबंधक.

31/7/17

{1} सहायक नियम 4.31.3 के नीचे पृष्ठ सं. 164 पर नया सहायक नियम 4.31.4 को जोड़कर पढ़ा जाये-

(क) प्रारंभिक स्टेशन से गाड़ी के छूटने के पहले या फिर यात्रा के बीच में कोचों/लोको को रैक के साथ जोड़ने या काटने की स्थिति में या फिर लोकोमोटिव की अदला-बदली की स्थिति में, शंटिंग कार्य पूरा होने के पश्चात गाड़ी के ब्रेक पाईप की निरंतरता की जांच निम्न विधि द्वारा अवश्य की जायेगी-

1.1 निम्न परिस्थिति में ब्रेक निरंतरता की जांच बिना किसी अपवाद के की जाये:

1.1.1 लोकोमोटिव या अतिरिक्त लोकोमोटिव को ट्रेन के आगे जोड़ा जाता है।

1.1.2 एक या एक से अधिक कोचों को किसी भी क्रम में गाड़ी में लगाया जाता है।

1.1.3 गाड़ी में सबसे पीछे के भाग को छोड़कर एक या एक से अधिक कोचों को गाड़ी से काटने की स्थिति में किसी तरह के ब्रेक खराबी या अन्य असामान्य स्थिति, में जिसे सही करने के लिए एंगल कॉक को बंद करना पड़े या किसी कोच या लोकोमोटिव के एफपी/बीपी पाईप को डिसकनेक्ट करना पड़े जो, निरंतरता को भंग करे, के पश्चात।

1.2 गाड़ी के ब्रेक निरंतरता की जांच निम्न परिस्थिति में आवश्यक नहीं है:

1.2.1 ट्रेन लोकोमोटिव के अलावा अन्य लोकोमोटिव जो सबसे आगे लगा हो, को गाड़ी से अलग करने उपरांत।

1.2.2 जब ट्रेन लोकोमोटिव का उपयोग पूरी गाड़ी के संपूर्ण ब्रेक परिक्षण के लिए किया गया हो तथा परिक्षण के पश्चात गाड़ी के प्रारंभ होने से पूर्व उसे गाड़ी से हटाया नहीं गया हो।

1.2.3 जब ट्रेन लोकोमोटिव या कोच जो गाड़ी के बिल्कुल पीछे लगा हो तथा जिसे गाड़ी से अलग किया जाय।

1.3 परीक्षण के लिए विधि अपनायी जाए।

1.3.1 सर्वप्रथम यह सुनिश्चित करना होगा कि सारे बीपी तथा एफपी के एंगल कॉक खुली स्थिति में हैं। किन्तु सबसे पीछे वाले कोच के पीछे के एंगल कॉक तथा लोकोमोटिव के स्वतंत्र सिरे का एंगल कॉक बंद स्थिति में होना चाहिए।

1.3.2 लोको पायलट तथा गार्ड आपस में वॉकी-टॉकी से भी परीक्षण को सुनिश्चित करेंगे।

1.3.3 लोको पायलट एफपी तथा बीपी प्रेशर को चार्ज करेगा तथा आगे के ड्राइविंग कम्पार्टमेंट में बीपी तथा एफपी गेज में चेक करेगा कि तथा बीपी का प्रेशर कमशः $5.0 \pm 0.1 \text{ kg/cm}^2$ तथा $6.0 \pm 0.1 \text{ kg/cm}^2$ हो गया है एवं गार्ड से यह

सुनिश्चित करेगा कि पीछे के एसएलआर के बीपी तथा एफपी गेजों में कम से कम प्रेशर कमशः 4.8 kg/cm^2 तथा 5.8 kg/cm^2 हो गया।

1.3.4 उसके बाद लोको पायलट बिना विलम्ब के निम्न प्रक्रिया करे:

लोको पायलट A-9 स्वचलित ब्रेक वाल्व के हैंडिल को घुमाकर एफ्लीकेशन स्थिति में लायेगा तथा बीपी प्रेशर को कम करके 4.0 kg/cm^2 तक लायेगा एवं गार्ड से यह सुनिश्चित करेगा कि पीछे के एसएलआर के बीपी का प्रेशर 3.6 kg/cm^2 से 4.0 kg/cm^2 के बीच है, अन्यथा यह ब्रेक पाईप की अनिरंतरता को दर्शाता है, जो गाड़ी परीक्षक कर्मचारी द्वारा ठीक किया जायेगा। किसी भी तरह की खराबी को ठीक करने के पश्चात पुनः ब्रेक निरंतरता जॉच 1.3.3 की तरह की जानी चाहिए।

1.3.5 1.3.4 की प्रक्रिया के बाद लोको पायलट पुनः A-9 स्वचलित ब्रेक वाल्व के हैंडिल को घुमाकर रिलीज स्थिति में लायेगा और यह जॉच करेगा कि बीपी का प्रेशर लोकोमोटिव के गेज में $5.0 \pm 0.1 \text{ kg/cm}^2$ हो गया है। तथा साथ ही साथ गार्ड यह सुनिश्चित करेगा कि उसके ब्रेक में बीपी को प्रेशर 4.8 kg/cm^2 हो गया है।

1.3.6 जब लोकोमोटिव तथा अंतिम एसएलआर/कोच को ब्रेक पाईप प्रेशर स्थिर जाता है तब लोको पायलट स्वचलित ब्रेक वाल्व हैंडिल को HANDLE/OFF/NEUTRAL (यदि उपलब्ध हो तो) में रखकर या अतिरिक्त C-2 रिले वाल्व और लोकोमोटिव के ब्रेक पाईप के बीच उपलब्ध ब्रेक पाईप आइसोलेटिंग कॉक को बंद करके ब्रेक पाईप में हवा के प्रवाह को बंद करेगा, इसके तुरंत बाद गार्ड निम्न प्रक्रिया अपनायेगा।

1.3.6.1 यदि एसएलआर अंतिम गाड़ी है तो गार्ड एसएलआर के इमरजेंसी ब्रेक वाल्व को खोलेगा तथा पाईप में हवा का प्रेशर 3.6 kg/cm^2 तक कम करेगा। जैसे ही पीछे के एसएलआर के ब्रेक पाईप में हवा का प्रेशर 3.6 kg/cm^2 के निर्धारित सीमा नीचे आता है गार्ड इमरजेंसी ब्रेक वाल्व को बंद करेगा।

1.3.6.2 यदि एसएलआर अंतिम गाड़ी नहीं है तो गार्ड अंतिम गाड़ी के ब्रेक पाईप का कट ऑफ एंगल कॉक खोलकर ब्रेक पाईप में हवा के प्रेशर को 3.6 kg/cm^2 तक लायेगा तथा जैसे ही ब्रेक पाईप में हवा का प्रेशर 3.6 kg/cm^2 की निर्धारित सीमा तक आ जाये, वह अंतिम गाड़ी के ब्रेक का कट ऑफ एंगल कॉक बंद करेगा। जहाँ गाड़ी परीक्षण स्टाफ पदस्थापित है वह गार्ड को इस कार्य में सहायता करेगा।

1.3.6.3 कम संख्या 1.3.6.1 या 1.3.6.2 के बाद गार्ड लोको पायलट से यह सुनिश्चित करेगा कि लोकोमोटिव के बीपी पाईप का प्रेशर गेज में 3.6

Page 911

kg/cm² से 4.0 kg/cm² के बीच है, अन्यथा यह ब्रेक पाईप की अनिंतरता को दर्शाता है जिसे गाड़ी परीक्षक कर्मचारी द्वारा ठीक किया जायेगा। किसी भी तरह की खराबी को ठीक करने के पश्चात ब्रेक निरंतरता की जाँच क्रम संख्या 1.3.3 से 1.3.6 की प्रक्रिया द्वारा पुनः की जायेगी।

1.3.7 जब निरंतरता सुनिश्चित कर ली जाती है तथा गाई पीछे के एसाएलआर के इमरजेंसी ब्रेक वास्तु/अंतिम गाई के ब्रेक पाईप का कट ऑफ एंगल कॉक को बंद कर देगा, तब लोको पायलट ब्रेक पाईप में हवा के प्रवाह को रिचार्ज करने के लिए खोलेगा तथा यह जाँच करेगा कि लोकोमोटिव के आगे के ड्राइविंग कम्पार्टमेंट के बीपी गेज का प्रेशर 5.0+0.1 Kg/cm² हो गया है साथ ही साथ गाई से भी यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अंतिम एसाएलआर के ब्रेक पाईप में हवा का प्रेशर 4.8 Kg/cm² हो गया है।

नोट: केवल ब्रेक लुगने के बाद बीपी के रिचार्जिंग/रिफिलिंग, प्रारंभिक चार्जिंग या ACP/TP/GVA की रिसेटिंग के दौरान "RELEASE RUN" पुश बटन स्विच को RELEASE स्थिति में अदृश्य रखा होना चाहिए। अन्यथा इसे हमेशा "RUN" की स्थिति में होना चाहिए।

(ख) जिस स्टेशन पर सवारी एवं नाल डिब्बा विभाग के कर्मचारी पदस्थ हैं वहाँ पर कोच को रिलीज करने का कार्य सवारी एवं नाल डिब्बा विभाग के कर्मचारियों द्वारा किया जाएगा। अन्य स्टेशन पर स्टेशन कर्मियों द्वारा किया जायेगा। लोको पायलट, सवारी एवं नाल डिब्बा विभाग के द्वारा खतरे का बोर्ड हटाये जाने के बाद अपनी गाई को चलायेगा।

(ग) यात्री गाई के आने वाले लोको पायलट से 'ब्रेक पावर सर्टिफिकेट' लेकर सवारी गाई के जाने वाले लोको पायलट को देने की जिम्मेदारी स्टेशन स्टाफ की होगी, चाहे लोको को बदलने का कार्य गाई के उसी छोर पर हो या दूसरे छोर पर हो। आने वाला लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा की 'ब्रेक पावर सर्टिफिकेट' स्टेशन स्टाफ को सौंप दिया गया है।

(घ) लोको के बदले जाने या आगे से पीछे करने पर या प्रेशर को बदले जाने पर सवारी एवं नाल डिब्बा विभाग के पर्यवेक्षक द्वारा अलग से नया 'ब्रेक कन्ट्रोल' प्रमाण पत्र देने की आवश्यकता नहीं है।

दिनांक 31.07.2017

(निजीज सेल)
मुख्य परिचालन अधिकारी
31/7/17

संशोधित शुद्धि पत्र सं. 05 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016


सामान्य एवं सहायक नियम 4.19.3 पृष्ठ क्रं 134 को निम्नानुसार पढा जाए :-

स.नि 4.19.3 लोको पायलट का कार्य पर निजी सामान :-

- (क) लोको पायलट जब किसी गाड़ी के इंजन या अकेले इंजन का इंचार्ज है तो उसके पास सामान्य नियम 4.19 के अलावा निम्नलिखित निजी सामान भी अवश्य होना चाहिए :-
- (1) सम्पूर्ण और अखतान दुर्घटना निगमावली या दुर्घटना निगमावली वह भाग जो उसके कार्य संबंधित हो।
 - (2) एक डिब्बे में 10 पटाखे।
 - (3) अनुमोदित डिजाइन की 2 हाथ बत्ती।
 - (4) डंडे पर लगी दो लाल और एक हरी डंडी।
 - (5) लोको पायलट मेमो बुक (टी. 245-बी/संशोधित - 1955)
 - (6) एयर ब्रेक यात्री डिब्बों की एसीपी वाल्व ठीक करने हेतु चाबी।
 - (7) एक अतिरिक्त हेडलाइट और कैबलाइट बल्ब।
 - (8) एक एल.ई.डी. आधारित फ्लोरोरो हाथ सिग्नल लेम्प।
 - (9) ट्रबल शूटिंग गाइड (केवल डीजल लोको पायलटों के लिए) और एसी लोको पायलटों हेतु ट्रबल शूटिंग डायग्नोसिस या आपरटिंग मैनुअल।
 - (10) गति केलकुलेटर (यदि विशिष्ट अनुदेशों द्वारा उपलब्ध कराया गया हो तो)
 - (11) विद्युतीकृत-संकेतों में कार्य करने वाले समस्त लोको पायलटों को हल्के वजन के कम्पैक्ट पोर्टेबल टेलीफोन।
- (ख) प्रत्येक सहायक लोको पायलट हैंडी बैग में निम्न सामान अपने कार्य के समय अपने पास रखेगा।
- (1) ट्राई-कलर टार्च
 - (2) डंडे पर लगी लाल और हरी डंडी।
 - (3) हथौडा सह रकू ड्राइवर
 - (4) कार्य संचालन समय सारणी
- (ग) डीजल इंजन पर दो अग्निशमक डी.सी./ए.सी. इंजन पर प्रत्येक केब में दो अग्निशमक होने चाहिए। डीजल इंजिन में अग्निशमक का प्रकार मुख्य विद्युत अभियंता द्वारा निश्चित किया जायेगा।
उपरोक्त सामानों के अलावा लोको पायलट के पास पोर्टेबल/फील्ड टेलीफोन/मोबाईल रेडियो सेट, चार लकड़ी के पच्चड़, एक अतिरिक्त होज पाईप, निर्वात ब्रेक गाड़ी में एक एक अतिरिक्त फीड पाईप, ब्रेक पाईप, एयर ब्रेक गाड़ी में अवश्य रहना चाहिए। लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि ड्राइविंग केब में आवश्यक उपकरण मौजूद हैं।
- (घ) लोको फोरमेन/लोको शेड का पर्यवेक्षक प्रत्येक लोको पायलट /सहायक लोको पायलट के साथ सामानों की तीन माह में एक बार जांच करेगा।

संदर्भ-- (रेलवे बोर्ड पत्र क्र. 2010/सेपटी (ए एण्ड आर)/19/18 दिनांक 21.07.2017)

दिनांक 2 .08.2017


(महोदय सेठ)
मुख्य परिचालन प्रबंधक

- [1] पृष्ठ सं. 147 पर नया सहायक नियम 4.25.1 गद सं. 01 का संशोधन 1(क) एवं (ख) के रूप में किया जाता है तथा जिसे निम्नवत् पढ़ा जाए—

स.नि. 4.25.1 गार्ड, गार्ड जनरल एवं वाहन गाइडेन्स:-

(1)(क) कोई भी गाड़ी गार्ड के बिना नहीं चलेगी। यदि ब्रेकवान उपलब्ध न कराया गया, हो तो गार्ड इंजन में यात्रा करेगा। तथापि, तत्कालिक परिचालनिक आवश्यकता के कारण विशेष परिस्थिति में, वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक के पूर्वानुमोदन से केवल दिन के समय ही बिना गार्ड के मालगाड़ी को चलाया जा सकता है। ऐसी स्थिति में गार्ड की ड्यूटी निभाने हेतु एक प्रशिक्षित ग्रुप 'सी' कर्मचारी को प्रतिनियुक्त किया जाना चाहिये जो गाड़ी के संरक्षण एवं सुरक्षित संचालन हेतु आवश्यक पटाखे, एल.ई.डी. फ्लैशिंग हाथ सिगनल बत्ती, लाल एवं हरी झंडी, एच.एस.लैम्प आदि सहित गार्डों के न्यूनतम उपकरण अपने साथ लेकर चलेगा। ऐसी माल गाड़ियों के संचालन का रिकार्ड कंट्रोल कार्यालय में एक अलग रजिस्टर में रखा जाएगा।

(ख) तथापि परिचालनिक आवश्यकताओं के कारण विशेष परिस्थिति मामले में—

- (i) सहायक नियम 4.25.1.1(क) के उल्लेखानुसार, यदि स्टेशन में कोई प्रशिक्षित ग्रुप 'सी' कर्मचारी उपलब्ध नहीं हो तो वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक के व्यक्तिगत पूर्वानुमोदन से बिना गार्ड की गाड़ी का परिचालन किया जा सकता है तथा ऐसे स्थिति में गार्ड द्वारा निर्वाह होने वाले कार्य लोको पायलट द्वारा किये जायेंगे। रात्री, कोहरे एवं धुन्ध के मौसम में, एवं सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर तथा दोहरी लाइन वाले सेक्शन में इकहरी लाइन का संचालन होने पर आपातस्थिति के अलावा बिना गार्ड के गाड़ी नहीं चलाई जाएगी, सिवाय आपात स्थिति में जैसे कोई गार्ड गिर जाये, बीमार हो जाए, या छूट जाये, अथवा किसी दुर्घटना के कारण बिना गार्ड के गाड़ी चलाना आवश्यक हो तो थोड़ी दूरी के लिए अगले नजदीकी स्टेशन तक गाड़ी चलाने की अनुमति दी जा सकेगी जहाँ गाड़ी को सही से स्टैबल कराया जा सके और गार्ड या प्रशिक्षित ग्रुप 'सी' कर्मचारी की व्यवस्था की जा सके।

आपातकाल के दौरान गार्ड/प्रशिक्षित ग्रुप 'सी' के कर्मचारी के बगैर गाड़ी परिचालन हेतु प्रक्रिया का विस्तृत विवरण निम्नवत् है—

- (ii) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि गाड़ी इंजन से आखिरी डिब्बे तक जो ब्रेकवान भी हो सकता है, निर्वात/एयरब्रेक युक्त है। यदि गाड़ी के प्रथम स्टेशन पर गार्ड उपलब्ध नहीं है तो गाड़ी परीक्षक(एस.ई.सी एण्ड डब्ल्यू) ऐसी गाड़ी के आखिरी डिब्बे का नम्बर और प्रकार बी.पी.सी. पर लिखेगा। और यदि चालक दल प्रदलने वाले य बीच के स्टेशनों पर गार्ड उपलब्ध नहीं है तो यह कार्य स्टेशन मास्टर की सूचना के परचात गाड़ी के ब्रेक पावर के परीक्षण तथा गाड़ी के आखिरी चार पिस्टन कार्यरत हैं सुनिश्चित करने का कार्य लोको पायलट द्वारा किया जायेगा। बी.पी.सी. पर हस्ताक्षर करने से पहले लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि आवश्यक मात्रा में निर्वात/एयर प्रेशर ब्रेकवान में उपलब्ध है। निर्वात/एयर प्रेशर गेज गाड़ी चलने वाले स्टेशन द्वारा उपलब्ध कराया जायेगा।
- (iii) लोको पायलट अपने पास उपलब्ध लाल झंडी को वाहन के सबसे पीछे वाले छोर पर लगाएगा।
- (iv) लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा व स्टेशन मास्टर आवश्यक पृष्ठांकन द्वारा उल्लेख करेगा कि गाड़ी को बिना गार्ड के चलना है और इस सम्बन्ध में खंड नियंत्रक को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के साथ नोट कराया जायेगा, जो रास्ते के स्टेशनों को सूचित करेगा। स्टेशन मास्टर, ट्रेन

नम्बर प्राप्त होने पर, सिरे के केबिन यदि है और रास्ते के सभी फाटक वालों को जहाँ टेलीफोन सुविधा है तदनुसार प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के साथ नोट करायेगा।

Set

- (v) यह स्थिति कि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है और अंतिम डिब्बे का नम्बर प्रत्येक लाइन क्लीयर पूछ-ताछ पुस्तिका तथा जवाबी गुर्रतिका के साथ-साथ प्रस्थान रिपोर्ट पर लिखा जायेगा, जब गाड़ी का संचालन स्वचल ब्लाक पद्धति पर हो रहा है तो लाइन क्लीयर पूछ-ताछ व जवाबी संदेश गाड़ी सिगनल रजिस्टर पर लिखे जायेगे। यह कि बिना गार्ड के चल रही गाड़ी के साथ उसके अंतिम वाहन का नम्बर दर्शाते हुये एक अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।
- (vi) इंटरमीडिएट ब्लाक रोक सिगनल को संचालन करने वाले स्टेशन मास्टर को जब ये मालूम होता है कि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है तो गाड़ी को आगे चलाने से पहले वह इंटरमीडिएट ब्लाक पोस्ट से आगे अगले ब्लाक स्टेशन के खंड को एक ब्लाक खंड मानेगा और इंटरमीडिएट ब्लाक रोक सिगनल से अगले ब्लाक स्टेशन तक के ब्लाक खंड के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।
- (vii) सहायक लोको पायलट स्टेशन से सीधा निकलते हुए पीछे की ओर तेज नजर रखेगा और स्टेशन कर्मचारियों द्वारा दिखाये जाने वाले किरी गी खतरे के संकेत का आदान-प्रदान करेगा।
- (viii) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन पर खड़ी होती है, तो स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिन मैन यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी पूरी आ गई है और जाम पट्टियों (फाउलिंग मार्क) को साफ करते हुए खड़ी हुई है।
- (ix) ऐसी गाड़ी की गति स्टेशनों से गुजरते समय 30 किमी/घंटा होनी चाहिए।
- (x) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन के मध्य किसी दुर्घटना, विफलता, रुकावट और किसी अन्य परिस्थितियों के कारण रुक जाती है और लोको पायलट को लगता है कि वह आगे नहीं चल पायेगा तो एकहरी लाइन पर वह आगे की दिशा में व सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ गाड़ी का बचाव करेंगे। दोहरी लाइन की स्थिति में जब साथ वाली लाइन को रुकावट नहीं है तो लोको पायलट आगे की तरफ सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ गाड़ी का बचाव करेंगे। इस स्थिति में कि जब साथ वाली लाइन को रुकावट है तो लोको पायलट पहले साथ वाली लाइन का बचाव करेगा और फिर अपनी लाइन का आगे की तरफ बचाव करेगा और सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ।
- (xi) बिना गार्ड/प्रशिक्षित ग्रुप सी कर्मचारी के बिना कोई भी गाड़ी भोपाल मंडल के बुदनी-मिडघाट-चौका-बरखेड़ा (अप और डाऊन दोनों दिशा में) सेक्शनों में नहीं चलेगी।
- (xii) स्वचलित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक सेक्शनों/सी.टी.सी क्षेत्र में दूसरी गाड़ी को पीछे अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक आगे जाने वाली गाड़ी जिसको बिना गार्ड के चलने की अनुमति दी गई थी, वह अगले ब्लॉक स्टेशन पर पूरी नहीं पहुंच जाती।

दिनांक 17-10-2017


 (मनोज सेठ)
 प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक

Amendment Slip No. 07 to the WCR/G&SR 2016 (English)

[1] SR. 4.09.1(6)(e) at page 105 to be Corrected as under:-

SR. 4.09.1(6)(e)(i) The Loco Pilots and the Guards should hand over the Caution Orders to the Lobby Supervisors at the end of their Journey along with other train papers.

(ii) Incoming Loco Pilots and Guard who are regularly relieved enroute station due to link working, in section mentioned in caution order, will also hand over caution order received from last caution notice station to out going Loco Pilots and Guard along with other train documents Lobby supervisor (Loco) and station master to ensure by regular checking that the correct procedure is being followed for Crew and Guard respectively.

(iii) In case there is deference between two caution orders LP/ALP/Guard will follow the restricted caution order. This fact will be brought into notice at the end of journey in register kept in lobby and also advise Station Master before start of journey through walkie talkie.

संशोधन पृची सं. 07 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016


[1] सहायक नियम 4.09.1(6)(ड) पृष्ठ सं. 116 में निम्नानुसार पढ़ा जाये-

स. वि. 4.09.1(6)(ड)(i) लोको पायलट और गार्ड अपनी यात्रा के अंत में गाड़ी के अन्य कागजातों के साथ सतर्कता आदेशों को लॉबी पर्यवेक्षकों को सौंप देंगे।

(ii) लोको पायलट और गार्ड जो कि पिछले नोटिस स्टेशन से प्राप्त सतर्कता आदेश में इंगित खंड के किसी स्टेशन पर "लिंक वर्किंग" के कारण नियमित रूप से कार्य मुक्त होते हों, वे सतर्कता आदेश जो पिछले सतर्कता आदेश नोटिस स्टेशन से प्राप्त हुआ हो को गाड़ी के अन्य कागजातों के साथ आगे जाने वाले लोको पायलट एवं गार्ड को सुर्द करेगा। लॉबी पर्यवेक्षक नियमित जांच कर यह सुनिश्चित करेंगे कि सही प्रक्रिया का पालन हो रहा है।

(iii) यदि दोनों सतर्कता आदेश में कोई अन्तर है तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/गार्ड उस सतर्कता आदेश का पालन करेंगे जो अधिक गति प्रतिबंध करता है और इस तथ्य को यात्रा के अंत में लॉबी में रखी पंजिका में इंगित करेंगे एवं यात्रा प्रारंभ करने पूर्व लोको पायलट स्टेशन मास्टर को बॉकी-टॉकी पर जानकारी देगा।

दिनांक 10.10.2017


मनीष सैनी
प्रमुख मुख्य परीक्षा प्रबंधक
10/10/17

- 11] SR 16.03.1 at page 333 is to be revised read as under-
- S.R.16.03.1(a) Detailed Gate Working Instructions for all type of the gates shall be prepared including the normal position of the gate. The Gate Working Instructions for all traffic gates and the engineering gates provided with telephone shall be incorporated in the SWR of the station. These instructions shall be framed by engineering branch signed by Sr.DEN with prior approval of Sr.DOM and Sr.DSTE. In case there is no Sr.DEN in charge of the section, DEN incharge of section shall sign the Gate working instructions. A copy of these rules/relevant extract from the Station Working Rule should be hung up at the gate lodge at manned level crossing.
- (b)The gate working instructions shall be prepared in English and Hindi / vernacular languages. The rules regarding validity & renewal will be the same as prescribed in SWR.

Date: .10.2017

शुद्धिपत्र ०८

(Manoj Seth)
PCOM/WCR

17/10/17

संशोधित शुद्धि पर्ची सं. 08 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

- (1) सहायक नियम 16.03.1 पृष्ठ कं 366 को संशोधित कर निम्न प्रकार पढा जाय-

स.नि. 16.03.1(क) सभी प्रकार के फाटक के संचालन जिसमें फाटक की सामान्य स्थिति भी शामिल है, उनके विस्तृत अनुदेश तैयार किए जाएं। सभी यातायात व इंजीनियरिंग फाटक जिसमें टेलीफोन लगे हो, के संचालन अनुदेश स्टेशन के स्टे. सं.नि. में शामिल किए जाएं। यह अनुदेश इंजीनियरिंग विभाग द्वारा वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक और वरि. मंडल सिग्नल एवं दूर संचार इंजीनियर के पूर्व अनुमोदन से सेक्शन के वरि. मंडल इंजीनियर के हस्ताक्षर के अधीन तैयार किये जायेंगे। यदि खंड में वरि.म.इंजी. प्रभारी नहीं है, तो खंड के म.इंजी. प्रभारी गेट संचालन अनुदेशों पर हस्ताक्षर करेंगे। इन नियमों/स्टेशन संचालन नियमों से संबंध उद्घरणों की एक प्रति ऐसे समपार फाटक की गुमटी में टांगी जानी चाहिये जहाँ फाटक वाला नियुक्त है।

(ख) फाटक संचालन के अनुदेश अंग्रेजी तथा हिन्दी / स्थानीय भाषा में तैयार किए जाएं। वैधता व नवीकरण संबंधी नियम स्टेशन संचालन नियम के समान ही रहेंगे।

दिनांक .10.2017

(Manoj Seth)

प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक

17/10/17

[1] SR. 3.75.1 Passing intermediate block stop signal at 'on' at page 85 & 86 is revised and to be read as under

- (a) When a Loco Pilot finds an IBS at 'On', he shall bring his train to a stop in rear of the signal, advise the Guard of the fact by sounding one long continuous Whistle at distinct intervals and contact the SM of the block station in rear, on the telephone provided for the purpose on the signal post.
- (b) The SM, on being contacted on telephone by the Loco Pilot, finds that the signal is defective, he shall, after obtaining 'Line clear' for the train from the station in advance, and if LC Gate is also protected by the IBS or LC Gate signal is located less than 1Km in advance of the IBS, after receiving Private Number from the Gateman for closure of the LC Gate to road traffic, authorise the Loco Pilot on the telephone to pass the IBS at 'on' and enter the block section ahead. SM shall also advise the Loco Pilot of the Private Number under which he had received 'Line Clear' from the station in advance and, if applicable, the Private Number he had received from the Gateman of the LC Gate. In case the LC Gate telephone is not connected with his station, the SM shall obtain Private number for closure of LC Gate against road traffic from the SM of station in advance. The Loco Pilot will note this/these Private Number(s) in his Memo Book and proceed further at the normal speed subject to other speed restrictions in force.
- (c) In case of telephone provided at the IBS post, is out of order or the Loco Pilot is unable to contact the station in rear, he shall wait for 5 minutes at the signal and if within this period the signal is not taken 'off' he shall, after advising the Guard of this fact by sounding one long whistle which may be repeated as necessary and after exchanging all-right signals with him, pass the IBS at 'on' and proceed cautiously into the block section ahead. When such a signal is passed in this manner, the speed of the train shall not exceed 15 KMPH, if visibility is good. Where, due to any reason, the line ahead cannot be seen clearly, the Loco Pilot shall proceed at a very slow speed, which shall under no circumstances exceed 8 KMPH. Loco Pilot shall be extremely vigilant and shall also lookout for LC Gate signal(s)/LC Gates enroute observing GR 3.73(2)(b) and (c) and continue to proceed cautiously till he reaches the foot of Home signal of next station, even if this Home signal is in 'off' position the Loco Pilot shall continue to look out for any possible obstruction short of the same till he comes at the foot of Home signal and will further act upon it's indication only after he has reached Home signal. After being received at the block station ahead, the Loco Pilot shall report the failure of the signal/the telephone, as the case may be, to the SM.

- (d) If the SM of the block station in rear of an IBS is aware that the IB signal is defective, before dispatching a train, he shall, obtain 'Line Clear' for the block section between the IBS and the block station in advance, and if LC Gate is also protected by the IBS or LC Gate signal is located less than 1Km in advance of the IBS, receive Private Number from the Gateman for closure of the LC Gate against road traffic, and then issue a written authority on Form T 369(3b) to the Loco Pilot to pass the IBS ahead at 'on' without stopping at the signal. In case the LC Gate telephone is not connected with his station, the SM shall obtain Private number for closure of LC Gate against road traffic from the SM of station in advance. An endorsement shall be made on the authority that 'Line Clear' for the block section from IBS to next station has been obtained and quote the Private Number received from the station in advance in the space provided and if applicable, also endorse Private Number received from the Gateman of LC Gate.

शुद्धिपत्र ०९

Note :

- (1) On those sections, where due to gradients and other local conditions, the Loco Pilot cannot leave the engine, he should sound two long and two short whistles distinctly for the Guard to assist and come to engine. In such cases the duties of the Loco Pilot will devolve upon the Guard.
- (2) During thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, the working of IBS shall be suspended.

Dated: 27.03.2018

MR Seth
(Manoj Seth)
PCOM/WCR
27/3/18

Amendment Slip No. 10 to the WCR/G&SR 2016 (English)

[1] New SR. 4.57.3 is to be added below SR 4.57.2 at page No. 168 and to be read as under :-
SR. 4.57.3 Procedure to prevent rolling of coaching rakes/stock during detachment/attachment of locomotives-

- (1) Whenever a train has brought to a stop at station and it is necessary for the loco, with or without vehicles to be detached from rest of the train, the Loco Pilot before detaching the loco must ensure that the brakes of the train are in applied position using A-9. The brakes so applied shall be released by on duty C&W staff except the brakes of first five coaches at the end where outgoing loco is being attached, which shall be released only after attachment of the outgoing loco and recharging the air pressure in the entire train.

If the train is likely to be kept without loco for more than 30 minutes then on duty shunting staff shall apply two wooden wedges under the wheels of front coach/SLR and two wooden wedges under the wheels of rear coach/SLR. Wooden wedges so applied shall be removed by shunting staff only when outgoing loco is attached. Outdoor Dy. SM/Shunting Master/Guard shall ensure personally that it is done.

At road side stations, brakes shall be released by available crew/shunting staff/stations staff.

Other provision as laid down under GRs 5.13, 5.14, 5.15, 5.16, 5.17, 5.20, 5.21 and SRs below these GRs shall also be followed strictly.

- (2) Outdoor Dy. SM/Shunting Master/Guard shall supervise the entire activity related to power attachment/detachment/loco reversal of passenger carrying trains.

- (3) Procedure to be adopted when loco changing and/or reversal of loco is required-

(a) when incoming and outgoing loco is to be detached/attached on the same end-

- (i) Procedure as laid down in para (1) above, shall be observed.
(ii) Incoming guard of the train will ensure that hand brakes of the SLR have been applied before leaving the SLR.
(iii) Outgoing guard of the train will ensure that hand brakes are released before giving all right signal for starting the train.

(b) when incoming and outgoing loco is to be detached/attached on the other end-

- (i) Procedure as laid down in para (1) above shall be observed.
(ii) Incoming guard of the train will ensure that hand brake of brake van/SLR have been applied before leaving the SLR.
(iii) After attachment of the loco, the pointsman who is deputed to attach loco will release hand brakes of SLR. The C&W staff nominated to remove danger board will ensure that hand brake of SLR has been released before removing the "danger board".
(iv) In case, when incoming loco is to be detached at one end and another outgoing loco is to be attached on the other end of the train; it must be ensured that detached incoming loco is not moved unless outgoing loco is coupled.

- (4) Mechanical (C&W) department shall ensure adequate training to operating staff with regard to introduction of various types of couplings.

Date: 10.05.2018

MRJN
(Manoj Sethi)
PEOM/WCR

Amendment Slip No. 11 to the WCR/G&SR 2016 (English)

[1] SR. 3.61.2(a) 'Precautions during fog' at page 69 is revised and to be read as under:-

SR. 3.61.2 Precautions during fog-

(a)(i) Speed during fog in absolute block system- The Loco Pilot shall not exceed the speed of 60 KMPH in absolute block system. The speed of the locomotives provided with the fog safe device can be raised up to 75 kmph subject to the judgment of the Loco Pilot. Depending upon the severity of the fog, the Loco Pilot shall control the speed of the train.

(ii) Speed during fog in automatic section- After passing an Automatic stop signal at 'Green', the speed shall not exceed 60 kmph. After passing an Automatic stop signal at 'Double Yellow', the speed shall not exceed 30 kmph. After passing an Automatic stop signal at 'Yellow', the Loco Pilot shall run at a further restricted speed so as to be prepared to stop at the next stop signal. Depending upon the severity of fog, the Loco Pilot shall control the speed of the train.

शुद्धि पत्र ११

संशोधित पर्ची सं. 11 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

[1] पृष्ठ सं. 75 पर सहायक नियम 3.61.2 (क) 'कोहरे के दौरान सतर्कता' में संशोधन किया जाता है तथा जिसे निम्नदत्त पढ़ा जाए-

स. नि. 3.61.2 'कोहरे के दौरान सतर्कता-

(क) (i) कोहरे के समय पूर्ण ब्लॉक पद्धति में गति- लोको पायलट पूर्ण ब्लॉक पद्धति में 60 कि.मी.प्र.घं. की गति से अधिक नहीं करेंगे। लोको पायलट अपने विवेक से, फॉग सेफ डिवाइस के साथ प्रदान किए गए लोकोमोटिव की गति को अधिकतम 75 किमीप्रघं तक बढ़ा सकता है। कोहरे के घनत्व के हिसाब से लोको पायलट गाड़ी की गति को नियंत्रित करेगा।

(ii) कोहरे के समय स्वचलित ब्लॉक खंड में गति-सिगनल 'ग्रीन', होने पर आटोमेटिक स्टॉप सिगनल पार करने के बाद गाड़ी की गति 60 किमीप्रघं से नहीं बढ़ाई जाएगी। सिगनल 'डबल येलो', होने पर आटोमेटिक स्टॉप सिगनल पार करने के बाद गाड़ी की गति 30 किमीप्रघं से अधिक नहीं बढ़ाई जाएगी। 'येलो', सिगनल होने पर आटोमेटिक स्टॉप सिगनल पार करने के बाद लोको पायलट गाड़ी को प्रतिबंधित गति पर चलाएगा ताकि वह अगले स्टॉप सिगनल पर गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहे। कोहरे के घनत्व के हिसाब से लोको पायलट गाड़ी की गति को नियंत्रित करेगा।

दिनांक 11.05.2018


(मनोज संव) 8
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक

Amendment Slip No. 12 to the WCR/G&SR 2016 (English)

[1] SR. 16.03.05 at page 336 is to be revised and read as under:-

SR. 16.03.05: Interlocked Engineering and Traffic level crossing gates connected to station with telephone and provided with signal with their normal position open to road traffic.

1. (a) Traffic gate- Before giving permission to any train to leave station or before taking off the reception signal, SM will inform the Gateman on telephone about the train number, description and direction of the train. Suitable entries shall be made in TSR by SM and in gate log book by gateman.
- (b) Engineering gate- (i) Before giving permission to any train to enter the block section, SM will inform Gateman on telephone about the train number, description and direction of the train. Suitable entries shall be made in TSR by SM and in gate log book by gateman.
(ii) Gateman shall obey all instructions in regard to closure of gate for the safe running of trains.
2. Gateman after receiving this information on telephone shall close and lock the gate for road traffic, after which he will take off the gate signal or transmit the key to the SM as the case may be.
3. In case of failure of gate telephone, action shall be taken as per SR 16.03.02 (c)
4. In case of failure of interlocking of gates and signals due to defects or damages in leaves/barriers/keys, the gate should be treated as non-interlocked and trains shall be worked according to rule stipulated for non-interlocked gate connected with telephone.

[2] SR. 16.03.06 at page 336 is to be revised and read as under:-

SR. 16.03.06: Non-interlocked Engineering and Traffic level crossing gate connected to station with telephone and with normal position closed to road traffic:-

1. Gateman must seek permission from Station Master for opening the gate.
2. Before granting such permission, SM shall ensure that no train is moving towards the level crossing gate. After that, permission will be granted with exchange of private number and an entry to this effect will be made in train signal register by SM and in the gate log book with red ink by Gateman.
3. After exchanging the private number from SM, Gateman will enter it in the gate log book and then will put red banner flag by day and red light by night at a distance of 5 meters away from the gate on both sides and only then will open the gate for road traffic.
4. After passing the road traffic, the gate shall be closed and locked for road traffic and banner flag/red signal will be removed by Gateman. SM shall be advised to this effect with exchange of private number and an entry will again be made by the Gateman in the Gate log book indicating the time of entry and by the Station Master in the train signal register.
5. After closing and locking the gate against road traffic, the Gateman shall not open it again under any circumstances until he receives permission supported with exchange of private number from SM to this effect.
6. SM must ensure opening of gate, if required, minimum three times in an hour for duration of five minutes each to pass the road traffic so that there is no undue pressure on gateman from road users but procedure as laid down in above para 1 to 5 shall be observed.
7. If the gate telephone goes out of order after granting permission to open the gate, trains will be worked according to SR 16.03.2 (C).
8. However, the Gate once closed can be opened by the gateman (after passage of train/trains or change in planning of train movement etc.) with the permission of Station Master as the need of opening is known to Gateman according to road traffic to be cleared. It can be done only after exchange of private number from the controlling Station Master who will ensure that there is no train movement towards the level crossings on single/double/multiple lines.

[3] Add new SR. 16.03.07 at page 337 is to be revised and read as under:-

Non-interlocked Engineering/Traffic level crossing gate provided with telephone, with normal position "Open to Road Traffic"

1. Before permitting a train (by granting line clear to station in rear or by taking 'off' the departure signal for the train) to enter the block section, the SM shall advise the Gateman, the number description, direction, and the expected time of passage of train at the gate supported by private number and an entry to this effect will be made in train signal register by SM and in the gate log book by Gateman.
2. The Gateman on receipt of the advice shall close and lock the gate against the road traffic and thereafter confirm the same to the SM supported by Private Number and an entry to this effect will be made in train signal register by SM and in the gate log book by Gateman.
3. SM will 'take off' the departure/reception signals after getting the Private Number of the Gateman.
4. Gate once closed for road traffic must, on no account be opened unless this is authorized by the Station Master, under exchange of Private Number. After exchanging the private number from SM, Gateman will enter it in the gate log book and then will put red banner flag by day and red light by night at a distance of 5 meters away from the gate on both sides and only then will open the gate for road traffic.
5. Gate once closed can be opened by the Gateman (after passage of train/trains or change in planning of train movement etc.) with the permission of Station Master as the need of opening is known to Gateman according to road traffic to be cleared. It can be done only after exchange of private number from the controlling Station Master who will ensure that there is no train movement towards the level crossings on single/double/multiple lines.
6. If gate telephone goes out of order after granting permission to open the gate, trains will be worked according to SR 16.03.2 (C).

- Remarks:-
1. This revision shall take effect from 01.10.2018, meanwhile divisions should modify gate working rules and Sr. DOMs/Sr. DENs (Co)/Sr. DSOs/Sr. DEE (Operation)/Sr. DME (Operation) should make sure that the field staff has correctly understood the changes and obtain their acknowledgement by 30.09.2018.
 3. Divisions shall educate the Gatemen and the Station Master of the serving station with which the gate is connected on telephone. A smooth change over should be ensured by deputing TIs/PWIs (JE/SE/P Way) for a period of 2-3 days at the LC gates and stations.
 4. The implications of the change shall have to be communicated to the concerned staff in the periodical Refresher/Competency Courses of TIs/Station Master/PWIs (JE/SE/P Way)/Gateman etc. both in the ZRTIs; Safety Camps and Engineering & Traffic Divisional Training Centers.
 5. DRMs shall ensure that above precautions have been done before the implementation of Amendment slip.

Dated: .05.2018


(Manoj Seth)
PCOM/WCR

26/5/18

Amendment Slip No. 13 to the WCI/G&SR 2016 (English)

[1] Item no 5 of SR 16.03.07 issued vide Amendment slip no. 12 is to be revised and read as under:-

SR 16.03.07 revised item no 5-

Gate once closed can be opened by the Gateman (after passage of train/trains or change in planning of train movement etc.) with the permission of Station Master as the need of opening is known to Gateman according to road traffic to be cleared. It can be done only after exchange of private number from the controlling Station Master who will ensure that there is no train movement towards the level crossings on double/multiple lines. However, on a single line, the Gateman can open the gate after the complete passage of the train from the gate by observing the tail board/tail lamp without exchanging private number with station master to clear the road traffic.


संशोधित पत्र सं. 13 साहयक एवं सहायक नियम पुरिभा, पनरे, संस्करण 2016

[1] संशोधन पत्र सं. 12 द्वारा जारी सहायक नियम 16.03.07 के मद सं. 5 को संशोधित किया गया है इसे निम्नवत् पढ़ा जाए-

स.नि. 16.03.07 संशोधित मद सं. 5-

5 एक बार बन्द किया गया फाटक गाड़ी/गाड़ियों को पार होने पर अथवा गाड़ी संचलन योजना में परिवर्तन किये जाने आदि में स्टेशन मास्टर की अनुमति से सड़क यातायात को निकालने के लिये जैसा आवश्यक हो, फाटकपालक द्वारा चौला जत सटका है। स्पष्ट रूप से यह तनी दिया जा सकता है जब प्राइवेट नंबर के अर्थान-प्रदान नियंत्रक स्टेशन मास्टर से किया जायेगा जो सुनिश्चित करेगा कि सनचर की ओर दोहरी/मस्टीपस लाइन पर कोई गाड़ी संचलन नहीं है। (यदि इकहरी लाइन में गेट से गाड़ी टेल बोर्ड/टेल लेम्प के साथ पूरा तरह गुजर जाना सुनिश्चित करने के बाद फाटकपालक, स्टेशन मास्टर से बिना प्राइवेट नंबर के अर्थान-प्रदान के सड़क यातायात गुजारने के लिए फाटक चौला सटका है।

दिनांक 21/06/2018


(मिनोज सेठ)
प्रमुख मुख्य परिवहन प्रबंधक
21/6/18

शुद्धिपत्र १४
Amendment Slip No. 14 to the WCI/G&SR 2016 (English)

(1) New SR 3.47.1 at page 50 is added below GR 3.47 and to be read as under:

SR 3.47.1 Simultaneous Movement of Trains –

(a) At Interlocked Stations on single line, where trains are permitted to run through, signals may be taken 'OFF' for simultaneous movement of two or more trains, provided–

- (i) The station yard is so laid out and the interlocking is so arranged that each train is received on a line which is isolated from the other line/lines OR;
- (ii) Approved Special Instructions have been obtained and notified AND;
- (iii) Such procedure is incorporated in the Working Rules of the Station.

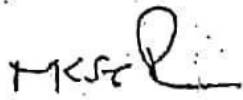
(b) At Interlocked Stations on single line where no trains are permitted to run through, and the lines are not isolated, signals may be taken 'OFF' for simultaneous movement of two or more trains, provided–

- (i) General Rule 3.40 is complied with, AND;
- (ii) Such procedure is incorporated in the Working Rules.

(c) At Major/Junction Stations, signals may be taken 'OFF' for two or more trains for simultaneous movement, provided;

- (i) The Station is so laid out and the Interlocking is so arranged that each train is received on a line which is isolated from the other line/lines OR;
- (ii) General Rule 3.40 is complied with, OR;
- (iii) Under Special Instructions, during train movement on Main Signal, non-isolated simultaneous movements in the same direction may be allowed beyond minimum 120m distance from the place at which the train is required to come to a stand, AND/OR;
- (iv) Under Special Instructions, during train movement on Calling-on signal, non-isolated simultaneous movements in the same direction may be allowed beyond the place at which train is required to come to a stand, AND;
- (v) Such procedure is incorporated in the Station Working Rules.

Dated: 07.18


(Manoj Seth)
PCOMAVR
10/11/18

Amendment Slip No. 15 to the WCR/G&SR 2016 (English)

SR 4.19.3 (b) at page 122 is revised and to be read as under:

SR 4.19.3 (b) Each Assistant Loco Pilot shall have following items along with a handy bag-

- (i) Tri-colour Torch
- (ii) Red and Green Flag
- (iii) Working Time Table

शुद्धि पत्र १५

संशोधित शुद्धि पत्र सं. 15 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, प्रनरे, संस्करण 2016

पृष्ठ सं. 134/135 पर सहायक नियम 4.19.3 गद सं. (ख) का संशोधन किया जाता है तथा इसे निम्नवत् पढ़ा जाए-

तनि. 4.19.3(ख) प्रत्येक सहायक लोको पायलट हैंडी बैग में निम्न सामान अपने कार्य के समय अपने पास रखेगा-

- (i) ट्राई-कलर टार्च
- (ii) डंडे पर लगी लाल और हरी झंडी।
- (iii) कार्य संचालन समय सारणी

Ref: (Rly. Board's letter No. 2010/Safety (A&R)/19/18 dated 05.07.2018)

Date: 06.07.2017.

(Manoj Sethi)
PCOM/WCR

6/7/17

Amendment Slip No. 16 to the WCR/G&SR 2016 (English)

(1) SR 3.78.3 is being amended on page 88 to 89 and to be read as under:

SR 3.78.3(a) Every newly appointed Loco Pilot/Assistant Loco Pilot/Guard or new to the section should be given 3 trips (up and down direction separately) for learning road out of which one must be by night to familiarize himself with the section (s) on which he is rostered for duty. On ghat section and automatic territories minimum 6 trips of road learning shall be provided in both the directions. If more than one line is available in a section, at least one trip road learning in each line shall be provided.

(b) On promotion to or officiating as LP (Goods) road learning as prescribed in SR 3.78.3(a) has to be provided to Loco Pilot to understand train dynamics.

(c) If Loco Pilot/Assistant Loco Pilot/Guard has not operated on a section for over 3 months, he should be given road learning trip/s as per the schedule given below:

Duration of absence	No. of trips	No. of trips on Ghat Section and Automatic territories
1) 3 to 6 months	One trip	Three trips
2) 6 months to 2 years	Two trips	Three trips
3) Over 2 years	Three trips	Six trips
4) In newly Commissioned IBS in section	One trip may be provided.	One trip may be provided.

(d) Any additional trip/s considered necessary should be provided with the approval of the controlling branch officers of the Division.

(e) The scale of the trips provided as above would apply to all systems of working.

(f) A register should be maintained at the crew booking point. A Loco Pilot/Assistant Loco Pilot/Guard should record in the register 15 days in advance that he is leaving road learning in a section. Also, the base depot should keep a record of the date of the last trip performed by a Loco Pilot/Assistant Loco Pilot/Guard on different sections and update it every first of the month. On the basis of these records, depot in-charge should book Loco Pilot/Assistant Loco Pilot/Guard for road learning on a section where it is required.

(g) The record of Road learning may also be kept in Crew Management system.

(h) Learning Road rules for Ghat section and Automatic block system will apply for the portion of section /station falling in respective Ghat Section/Automatic Block System only.

(i) After having road learning, Loco Pilots/Guards gives in writing to depot incharge that they are conversant with section in which they are required to work and this will confirm that they are conversant with both the directions of traffic and all the stations/yards/sidings enroute.

(Rly. Bd's letter no. 2017/Safety(DM)/7/25/Pl.4 dated: 03.07.2018)

(Rly. Bd's letter no. 2017/Safety(DM)/7/25/Pl.4 dated: 22.01.2018)

(2) New SR 3.78.5 inserted vide Amendment Slip No. 02 below SR 3.78.4 is being deleted with immediate effect.

Dated: 11.2018

सिस्टम
4) LP/ATC/CLI
को प्रति मजें/11/18

MK Saha
(Manoj Saha)
PCOM/WRG
2/11/18

Amendment Slip No. 17 to the WCR/G&SR 2016 (English)

- [1] SR 16.03.1 at page 333 as was revised vide Amendment slip no. 08, is further revised and the following is substituted.

SR 16.03.1. Gate Working Instructions:-

- (a) Detailed Gate Working Instructions for all type of the gates shall be prepared including the normal position of the gate. The Gate Working Instructions for all traffic gates and the engineering gates provided with telephone shall be incorporated in the SWR of the station.
- (b) All the gate working instructions should be signed by Sr. DOM, Sr. DEN and Sr. DSTE. In case there is no Sr. DEN incharge of the section, DEN incharge of section shall sign the Gate working instructions.
- (c) The gate working instructions shall be prepared in Hindi/Engilsh languages and vernacular languages. The rules regarding validity & renewal will be the same as prescribed in SWR.

Date: 31.12.2018

शुद्धिपत्र - १७

MKsd2
(Manoj Sethi)
PCOM/WCR
31/12/18


संशोधन पर्ची सं. 17 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

- [1] पृष्ठ सं. 336 पर उल्लिखित वर्तमान सं.नि. 16.03.1 को संशोधन पर्ची सं. 08 में संशोधित किया गया था उसे पुनः संशोधित किया जाता है और उसके स्थान पर निम्नलिखित को प्रतिस्थापित किया जाता है।

सं.नि.16.03.1 फाटक संचालन संबंधी अनुदेश-

- (क) सभी प्रकार के फाटकों के संचालन जिसमें फाटक की सामान्य स्थिति भी शामिल है, उनके विस्तृत अनुदेश तैयार किए जाएं। सभी यातायात व इंजीनियरिंग फाटक जिसमें टेलीफोन लगे हो, के संचालन अनुदेश स्टेशन के स्टे. सं.नि. में शामिल किए जाएं।
- (ख) सभी फाटक संचालन अनुदेशों पर वरि.मं.परि.प्र., वरि.मं.इंजी. तथा वरि.मं.सि. एवं दू.सं.इंजी.हस्ताक्षर करेंगे। यदि खंड में वरि.मं.इंजी. प्रभारी नहीं है, तो खंड के म.इंजी. प्रभारी गेट संचालन अनुदेशों पर हस्ताक्षर करेंगे।
- (ग) फाटक संचालन के अनुदेश हिन्दी तथा अंग्रेजी में और स्थानीय भाषा में तैयार किए जाएं। वैधता व नवीकरण संबंधी नियम स्टे. संचालन नियम के समान ही रहेंगे।

दिनांक 31.12.2018


(मनोज सेठी)
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
31/12/18

[१] पृष्ठ ०३ में सानि. १.०२ (३१) के स्थान पर, निम्नलिखित खंड रखा जाएगा अर्थात्:-

(३१) "मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट" से अभिप्राय इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या बहु लाइन पर 'सी' वर्ग का ऐसा स्टेशन अभिप्रेत है, जिसका नियंत्रण दूरवर्ती रूप में पिछले ब्लॉक स्टेशन से होता है;

[२] पृष्ठ ०४ में सानि. १.०२ (३२) के स्थान पर, निम्नलिखित खंड रखा जाएगा अर्थात्:-

(३२) "मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग" से अभिप्राय इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या बहु लाइन पर एक मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट द्वारा किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बांटकर उन्हें अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था अभिप्रेत है;"

[३] पृष्ठ ५३ में सानि. ३.४०(१) के स्थान पर निम्नलिखित नियम रखा जाएगा, अर्थात्:-

३.४० होम सिगनल 'ऑफ' करने की शर्तें :-

- (१) जब गाड़ी अंतिम स्टेशन से भिन्न और किसी निकट (होम) सिगनल की ओर आ रही है, तो सिगनल को, गाड़ी निकट (होम) सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा, जब तक कि-
 - (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है; या
 - (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, उन्मुख (ट्रेलिंग) कांटों से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है, या गाड़ी के रुकने के नियत स्थान से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है

[४] पृष्ठ ५४ में सानि. ३.४२ के स्थान पर, निम्नलिखित नियम रखा जाएगा:-

३.४२ अंतिम शोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें-


- (१) दोहरी लाइन पर, अंतिम स्टॉप सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल गाड़ी के लिए तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लियर न प्राप्त हो जाए।
- (२) इकहरी लाइन पर-
 - (क) गाड़ी के लिए अंतिम स्टॉप सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लियर न प्राप्त हो जाए.
 - (ख) मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग के लिए-
 - (i) पहले, यातायात की दिशा निर्धारित की जाएगी और फिर यातायात की निर्धारित दिशा के अनुसार ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लियर कराई जाए;
 - (ii) यातायात की दिशा निर्धारित करने के पश्चात् ही 'स्टेशन नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन' में गाड़ी संचालन की अनुमति दी जाएगी; और
 - (iii) मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लियर न प्राप्त हो जाए और यातायात की दिशा निर्धारित नहीं की गई हो।

स्पष्टीकरण- इकहरी लाइन मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग पर दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन को दो उप सेक्शनों में विभाजित किया जाता है. पहला सेक्शन जिसे 'स्टेशन नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन' कहा जाएगा और मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल से आगे ब्लॉक स्टेशन के पहले स्टॉप सिगनल के बीच के सेक्शन को 'ब्लॉक नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन' कहा जाएगा।

(संदर्भ: i) रेलवे बोर्ड पत्र क. २०१७/संरक्षा (ए एंड आर)/१९/१२ दिनांक २०.१२.२०१६)

ii) भारत का गजट सा.का.नि. ११६८(अ), क.सं. ८६१ दिनांक ०५.१२.२०१६)

दिनांक ०३.०१.२०१९


(मनोज सिंह)
प्रमुख, मुख्य यातायात प्रबंधक
पनरे/जबलपुर

Amendment Slip No. 19 to the WCR/G&SR 2016 (English)

SR 3.47.1 at page 50 was inserted vide Amendment slip no. 14, is being deleted with immediate effect.

Date: 13.01.2019

शुद्धि पत्र १९

M.S. 12
(Manoj Seth)
13/01/2019

संशोधन पर्ची सं. 19 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

पृष्ठ सं. 55 पर उल्लिखित सहायक नियम 3.47.1 को संशोधन पर्ची सं. 14 के द्वारा जारी किया गया था। इस सहायक नियम 3.47.1 को तुरन्त प्रभाव से निरस्त किया जाता है।

दिनांक 13.01.2019

M.S. 12
(मनोज सेठ)
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
13/01/19

13/01/19

Amendment Slip No. 20 to the WCR/G&SR 2016 (English)

(1) SR 3.78.3 (c) at page 88 to 89 issued vide Amendment slip no. 16 is to be revised and to be read as under:-

SR 3.78.3 (1)(c) If Loco Pilot/Assistant Loco Pilot/Guard has not operated on a section for over 3 months, he should be given road learning trips as per the schedule given below:

Duration of absence	No. of trips	No. of trips on Ghat Section and Automatic territories
1) 3 to 6 months	One trip	Three trips
2) 6 months to 2 years	Two trips	Three trips
3) Over 2 years	Three trips	Six trips

Note: In case of commissioning of new IBS, Road learning trip shall not be required.

(Rly. Bd's letter no. 2017/Safety(DM)/7/25/Pl.4 dated: 13.02.2019)

(2) SR 3.26.1 (2) at page 39 is revised and to be read as under:-

SR 3.26.1 (2) In case of commissioning of a new signal including IBS and Gate signal or shifting of existing signal, Caution order should be issued drawing the attention of the Loco Pilots for a period 90 days with specific location of new signals kilometre wise and orientation wise (i.e LHS or RHS) and entry to that effect be made by the Lobby Supervisor in the register/order book/Computer kept in the crew booking lobbies.

(Rly. Bd's letter no. 2017/Safety(DM)/7/25/Pl.4 dated: 13.02.2019)

Date: .02.2019

शुद्धि पत्र-२०

M Seth
(Manoj Seth)
PCOMR
22/2/19

संशोधित शुद्धि पत्र सं. 20 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पन्ने, संस्करण 2016

(1) पृष्ठ सं. 99 से 100 पर संशोधन पर्यी सं. 16 द्वारा जारी सहायक नियम 3.78.3 के (ग) को संशोधित किया गया है तथा इसे निम्नवत् पढ़ा जाए-

स. नि. 3.78.3 (ग) यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/गार्ड ने कित्ती सेवरान पर 3 माह से अधिक समय के लिए परिचालन कार्य न किया हो तो उसे नीचे बताये गये अनुसूची के अनुसार (मार्ग की जानकारी हेतु ट्रिप) दिये जाने चाहिए:-

अनुपस्थिति की अवधि	ट्रिपों की संख्या	घाट सेवरान एवं स्वचालित क्षेत्रों ट्रिपों की संख्या
1) 3 से 6 माह	एक ट्रिप	तीन ट्रिप
2) 6 माह से 2 वर्ष	दो ट्रिप	तीन ट्रिप
3) 2 वर्ष से अधिक	तीन ट्रिप	छह ट्रिप

नोट: नये आईसीएस सिगनल को लगाये जाने पर रोड लर्निंग ट्रिप की आवश्यकता नहीं रहेगी।

(रिक्त बोर्ड पत्र सं. 2017/संफ्टी(डीएम)/7/25/पीटी.4 दिनांक 13.02.2019)

(2) पृष्ठ सं. 43 पर सहायक नियम 3.26.1 के (2) को संशोधन किया जाता है तथा इसे निम्नवत् पढ़ा जाए-

स. नि. 3.26.1 (2) नये सिगनल जिसमें आईसीएस और गेट सिगनल भी सम्मिलित हैं को लगाने अथवा वर्तमान सिगनल का स्थान परिवर्तन के मामले में लोको पायलटों में ध्यानाकर्षण हेतु 90 दिनों की अवधि के लिये सतर्कता आदेश जिसमें नये सिगनलों की विनिर्दिष्ट अवस्थिति किलोमीटर वार तथा स्थिति वार (अर्थात RHS दाहिने हाथ की ओर अथवा LHS बाएं हाथ की ओर) सहित जारी करना चाहिए तथा इसे लागू करने संबंधी प्रविष्टि लार्बी पर्यवेक्षक द्वारा रजिस्टर/ऑर्डर बुक/क्यू बुकिंग लार्बी में रखे कम्प्यूटर में करनी चाहिए।

(रिक्त बोर्ड पत्र सं. 2017/संफ्टी(डीएम)/7/25/पीटी.4 दिनांक 13.02.2019)

दिनांक .02.2019

M Seth
(मनोज सेठ)

प्रमुख मर्यादित अधिकारी

संशोधित शुद्धि पत्र सं. 21 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

- [1] पृष्ठ सं. 369/370 पर वर्तमान सहायक नियम 16.03.6 (ड) के नीचे नया स.नि. 16.03.6(च) जोड़ा जाये एवं वर्तमान स.नि. 16.03.6(च) को संशोधित और पुनः संख्याकित किया जाता है तथा इसे स.नि. 16.03.6(छ) के रूप में निम्नानुसार पुनःस्थापित किया जाए—
स.नि. 16.03.6(च) सड़क यातायात फाटक से गुजरने के बाद, गेटमैन फाटक को सड़क यातायात के लिए तुरंत बंद और तालित कर देगा तथा उसके बाद वह फाटक के दोनों साइड लगाए गए खतरा सिगनल को हटा लेगा।
टिप्पणी— गेटमैन द्वारा सभी नॉन-इटरलॉकड समपार फाटकों की सामान्य स्थिति का कड़ाई से पालन किया जाए।

स.नि. 16.03.6(छ) स्टेशन मास्टर और फाटक वाला फाटक रजिस्टर में सभी गाड़ियों के प्राइवेट नंबर का रिकार्ड रखेंगे जिसमें निम्नलिखित कॉलम हो—

(i) स्टेशन मास्टर के लिए

दिनांक	गाड़ी का विवरण	समय जब स्टे. मा. ने फाटक बन्द करने के बारे में पूछा	गेटमैन द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर		टिप्पणी यदि हो
			प्राइवेट नम्बर	समय	


(ii) गेटमैन के लिए

दिनांक	गाड़ी का विवरण	समय जब स्टे. मा. ने फाटक बन्द करने के बारे में पूछा	दिया गया प्राइवेट नम्बर		समय जब गाड़ी ने फाटक पार किया	टिप्पणी यदि हो
			प्राइवेट नम्बर	समय		

टिप्पणी— गेटमैन सड़क यातायात निकालने हेतु गेट खोलने के समय एवं सड़क यातायात गुजर जाने के पश्चात् गेट बन्द करने के समय से संबंधित प्रविष्टि टिप्पणी कॉलम में करेगा।

दिनांक: . 03.2019

शुद्धि पत्र-२१


(मनोज सेठ)

प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पमरे/जबलपुर

संशोधित शुद्धि पत्र सं. 22 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

पृष्ठ सं. 186 पर सहायक नियम 4.62.1 के (ड) को संशोधन किया जाता है तथा इसे निम्नवत् पढ़ा जाए-

स.नि. 4.62.1 (ड) (i) संबंधित कार्यभारी (इंजीनियरिंग/यांत्रिक/विद्युत) पर्यवेक्षक ए.आर.टी., ए.आर.एम.ई. जिसमें सम्मिलित स्पार्ट कम ए. आर.एम.वी. अथवा अन्य कोई स्वाचलित वाहन / मशीन, टावर वैगन, विभागीय रोलिंग स्टॉक (कॉचिंग स्टॉक जैसे कैंपिंग कोच, मोबाइल प्रशिक्षण कार, ओ.एच.ई.वायरिंग कार इत्यादि एवं सभी अन्य विभागीय वैगन जो सामग्री गाडी, गिड्री गाडी / बॉबी गाडियां / कार्यरत विद्युतीकरण गाडी/रेल पीसने वाली गाडियों /टीआरटी/पीक्यूआरएस(मशीन को छोड़कर) में संबंधित कार्यभारी (इंजीनियरिंग/यांत्रिक/विद्युत) पर्यवेक्षक को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि रैक/वाहन/की कैरेज एण्ड वैगन कर्मचारियों द्वारा नामित परीक्षण स्थल या नजदीकी उपलब्ध सुविधाजनक गाडी परीक्षण स्थल पर 30 दिनों में एक बार जांच की गई है। गाडी/वाहन/मशीन अथवा वाहन को आगे जाने की अनुमति देने से पहले उसके संबंधित कार्यभारी (इंजीनियरिंग/यांत्रिक/विद्युत) पर्यवेक्षक के पास कैरेज एण्ड वैगन कर्मचारियों द्वारा जारी ब्रेक शक्ति प्रमाण पत्र होना चाहिए। कैंपिंग कोच का पी.ओ.एच.और आइ.ओ.एच.कमरा: चार वर्ष एवं दो वर्ष के अन्तराल में होगा। इंजीनियरिंग अधिकारी निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार ट्रेक मशीन (CSM/T-Express/WST/BCM/FRM/UNIMAT/BRM/DGS/MPT/T-28/UTV/DOUMATIC/TRT/ PQRS/SBCM/RGM/DTS/ RBMV etc.) के रखरखाव और मरम्मत के लिए जिम्मेदार होगा। विभागीय कैंपिंग कोच को नामित परीक्षण स्थल या नजदीकी उपलब्ध सुविधाजनक गाडी परीक्षण स्थल पर 30 दिनों की समाप्ती से पहले सवारी गाडी से लाया जा सकता है।

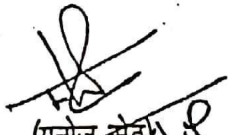
टिप्पणी:- टॉवर वैगन को जारी की गई बीपीसी की वैधता 30 दिन या 4500 किलोमीटर जो भी पहले हो, होगी।

(ii) जनशक्ति की उपलब्धता के अधीन पी.सी.एम.ई. एक बार फ्लाइंग गैंग के माध्यम से आर.ई. ट्रेनों के बीपीसी के पुनर्वेधीकरण के लिये अनुमति दे सकता है। इस प्रकार के पुनर्वेधीकरण के लिए रेलवे द्वारा अपने कार्यस्थल पर नामित फ्लाइंग गैंग द्वारा आर.ई.ट्रेनों की जांच की आवश्यकता होगी और इस तरह के पुनर्वेधीकरण को अधिकतम समयअवधि 30 दिनों के लिए किया जाएगा। यह हमेशा सुनिश्चित किया जायगा कि आर.ई. ट्रेनों को प्रत्येक 60 दिनों में उचित परीक्षण के लिए नामित परीक्षण डिपो को लाया जाए। फ्लाइंग गैंग एस.एस.ई.(मैके.) द्वारा बीपीसी के इस तरह के पुनर्वेधीकरण से पहले परीक्षण के दौरान, किसी भी खराबी का पता चलने पर, जो गाडी की सुरक्षा को प्रभावित कर सकती है, सुधार कार्य के लिए नामित TXR डिपो में वापस लाया जाएगा। बीपीसी के पुनर्वेधीकरण की उपरोक्त व्यवस्था केवल तभी लागू होगी जब कार्यरत RE गाडियों किसी परियोजना के अंतर्गत जोन/मंडल में चल रही हों। यदि चिन्हित गाडियों को अन्य जोनल रेलवे में काम करने के लिए स्थानांतरित किया जा रहा है, तो नामित डिपो पर इस गाडी का परीक्षण किया जाना सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

(iii) नामित सी.एण्ड डब्लू पर्यवेक्षक /मैकेनिकल सुपरवाइजर द्वारा आवधिक निरीक्षण के बावजूद रोलिंग स्टॉक के प्रभारी/संरक्षक संचालन शुरू करने से पहले रोलिंग स्टॉक का निरीक्षण करेंगे। यदि वह रोलिंग स्टॉक में संरचनात्मक या गियर सुरक्षा के संबंध में किसी भी असामान्यता को संदिग्ध पाता है तो वह तुरन्त पिट लाइन पर सी.एण्ड डब्लू परीक्षण के लिए रोलिंग स्टॉक की मांग करने की व्यवस्था करेगा।

स्टेशन मास्टर विभागीय ट्रेन/किसी भी विभागीय रोलिंग स्टॉक को प्रस्थान करने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि प्रभारी पर्यवेक्षक सामान्य नियम 4.31 और सामान्य नियम 4.35 के अनुसार नामित मैकेनिकल पर्यवेक्षक द्वारा जारी वैध प्रमाण पत्र को प्रस्तुत नहीं करता। मुख्य नियंत्रक यातायात/इंजी.ब्लारस्ट नियंत्रक को ट्रेक मशीनों/विभागीय रोलिंग स्टॉक के जांच का विवरण अभिरक्षा में रखना चाहिए और वैधता समाप्त होने के 7 दिनों से पहले लिखित में संबंधित विभाग को याद दिलाना चाहिए।

04.06.2019


(मनोज संठ) P
प्रमुख मुख्य पर्यवेक्षण प्रबंधक
पमरे/जबलपुर

[1] SR 3.51.1(b) at page 54 is revised and to be read as under:-

SR 3.51.1 (b) Procedure of working of trains during planned works and failure of Electrically operated points of the cross over:- On receipt of information from the operating staff about failure of the point, S&T staff will try to ascertain the nature of fault and put right the failure. If the S&T staff anticipates that rectification of the failure is likely to take a long time (beyond one hour) or during planned work viz. Non-Interlocked working on account of yard remodeling, accidents, unusuals etc., they will inform the Operating staff in writing on a disconnection memo. Action should be initiated as under:-

- (i) On receipt of such written information from the S&T staff on the disconnection memo, the SM will ensure that the both ends of the affected points of the cross over are correctly set, clamped and padlocked in NORMAL position. The SM shall, under no circumstances remove the clamp in the above setting, unless and until he receives the memo from the S&T staff that temporary modifications have been removed, and the conditions in Para (vii) below are complied with.
- (ii) After so clamping and padlocking the point, the SM shall advise the S&T staff in writing, stating that:-
"Single ended point/both ends of crossover point No. 23 have been clamped and padlocked in the NORMAL position and the necessary temporary modifications to the installations may please be made".
The S&T staff of not below the rank of a SE (Sig), on receipt of such a written advice from the SM, will carry out temporary modifications to the installations so that point steady NORMAL indication is available on the panel, by making NORMAL detection available and restricting the clearance of signals reading over the said point (including overlap) to yellow aspect only.
- (iii) After carrying out the temporary modifications, the S&T staff shall advise the SM in writing that "Temporary modifications with respect to Point No... have been carried out" and clearance of signal Nos. & have been restricted to yellow aspect only.
- (iv) On receipt of the advice, as above, the SM will arrange for issue of Caution order to the trains for observing 15 KMPH on the route of concerned signals. This may require advising the SM of the adjacent stations.
- (v) The SM shall arrange for posting of suitable operating staff, not below the rank of a Guard near the affected point for the purpose of monitoring the conditions of clamps and the point after every movement. The staff deputed to monitor the point should be equipped with telephone communication with the SM, HS lamps and flags (red and green) LED based flashing hand signal lamp, detonators and shall arrange for protection of trains in case the condition of affected point or clamps on it warrants the same. In such a condition, he shall also advise the SM on phone to restore the concerned signal to ON position and refrain from taking them to 'Off' for any subsequent move till the condition of the points and clamps is set right.
- (vi) After the defect is rectified, the SE((Sig) in consultation with the SM will remove the temporary modifications done and will give a memo to the SM stating "work with respect to Point No./Crossover No. 23 has been completed and temporary modifications have been removed and the point is ready for testing"

Before acknowledging the memo, the SM will ensure that none of the route sections over the affected point is set and the signals controlling the movement over it are at "ON" position and the tracks are clear. This is for ensuring that no train passes over the affected point during the testing.

- (vii) After the point is fully tested, the SE(Sig) will give reconnection memo to the SM indicating that "all the temporary modifications to the installations have been removed and the installation is made fully normal with respect to Point No. _____".
- (viii) The SM before accepting the re-connection memo shall ensure normal working over the affected point then acknowledge the same and advise the Controller.

Date. 27.04.2019

शुद्धि पत्र-२३


MKJNL
(Manoj Seth)
PCOM/WCR
27/4/19

पृष्ठ सं. 59 पर सहायक नियम 3.51.1 के (ख) को संशोधन किया जाता है तथा इसे निम्नवत् पढ़ा जाए-

स.नि. 3.51.1 (ख) क्रॉस ओवर के बिजली द्वारा संचालित कांटों के खराब होने पर गाड़ियों की संचालन विधि नियोजित कार्यों के दौरान गाड़ियों के कार्य करने की प्रक्रिया :- नियोजित कार्यों के दौरान यार्ड रिमॉडलिंग एक्शन के आधार पर नॉन-इन्टरलॉक कार्य निम्नानुसार प्रारम्भ किया जाना चाहिए:-

- (i) परिचालन कार्यभारी प्रभारी कांटों को सामान्य अवस्था में ही प्रकार से सेट करेंगे और तब क्रॉस ओवर के दोनों सिरों को सामान्य अवस्था में क्लैम्प और पैडलॉक सुनिश्चित करेंगे। परिचालन कार्यभारी प्रभारी किसी भी परिस्थिति में सामान्य अवस्था में सेट किये गये क्लैम्प को नहीं हटायेंगे जब तक कि संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारी द्वारा यह मेमों न प्राप्त कर ले कि अस्थायी परिवर्तन पैरा (vii) के शर्तों को पूरा करने के बाद हटा लिये गये हैं।
- (ii) परिचालन कार्यभारी प्रभारी कांटों को इस प्रकार क्लैम्प और पैडलॉक करने के पश्चात् लिखित में सिग. एवं दू.सं. विभाग के कर्मचारियों को सूचित करेंगे :-
 "क्रॉस ओवर क्र..... के एक तरफ के कांटे या दोनों ओर के कांटों को सामान्य स्थिति में क्लैम्प एवं पैडलॉक पर दिया गया है। आप कृपया उपकरणों में अस्थायी परिवर्तन करें।"
 सक्षम संकेत एवं दूरसंचार विभाग के अधिकारी इस प्रकार का लिखित मेमो परिचालन कार्यभारी प्रभारी से प्राप्त करने के बाद उपकरण में इस प्रकार अस्थायी परिवर्तन करेंगे कि कांटे पैनल पर सामान्य और स्थिर संकेत दें। इसके लिए कांटों से संबंधित सिग्नल के क्लियरेंस को प्रतिबंधित करेंगे जो सिर्फ पीला संकेत देगा और साथ ही साथ ओवर लैप सहित उसकी पहचान उपलब्ध करेंगे।
- (iii) सिग. एवं दू.सं. विभाग के कर्मचारी अस्थायी परिवर्तन करने के बाद परिचालन कार्यभारी प्रभारी को लिखित में सूचित करेंगे कि कांटा नं.....को ठीक दिया गया है और सिग्नल नं. के क्लियरेंस अस्थायी परिवर्तनों द्वारा पीले संकेत पर प्रतिबंधित कर दिये गये हैं।
- (iv) इस प्रकार की सूचना मिलने के बाद, स्टे. मा. संबंधित मार्ग के सिग्नलों के लिए गाड़ियों को 15 कि.मी.प्र.घं. का सतर्कता आदेश पालन करने के लिए निर्देश जारी करेंगे। इस बात की सूचना बाजू वाले स्टे.के.स्टे.मा. को देना आवश्यक है।
- (v) परिचालन कार्यभारी प्रभारी उपयुक्त परिचालन कर्मचारी को प्रभावित कांटे के पास नियुक्त करेंगे जो कि गार्ड के पद से नीचे का न हो, वह कांटों और क्लैम्प की स्थिति का प्रत्येक गाड़ी के जाने के बाद निरीक्षण करेंगे, वे कर्मचारी जिन्हें कांटों के निरीक्षण के लिये लगाया जायें उनके पास परिचालन कार्यभारी प्रभारी से संचार की व्यवस्था होनी चाहिए, हाथ बती (लाल और हरी) झंडी, एल.ई.डी आधारित फ्लैशिंग हाथ सिग्नल लेम्प, पटाखें हों ताकि प्रभावित प्वाइंट देखकर (क्लैम्प लगे होने की दशा में) यदि आवश्यकता हो तो वह गाड़ियों का बचाव कर सकें। ऐसी अवस्था में वह परिचालन कार्यभारी प्रभारी को फोन द्वारा संबंधित सिग्नल को ऑन स्थिति में करने को कहेगा और जब तक सही कांटे ओर क्लैम्प नहीं लग जाते तब तक किसी संचालन के लिये सिग्नल को ऑफ नहीं होने देगा।
- (vi) नियोजित कार्य पूर्ण होने के बाद सक्षम संकेत एवं दूरसंचार विभाग के अधिकारी परिचालन कार्यभारी प्रभारी से संबंध स्थापित करके अस्थायी परिवर्तनों को हटा देगा और परिचालन कार्यभारी प्रभारी को यह संदेश लिखित रूप में देगा कि "कांटा नं./क्रॉस ओवर नं. का कार्य पूरा हो गया है और अस्थायी प्रतिबंध हटा लिये गये हैं तथा कांटे परीक्षण के लिए तैयार हैं।
 परिचालन कार्यभारी प्रभारी मेमों पर अभिस्वीकृति देने के पूर्व यह सुनिश्चित करेंगे कि प्रभावित कांटे सेट नहीं है उन्हें नियंत्रित करने वाले सिग्नल ऑन स्थिति में है और रेल पथ खाली है। यह सब सुनिश्चित करने हेतु किया जायेगा ताकि प्रभावित कांटों के परीक्षण के समय उस पर कोई गाड़ी न गुजरे।
- (vii) कांटों पूरी तरह जाँच करने के बाद सक्षम संकेत एवं दूरसंचार विभाग के अधिकारी लिखित घोषणा करते हुए रिकनेक्शन मेमों देगा कि उपकरणों से संबंधित सभी अस्थायी परिवर्तन निकाल दिये गये हैं और उपकरण जो कांटा नं.से संबंधित हैं पूर्णतः सामान्य हैं।
- (viii) परिचालन कार्यभारी प्रभारी रिकनेक्शन मेमों प्राप्त करने के बाद खण्ड नियंत्रक को सूचित करके प्रभावित कांटों पर सामान्य संचालन शुरू करेगा।

दिनांक 04.06.2019

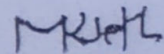

 प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
 पमरे / जबलपुर

[1] SR 16.04.2 at page 337 is revised and to be read as under:-

SR 16.04.2 Action by gateman in case of any unusual occurrence on train:- The Gateman shall watch all passing trains and keep a sharp look out for any unusual condition like hot axle, loose /hanging part of any vehicle, fire in train, load shifted, spring broken etc., In case he observes anything unusual with the passing train, he shall immediately take following action:-

- (a) Warn the Loco Pilot/guard of the passing train by showing danger hand signal.
- (b) Simultaneously try to draw the attention of the Loco Pilot/guard by whistling continuously, shouting, gesticulating, throwing ballast on the brake van or by any other means.
- (c) In case of train parting, he shall not show stop hand signal but take action in accordance with GR 16.08 and SR thereunder.
- (d) If train crew (Loco Pilot/Assistant Loco Pilot/Guard) fail to take notice or stop the train upon the Gateman's signal, Gateman shall immediately inform the Station Master provided with telephone connections to stop the train at his station and the said train shall be examined.

Date: 11.09.2019


(Manoj Sethi)
PCQM/WCR

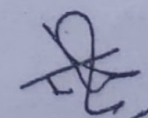
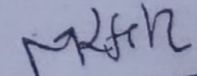
संशोधित पर्ची सं. 25 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

[1] पृष्ठ सं. 370 पर सहायक नियम 16.04.2 को संशोधन किया जाता है तथा जिसे निम्नवत् पढ़ा जाए—

स.नि. 16.04.2 गाड़ी में असमान्य स्थिति उत्पन्न होने पर फाटक वाले द्वारा की जाने वाली कार्यवाही— फाटक से गुजरने वाली गाड़ियों पर फाटकवाला ध्यान से नज़र रखेगा कि उनमें हाट एक्सल, किसी डिब्बे का ढीला या झूलता हुआ हिस्सा, आग, लोड शिफ्टिंग, स्प्रिंग टूटना आदि किसी प्रकार की असमान्य बात तो नहीं है। यदि वह गुजरती गाड़ी में कोई असमान्य स्थिति देखे तो वह तत्काल निम्नलिखित कार्यवाही करेगा—

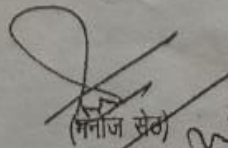
- (क) लोको पायलट या गार्ड को खतरा हाथ सिग्नल दिखाएगा,
- (ख) लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, हाव भाव से, ब्रेकवान की तरफ गिट्टी फेंककर या अन्य तरीके से गार्ड/लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने की कोशिश करेगा।
- (ग) यदि गाड़ी विभाजित हो गई हो तो वह रोक हाथ सिग्नल नहीं दिखायेगा लेकिन स.नि.16-08 तथा उसके सहा. नि. के अनुसार कार्यवाही करेगा।
- (घ) यदि ट्रेन चालक दल (लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/गार्ड) गेटमैन के द्वारा दिये गये उपरोक्त संकेतों को प्राप्त करने या गाड़ी को रोकने में विफल रहते हैं तो गेटमैन तुरन्त स्टेशन मास्टर को दिये गये टेलीफोन से उक्त गाड़ी को रोकने के लिए सूचित करेगा एवं उक्त गाड़ी का परीक्षण किया जायेगा।

दिनांक 11-09-2019



(मनोज सेठ)
11/9/19 प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक

सं. 4.62.4 पर वर्तमान सहायक नियम 4.62.3 के नीचे नया स.नि. 4.62.4 जोड़कर निम्नानुसार पढ़ा जाए- ✓

- सं. 4.62.4 ओएचई कार्यों से संबंधित दो कार्यशील गाड़ियों का एक ही खंड में कार्य करना जब अलग-अलग स्थान पर एक ही खंड में काम करने के लिए दो कार्यशील गाड़ियों की आवश्यकता होती है, तो ट्रेन संचालन के दौरान निम्नलिखित सावधानियां बरती जाएंगी:
1. कार्यशील ट्रेनें एक ही ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक खंड में प्रवेश करेंगी और एक ही स्टेशन पर क्लीयर-होंगी यानी दोनों ट्रेनें ब्लॉक खंड के स्टेशन के दोनों ओर क्लीयर की जा सकती हैं, लेकिन दोनों ट्रेनें एक ही ब्लॉक स्टेशन पर क्लीयर की जाएंगी। दोनों छोर के दो ब्लॉक स्टेशनों पर अलग-अलग दो कार्यशील ट्रेनों द्वारा ब्लॉक खंड को क्लीयर करना पूर्णतः प्रतिबंधित है।
 2. किलोमीटर जहाँ पर काम करने वाली ट्रेनें काम करेगी, को माँग पत्र (रिक्वीजिशन मेमो) में दिया जाएगा। एमो की प्रति गाड़ियों को काम करने के लिए प्रतिनियुक्त गाड़ों को प्रदान की जाएगी।
 3. सेक्शन को ब्लॉक करना और सेक्शन को क्लीयर करना और सेफ मेमो जारी करना TRD सुपरवाइजर द्वारा किया जाएगा। दोनों कार्यशील ट्रेनें एक ही प्रमारी के अंतर्गत काम करेंगी। प्रमारी ब्लॉक खंड में कार्यरत ट्रेनों को अलग करने और जोड़ने का निर्देश देंगे एवं पर्यवेक्षण करेंगे।
 4. ट्रेन का गठन ऐसा होना चाहिए कि मोटिव यूनिट ट्रेन के दोनों छोर पर हो। ब्लॉक खंड में ट्रेनों को अलग-अलग काम करने के लिए क्रू के दो सेट बुक किये जायेंगे।
 5. ट्रेनों को ब्लॉक सेक्शन में अलग-अलग किया जाएगा और काम के दौरान दोनो कार्यशील ट्रेनों के बीच पर्याप्त दूरी बनाए रखी जाएगी। LV बोर्ड को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने और स्टेशन में क्लीयर करते समय अंतिम वाहन पर रखा जाएगा।
 6. कार्यशील ट्रेन की सुरक्षा:- जब ब्लॉक खंड में स्टेशनों के बीच कार्यशील ट्रेनें काम कर रही हों, तो कार्य करने वाले ट्रेन के आधिकारिक प्रमारी पर्याप्त संख्या में स्थायी सक्षम टीआरडी कर्मचारियों को ट्रेन की सुरक्षा के लिए निम्नानुसार नियुक्त करेंगे:
गाड़ी का बचाव करने के लिए नियुक्त किया गया/किए गए व्यक्ति दोहरी लाइन पर गाड़ी के पीछे की ओर इकहरी लाइन पर सामने और पीछे दोनों ओर बड़ी लाइन पर 600 मीटर जाकर रेलपथ के आर-पार एक जाम झंडी लगायेंगे या कटिंग या अन्य अवरोध होने पर 600 मीटर से कम नहीं पर इस प्रकार जाम झंडी लगाएंगे कि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को जाम झंडी साफ-साफ दिखायी दे। गाड़ी के बचाव के लिए नियुक्त किए गए कर्मचारियों को 2 पटाखे एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर जाम झंडी के समीप भी लगाने चाहिए और जब आवश्यक हो तो गाड़ी के आगे पीछे चलने के साथ-साथ जाम झंडी एवं पटाखों का भी स्थान परिवर्तन करते रहना चाहिए। यदि गाड़ी स्टेशन याडों में ऐसी लाइन पर खड़ी हो जिसका सिग्नलों द्वारा बचाव न किया जा रहा हो तो गाड़ी के दोनों सिरों पर जाम झंडियां लगानी चाहिए। यदि जाम झंडियां उपलब्ध न हो तो आपात स्थिति में गाड़ी का बचाव करने के लिए हाथ सिग्नलों के साथ कर्मचारियों को तैनात करना चाहिए।
 7. इन ट्रेनों को ले जाते समय दोनों वर्किंग ट्रेनों के वर्किंग स्टाफ और इंजीनियर एक दूसरे से संवाद करेंगे।
 8. काम पूरा होने के बाद, यदि दोनों कार्यशील ट्रेनों को जोड़ा नहीं जा सकता है, तो पीछे का हिस्सा सर्तकता के साथ 30 कि.मी.प्र.घं की गति से आगे बढ़ेगा, दोनों गाड़ियों के मध्य 1000 मीटर की दूरी बनाये रखते हुये। यदि अगला भाग रुक जाता है, तो अगले भाग का गाई पीछे की ओर ट्रेन को रोकने के लिए खंतरे का संकेत देगा। ऐसे मामले में पहले भाग के अंतिम वाहन पर कोई LV बोर्ड नहीं लगाया जाएगा।
 9. ट्रेन पहले स्टॉप सिग्नल (गलत दिशा पर अंतिम स्टॉप सिग्नल या सही दिशा का पहला स्टॉप सिग्नल) पर रुकेगी और स्टेशन मास्टर सिग्नल/पायलटिंग कर गाड़ी को लेने की व्यवस्था करेगा।
 10. जब दोनों ट्रेनों को जोड़ा नहीं जा सकता है, तो पहली गाड़ी को सिग्नल/ पायलटिंग पर लिया दिया जाएगा/बाद वाली गाड़ी प्रथम सिग्नल पर प्रतिक्षा करेगी। पहली ट्रेन के प्रवेश के बाद, स्टेशन मास्टर सिग्नल पर या पायलट द्वारा, जैसा भी मामला हो, दूसरी ट्रेन को लेने की व्यवस्था करेगा।
 11. कार्य के बाद जब एक कनेक्टेड ट्रेन स्टेशन पर पहुंचती है, तो टीआरडी प्रमारी स्टेशन मास्टर को मेमो देगा, जिसमें दर्ज होना चाहिए कि ब्लॉक सेक्शन में काम करने वाली ट्रेन का कोई भी हिस्सा नहीं बचा है और ब्लॉक सेक्शन ट्रेनों के चलने के लिए सुरक्षित है।


 (मैनेजिंग सेन्ड)
 प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
 3/31

संशोधित पर्ची सं. 27 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

[1] पृष्ठ सं. 116 पर सहायक नियम 4.10.2 के नीचे नया सहायक नियम 4.10.3 जोड़ा गया है जिसे निम्नवत् पढ़ा जाए--

सहायक नियम 4.10.3 निम्नलिखित परिस्थितियों के साथ नॉन-इंटरलॉक कार्य के समय ट्रेनों की गति 30 कि.मी. प्र.घं. तक बढ़ाया जाना--

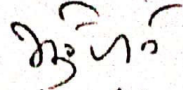
- (i) कांटों को उपयुक्त क्लैम्प का उपयोग करके क्लैप पैडलॉकिंग के साथ गति को 30 कि.मी.प्र.घं. तक बढ़ाया जा सकता है।
- (ii) कोई अलग से अस्थायी पैनल की जरूरत नहीं है और केवल फी होम सिग्नल दिया जाएगा।
- (iii) कांटों की स्थिति को परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा एवं सम्मुख कांटों की सामान्य स्थिति का बचाव/संकेत (Detection of point) संबंधित सिग्नल की उपयुक्त सर्किट वायरिंग के द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा।
- (iv) ट्रैक का भौतिक सत्यापन सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा भौतिक रूप से किया जाएगा।
- (v) आवश्यक सुरक्षा निर्देशों को नॉन-इंटरलॉकिंग के लिए अस्थायी कार्यसंचालन निर्देशों में शामिल किया जाना चाहिए, जो आवश्यक रूप से उपयुक्त इन्फ्रास्ट्रक्चर समर्थन के साथ अनुमोदित विशेष निर्देश के तहत 30 कि.मी.प्र.घं. में आवश्यक है।

नोट 1. उपरोक्त शर्तों को नॉन-इंटरलॉक कार्य शुरू करने से पहले मंडल परिपत्र नोटिस (DCN) और अस्थायी कार्य निर्देश (TWI) में शामिल किया जाना चाहिए और इसका सख्ती से पालन किया जाना चाहिए।

2. नॉन-इंटरलॉक कांटों की गति प्रतिबंध के लिए अन्य शर्तें सामान्य नियम 4.10.1 के अनुसार समान रहेंगी।

(Ref: i) Rly.Bd's Letter No 2020/Safety (A&R)/19/07 dated 18.03.2020.
ii) Gazette of India G.S.R. 168(E) No. 144 dated 13th March 2020.

दिनांक: 24.09.2020


(मुकुल जैन)
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पमरे/जबलपुर

Amendment Slip No. 28 to the WCR/G&SR 2016 (English)

New SR 2.01.1 is added below GR 2.01 at page 7 and to be read as under:-

SR 2.01.1 The copy of Rules to be supplied by Railway administration under General Rule 2.01 may be hard copy or electronic copy of the document or relevant extracts thereof.

New SR 4.19.6 is added below SR 4.19.5 at page 124 and to be read as under:-

SR 4.19.6 Each Guard (with him/her or in Guard van) and Loco Pilot (with him/her or in Loco), while on duty with his/her train, shall have a copy (in hard or in electronic form) of these rules or relevant portions thereof, as supplied to him/her under Rule 2.01 and a copy (in hard or in electronic form) of the working time table and the all correction slips and appendices, if any, in force on that section of the railway over which the train is to run.

(Ref:) Rly.Bd's Letter No 2020/Safety(A&R)/19/12 dated 17.12.2020

3] Add Note at page 159 is below SR 4.42.3 and to be read as under:-

Note :- These rules does not apply to EMU/MEMU/DEMU/PARAKH However, Motorman /Loco pilot, will remain vigilant and take immediate necessary steps to stop the train on noticing danger hand signal.

Dated: 29.12.2020

(Mukul Jain)
PCOM/WCR

संशोधित पर्ची सं. 28 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

1] पृष्ठ सं. 9 पर सामान्य नियम 2.01 के नीचे नया सहायक नियम 2.01.1 जोड़ा गया है जिसे निम्नवत् पढ़ा जाए:-

स.नि. 2.01.1 सामान्य नियम 2.01 के तहत रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति करने वाले नियमों की प्रतिलिपि दस्तावेजों अथवा तत्संबंधी संगत उद्घरणों की हार्ड कॉपी अथवा इलैक्ट्रॉनिक/सॉफ्ट कॉपी के रूप में होनी चाहिए।

2] पृष्ठ सं. 137 पर सहायक नियम 4.19.5 के नीचे नया सहायक नियम 4.19.6 जोड़ा गया है जिसे निम्नवत् पढ़ा जाए:-

स.नि. 4.19.6 प्रत्येक गार्ड के पास (स्वयं के साथ अथवा गार्ड वैन में) और लोको पायलट के पास (स्वयं के साथ अथवा लोको में), अपनी गाड़ी में ड्यूटी के समय नियम 2.01 के तहत उसे दिये गए नियमों अथवा इनके संगत भागों की एक प्रतिलिपि (हार्ड अथवा इलैक्ट्रॉनिक रूप में) तथा रेलवे के उस खंड, जहां गाड़ी चलाई जानी है, पर लागू वर्किंग समय सारणी और सभी शुद्धि परचियों और परिशिष्ट, यदि कोई हो की प्रतिलिपि (हार्ड अथवा इलैक्ट्रॉनिक रूप में) होनी चाहिए।

(Ref:) Rly.Bd's Letter No 2020/Safety(A&R)/19/12 dated 17.12.2020

[3] पृष्ठ सं. 174 पर सहायक नियम 4.42.3 के नीचे नोट जोड़ा जाए जिसे निम्नवत् पढ़ा जाए:-

नोट:- ये नियम EMU/MEMU/DEMU/PARAKH पर लागू नहीं होते हैं। हालांकि, मोटरमैन/लोको पायलट, सतर्क रहेंगे और खतरे के संकेत पर ट्रेन को रोकने के लिए तत्काल आवश्यक कदम उठाएंगे।

दिनांक: 29.12.2020

(Mukul Jain)
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पमरे/जबलपुर

Amendment Slip No. 29 to the WCR/G&SR 2016 (English)

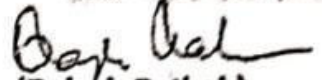
[1] At page 18 in GR 3.07 for sub-rule (7), the following sub-rule shall be substituted, namely -

"(7) Under approved special instructions, a colour light Distant signal may be combined with the last Stop signal of a station in rear or with an Intermediate Block signal or with a Stop signal protecting a level crossing. When a colour light Distant signal is combined, (i) with the last Stop signal of a station in rear or (ii) with an Intermediate Block signal or (iii) with a stop signal protecting a level-crossing, arrangements shall be such that the signal shall not display a less restrictive aspect than the stop aspect till Line Clear has been obtained from the station ahead as in case of (i) and (ii) above and until the level-crossing gates have been closed and locked for the passage of trains as in case of (iii) above."

Ref: i) Rly. Board's letter No. 2020/Safety (A&R)/19/12 dated 10.03.2021]

ii) Gazette of India GSR 157 (E) S.No. 116 dated 08.03.2021]

Dated: 09.04.2021


(Rajesh Pathak)
PCOM/WCR

संशोधित पत्र सं. 29 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण-2016

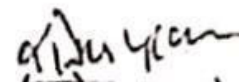
[1] पृष्ठ क्र. 22 में सानि. 3.07 के उपनियम (7) के स्थान पर निम्नलिखित उपनियम रखा जाएगा, अर्थात् -

"(7) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, रंगीन बत्ती दूरस्थ सिगनल पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल के साथ अथवा मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल अथवा समपार की रक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ संयुक्त कर लगाया जा सकता है। रंगीन बत्ती दूरस्थ सिगनल को (i) पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल अथवा (ii) मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल अथवा (iii) समपार की रक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ संयुक्त कर लगाए जाने की अवस्था में ऐसी व्यवस्था की जाएगी कि यह सिगनल 'रोक' संकेत से अलग अन्य संकेत तब तक न दे सके, जब तक कि उपरोक्त (i) और (ii) के मामले में अगले स्टेशन से लाइन क्लियर न ले लिया जाये और उपरोक्त (iii) के मामले में, जब तक गाड़ियों के गुजरने के लिए समपार फाटक को बंद कर ताला न लगा दिया जाए।"

संदर्भ 1) रेलवे बोर्ड पत्र क्र. 2020/संघटी (ए एच आर)/19/12 दिनांक 10.03.2021)

ii) भारत का गजट पीएसआर 157 (ए) क्र. 116 दिनांक 08.03.2021)

दिनांक 09.04.2021


(राजेश पाठक)

पमुरय मुख्य परिचालन प्रबंधक

पमरे/जबलपुर

शुद्धि पत्र 29



क. पमरे/जबल/टी-732/G&SR

दिनांक 18.11.2021

वरि. मंडल परि. प्रबंधक
जबलपुर, भोपाल, कोटा.

विषय:- पमरे की सामान्य एवं सहायक नियम संस्करण 2016 के संशोधन पत्र(Amendment slip) सं. 30 अंग्रेजी एवं हिन्दी संस्करण जारी करने के संबंध में।

<<<<>>>>

पश्चिम मध्य रेल की सामान्य एवं सहायक नियम संस्करण 2016 के संशोधित पत्र (Amendment slip) सं. 30 अंग्रेजी एवं हिन्दी संस्करण की छायाप्रति अग्रिम कार्यवाही हेतु संलग्न कर भेजी जा रही है। इस संशोधन पत्र को मंडल स्तर पर सर्वसंबंधितों को वितरित करने की व्यवस्था करें एवं सुनिश्चित करें कि संबंधित कर्मचारियों के पास इसकी प्रति पहुँच गयी है।

संलग्न: 01 पेज।

(अजय कुमार शुक्ला)

उप मुख्य परिचालन प्रबंधक/FOIS
कृते प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पमरे/जबलपुर

- प्रति:1. सचिव महाप्रबंधक, महाप्रबंधक महोदय के- सादर सूचनार्थ।
2. समस्त विभाग प्रमुख/मुख्यालय जबलपुर- आपके सादर सूचनार्थ।
 3. प्रमुख कार्यकारी निदेशक/संरक्षा- रेलवे बोर्ड, नई दिल्ली- आपके सादर सूचनार्थ।
 4. मंडल रेल प्रबंधक. जबलपुर, भोपाल, कोटा, नागपुर, भुसावल, झाँसी- आपके सादर सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु।
 5. वरि. मंडल संरक्षा अधिकारी जबलपुर, भोपाल, कोटा- सूचनार्थ।
 6. प्राचार्य, क्षेत्रिय प्रशिक्षण केन्द्र, भुसावल/उदयपुर- सूचनार्थ।
 7. प्र.मु.परि.प्रबंध./उत्तर मध्य रेलवे, मध्य रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे, उत्तर रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे-सादर सूचनार्थ।

Amendment Slip No. 30 to the WCR/G&SR 2016 (English)

[1] SR 1.03.1(a) at page no. 06 is revised to be read as under:-

SR 1.03.1(a) Any station which cannot be worked under 'A', 'B', 'C' or 'D' class conditions is termed as 'Special' class.

Date: 18..11.2021


(Rajesh Pathak)

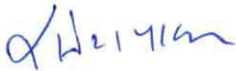
Principal Chief Operation Manager
West Central Railway

**सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पश्चिम मध्य रेलवे, संस्करण-2016 की
शुद्धि पत्र सं.-30**

[1] सहायक नियम 1.03.1(क) पृष्ठ सं. 08 में निम्न संशोधन के अनुसार पढ़ा जाये:-

स.नि. 1.03.1(क) जिस स्टेशन का संचालन 'ए', 'बी', 'सी' या 'डी' क्लास की शर्तों के अंतर्गत नहीं किया जा सकता उसको "स्पेशल" क्लास स्टेशन कहते हैं।

दिनांक 18.11.2021


(राजेश पाठक)

प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पश्चिम मध्य रेल



क. पमरे/जबल/टी-732/G&SR

दिनांक 29.11.2021

वरि. मंडल परि. प्रबंधक
जबलपुर, भोपाल, कोटा.

विषय:- पमरे की सामान्य एवं सहायक नियम संस्करण 2016 के संशोधन पत्र(Amendment slip) सं. 31 अंग्रेजी एवं हिन्दी संस्करण जारी करने के संबंध में।

<<<<>>>>

पश्चिम मध्य रेल की सामान्य एवं सहायक नियम संस्करण 2016 के संशोधित पत्र (Amendment slip) सं. 31 अंग्रेजी एवं हिन्दी संस्करण की छायाप्रति अग्रिम कार्यवाही हेतु संलग्न कर भेजी जा रही है। इस संशोधन पत्र को मंडल स्तर पर सर्वसंबंधितों को वितरित करने की व्यवस्था करें एवं सुनिश्चित करें कि संबंधित कर्मचारियों के पास इसकी प्रति पहुँच गयी है।

संलग्न: 01 पेज।

(ए.क.एस.यादव)

सहायक परिचालन प्रबंधक/ योजना
कृते प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पमरे/जबलपुर

- प्रति:1. सचिव महाप्रबंधक, महाप्रबंधक महोदय के- सादर सूचनार्थ।
2. समस्त विभाग प्रमुख/मुख्यालय जबलपुर- आपके सादर सूचनार्थ।
 3. प्रमुख कार्यकारी निदेशक/संरक्षा- रेलवे बोर्ड, नई दिल्ली- आपके सादर सूचनार्थ।
 4. मंडल रेल प्रबंधक. जबलपुर, भोपाल, कोटा, नागपुर, भुसावल, झाँसी- आपके सादर सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु।
 5. वरि. मंडल संरक्षा अधिकारी जबलपुर, भोपाल, कोटा- सूचनार्थ।
 6. प्राचार्य, क्षेत्रिय प्रशिक्षण केन्द्र, भुसावल/उदयपुर- सूचनार्थ।
 7. प्र.मु.परि.प्रबं./उत्तर मध्य रेलवे, मध्य रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे, उत्तर रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे-सादर सूचनार्थ।

Amendment Slip No. 31 to the WCR/G&SR 2016 (English)

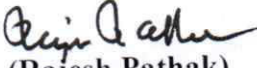
Amendment Slip No. 11 to the WCR/G&SR 2016 (English) is revised and to be read as under:-

- [1] SR. 3.61.2(a) 'Precautions during fog' at page 69 is revised and to be read as under:-
SR. 3.61.2 Precautions during fog-

- (a)(i) Speed during fog in absolute block system- The Loco Pilot shall not exceed the speed of 75 KMPH in absolute block system. Depending upon the severity of the fog, the Loco Pilot shall control the speed of the train.
- (ii) Speed during fog in automatic section- After passing an Automatic stop signal at 'Green', the speed shall not exceed 75 kmph. After passing an Automatic stop signal at 'Double Yellow', the speed shall not exceed 30 kmph. After passing an Automatic stop signal at 'Yellow', the Loco Pilot shall run at a further restricted speed so as to be prepared to stop at the next stop signal.

Note: In case fog safe device is not available in locomotive or the device fails enroute the maximum speed of 75 Kmph as indicated above shall be reduced to 60 Kmph or less subject to judgement of Loco pilot.

Date: 29.11.2021


(Rajesh Pathak)

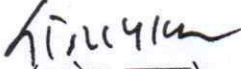
Principal Chief Operation Manager
West Central Railway

सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पश्चिम मध्य रेलवे, संस्करण-2016 की शुद्धि पत्र सं.-31 संशोधित पृष्ठी सं. 11 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016 को संशोधन किया जाता है इसे निम्नानुसार पढ़ा जाए-

- [1] पृष्ठ सं. 75 पर सहायक नियम 3.61.2 (क) 'कोहरे के दौरान सतर्कता' में संशोधन किया जाता है तथा जिसे निम्नवत् पढ़ा जाए-
- स. नि. 3.61.2 'कोहरे के दौरान सतर्कता-
- (क) (i) कोहरे के समय पूर्ण ब्लॉक पद्धति में गति- लोको पायलट पूर्ण ब्लॉक पद्धति में 75 कि.मी.प्र.घं. की गति से अधिक नहीं करेंगे। कोहरे के घनत्व के हिसाब से लोको पायलट गाड़ी की गति को नियंत्रित करेगा।
- (ii) कोहरे के समय स्वचलित ब्लॉक खंड में गति-सिगनल 'ग्रीन', होने पर आटोमेटिक स्टॉप सिगनल पार करने के बाद गाड़ी की गति 75 किमीप्रघं से अधिक नहीं बढ़ाई जाएगी। सिगनल 'डबल येलो', होने पर आटोमेटिक स्टॉप सिगनल पार करने के बाद गाड़ी की गति 30 किमीप्रघं से अधिक नहीं बढ़ाई जाएगी। 'येलो', सिगनल होने पर ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल पार करने के बाद लोको पायलट गाड़ी को प्रतिबंधित गति पर चलाएगा ताकि वह अगले स्टॉप सिगनल पर गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहे।

नोट: यदि लोकोमोटिव में फॉग सेफ डिवाइस उपलब्ध नहीं है या डिवाइस रास्ते में विफल हो जाता है तो 75 किमीप्रघं की अधिकतम गति जैसा कि ऊपर बताया गया है का पालन न करते हुए लोको पायलट अपने विवेक के अनुसार 60 किलोमीप्रघं या उससे कम करेगा।

दिनांक 29.11.2021


(राजेश पाठक)

प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पश्चिम मध्य रेल

संशोधन पर्ची सं. 32 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

[1] पृष्ठ सं. 167 में सा.नि. 4.35 के स्थान पर, निम्नलिखित खंड रखें जाएंगे अर्थात:-

- “4.35 गाड़ियों का प्रस्थान.- (1) लोको पायलट प्रस्थान प्राधिकार के बिना स्टेशन से अपनी गाड़ी नहीं चलाएगा। गाड़ी के प्रस्थान से पहले, वह इस बात का समाधान करेगा कि सभी सही स्थावर सिगनल और, जहां आवश्यक है, वहां हैंड सिगनल दे दिए गए हैं और उसके सामने, लाइन पर कोई प्रत्यक्ष अवरोध नहीं है तथा गार्ड ने प्रस्थान के लिए सिगनल दे दिया है। गार्ड, प्रस्थान सिगनल देने से पहले, यह देख लेगा कि गाड़ी को आगे चलाने के लिए सब कुछ ठीक है।
- (2) स्टेशन मास्टर और गार्ड को विशेष अनुदेशों द्वारा यथा विनिर्दिष्ट रीति से संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कोई भी भूमिका या ड्यूटी सौंपी जा सकती है।
- (3) गार्ड, गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल तब तक नहीं देगा जब तक इस बात का समाधान नहीं हो जाता कि विशेष अनुदेशों के अनुसार के सिवाय, कोई व्यक्ति किसी ऐसे डिब्बे या वाहन या वाहन की छत पर यात्रा नहीं कर रहा है, जो यात्रियों के प्रयोग के लिए नियत नहीं है।
- (4) उप नियम (3) के विपरीत किसी यात्रा के मामले में, गार्ड, लोको पायलट या सहायक लोको पायलट, यदि आवश्यक हो, किसी डिब्बे या वाहन या वाहन की छत से किसी अनधिकृत व्यक्ति को हटाने के लिए राजकीय रेल पुलिस, रेल सुरक्षा बल और स्टेशन कर्मचारियों से सहायता लेगा।”

संदर्भ:- i) रेलवे बोर्ड पत्र क. 2020/संरक्षा (ए एंड आर)/19/17 दिनांक 14.03.2022)

ii) भारत का गजट सा.का.नि. 195(अ) क.सं. 192 दिनांक 14.03.2022)

दिनांक: 21.03.2022

9/12/21/4102
(राजेश पाठक)
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पमरे/जबलपुर



क. पमरे/जबल/टी-732/G&SR

दिनांक 20.07.2022

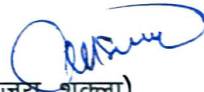
वरि. मंडल परि. प्रबंधक
जबलपुर, भोपाल, कोटा.

विषय:- पमरे की सामान्य एवं सहायक नियम संस्करण 2016 के संशोधन पत्र(Amendment slip) सं. 33 हिन्दी संस्करण जारी करने के संबंध में।

<<<<◇>>>>

पश्चिम मध्य रेल की सामान्य एवं सहायक नियम संस्करण 2016 के संशोधित पत्र (Amendment slip) सं. 33 हिन्दी संस्करण की छायाप्रति अग्रिम कार्यवाही हेतु संलग्न कर भेजी जा रही है। इस संशोधन पत्र को मंडल स्तर पर सर्वसंबंधितों को वितरित करने की व्यवस्था करें एवं सुनिश्चित करें कि संबंधित कर्मचारियों के पास इसकी प्रति पहुँच गयी है।

संलग्न: 02 पेज।


(अजय-शुक्ला)

उप मुख्य परिचालन प्रबंधक(एफ.ओ.आई.एस.)
कृते प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पमरे/जबलपुर

- प्रति:1. सचिव महाप्रबंधक, महाप्रबंधक महोदय के- सादर सूचनार्थ।
2. समस्त विभाग प्रमुख/मुख्यालय जबलपुर- आपके सादर सूचनार्थ।
 3. प्रमुख कार्यकारी निदेशक/संरक्षा- रेलवे बोर्ड, नई दिल्ली- आपके सादर सूचनार्थ।
 4. मंडल रेल प्रबंधक. जबलपुर, भोपाल, कोटा, नागपुर, भुसावल, झाँसी- आपके सादर सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु।
 5. वरि. मंडल संरक्षा अधिकारी जबलपुर, भोपाल, कोटा- सूचनार्थ।
 6. प्राचार्य, क्षेत्रिय प्रशिक्षण केन्द्र, भुसावल/उदयपुर- सूचनार्थ।
 7. प्र.मु.परि.प्रबं./उत्तर मध्य रेलवे, मध्य रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे, उत्तर रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे-सादर सूचनार्थ।

संशोधन पर्ची सं. 33 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

स.नि. 4.25.1 में शुद्धि पत्र सं. 6 के मद कं 1 पृष्ठ कं 147 को संशोधित किया जाता है। जिसे निम्नानुसार पढ़ा जाए।

स.नि. 4.25.1 गार्ड, गार्ड जनरल एवं वाहन गाइडेन्स:-

(1)(क) कोई भी गाड़ी गार्ड के बिना नहीं चलेगी। (यदि ब्रेकवान उपलब्ध न कराया गया, हो तो गार्ड इंजन में यात्रा करेगा) तथापि, तत्कालिक परिचालनिक आवश्यकता के कारण विशेष परिस्थिति में, वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक के पूर्वानुमोदन से बिना गार्ड के मालगाड़ी को चलाया जा सकता है, ऐसी स्थिति में गार्ड की ड्यूटी निभाने हेतु एक प्रशिक्षित ग्रुप 'सी' कर्मचारी को प्रतिनियुक्त किया जाना चाहिये जो गाड़ी के संरक्षित एवं सुरक्षित संचलन हेतु आवश्यक पटाखे, एल.ई.डी. फ्लैशिंग हाथ सिग्नल बत्ती, लाल एवं हरी झंडी, एच.एस.लैम्प आदि सहित गार्ड के न्यूनतम उपकरण अपने साथ लेकर चलेगा। ऐसी माल गाड़ियों के संचालन का रिकार्ड कंट्रोल कार्यालय में एक अलग रजिस्टर में रखा जाएगा।

(ख) तथापि परिचालनिक आवश्यकताओं के कारण विशेष परिस्थिति के मामले में-

(i) सहायक नियम 4.25.1.1(क) के उल्लेखानुसार, यदि स्टेशन में कोई प्रशिक्षित ग्रुप 'सी' कर्मचारी भी उपलब्ध नहीं हो तो वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक के व्यक्तिगत अनुमोदन से बिना गार्ड की गाड़ी का परिचालन किया जा सकता है। जब गाड़ी बिना गार्ड के चलेगी तब ऐसी स्थिति में गार्ड द्वारा निर्वाह होने वाले कार्य लोको पायलट द्वारा किये जायेंगे, विभागीय गाड़ियों के मामले में संबंधित पर्यवेक्षक गार्ड की ड्यूटी करेगा।

कोहरे एवं धुन्ध के मौसम में, एवं सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर तथा दोहरी लाइन वाले सेक्शन में इकहरी लाइन का संचालन होने पर बिना गार्ड के गाड़ी नहीं चलाई जाएगी। सिवाय आपात स्थिति में जैसे कोई गार्ड गिर जाये या बीमार हो जाए, या छूट जाये, अथवा किसी दुर्घटना के कारण बिना गार्ड के गाड़ी चलाना आवश्यक हो तो थोड़ी दूरी के लिए अगले नजदीकी स्टेशन तक गाड़ी चलाने की अनुमति दी जा सकेगी जहाँ गाड़ी को सही से स्टेबल कराया जा सके और गार्ड या प्रशिक्षित ग्रुप 'सी' कर्मचारी की व्यवस्था की जा सके।

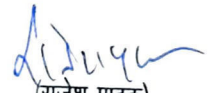
आपातकाल के दौरान गार्ड/प्रशिक्षित ग्रुप 'सी' के कर्मचारी के बगैर गाड़ी परिचालन हेतु प्रक्रिया का विस्तृत विवरण निम्नवत् है-

(ii) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि गाड़ी इंजन से आखिरी डिब्बे तक जो ब्रेकवान भी हो सकता है, निर्वात/एयरब्रेक युक्त है यदि गाड़ी के प्रस्थान स्टेशन पर गार्ड उपलब्ध नहीं है तो गाड़ी परीक्षक(एस.ई.सी. एण्ड डब्ल्यू) ऐसी गाड़ी के आखिरी डिब्बे का नम्बर और प्रकार बी.पी.सी. पर लिखेगा। और यदि चालक दल बदलने वाले या बीच के स्टेशनों पर गार्ड उपलब्ध नहीं है तो यह कार्य स्टेशन मास्टर की सूचना के पश्चात गाड़ी के ब्रेक पावर के परीक्षण तथा गाड़ी के आखिरी चार पिस्टन कार्यरत हैं सुनिश्चित करने का कार्य लोको पायलट द्वारा किया जायेगा। बी.पी.सी. पर हस्ताक्षर करने से पहले लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि आवश्यक मात्रा में निर्वात/एयर प्रेशर ब्रेकवान में उपलब्ध है। निर्वात/एयर प्रेशर गेज गाड़ी चलने वाले स्टेशन द्वारा उपलब्ध कराया जायेगा।

(iii) लोको पायलट को अंतिम डिब्बा संकेतक (टेल लैम्प/टेल बोर्ड) अवश्य उपलब्ध कराया जाएगा तथा इसे स्टेशन मास्टर द्वारा नामित स्टेशन कर्मचारियों की सहायता से सहायक लोको पायलट द्वारा सबसे अंतिम डिब्बे के टेल एंड पर अनिवार्य रूप से लगाया जाएगा। ऐसी गाड़ियों को चलाने के लिए (टेल लैम्प/टेल बोर्ड) आवश्यक है।

- (iv) लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा व स्टेशन मास्टर आवश्यक पृष्ठांकन द्वारा उल्लेख करेगा कि गाड़ी को बिना गार्ड के चलना है और इस सम्बन्ध में खंड नियंत्रक को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के साथ नोट कराया जायेगा, जो रास्ते के स्टेशनों को सूचित करेगा। स्टेशन मास्टर, ट्रेन नम्बर प्राप्त होने पर, सिरे के केबिन यदि है और रास्ते के सभी फाटक वालों को जहाँ टेलीफोन सुविधा है तदनुसार प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के साथ नोट करायेगा।
- (v) यह स्थिति कि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है और अंतिम डिब्बे का नम्बर प्रत्येक लाइन क्लीयर पूछ-ताछ संदेश तथा जबाबी संदेश के साथ-साथ प्रस्थान रिपोर्ट पर लिखा जायेगा, जब गाड़ी का संचालन स्वचल ब्लाक पद्धति पर हो रहा है तो लाइन क्लीयर पूछ-ताछ व जबाबी संदेश गाड़ी सिगनल रजिस्टर पर लिखे जायेगे। यह कि बिना गार्ड के चल रही गाड़ी के साथ उसके अंतिम वाहन का नम्बर दर्शाते हुये एक अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।
- (vi) इंटरमीडिएट ब्लाक रोक सिगनल को संचालन करने वाले स्टेशन मास्टर को जब ये मालूम होता है कि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है तो गाड़ी को आगे चलाने से पहले वह इंटरमीडिएट ब्लाक पोस्ट से आगे अगले ब्लाक स्टेशन के खंड को एक ब्लाक खंड मानेगा और इंटरमीडिएट ब्लाक रोक सिगनल से अगले ब्लाक स्टेशन तक के ब्लाक खंड के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।
- (vii) सहायक लोको पायलट स्टेशन से सीधा निकलते हुए पीछे की ओर तेज नजर रखेगा और स्टेशन कर्मचारियों द्वारा दिखाये जाने वाले किसी भी खतरे के संकेत की अभिस्वीकृति देगा।
- (viii) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन पर खड़ी होती है, तो स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिन मैन यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी पूरी आ गई है और जाम पट्टियों (फाउलिंग मार्क) को साफ करते हुए खड़ी हुई है।
- (x) जब इस तरह की गाड़ी दुर्घटना, खराबी, अवरोध या अन्य आसाधारण कारण से दो स्टेशनों के बीच खड़ी होती है और लोको पायलट द्वारा यहा पाया जाता है कि गाड़ी को आगे नहीं ले जाया सकता तब वह तुरन्त साधारण नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी का बचाव करेगा। बचाव करने के लिए जाते समय यह सावधानी बरतनी होगी कि लोको यदि पटरी पर है तो उसे मानवरहित (अन्मैंड) न छोड़ें।
- (xi) बिना गार्ड/प्रशिक्षित ग्रुप 'सी' कर्मचारी के बिना कोई भी गाड़ी भोपाल मंडल के बुदनी-मिडघाट-चौका-बरखेड़ा (अप और डाऊन दोनों दिशा में) सेक्शनों में नहीं चलेंगी।
- (xii) स्वचलित (आटोमैटिक) ब्लॉक सेक्शनों/सी.टी.सी क्षेत्र में दूसरी गाड़ी को पीछे अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक आगे जाने वाली गाड़ी जिसको बिना गार्ड के चलने की अनुमति दी गई थी, वह अगले ब्लॉक स्टेशन पर पूरी नहीं पहुंच जाती।

दिनांक 20.07.2022


(राजेश पाठक)

प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पमरे/जबलपुर

संशोधन पर्ची सं. 34 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

- [1] पृष्ठ 104 में सामान्य नियम 4.08 के उप नियम (1)(क) के स्थान पर, निम्नलिखित उप नियम रखा जाएगा, अर्थात्:-
सामान्य नियम 4.08 साधारणतया गति सीमाएं :-
“(क) रेलवे के प्रत्येक सेक्शन में प्रत्येक रेलगाड़ी को उस गति सीमा के भीतर ही चलाया जाएगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा उस सेक्शन के लिए मंजूर की गई है।”
(संदर्भ: i) रेलवे बोर्ड पत्र क. 2022/संरक्षा (ए एंड आर)/19/20 दिनांक 28.07.2022)
ii) भारत का गजट सा.का.नि. 603(अ). क.सं. 530 दिनांक 27.जुलाई.2022)
- [2] सहायक नियम 4.08.4 के नीचे पृष्ठ सं. 108 पर नया सहायक नियम 4.08.5 को जोड़कर पढ़ा जाये-
किसी भी खण्ड के अधिकतम अनुमेय गति जिसे पूर्व में मुख्य संरक्षा आयुक्त ने स्वीकृत किया था, को 110 किमी.प्रतिघंटा तक बढ़ाने के लिए निम्न निर्देश जारी किये जाते हैं।
सहायक नियम 4.08.5 (क) क्षेत्रीय रेलवे के प्रमुख मुख्य अभियंता को किसी भी खण्ड में रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा स्वीकृत, अधिकतम अनुमेय गति को 110 किमी.प्रतिघंटा तक बढ़ाने के लिए स्वीकृति देने का अधिकार है।
(ख) इसके अलावा खण्ड की अधिकतम अनुमेय गति को 110 किमी.प्रतिघंटा से अधिक करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे को मुख्य संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति लेनी होगी।
(Rly.Bd's Letter No 70/WDO/ORI/RO/IVol.VIII dated 28.07.2022.)
- [3] पृष्ठ सं 116 पर सामान्य नियम 4.10 के उप नियम (1) के स्थान पर निम्नलिखित उप नियम रखा जाएगा अर्थात्:-
सामान्य नियम 4.10 सम्मुख (फेसिंग) कांटो पर गति सीमा :-
“(1) गैर अनन्तर्पाशित (नॉन इन्टरलाकड) फेसिंग प्वाइंट्स पर गाड़ियों की गति किसी भी दशा में 30 किलो मीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी और टर्न आऊट और क्रॉसओवर्स पर भी गति उसकी अनुज्ञेय गति या 30 किलोमीटर प्रति घंटा, जो भी कम हो, से अधिक नहीं होगी जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारण करके इससे अधिक गति की अनुमति नहीं दी जाती।
(Ref: i) Rly.Bd's Letter No 2020/Safety (A&R)/19/7 dated 18.03.2020.
ii) Gazette of India G.S.R. 168(E) No. 144 dated 12th March 2020
- [4] शुद्धि पत्र सं. 27 पृष्ठ सं 116 सहा.नि. 4.10.3 को संशोधित किया जाता है। जिसे निम्नानुसार पढ़ा जाए।
सहायक नियम 4.10.3 निम्नलिखित सावधानियों/शर्तों के साथ नॉन-इंटनलॉक कार्य के समय ट्रेनों की गति 30 कि.मी.प्र.घं. तक बढ़ाया जाना-
(i) कांटों को उपयुक्त क्लैम्स का उपयोग करके वलैप एवं पैडलॉकिंग के साथ गति को 30 कि.मी.प्र.घं. तक बढ़ाया जा सकता है।
(ii) कोई अलग से अस्थायी पैनल की जरूरत नहीं है और केवल फ्री होम सिगनल दिया जाएगा।
(iii) कांटों की स्थिति को नॉनइंटरलॉकिंग कार्य के दौरान अपनाई जाने वाली सावधानियों का पालन करते हुए परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा।
(iv) ट्रेक का भौतिक सत्यापन सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा भौतिक रूप से किया जाएगा।
(v) आवश्यक संरक्षा निर्देशों को नॉन-इंटरलॉकिंग के लिए अधिकतम गति 30 कि.मी.प्र.घं. के लिए अस्थायी कार्यसंचालन निर्देशों में शामिल किया जाना चाहिए, जो आवश्यक रूप से infrastructural (इंफ्रास्ट्रक्चर) समर्थन के तहत आवश्यक हो।
(Ref:) Rly.Bd's Letter No 2020/Safety (A&R)/19/07 dated 05.09.2022.
- [5] पृष्ठ सं. 01 पर सहायक नियम 1.02 (5) 1 (क) (ख) को संशोधित किया जाता है तथा जिसे निम्नवत् पढ़ा जाए-
- स. नि. 1.02 (5) 1 (क) महाप्रबन्धक के द्वारा प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक को एक विशेष आदेश के द्वारा उनके पदनाम से प्राधिकृत किया है, और वे रेल अधिनियम 1989 (24 वाँ भाग) की धारा 60 और 87 जो कि उपधारा (1) के अन्तर्गत है, से उन्हें इस नियम के अंतर्गत प्राधिकृत अधिकारी नियुक्त किया है।
(ख) प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक ही सहायक नियम बनाने और बदलने के लिये प्राधिकृत है।
- नोट:- पश्चिम मध्य रेलवे सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका (हिन्दी संस्करण 2016) में जहाँ पर मुख्य परिचालन प्रबंधक पदनाम आते हैं को प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक के रूप में पढ़ा जाए।

दिनांक: 23 .09.2022


(मुकुल सरन माथुर)
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
पमरे/जबलपुर

संशोधन पर्ची सं. 35 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

वर्तमान में सहा.नि.3.51.1(क) और सहा.नि.3.51.1(ख) (साथ ही) संशोधन पर्ची सं. 24 का लोप किया जाता है।
पृष्ठ 58, 59 और 60 पर नया सहा.नि. 3.51.1 सामान्य नियम 3.51 के नीचे जोड़ा गया है जिसे निम्नानुसार पढ़ें-

सहा.नि.3.51.1 प्वाइंट और सिगनल के डिस्कनेक्शन के समय गाड़ियों का संचालन

जब भी प्वाइंट, सिगनल या इंटरलॉकिंग गियर को डिस्कनेक्ट करने की आवश्यकता होती है (रखरखाव, विफलता अथवा अन्य कोई कारण) जो गाडी की आवाजाही के सामान्य संचालन को प्रभावित करता है, तो कार्य के एस.एण्ड.टी. प्रभारी व्यक्ति द्वारा लिखित में स्टेशन मास्टर/कैबिन प्रभारी को सूचना देगा। ऐसी सूचना प्राप्त होने पर संबंधित एस.एण्ड.टी. कर्मचारी द्वारा निर्धारित फार्म (S&T T/351) पर लिखित रूप में डिस्कनेक्शन मेमो भरकर प्रभारी स्टेशन मास्टर/कैबिन प्रभारी को देगा, जिसमें डिस्कनेक्शन लेने का उचित कारण और संभावित अवधि का उल्लेख किया जाएगा।

डिस्कनेक्शन की अनुमति देने से पहले, स्टेशन मास्टर/कैबिन प्रभारी खण्ड नियंत्रक की अनुमति प्राप्त करेंगे। जहाँ कैबिन स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में है, वहाँ स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक की अनुमति प्राप्त करने के बाद, प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान करके कैबिन प्रभारी को अनुमति देंगे।

प्वाइंट, सिगनल और इंटरलॉकिंग गियर के डिस्कनेक्शन के दौरान गाड़ियों के संचालन की प्रक्रिया-

भले ही क्रास ओवर के एक छोर पर कॉटों का विच्छेदन किया गया हो, दोनों छोरों के कॉटों को डिस्कनेक्शन के दौरान विच्छेदित माना जाएगा। डिस्कनेक्शन के समय-

- (i) यदि सीधी लाइन पर गाडी की आवाजाही की आवश्यकता है, तो क्रास ओवर के दोनों सिरों को सीधी लाइन के लिए सेट करने के बाद क्लैप एवं पैडलॉक किया जाएगा (आइसोलेशन के लिए)
- (ii) यदि क्रास ओवर पर गाड़ियों की आवाजाही आवश्यक है तो क्रास ओवर के दोनों सिरों को क्रास मूवमेंट के लिए तदनुसार सेट, क्लैप और पैडलॉक किया जाएगा(सीधी लाइन के लिए नहीं)
- (iii) लोको पायलट को फार्म T-369(3b) प्राधिकार पत्र जारी करके और उसके संबंधित सामान्य नियम 3.68,3.69,3.70 और उनके सहायक नियमों का पालन करके गाडी को पास किया जाएगा।

कार्य पूर्ण होने के बाद, संबंधित एस.एण्ड.टी. कर्मचारी, स्टेशन मास्टर/कैबिन प्रभारी को सूचना देगा कि संबंधित प्वाइंट परीक्षण के लिए तैयार है। परीक्षण की अनुमति देने के पहले स्टेशन मास्टर/कैबिन प्रभारी यह सुनिश्चित करेगा कि उक्त कॉटों पर आवाजाही को नियंत्रित करने वाले सिगनल " ऑन " स्थिति में हैं और ट्रेक साफ है (यह सुनिश्चित करने के लिए है कि परीक्षण के दौरान कोई भी गाडी प्रभावित कॉटों से न गुजरे)।

एस.एण्ड.टी. स्टाफ द्वारा प्वाइंट का सफलतापूर्वक परीक्षण हो जाने के बाद, संबंधित एस.एण्ड.टी. कर्मचारी, स्टेशन मास्टर/कैबिन प्रभारी को रि-कनेक्शन मेमो जारी करेगा जिसमें उल्लेख किया जाएगा कि " सिगनल, प्वाइंट और/या सिगनलिंग गियर आदि ठीक हो गये हैं और उनका भौतिक सत्यापन कर लिया गया है और प्वाइंट/क्रासओवर नंबर गाडी के परिचालन के लिए सुरक्षित हैं।"

स्टेशन मास्टर/कैबिन प्रभारी रि-कनेक्शन मेमो (S&T T/351) प्राप्त होने पर संबंधित कैबिन प्रभारी एवं खण्ड नियंत्रक को सूचना देंगे, और उसके बाद मौजूदा निर्देशों के अनुसार सामान्य गाडी संचालन फिर से प्रारम्भ किया जाएगा।

दिनांक 08.2023

Digitally (सिनेशु गोपाल) Venu
Gopal प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक
Date: 04-08-2023 13:33:19
Reason: Approved

संशोधन पर्वी सं. 36 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

1. वर्तमान में पृष्ठ 211/212 पर सामान्य नियम 5.16 को संशोधित किया जाता है एवं सहा.नि 5.16.1 का लोप किया जाता है जिसे निम्नानुसार पढ़ें-

सामान्य नियम "5.16 गाड़ियों के आगमन के दौरान शंटिंग- ऐसे चिह्नानकित स्टेशनों, जहाँ बार-बार शंटिंग की जाती है, और जहाँ शंटिंग करते समय बरती जाने वाली निम्नलिखित सावधानियों सहित ऐसे कॉटों को रोक सिगनल या शंट सिगनल द्वारा संरक्षित किया गया हो, विशेष अनुदेशों के सिवाय जब कभी किसी ऐसी लाइन पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जायें जिसका पृथक्करण (आइसोलेट) नहीं किया गया है, तो उन कॉटों की ओर कोई शंटिंग नहीं की जाएगी जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है-

क) शंटिंग, प्राधिकृत सक्षम रेल सेवक के पर्यवेक्षण में की जाएगी; और

ख) रोक अथवा लदान पूर्णतः वात ब्रेक पर होने चाहिए; और

ग) शंटिंग के दौरान अधिकतम गति 15 किमी. प्रतिघंटा से अधिक नहीं होगी।"

नियम सामान्य नियम 5.16 को निम्नलिखित अनुदेशों के साथ पढ़ा जाए:

1. प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा संशोधित 5.16 के परंतुक के तहत सिगनल शंटिंग संचलन की अपवाद स्वरूप छूट दी जा सकती है।
2. शंटिंग के ऐसे मामलों में, जहाँ संशोधित सामान्य नियम 5.16 के तहत विशेष अनुदेशों के अंतर्गत प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा अनुमति दी गयी है, लोको को आगे की ओर लगाकर शंटिंग उस पॉइंट की ओर की जाएगी जहाँ से आने वाली रेलगाड़ी को गुजरना है। विशेष अनुदेशों के तहत प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा अनुमत शंटिंग संचलन के लिए आमतौर पर पुशिंग लोको के साथ शंटिंग की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।
3. आवश्यकता होने पर संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा स्थानीय स्थितियों के आधार पर अतिरिक्त सावधानियों निर्धारित की जा सकती हैं।
4. प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा विशेष अनुदेशों के तहत अनुमत सिगनल शंटिंग संचलन को सिगनल इंटरलॉकिंग योजना और स्टेशन संचालन नियम रूपरेखा में स्पष्ट रूप से पृष्ठांकित किया जाए।
5. चूंकि संशोधित सामान्य नियम 5.16 में उल्लेखित सावधानियों का फील्ड कर्मचारियों द्वारा पालन किया जाना है, इसलिए प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा विशेष अनुदेशों के तहत अनुमत ऐसे संचलन का स्टेशन संचालन नियमों में सावधानियों की सूची सहित स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाए, जो निम्नानुसार है-

क्र. सं.	विशेष अनुदेशों के तहत अनुमत सिगनल शंटिंग संचलन		बरती जाने वाली सावधानियों
	शंट सिगनल सं.	पॉइंट नम्बर की ओर (जहाँ से आने वाली रेलगाड़ी को गुजरना है)	
1			
2			

6. संशोधित सामान्य नियम 5.16 के अंतर्गत विशेष अनुदेशों के तहत प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा विशेषानुमति, की कार्यवाही सिगनल योजना के अनुमोदन के समय करनी चाहिए ताकि तदुपरांत कोई पुनः कार्य शामिल न हो।

2. वर्तमान में पृष्ठ 263 पर सामान्य नियम 8.05(3) के स्थान पर निम्नलिखित उप-नियम रखा जाएगा एवं सहा.नि 8.05.1 और टिप्पणी का लोप किया जाता है जिसे निम्नानुसार पढ़ें-

8.05(3) इन नियमों के नियम 5.16 द्वारा यथा अनुज्ञाप्राप्त के सिवाय जब किसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग उन कॉटों की तरफ नहीं की जाएगी, जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है।

3. वर्तमान में पृष्ठ 265 पर सामान्य नियम 8.10(2) के स्थान पर निम्नलिखित उप-नियम रखा जाएगा एवं सहा.नि 8.10.1 और टिप्पणी का लोप किया जाता है तथा सहा नियम 8.10.2 को सहा नियम 8.10.1 के रूप में पुनःकामांकित किया जाता है जिसे निम्नानुसार पढ़ें-

8.10(2) इन नियमों के नियम 5.16 द्वारा यथा अनुज्ञाप्राप्त के सिवाय जब किसी लाइन पर, जो पृथक नहीं की गयी है, पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग उन कॉटों की तरफ नहीं की जाएगी, जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है।

(Ref-1- 2021/Safety(A&R)/19/49 Dated 25.07.23

2- The Gazette of India G.S.R. 526(E) S.N.420 dated 10/07/2023)

4. वर्तमान में पृष्ठ 55 पर सामान्य नियम 3.47 के नीचे उप नियम (1) को जोड़ा गया है जिसे निम्नानुसार पढ़ें-

“(1) जब दो या दो से अधिक रेलें किसी भी दिशा से एक साथ आ रही हों तो एक से अधिक रेलों के लिए सिग्नल ‘ऑफ’ करने के लिए उन्हें गैर पृथक् लाइनों पर अनुमति दी जा सकेगी ; विशेष अनुदेशों के अधीन, जब नियम 3.40 के अधीन पर्याप्त दूरी की आवश्यकता पूरी हो जाती है ; और अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, जब नियम 3.40 के अधीन पर्याप्त दूरी की आवश्यकता पूरी नहीं होती है।”

सामान्य नियम 3.47 को निम्नलिखित अनुदेशों के साथ पढ़ा जाए:

1. सामान्य नियम 3.47 (1) के अंतर्गत ऐसी सभी विशेषानुमतियों को एस.आई.पी.(SIP) और एस.डब्ल्यू.आर.(SWR) आरेख में “भौतिक अलगाव के बिना एक साथ संचलन” शीर्ष के तहत अलग से सूचीबद्ध किया जाएगा।
2. सभी “भौतिक अलगाव के बिना एक साथ संचलन” को “विशेष अनुदेशों” या “अनुमोदित विशेष अनुदेशों” के तहत अनुमोदित अनुदेशों के साथ स्टेशन संचालन नियमों में शामिल किया जाएगा।
3. साइट संबंधी आवश्यकताओं, यदि कोई हों, के अनुसार क्षेत्रीय रेलों द्वारा सीधे ही विपरीत दिशा में संचलन की अनुमति देने के लिए विशेष साक्षानियों पर विचार किया जाए।
4. सामान्य नियम 3.47 (1) के अंतर्गत संचलन की अनुमति देने से पहले, स्थानीय स्थितियों जैसे ग्रेडिएंट, गति, घुमावदार मोड़, यार्ड आदि के संबंध में विचार किया जाए।

5. वर्तमान में पृष्ठ 30 पर सामान्य नियम 3.13 के उप नियम (2) के स्थान पर निम्नलिखित उप नियम रखा जाएगा जिसे निम्नानुसार पढ़ें-

“यदि बुलावा (कॉलिंग- ऑन) सिग्नल लगाया जाता है तो वह आने वाली गाड़ी का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टॉप) सिग्नल के नीचे लगाया जायेगा। विशेष अनुदेशों के अनुसार बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिग्नल अंतिम रोक (स्टॉप) सिग्नल के सिवाय किसी भी अन्य रोक (स्टॉप) सिग्नल के नीचे लगाया जा सकता है।”

6. वर्तमान में पृष्ठ 89 पर सामान्य नियम 3.70 के उप नियम (4) के स्थान पर निम्नलिखित उप नियम रखा जाएगा जिसे निम्नानुसार पढ़ें-

“जहाँ विशेष अनुदेशों के अधीन कोई बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिग्नल किसी ऐसे प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिग्नल, जो अंतिम रोक (स्टॉप) सिग्नल नहीं है, के नीचे लगाया गया है तो उस बुलावा (कॉलिंग- ऑन) सिग्नल को तब तक ‘ऑफ’ नहीं किया जाएगा जब तक कि उसके ऊपर के प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिग्नल को ‘ऑफ’ करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती हैं।”

7. वर्तमान में पृष्ठ 101 पर सामान्य नियम 3.81 के उप नियम (1)(ख) के स्थान पर निम्नलिखित उप नियम रखा जाएगा जिसे निम्नानुसार पढ़ें-

“यदि नियम 3.13 के उपनियम (2) के अनुसार विशेष अनुदेशों के अधीन बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिग्नल की व्यवस्था है, तो उसे ‘ऑफ’ करके ;”

(Ref- 1-2021/Safety(A&R)/19/49 Pt-1 Dated 31.07.2023

2- The Gazette of India G.S.R. 535(E) S.N.429 dated 11/07/2023)

venu gopal chinta

Digitally signed by VENU GOPAL
CHINTA
Date: 2023.08.16 18:52:34 +05'30'

दिनांक 16.08.2023

(सी. वेणू गोपाल)
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक

Amendment Slip No. 37 to the WCR/G&SR 2016 (English)

SR 3.78.3 (c) at page 89 issued vide Amendment slip no. 20 is revised and to be read as under:-

SR 3.78.3 (c) (i) If Loco Pilot/Assistant Loco Pilot/Guard has not operated on a section for over 3 months, he should be given road learning trip/s as per the schedule given below:

Duration of absence	No. of trips	No. of trips on Ghat Section and Automatic territories
1) 3 to 6 months	One trip	Three trips
2) 6 months to 2 years	Two trips	Three trips
3) Over 2 years	Three trips	Six trips

Note: In case of commissioning of new IBS, Road learning trip shall not be required.
(Rly. Bd's letter no. 2017/Safety(DM)/7/25/Pt.4 dated: 13.02.2019)

(ii) No separate road learning is required for Loco Pilots/Assistant Loco Pilot/Train Manager in case of existing section being added with 2nd/3rd/4th line and existing signaling system being upgraded to Automatic one. However, running staff may move in such sections with restricted speed as felt convenient by them for the first three trip only.

Loco Pilots/Assistant Loco Pilot/Train Manager, shall be apprised of the details of new lines (location of signals, LC Gates, Neutral Section, Gradients etc.) by issuing Caution Order for 90 days.


(C. Veenu Gopal)

PCOM/WCR

Date 20.09.2023

संशोधन पर्ची सं. 37 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका, पमरे, संस्करण 2016

पृष्ठ सं. 99 पर संशोधन पर्ची सं. 20 द्वारा जारी सहायक नियम 3.78.3 के (ग) को संशोधित किया जाता है तथा इसे निम्न प्रकार से पढ़ा जाए—
स. नि. 3.78.3 (ग) (i) यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/गार्ड ने किसी सेक्शन पर 3 माह से अधिक समय के लिए परिचालन कार्य न किया हो तो उसे नीचे बताये गये अनुसूची के अनुसार (मार्ग की जानकारी हेतु ट्रिप) दिये जाने चाहिए:-

अनुपस्थिति की अवधि	ट्रिपों की संख्या	घाट सेक्शन एवं स्वचालित क्षेत्रों ट्रिपों की संख्या
1) 3 से 6 माह	एक ट्रिप	तीन ट्रिप
2) 6 माह से 2 वर्ष	दो ट्रिप	तीन ट्रिप
3) 2 वर्ष से अधिक	तीन ट्रिप	छह ट्रिप


नोट: नये आईवीएस सिगनल को लगाये जाने पर रोड लर्निंग ट्रिप की आवश्यकता नहीं रहेगी।

(रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2017/सेफ्टी(डीएम)/7/25/पीटी.4 दिनांक 13.02.2019)

(iii) यदि वर्तमान सेक्शन में दूसरी/तीसरी/चौथी लाईन को जोड़ा गया है और वर्तमान सिगनलिंग सिस्टम को स्वचालित में अपग्रेड किया गया है, तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट /ट्रेन मैनेजर के लिए अलग से रोड लर्निंग की आवश्यकता नहीं है। हालांकि, ऐसे खंडों में रनिंग स्टाफ केवल प्रथम तीन ट्रिप के लिए प्रतिबंधित गति जो उन्हें उपयुक्त लगे, से जा सकता है।

लोको पायलट/सहायक लोको पायलट /ट्रेन मैनेजर को 90 दिनों के लिए सर्तकता आदेश जारी करके नई लाइनों (सिगनलों का स्थान, समपार फाटक, न्यूट्रल सेक्शन, ग्रेडिएंट्स इत्यादि) के विवरण से अवगत कराया जाएगा।

दिनांक 20.09.2023


(सी.वेणू गोपाल)
प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक

Amendment Slip No. 38 to the WCR/G&SR 2016 (English)

At page no. 292 in GR 15.02, after clause (b), the following clause shall be inserted, namely:-

‘(c) Planned maintenance and asset repair or replacement or creation work shall be executed in accordance with the “Rolling Block Programme”.

Explanation:- For the purposes of this clause, “Rolling Block Programme” means advance planning of traffic blocks or disconnections (civil or electrical or signal & telecommunication etc., including non-interlocked work) over a specified duration up to 52 weeks, required for maintenance and asset repair or replacement or creation work, to be prepared on a rolling basis by adding one week plan every week by reviewing the output of the immediate preceding week and planning for the remaining weeks ahead.’

(Ref: i) Rly. Bd's Letter No. 2023/Safety (A&R)/19/12 dated 04.12.2023

ii) Gazette of India GSR 870(E) S.No. 687 dated 30.11.2023)

Digitally Signed by C Venu

Gopal

Date: 18-12-2023 (18.12.2023)

Reason: Approved

Date 18.12.2023

संशोधन पर्ची सं. 38 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका (हिन्दी), पमरे, संस्करण 2016

पृष्ठ 322 में सामान्य नियम 15.02 में खंड (ख) के पश्चात् निम्नलिखित खंड अंतः स्थापित किया जाएगा, अर्थात :-

‘(ग) योजनाबद्ध रख-रखाव और आस्ति मरम्मत या प्रतिस्थापन या निर्माण कार्य “रोलिंग ब्लॉक कार्यक्रम” के अनुसार निष्पादित किया जाएगा।

स्पष्टीकरण :- इस खंड के प्रयोजनों के लिए, “रोलिंग ब्लॉक कार्यक्रम” से रखरखाव और आस्ति मरम्मत या प्रतिस्थापन या निर्माण कार्य के लिए अपेक्षित 52 सप्ताह तक की विनिर्दिष्ट अवधि में यातायात ब्लॉकों या वियोजनों (सिविल या विद्युत या सिगनल और दूरसंचार आदि, जिसके अंतर्गत गैर-अंतर्पाशित कार्य भी हैं) की अग्रिम योजना अभिप्रेत है, जिसे तत्काल पूर्ववर्ती, सप्ताहों के उत्पादन का पुनर्विलोकन करते हुए और आगे आने वाले शेष सप्ताहों के लिए योजना बनाते हुए प्रत्येक सप्ताह एक-एक सप्ताह की योजना को जोड़कर रोलिंग आधार पर तैयार किया जाना है।

संदर्भ- i) रेलवे बोर्ड पत्र क 2023/ सैफटी (ए एंड आर)/19/12 दिनांक 04.12.2023)

ii) भारत का गजट सा.कानि. 870(अ) क.सं. 687 दिनांक 30.11.2023)

VENU GOPAL CHINTA

Digitally signed by VENU GOPAL

CHINTA

Date: 2023.12.18 15:29:31 +05'30'

दिनांक 18.12.2023

(सी.वेणू गोपाल)

प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक

**File No.WCR-HQ0OPTG(RULE)/7/2022-O/o Dy.COM(Pig)/WCR
Amendment Slip No. 39 to the WCR/G&SR 2016 (English)**

- 1- At page no. 254 in rule GR 9.04, in clause (a), for the words “Manual Stop Signals”, the words “Manual or Semi-Automatic Stop signals” shall be substituted.
- 2- At page no. 255 in rule GR 9.06
 - (i) In rule GR 9.06 for the existing marginal heading, the following marginal heading shall be substituted, namely:-
“Conditions for taking ‘off’ Manual Stop signal or Semi-Automatic Stop Signal, in Automatic Block territory on single line:-”
 - (ii) In rule GR 9.06 for sub-rules (1) and (2), the following sub-rules shall be substituted, namely:-
“(1)Home signal – When a train is approaching a Home signal, otherwise than at a terminal station, the signal shall not be taken ‘off’ unless the line is clear not only upto the Starter but also for an adequate distance beyond it and in addition for automatic working, direction of the block section ahead is not set in opposite.
(2) Last Stop signal – The Last Stop signal shall not be taken ‘OFF’ for a train unless the direction of traffic has been established and the line is clear up to the next Automatic Stop signal, or when the next Stop signal is a Manual or Semi-Automatic Stop signal for an adequate distance beyond it.”

(Ref: i) Rly. Bd's Letter No. 2023/Safety (A&R)/19/09 dated 12.03.2024

ii) Gazette of India GSR 160(E) S.No. 148 dated 07.03.2024)

Digitally Signed by C Venu
Gopal

Date: 19-03-2024 13:48:50

(Reason Approved)

PCOM/WCR

Date | 9, 03.2024

संशोधन पर्ची सं. 39 सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका (हिन्दी), पमरे, संस्करण 2016

1. पृष्ठ क्रं. 280 पर सामान्य नियम 9.04 के खंड (क) में “हस्तचालित रोक (स्टाप) सिगनल” ,शब्दों के स्थान पर “हस्तचालित या अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टाप) सिगनल” शब्द रखे जाएंगे।
2. पृष्ठ क्रं. 281 पर सामान्य नियम 9.06 में
 - (i) विद्यमान पार्श्व शीर्ष के स्थान पर, निम्नलिखित पार्श्व शीर्ष रखा जाएगा, अर्थात्: –
“इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तचालित रोक सिगनल या अर्द्ध-स्वचालित रोक सिगनल को ‘आफ’ करने की शर्त :-
 - (ii) उप-नियम (1) और उप-नियम (2) के स्थान पर निम्नलिखित उप-नियम रखे जाएंगे, अर्थात्:-

“(1) निकट (होम) सिगनल – यदि कोई गाड़ी अंतिम स्टेशन से भिन्न किसी अन्य स्टेशन के निकट (होम) सिगनल पर पहुँच रही है, तो वह सिगनल तब तक ‘आफ’ नहीं किया जाएगा जब तक कि लाइन न केवल प्रस्थान तक बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है और इसके अतिरिक्त स्वचालित कार्य प्रणाली के लिए आगे वाले ब्लॉक सेक्शन की दिशा विपरीत दिशा में नहीं बदल दी गई है।

(2) अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल – किसी गाड़ी के लिए अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल तब तक ‘आफ’ नहीं किया जाएगा जब तक यातायात की दिशा स्थापित नहीं हो गई है और लाइन अगले स्वचालित रोक(स्टाप) सिगनल तक साफ है या जब अगला रोक सिगनल हस्तचालित या अर्द्ध-स्वचालित रोक(स्टाप) सिगनल है, तो उससे आगे पर्याप्त दूरी तक।”

(संदर्भ- i) रेलवे बोर्ड पत्र क्र. 2023/ सेपटी (ए एड आर)/19/09 दिनांक 12.03.2024

ii) भारत का गजट सा.कानि. 160(अ) क.सं. 148 दिनांक 07.03.2024)

Digitally signed by VENU GOPAL
CHINTA
Date: 2024.03.19 13:52:27 +05:30'

(सी.वेणु गोपाल)

प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक

दिनांक | 9, 03.2024