গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
রেলপথ মন্ত্রণালয়

বাংলাদেশ রেলওয়ে

সাধারণ ও আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী



বাংলাদেশ রেলওয়ে

ট্রেন পরিচালনার জন্য
সাধারণ নিয়মাবলী
ও
আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী

ঢাকা ঃ বাংলাদেশ

১৯৮৭

মুখবন্ধ

বাংলাদেশ রেলওয়ের সাধারণ ও আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী

রেলওয়ে অ্যাকটের (১৮৯০ সালের ৯ নম্বর অ্যাকট) ৪৭ ধারায় প্রদত্ত ক্ষমতাবলে সরকার কর্তৃক প্রণীত নিরাপদে ট্রেন চলাচলের জন্য প্রয়োজনীয় সাধারণ নিয়মবালী বৃটিশ ভারতের তদানীন্তন রেলওয়ে বোর্ড কর্তৃক ১৯০৬ সালের ৮ই সেপ্টেম্বর তারিখের সার্কুলার নং আর, টি ৮৯-এ/৫ দ্বারা জারী করা পরবর্তীকালে তৎকালীন পাকিস্তান সরকারের যোগাযোগ মন্ত্রনালনের রেলওয়ে বিভাগ কর্তৃক ১৯৫০ সালের ১৫ই জুন জারীকৃত বিজ্ঞপ্তি নং ৫০/ইসপ/৩০০২-টি দ্বারা পূর্বে উল্লিখিত নিয়মাবলী বাতিলপূর্বক নুতন সাধারণ নিয়মাবলী প্রবর্তন করা হয়। প্রকৃতপক্ষে পূর্বে ও পরে প্রবর্তিত সাধারণ নিয়মাবলীর মধ্যে তেমন কোন মৌলিক পার্থক্য নাই।

উপরোল্লিখিত নিয়মাবলীকে সাধারণ নিয়মাবলী এবং তদাধীন ক্ষমতাবলে রেলওয়ে প্রশাসন যেই নিয়মাবলী প্রণয়ন করিয়াছেন তাহাকে সংশ্লিষ্ট সাধারণ নিয়মাবলীর আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী বলা হয়। এইসব নিয়মাবলী আইনের জটিল ভাষায় ইংরেজীতে লিখিত আছে। ইহাদের সঠিক অনুধাবন ও যথাযথ পালনের উপরই যাত্রী ও মালামাল পরিবহণের নিরাপত্তা বহুলাংশে নির্ভরশীল। বর্তমানে সরকার সকল কর্মকাণ্ডে বাংলা-ভাষা ব্যবহারের যে উদ্যোগ গ্রহণ করিয়াছেন তাহাতে রেলওয়ে পরিচালনার জন্য ইংরেজী ভাষায় প্রণীত সাধারণ ও আনুষঙ্গিক নিয়মাবলীর নিত্য প্রয়োজনীয় অংশের (প্রথম খন্ডের প্রথম অধ্যায় হইতে দশম অধ্যায়, ষোড়শ অধ্যায় হইতে অষ্টাদশ অধ্যায় ও বিশ অধ্যায় এবং প্রথম খণ্ডের পরিশিষ্ট-৭ এর সংযোজনীসমূহসহ প্রথম অধ্যায় হইতে তৃতীয় অধ্যায় পর্যন্ত) বঙ্গানুবাদ করা হইয়াছে। আশা করা যায় যে, ইহার মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট কর্মচারীদের পক্ষে এইসব নিয়মাবলী বুঝা ও পালন করা সহজ হইবে। ফলে ট্রেন চলাচলের নিরাপত্তা বৃদ্ধি পাইবে।

উল্লেখ থাকে যে, বাংলায় অনূদিত নিয়মাবলীর অর্থ লইয়া কখনও কোন আইনগত জটিলতার প্রশ্ন দেখা দিলে ইংরেজী ভাষায় প্রণীত মূল নিয়মাবলীকেই কার্যকর ও বলবৎ বলিয়া গণ্য করিতে হইবে।

মোস্তাক আহমদ চৌধুরী
অতিরিক্ত মহাপরিচালক (পরিচালন)
বাংলাদেশ রেলওয়ে
ও
অতিরিক্ত সচিব, রেলপথ বিভাগ।

ঢাকা-- ১২ই শ্রাবন, ১৩৯৪ / ২৯শে জুলাই, ১৯৮৭

সূচীপত্র

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
	প্রথম খণ্ড	
	রেলওয়ে কর্মচারীদের নির্দেশনার জন্য নিয়মাবলী।	
	প্রথম অধ্যায় ।–প্রারম্ভিক।	
১	সংজ্ঞা সমূহ	১
২	ষ্টেশন সমূহের শ্রেণীভেদ	১০
	দ্বিতীয় অধ্যায় ।– সিগনালিং ও ইন্টারলকিং ব্যবস্থা	
	ক ।- সাধারণ	
৩	সিগনালের ব্যবহার	১২
৪	সিগনালের প্রকারভেদ	১২
৫	দিবাকালে রাত্রিকালীন সিগনাল ব্যবহার	১২
৬	সিগনাল সম্পর্কে চালকের কর্তব্য	১২
৭	ট্রেনের সহিত যুক্ত দুই বা ততোধিক ইঞ্জিনের চালকদের সিগনাল সম্পর্কে দায়িত্ব	১৩
	খ ।–স্থায়ী (ফিক্সড) সিগনাল সমূহের বর্ণনা।	
৮	স্থায়ী সিগনাল সমূহের ব্যবহার	১৩
৯	স্থায়ী সিগনাল সমূহের প্রকারভেদ	১৪
১০	সাধারণভাবে স্থায়ী সিগনাল সমূহের অবস্থান	১৪
১১	ওয়ার্ণার সিগনাল এবং উহাদের নির্দেশনা	১৬
১২	ওয়ার্ণার সিগনাল সমূহের অবস্থান	১৭
১৩	সাধারণভাবে ষ্টপ সিগনালসমূহ	১৭
১৪	আউটার, হোম ও ষ্টার্টিং সিগনালসমূহ	১৮
১৫	রুটিং সিগনাল ও কলিং-অন সিগনাল	১৮

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
১৬	রিপীটার সিগনাল সমূহ	১৯
১৭	কো-একটিং সিগনালসমূহ	২০
১৮	সিগনাল বাহু সমূহের সনাক্তকারী চিহ্ন সমূহ	২০
১৯	সাহায্যকারী (সাবসিডিয়ারী) সিগনালসমূহ	২০
২০	ব্যাক লাইট (পশ্চাদবাতি) সমূহ	২৪
২১	ইলেকট্রিক রিপীটার সিগনালসমূহ	২৪
২২	স্থায়ী সিগনাল সমূহের স্বাভাবিক (নর্মাল) অবস্থা (আসপেক্ট)	২৫
	গ। –স্থায়ী সিগনাল স্থাপন।	
২৩	ষ্টেশন সমূহে স্থায়ী সিগনাল স্থাপনের বাধ্যবাধকতা	২৫
২৪	স্থায়ী সিগনালের ন্যূনতম সন্নিবেশ....	২৫
২৫	২৪ নং নিয়মের ব্যতিক্রম	২৬
২৬	প্রান্তিক (টার্মিনাল) ষ্টেশনের সিগনাল সমূহ	২৭
২৭	ফ্রেডের ক্রসিং-এর সিগনাল সমূহ	২৭
	ঘ। – সিগনাল ও পয়েন্ট সমূহের পরিচালনা।	
২৮	ওয়ার্ণার সিগনাল সমূহ	২৮
২৯	আউটার সিগনালসমূহ	২৮
৩০	হোম সিগনাল সমূহ	২৯
৩১	সাধারণভাবে ষ্টপ সিগনালসমূহ	২৯
৩২	যুগপৎ (সাইমালটেনিয়াস) অগ্রসরমান একাধিক ট্রেন	৩৭
৩৩	সিগনালসমূহ বিপদজ্ঞাপক (ডেঞ্জার) অবস্থায় পুনঃস্থাপন	৩৮
৩৪	সিগনাল সমূহের পরিচালনা	৩৯
৩৫	সিগনালের বাতিসমূহ	৩৯
৩৬	পয়েন্ট সমূহ সঠিকভাবে আটকানো	৪০
৩৭	কাটা পয়েন্ট (ট্র্যাপ) সমূহ	৪২
৩৮	শান্টিং পরিচালনা	৪৩
৩৯	সিগনাল, পয়েন্ট, প্রভৃতির পরীক্ষা নিরীক্ষা	৪৪
৪০	ষ্টেশন সীমার মধ্যে বাধা বা কোন ত্রুটি	৪৫
৪১	ষ্টেশন সীমার মধ্যে স্থায়ীপথের ত্রুটি	৪৬
৪২	সিগনাল কেবিন সমূহ	৪৬

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
৪৩	কেবিন সমূহকে ব্যবহারে আনা ও বন্ধ করা	৪৭
৪৪	ষ্টেশন মাষ্টারগণের দায়িত্ব হস্তান্তর	৪৭
	ঙ।– সিগনাল, পয়েন্ট, প্রভৃতির স্থাপন, পরিবর্তন বা অপসারণ।	
৪৫	সিগনাল ও ইন্টারলকিং যন্ত্রপাতি স্থাপন, পরিবর্তন, ...	৪৮
	অপসারণ বা সংযোগ বিচ্ছেদ	
৪৬	অব্যবহৃত সিগনাল সমূহ	৫১
	চ।– ত্রুটিযুক্ত সিগনাল, পয়েন্ট, ইত্যাদি।	
৪৭	ত্রুটিযুক্ত ওয়ার্ণার বা ডিস্ট্যান্ট সিগনালসমূহ	৫২
৪৮	ত্রুটিযুক্ত ষ্টপ সিগনালসমূহ	৫২
৪৯	সাধারণভাবে ত্রুটিযুক্ত সিগনালসমূহ	৫৫
৫০	সিগনালসমূহের অনুপস্থিতি এবং ভুল অবস্থা প্রদর্শন	৫৭
৫১	ত্রুটিযুক্ত বৈদ্যুতিক রিপীটার সমূহ	৫৮
৫২	ত্রুটিযুক্ত পয়েন্ট বা ইন্টারলকিং	৫৮
৫৩	তালা মুক্ত করণ	৫৯
৫৪	ত্রুটিযুক্ত ইন্টারলকড গেইটসমূহ	৫৯
৫৫	পয়েন্ট, সিগনাল প্রভৃতি ত্রুটিযুক্ত থাকা কালে হাত সিগনালম্যানগণের কর্তব্য	৫৯
৫৬	আউটার, হোম কিংবা রুটিং সিগনালসমূহ বিপদজ্ঞাপক বা ত্রুটিযুক্ত থাকাকালে চালকের কর্তব্য	৫৯
৫৭	ষ্টার্টার বা এডভান্সড ষ্টার্টার সিগনালসমূহ বিপদজ্ঞাপক বা ত্রুটিযুক্ত থাকাকালে চালকের কর্তব্য	৬১
	ছ।–রানিং লাইনসমূহের উপর ট্রেনের বিলম্বকরণ।	
৫৮	অটোমোটিক সিগনাল ব্যতীত অন্যান্য সিগনালের নিকট ট্রেনের বিলম্ব কালে ট্রেন কর্মচারীদের কর্তব্য	৬১
৫৯	সিগনালের গোড়ায় ট্রেনের বিলম্বকালে ষ্টেশন মাষ্টারগণের কর্তব্য	৬২

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
	ঞ ।– হাত সিগনাল ও ব্যানার ফ্ল্যাগ সিগনালসমূহ ।	
৬০	হাত সিগনাল দেখাইবার নিয়মাবলী	৬৩
৬১	টপ সিগনালের ব্যবহার ও দেখাইবার নিয়মাবলী	৬৩
৬২	সতর্কতাজ্ঞাপক সিগনালের ব্যবহার ও দেখাইবার নিয়মাবলী	৬৪
৬৩	অগ্রসর হইবার (প্রসীড) সিগনাল দেখাইবার নিয়মাবলী	৬৫
৬৪	শান্টিং-এর সময় ব্যবহৃত সংকেত সমূহ	৬৬
৬৫	শান্টিং-এর সময় ঝাণ্ডার (ফ্ল্যাগ) পরিবর্তে ব্যবহৃত অন্যান্য সিগনাল সমূহ	৬৭
৬৬	হাত সিগনাল সম্বন্ধে জ্ঞান ও প্রয়োজনীয় সরঞ্জামাদি হাতে রাখা	৬৭
৬৭	ষ্টেশনে হাত সিগনালের সরঞ্জামাদি	৬৭
৬৮	ব্যানার ফ্ল্যাগ সিগনালসমূহ	৬৮
	ঝ ।– পটকা (ডিটোনেটিং) সিগনাল সমূহ ।	
৬৯	পটকা সিগনালের ব্যবহার	৬৮
৭০	পটকা সিগনালের সরবরাহ	৬৮
৭১	অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়ায় পটকা সিগনাল স্থাপনের নিয়ম	৭০
৭২	প্রতিবন্ধকের (অবষ্ট্রাকশন) ক্ষেত্রে পটকা সিগনাল স্থাপনের নিয়ম	৭১
৭৩	রেলের উপর পটকা সিগনাল স্থাপনের পদ্ধতি	৭১
৭৪	কোন ট্রেনের নীচে পটকা ফাটিলে চালকের কর্তব্য	৭২
	ঞ ।– বহু অবস্থাবিশিষ্ট (মালটিপল আসপেকট) সিগনালের জন্য প্রযোজ্য অতিরিক্ত নিয়মাবলী ।	
৭৫	বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনালের জন্য প্রযোজ্য সাধারণ নিয়মাবলী	৭৩
৭৬	বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনালসমূহের প্রকারভেদ	৭৩
৭৭	বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনালের নির্দেশনাসমূহের (ইন্ডিকেশন) বিবরণ	৭৩
৭৮	সাধারণভাবে বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনালসমূহ স্থাপন	৭৪

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
৭৯	বহু অবস্থাবিশিষ্ট দূরবর্তী (ডিষ্ট্যান্ট) সিগনালসমূহ	৭৫
৮০	বহু অবস্থাবিশিষ্ট দূরবর্তী সিগনালসমূহ স্থাপনের সাধারণ নিয়মকানুন	৭৫
৮১	ষ্টেশনে বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল সমূহের ন্যূনতম সন্নিবেশ	৭৫
৮২	বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল পরিচালনা (ওয়ার্কিং)	৭৬
৮৩	বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল এবং ইন্টারলকিং ব্যবস্থার স্থাপন, পরিবর্তন, প্রত্যাহার বা সংযোগ ছেদ করণ	৭৬
৮৪	ক্রটিযুক্ত বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনালসমূহ	৭৭
	তৃতীয় অধ্যায় ।–সাধারণভাবে ট্রেনসমূহের পরিচালনা ।	
	ক ।–ট্রেনের সময় ও গতিবেগ ।	
৮৫	প্রমীত সময় (ষ্ট্যান্ডার্ড টাইম)	৭৮
৮৬	প্রচারিত সময়ের প্রতি আনুগত্য	৭৮
৮৭	ঘড়ির সময় স্থিরীকরণ	৭৮
৮৮	ট্রেন চলাচলের বিজ্ঞপ্তি	৭৯
৮৯	সাধারণভাবে গতিসীমা	৭৯
৯০	ফেসিং পয়েন্টের উপর গতিসীমা	৮০
৯১	ঠেলা (পুশিং) ইঞ্জিন	৮১
৯২	উল্টা মুখে চলা (টেণ্ডার ফোরমোষ্ট) ইঞ্জিন	৮৪
	খ ।– ট্রেন কর্মীদের হাজিরা শৃঙ্খলা এবং সরঞ্জামাদি ।	
৯৩	গার্ড এবং ব্রেকের গাড়ী (ব্রেক ভ্যান)	৮৫
৯৪	ষ্টেশনে গার্ডের হাজিরার সময়	৮৬
৯৫	গার্ড ট্রেনের দায়িত্বে থাকিবেন	৮৭
৯৬	ষ্টেশন সীমায় গার্ডের উপর কর্তৃত্ব	৮৭
৯৭	চালক ও সহকারী চালকগণের হাজিরার সময়	৮৭
৯৮	চলন্ত ইঞ্জিনের কর্মী সংখ্যা	৮৮
৯৯	ইঞ্জিনে ভ্রমণ	৮৮
১০০	চালকের প্রতি সহকারী চালকের আনুগত্য	৮৮
১০১	কতিপয় আদেশ পালনে চালকের বাধ্যবাধকতা	৮৯
১০২	গার্ডের সরঞ্জামাদি	৮৯

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
১০৩	চালকগণের আবশ্যিক সরঞ্জামাদি	৯১
১০৪	যাত্রা শুরুর পূর্বে বিজ্ঞপ্তিসমূহ পরীক্ষার বিষয়ে চালক এবং গার্ডের কর্তব্য	৯১
	গ ।–ট্রেন ছাড়িবার পূর্বের সতর্কতাসমূহ ।	
১০৫	ছাড়িবার পূর্বে ট্রেন সমূহের পরীক্ষা	৯২
১০৬	রেলযান বোঝাইকরণ	৯২
১০৭	ভ্রাম্যমান ক্রেনসমূহ	৯৫
১০৮	ডানী ট্রাক	৯৫
১০৯	বিপদজ্জনক গাড়ীসমূহ	৯৫
১১০	খোলা গাড়ীতে বোঝাইকৃত মাল	৯৬
১১১	যোগাযোগের ব্যবস্থা (মিনস অব কমিউনিকেশন)	৯৮
১১২	কাপলিংসমূহ	৯৮
১১৩	ট্রেনের দায়িত্বভার লইবার প্রাক্কালে গার্ডের কর্তব্য	৯৯
১১৪	ট্রেন ছাড়িবার অনুমতি দিবার পূর্বে ষ্টেশন মাষ্টারের দায়িত্ব...	১০০
১১৫	ষ্টেশন হইতে ছাড়িবার অনুমতি	১০০
১১৬	যাত্রা শুরুর পূর্বে চালক কর্তৃক ইঞ্জিন পরীক্ষা	১০০
১১৭	ইঞ্জিনের বাতি ও চাকতি সমূহের বিষয়ে চালকের কর্তব্য	১০
১১৮	লাইন অপরিচিত থাকিলে চালকের কর্তব্য	১০
১১৯	সঠিক সিগনাল প্রদর্শন ও লাইন পরিষ্কার থাকা সম্পর্কে চালকের সন্দেহমুক্ত হওয়া	১০
১২০	অগ্রসর হইবার অধিকার ও গার্ডের সিগনাল ব্যতীত চালকের গাড়ী না ছাড়া	১
	ঘ ।– ভ্রমণকালে ট্রেন পরিচালনায় নিযুক্ত কর্মচারীদের কর্তব্য ।	
১২১	গার্ডের ভালভাবে নজর রাখার দায়িত্ব	১
১২২	চালক এবং সহকারী চালকের ভালভাবে নজর রাখার দায়িত্ব	১
১২৩	চালক এবং সহকারী চালকের পিছনে তাকানোর দায়িত্ব	
১২৪	চালক এবং গার্ডের মধ্যে সিগনাল বিনিময়	
১২৫	চালকের মনোযোগ আকর্ষণ	
১২৬	গার্ডের হাত ব্রেক হইতে সাহায্য	

পৃষ্ঠা	বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
৯১	১২৭	গার্ডের হাত ব্রেকের প্রয়োগ	১০৮
৯১	১২৮	ট্রেন হইতে ইঞ্জিন কাটিবার জন্য গার্ডের অনুমতি	১০৯
	১২৯	ট্রেন ছাড়া এবং থামানো	১০৯
	১৩০	ইঞ্জিনের হুইসেল বাজানো	১০৯
৯২	১৩১	পানি, আগুন অথবা ছাই ফেলা	১১০
৯২	১৩২	হোজ বা ওয়াটার কলাম	১১০
৯৫		**ঙ।– ট্রেন পৌঁছিবার পরে কর্মচারীদের কর্তব্য।**	
৯৫	১৩৩	থ্রোটল বন্ধ করা	১১০
৯৫	১৩৪	গার্ডের ট্রেন ফাউলিং মার্কসমূহ মুক্ত করিয়া দাঁড়ানো দেখার দায়িত্ব	১১০
৯৬	১৩৫	চালকের ট্রেন ফাউলিং মার্ক সমূহ মুক্ত করিয়া দাঁড়ানো দেখার দায়িত্ব	১১১
৯৮	১৩৬	ষ্টেশনে থামাইবার পর যাত্রীবাহী ট্রেন চালু করণ	১১১
৯৮	১৩৭	যাত্রী সাধারণ	১১২
৯৯	১৩৮	ইঞ্জিন বিচ্ছিন্ন করণ	১১২
১০০	১৩৯	হস্তান্তর না হওয়া পর্যন্ত গার্ডের ট্রেন ত্যাগ না করা	১২২
১০০	১৪০	কর্মরত থাকাকালে চালকের ইঞ্জিন ত্যাগ না করা	১১২
১০৫	১৪১	ষ্টেশনে পরিত্যক্ত ট্রেন এবং গাড়ীর (ভেহিকলস) অনুসন্ধান..	১১৩
		চ।– ট্রেনের বাতি এবং টেইল-বোর্ড সমূহ।	
১০৬	১৪২	হেডলাইট সমূহ	১১৩
	১৪৩	টেইল এবং সাইড-ল্যাম্প সমূহ	১১৫
	১৪৪	টেইল-বোর্ড বা টেইল-ল্যাম্প	১১৬
১০৬	১৪৫	টেইল-বোর্ড বা টেইল-ল্যাম্প সম্বন্ধে ষ্টেশন মাষ্টারের দায়িত্ব	১১৮
১০৬		**ছ।–গাড়ী সমূহের শান্টিং এবং নিরাপত্তা বিধান।**	
১০৬	১৪৬	শান্টিং নিয়ন্ত্রণ	১১৮
১০৭	১৪৭	শান্টিং	১১৯
১০৭	১৪৮	লাইন আটক করণ (অবষ্ট্রাকশন)	১১৯
১০৮			

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
১৪৯	খাড়া চড়াই-এর (ষ্টীপ গ্রেডিয়েন্ট) উপর শান্টিং	১২০
১৫০	লুজ শান্টিং	১২০
১৫১	ষ্টেশন সীমার বাহিরে সাইডিং-এ গাড়ী রাখিয়া যাওয়া	১২২
১৫২	ষ্টেশনের গাড়ীসমূহকে আবদ্ধ (সিকিউর) করা	১২২
১৫৩	ষ্টেশন হইতে নিয়ন্ত্রণহীনভাবে ধাবমান (এস্কেপিং) গাড়ীসমূহ	১২৩
	ঝ। – খোয়াবাহী (ব্যালাষ্ট) ট্রেনসমূহ।	
১৫৪	খোয়াবাহী ট্রেনের পরিচালন বিধি	১২৪
১৫৫	খোয়াবাহী ট্রেন চালিত করিবার পূর্বে সতর্কী করণ	১২৭
১৫৬	খোয়াবাহী ট্রেনের উপর মজুর	১২৭
১৫৭	ষ্টেশনে অবস্থান কালে খোয়াবাহী ট্রেনের রক্ষা ব্যবস্থা	১২৭
	ঞ। – যথার্থ রানিং লাইন।	
১৫৮	যথার্থ রানিং লাইন	১২৮
১৫৯	চলিবার দিক	১২৮
	ঞ। – ব্যক্তিগত বা বেসরকারী ইঞ্জিন ও গাড়ী সমূহ।	
১৬০	ব্যক্তিগত বা বেসরকারী ইঞ্জিন ও গাড়ী সমূহ	১২৯
	চতুর্থ অধ্যায়। – দুর্ঘটনা	
১৬১	নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণের জন্য কর্তব্য কর্ম।	১৩০
১৬২	দুর্ঘটনা বা বাধা	১৩৬
১৬৩	দুর্ঘটনা অথবা বৈদ্যুতিক যোগাযোগ ব্যবস্থার বিকলতায় কার্য পরিচালনা	১৩৬
১৬৪	দুই ষ্টেশনের মধ্যে থামিয়া যাওয়া ট্রেন সমূহ	১৫৩
১৬৫	বিকলতা অথবা দুর্ঘটনা সংবাদ প্রেরণ	১৫৬
১৬৬	লাইট ইঞ্জিন লাইনে থামিয়া যাওয়া	১৫৬
১৬৭	ট্রেন বিভক্ত হওয়া	১৫৭
১৬৮	লাইনে পরিত্যক্ত ট্রেনের অংশ	১৫৯

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
১৬৯	অগ্নিকাণ্ড	১৬১
	পঞ্চম অধ্যায় ।–রেল কর্মচারীদের প্রতি সাধারণতঃ প্রযোজ্য অতিরিক্ত নিয়মাবলী	
১৭০	নিয়ম সমূহের অনুলিপি বা অনুবাদ সরবরাহ	১৬৩
১৭১	নিয়ম সমূহের উপস্থাপন	১৬৪
১৭২	নিয়ম সমূহের নূতন অনুলিপির জন্য আবেদন	১৬৪
১৭৩	নিয়ম সমূহের সহিত পরিচয়	১৬৪
১৭৪	নিয়মসমূহ প্রতিপালনে সহায়তা করণ এবং উহা লংঘনের সংবাদ প্রদান	
১৭৫	অনুপ্রবেশ	১৬৫
১৭৬	ট্রেন বিভক্তি	১৬৫
১৭৭	আদেশ সমূহের প্রতিপালন	১৬৫
১৭৮	কর্তব্যকর্মে হাজিরার সময়	১৬৫
১৭৯	কর্তব্যকর্মে অনুপস্থিতি	১৬৬
১৮০	কর্তব্যরত অবস্থায় মদ, তাড়ি ইত্যাদি গ্রহণ	১৬৬
১৮১	সাধারণ আচরণ বিধি	১৬৭
১৮২	হারানো দ্রব্যাদি প্রাপ্তি	১৬৮
১৮৩	চাকুরী ছাড়িবার পূর্বের বিজ্ঞপ্তি	১৬৮
১৮৪	চাকুরী ছাড়িবার সময় রেলওয়ের সম্পত্তি সমর্পণ	১৬৯
	ষষ্ঠ অধ্যায় ।– ষ্টেশন মাষ্টারগণের প্রতি প্রযোজ্য অতিরিক্ত নিয়মাবলী ।	১৬৯
১৮৫	কার্যপরিচালন বিষয়ে ষ্টেশন মাষ্টারের দায়িত্ব	১৭০
১৮৬	'আসিবার অনুমতি' এবং 'অগ্রসর হইবার অধিকার'	১৭২
১৮৭	সমগ্র কার্য পরিচালন যন্ত্রের জন্য দায়িত্ব	১৭২
১৮৮	প্রাত্যহিক ষ্টেশন পরিদর্শন	১৭২
১৮৯	রেলওয়ে সম্পদের বিষয়ে ষ্টেশন মাষ্টারের দায়িত্ব	১৭২
১৯০	নিয়মাবলী সরবরাহ এবং অন্যান্য দলিলপত্র বণ্টন বা প্রদর্শন	১৭২
১৯১	আদেশ প্রতিপালন এবং বহি ও হিসাব সমূহের রক্ষণ	১৭৩
১৯২	রেলকর্মচারীদের আচরণ বিধি	১৭৩
১৯৩	যাত্রীদের প্রতি সহায়তা	১৭৩
১৯৪	কার্যে অবহেলার সংবাদ প্রদান	১৭৪

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
	সপ্তম অধ্যায়।—স্থায়ীপথ এবং পূর্তকর্ম	
	ক।—স্থায়ীপথ এবং পূর্তকর্মে নিয়োজিত রেল কর্মচারীবৃন্দ।	
১৯৫	স্থায়ীপথ ও পূর্তকর্মের অবস্থা	১৭৫
১৯৬	লাইন রক্ষণাবেক্ষণ	১৭৫
১৯৭	সরঞ্জামাদি রক্ষণাবেক্ষণ	১৭৫
১৯৮	স্থায়ীপথ ও পূর্তকর্ম পরিদর্শন	১৭৬
১৯৯	স্থায়ীপথ এবং পূর্তকর্ম পরিদর্শককে প্রয়োজনীয় দলিলপত্র সরবরাহ	১৭৬
২০০	গ্যাঙের জন্য মেট	১৭৭
২০১	সিগনাল সম্পর্কে জ্ঞান ও গ্যাঙের সরঞ্জামাদি	১৭৭
২০২	গেজ, সিগনাল ও যন্ত্রপাতিসমূহ পরিদর্শন	১৭৭
২০৩	সিগনাল ও লাইনের নিরাপত্তার ব্যাপারে মেটের দায়িত্ব	১৭৮
২০৪	অনধিকার প্রবেশ	১৭৮
২০৫	অগ্নিকাণ্ড	১৭৮
২০৬	ট্রেন বা ট্রাফিকের জন্য বিপদজনক এমন কোন কার্য	১৭৮
২০৭	অপরিষ্কার কুয়াশাচ্ছন্ন ও ঝোড়ো আবহাওয়াতে কাজ করা ..	১৭৯
২০৮	বিস্ফোরণ কার্য (ব্লাটিং অপারেশন)	১৭৯
২০৯	পয়েন্টস ও ক্রসিংসমূহ বসানো বা সরানো	১৭৯
২১০	মেটের উপস্থিতি ও দায়িত্ব	১৮১
২১১	বিপদাশংকা কালে মেটের দায়িত্ব	১৮২
২১২	লাইনে বাধা সৃষ্টি করিতে পারে এমন কাজ শুরুর পূর্বে সতর্কতা অবলম্বন	১৮২
২১৩	সিগনাল প্রদর্শন	১৮৩
২১৪	ট্রেন সমূহের নিরাপদ রক্ষণ	১৮৪
	খ।—লরী, ট্রলি এবং মোটর ট্রলি সমূহের পরিচালনা।	
২১৫	লরী এবং ট্রলি সমূহের মধ্যে পার্থক্য	১৮৫
২১৬	কার্যকর ব্রেকসমূহ	১৮৫
২১৭	লাইনের উপর থাকাকালে লরী বা ট্রলির দায়িত্ব	১৮৫
২১৮	ট্রেনের সহিত সংযুক্তি	১৯০
২১৯	চলাচলের সময়	১৯০
২২০	লাল ঝাণ্ডা বা আলো দেখানো	১৯০

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
	'এ' শ্রেণীর ষ্টেশন ।– সিংগল লাইন ।	
২৪২	অগ্রসর হইবার অনুমতি দেওয়ার শর্তসমূহ	২১১
২৪৩	অগ্রসর মান ট্রেনের মুখে বাধা	২১২
২৪৪	ব্লক সেকশন বাধাগ্রস্থ করা	২১২
২৪৫	অপরিস্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়া	২১২
	'বি' শ্রেণীর ষ্টেশন ।–ডবল লাইন ।	
২৪৬	অগ্রসর হইবার অনুমতি দেওয়ার শর্তসমূহ	২১৩
২৪৭	অগ্রসরমান ট্রেনের মুখে বাধা	২১৩
২৪৮	ব্লক সেকশন মুক্ত থাকাকালে হোম সিগনালের পিছনে বাধা	
২৪৯	ব্লক সেকশন মুক্ত থাকাকালে শেষ ষ্টপ সিগনালের সামনে বাধা	২১৪
২৫০	ষ্টেশন হইতে গমনরত ট্রেন ব্লক সেকশনে থাকাকালে বাধা	২১৪
২৫১	অপরিস্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়া	২১৪
	'বি' শ্রেণীর ষ্টেশন ।– সিংগল লাইন ।	
২৫২	অগ্রসর হইবার অনুমতি দেওয়ার শর্তসমূহ	২১৫
২৫২ক	হস্তচালিত বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল সজ্জিত ষ্টেশনসমূহ	২১৬
২৫৩	অগ্রসরমান ট্রেনের মুখে বাধা	২১৭
২৫৪	ষ্টেশন সেকশনের মধ্যে বাধা	২১৮
২৫৫	ষ্টেশন সেকশনের বাহিরে বাধা	২১৮
২৫৬	আউটার সিগনালের পিছনে বাধা	২১৯
	'সি' শ্রেণীর ষ্টেশন ।– ডবল এবং সিংগল লাইন ।	
২৫৭	অগ্রসর হইবার অনুমতি দেওয়ার শর্তসমূহ	২১৯
২৫৮ হইতে ২৬২	**একাদশ অধ্যায় ।– স্বয়ংক্রিয় অবরোধ (অটোমেটিক ব্লক) পদ্ধতি ।** (বাংলাদেশ রেলওয়েতে এই পদ্ধতি চালু নাই বিধায় এই অধ্যায় অনুবাদ করা হয় নাই ।)	
২৬৩ হইতে ২৭৫	**দ্বাদশ অধ্যায় ।– সেকশন ক্লিয়ার পদ্ধতি ।** **ত্রয়োদশ অধ্যায় ।– ট্রেন অনুসরণ (ট্রেন ফলোয়িং) পদ্ধতি ।**	

বিষয়	পৃষ্ঠা
চতুর্দশ অধ্যায় ।–কেন্দ্রীভূত ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ (সেন্ট্রালাইজড্ ট্রাফিক কন্ট্রোল) পদ্ধতি ।	
–এই অধ্যায়টি সূচীপত্রে শেষে আছে	
পঞ্চদশ অধ্যায় ।– পাইলট গার্ড পদ্ধতি ।	
[বাংলাদেশ রেলওয়েতে এই পদ্ধতি চালু নাই বিধায় এই অধ্যায়টি অনুবাদ করা হয় নাই ।]	
ষষ্ঠদশ অধ্যায় ।– কেবলমাত্র এক ইঞ্জিন পদ্ধতি ।	
(ওয়ান ইঞ্জিন ওনলি)	
কেবলমাত্র এক ইঞ্জিন সাহায্যে ট্রেন চালনা পদ্ধতির বৈশিষ্ট্য	২২২
কেবলমাত্র এক ইঞ্জিন পদ্ধতির ব্যবহার	২২২
দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে গৃহীতব্য কার্যপ্রণালী	২২২
সপ্তদশ অধ্যায় ।– দ্বৈত পথে বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদির ব্যবহার	
ক ।– সাধারণ ব্যবস্থা সমূহ ।	
আসিবার অনুমতি প্রদানের মাধ্যম সমূহ	২২৪
যন্ত্রাদির ব্যবস্থা	২২৪
অগ্রসর হইবার অধিকার	২২৫
সতর্কতা আদেশ	২২৫
খ ।– যে সকল ষ্টেশনে বৈদ্যুতিক ব্লক যন্ত্র ব্যবস্থিত আছে ।	
ট্রেন সমূহের সংকেত প্রদান	২২৮
যোগ্যতার সনদপত্র	২২৮
ঘন্টা সংকেত (বেল কোড)	২২৯
সংকেত সমূহের প্রাপ্তি স্বীকার	২২৯
ট্রেন রেজিষ্টার বহি	২২৯
দৃষ্টি আকর্ষণ সংকেত	২৩০

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
৩১১	'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত প্রেরণের সময়	২৩০
৩১২	'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত গ্রহণ এবং 'লাইন পরিষ্কার সংকেত প্রেরণ	২৩০
৩১৩	'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত প্রত্যাখ্যান এবং 'বাধা বিপদ' সংকেত প্রেরণ	২৩১
৩১৪	'ট্রেন সেকশনে প্রবেশ করিতেছে সংকেত	২৩১
৩১৫	'ট্রেন সেকশনের বাহিরে বা 'বাধা অপসারিত' সংকেত	২৩১
৩১৬	'বাতিল করণ' সংকেত	২৩২
৩১৭	'পরীক্ষা করণ' সংকেত	২৩২
৩১৮	ব্লক যন্ত্রের বিকলতা	২৩২
	গ ।– যে সকল ব্লক ষ্টেশনে বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদি ব্যবস্থিত নাই ।	
৩১৯	সংকেত সমূহ প্রেরণ	২৩২
৩২০	বার্তাসমূহের জন্য ব্যবহৃত ফর্মসমূহ	২৩২
৩২১	বার্তাসমূহের বৈশিষ্ট্য	২৩৩
৩২২	বার্তাসমূহের লিখন এবং সহিকরণ	২৩৩
৩২৩	বার্তাসমূহ সম্পূর্ণ করণ	২৩৩
৩২৪	বার্তাসমূহের সংরক্ষণ	২৩৩
	অষ্টাদশ অধ্যায় ।– একক পথে বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদির ব্যবহার ।	
	ক ।– সাধারণ ব্যবস্থাসমূহ	
৩২৫	অধ্যায়টির প্রয়োগ	২৩৮
৩২৬	'আসিবার অনুমতি' প্রদানের মাধ্যমে সমূহ	২৩৮
৩২৭	যন্ত্রাদির ব্যবস্থা	২৩৮
	খ ।–যে সকল ষ্টেশনে বৈদ্যুতিক টোকেন ব্লক যন্ত্র বা বৈদ্যুতিক টোকেন বিহীন ব্লক যন্ত্র বা অন্য কোন প্রকারের ব্লক যন্ত্র ব্যবস্থিত আছে ।	
৩২৮	ট্রেনসমূহের সংকেত প্রদান	২৩৯
৩২৯	যোগ্যতার সনদপত্র	২৩৯
৩৩০	ঘন্টা সংকেত (বেল কোড)	২৪০
৩৩১	সংকেতসমূহের প্রাপ্তি স্বীকার	২৪০

বিষয়	পৃষ্ঠা
ট্রেন রেজিষ্টার বহি	২৪৫
দৃষ্টি আকর্ষণ সংকেত	২৪৫
'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত প্রেরণের সময়	২৪৫
'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত গ্রহণ এবং 'লাইন পরিষ্কার সংকেত প্রেরণ	২৪৫
'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত প্রত্যাখ্যান এবং 'বাধা বিপদ' সংকেত প্রেরণ	২৪৬
'ট্রেন সেকশনে প্রবেশ করিতেছে' সংকেত	২৪৬
'ট্রেন সেকশনের বাহিরে' বা 'বাধা অপসারিত' সংকেত	২৪৬
'বাতিল করণ' সংকেত	২৪৭
'পরীক্ষা করণ' সংকেত	২৪৭
চালক কর্তৃক 'অগ্রসর হইবার অধিকার' গ্রহণ	২৪৭
চালক কর্তৃক 'অগ্রসর হইবার অধিকার' পরীক্ষা করণ	২৪৭
অগ্রসর হইবার অধিকার ঃ চালককে প্রদানের সময়	২৪৮
বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদি হইতে বাহির করা টোকেন	২৪৮
টোকেন এবং টোকেন যন্ত্রসমূহের বিষয়ে ষ্টেশন মাষ্টারের বিশেষ দায়িত্ব	২৪৯
লাইন ক্লিয়ার টিকেট	২৪৯
সতর্কতা আদেশ	২৫১
অগ্রসর হইবার অধিকার সম্পর্কে ষ্টেশন মাষ্টারের দায়িত্ব	২৫৪
ষ্টেশনে অপেক্ষমান চালকের নিকট অগ্রসর হইবার অধিকার হস্তান্তর	২৫৪
চালককে অগ্রসর হইবার অধিকার প্রদানকারীর বিবরণ	২৫৪
দুইজন চালক থাকিলে অগ্রসর হইবার অধিকার প্রদানের নিয়ম	২৫৪
ব্লক যন্ত্রের বিকলতা	২৫৫
গ — যে সকল ব্লক ষ্টেশনে বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদি ব্যবস্থিত নাই। সংকেত সমূহ প্রেরণ	২৫৫
বার্তা সমূহের জন্য ব্যবহৃত ফর্মসমূহ	২৫৫
বার্তা সমূহের পার্থক্য	২৫৫
বার্তা এবং অগ্রসর হইবার অধিকার সমূহের লিখন এবং সহিকরণ	২৫৫
বার্তাসমূহ সম্পূর্ণ করণ	২৫৬
বার্তা এবং 'অগ্রসর হইবার অধিকার' সমূহের সংরক্ষণ	২৫৬

বিধি	বিষয়	পৃষ্ঠা
৩৫৯	আসিবার অনুমতি বাতিল করণ	২৫৭
৩৬০	চালক কর্তৃক অগ্রসর হইবার অধিকার গ্রহণ	২৫৭
৩৬১	চালককে অগ্রসর হইবার অধিকার প্রদানের সময়	২৫৭
৩৬২	লাইন ক্লিয়ার টিকেট সমূহ	২৫৭
৩৬৩	অপরাপর নিয়মাবলীর প্রয়োগযোগ্যতা	২৫৯
৩৬৪	**উনবিংশ অধ্যায় ।– রেলওয়ে বিদ্যুতায়িত সেকশান**	
হইতে	**বৈদ্যুতিক ট্রেন পরিচালনা ।**	
৩৯৬	[এই অধ্যায়টি মূল বইয়ে বাদ দেওয়া হইয়াছে ॥	
	বিংশ অধ্যায় ।– দণ্ড সমূহ ।	
৩৯৭	নিয়ম লঙ্ঘনের জন্য দণ্ড সমূহ	২৫৯
	পরিশিষ্ট–৭	
	দুর্ঘটনার সংবাদ ও প্রতিবেদন পাঠাইবার নিয়মাবলী ।	
	প্রথম অধ্যায় ।– দুর্ঘটনার সংজ্ঞা, শ্রেণী বিভাগ, সংবাদ প্রেরণ ইত্যাদি	২৬০
	দ্বিতীয় অধ্যায় ।– দুর্ঘটনা তদন্তের পদ্ধতি ।	২৮৬
	তৃতীয় অধ্যায় ।– বিবিধ	২৯৫
২৭৬	**চতুর্দশ অধ্যায় ।–কেন্দ্রীভূত ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ (সেন্ট্রালাইজ্ড**	
হইতে	**ট্রাফিক কন্ট্রোল) পদ্ধতি ।**	৩৩০
২৮৯		

প্রথম খন্ড

রেলওয়ে কর্মচারীদের নির্দেশনার জন্য নিয়মাবলী

প্রথম অধ্যায়

প্রারম্ভিক ১। **সংজ্ঞা সমূহ।**—মূল বিষয় অথবা প্রসংগের সাথে কোনরূপ অসংগতিপূর্ণ না হইলে এই নিয়মাবলীতে বর্ণিত ঃ

(১) **'আইন'** (এ্যাক্ট) বলিতে বাংলাদেশে গৃহীত এবং বিভিন্ন সময়ে সংশোধিত জাতীয় রেলওয়ে আইন (১৮৯০ সনের ৯ নম্বর আইন) বুঝায়।

(২) **'প্রয়োজনীয় দূরত্ব বা নিরাপদ দূরত্ব'** (এডেকোয়েট ডিষ্টান্স) বলিতে নিরাপত্তা নিশ্চিত করার জন্য প্রয়োজনীয় দূরত্ব বুঝায়।

(২ক) **'প্রয়োজনীয় বা নিরাপদ দূরত্ব' বোর্ড** (এডিবি) বলিতে যে সমস্ত ষ্টেশনে কোন অগ্রসরমান ট্রেনের মুখে শান্টিং এর অনুমতি নাই, এডভান্সড্ ষ্টার্টার ও লাগানো হয় নাই এবং শান্টিং বোর্ড অথবা শান্টিং লিমিট বোর্ড স্থাপন সংশয়ের সৃষ্টি করিতে পারে, সেই সকল ষ্টেশনে শান্টিং লিমিট বোর্ডের স্থানে স্থাপিত স্থানে বোর্ডকে বুঝায়।

(৩) **'অনুমোদিত বিশেষ আদেশ'** (এপ্রুভড্ স্পেশাল ইনষ্ট্রাকশন) বলিতে বাংলাদেশ রেলওয়ে পরিদর্শক কর্তৃক অনুমোদিত বা নির্দেশিত বিশেষ আদেশ বুঝায়।

(৪) **'সিগনালের অবস্থা'** বলিতে কোন স্থায়ী সিগনালের অগ্রসরমান ট্রেনের চালকের দিকে প্রদর্শিত অবস্থাকে বুঝায়।

কোন সিগনাল যখন তাহার সর্বাধিক নিরোধক্ষম অবস্থায় থাকে তখন তাহাকে নিষেধ-জ্ঞাপক (অন) 'অবস্থা এবং যখন সর্বাধিক নিরোধক্ষম অবস্থা ব্যতীত অন্য যে কোন অবস্থায় থাকে তখন তাহাকে 'অনুমতি জ্ঞাপক' (অফ) অবস্থা বলা হয়।

(৫) **'ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা'** (অথরাইজড্ অফিসার) বলিতে এমন একজন রেল কর্মচারীকে বুঝায় যিনি আদেশ জারী করা বা অন্য কিছু করিবার জন্য রেলওয়ে প্রশাসনের সাধারণ বা বিশেষ আদেশে স্বনামে বা পদাধিকারবলে যথাযথভাবে ক্ষমতা প্রাপ্ত হইয়াছেন।

(৬) **'অগ্রসর হইবার অধিকার'** (অথরিটি টু প্রসীড) বলিতে কার্য পরি পদ্ধতি অনুসারে নিজের ট্রেনসহ ব্লক সেকশনে প্রবেশের জন্য চালককে অধিকারকে বুঝায়।

(৬-ক) **'স্বয়ংক্রিয় ব্লক সিগনাল'** (অটোমেটিক ব্লক সিগনাল) বলিতে ঐ বৈদ্যুতিক অথবা ইলেকট্রো-নিউমেটিক স্থায়ী সিগনালকে বুঝায় যে সিগন তাহাদের নিয়ন্ত্রণাধীন ব্লক সেকশনে কোন ট্রেনের প্রবেশ, অবস্থান এবং প্র মাধ্যমে সরাসরি নিয়ন্ত্রিত হয়। এই সকল সিগনালকে স্বতন্ত্রভাবে চিহ্নিত করার ইহাদের খুঁটিতে একটি 'এ' মার্কা লাগানো থাকে।

(৭) **'ব্যালাষ্ট ট্রেন'** বলিতে দুই ষ্টেশনের মধ্যে অথবা ষ্টেশন মধ্যে কেবল মাত্র খোয়া (ব্যালাষ্ট), পাথর, মালামাল বা বোঝাই ও খালাসের কাজে ব্যবহৃত ট্রেনকে বুঝায়।

(৭-ক) **'অবরোধ'** (ব্লক) বলিতে স্বয়ংক্রিয় (অটোমেটিক) বা স্বয়ংক্রিয় (সেমি অটোমেটিক) সিগনাল দ্বারা নিয়ন্ত্রিত রেলপথের দৈর্ঘ্যকে বুঝায়।

(৮) **"অবরোধ এলাকা'** (ব্লক সেকশন) বলিতে রেলপথের নির্দিষ্ট দৈর্ঘ্যকে বুঝায় যাহার ভিতরে 'অগ্রসর হইবার অ (অথরিটি টু প্রসীড) ব্যতীত কোন চলন্ত ট্রেন ঢুকিতে না।

(৮-ক) **'কেন্দ্রীকৃত ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ'** (সেন্ট্রালাইজড্ ট্রাফিক ক সি, টি, সি)

(৮-খ) **'কেন্দ্রীকৃত ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ অপারেটর'** (সেন্ট্রালাইজড্ ট্র কন্ট্রোল অপারেটর)

(৮-গ) **'কেন্দ্রীকৃত ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ এলাকা'** (সেন্ট্রালাইজড্ ট্র কন্ট্রোল সেকশন)

(৯) **'সংযোগ'** (কানেকশন) বলিতে, রানিং লাইন প্রসঙ্গে ব্যবহৃত রেলপথকে অতিক্রম করা বা অন্যান্য রেলপথের সহিত

করার কাজে ব্যবহৃত পয়েন্ট, ক্রসিং বা অন্যান্য সংযোগ সর-জ্ঞামকে বুঝায়।

(১০) **'দিবস'** (ডে) বলিতে সূর্যোদয় হইতে সূর্যাস্ত পর্যন্ত সময়কে বুঝায়।

(১১) **'চালক'** (ড্রাইভার) বলিতে একজন ইঞ্জিন চালক অথবা একটি লোকোমোটিভ বা স্বয়ং চলনক্ষম (সেলফ্ প্রপেলড্) গাড়ী চালাইবার দায়িত্বভারপ্রাপ্ত অন্য যে কোন রেল কর্মচারীকে বুঝায়।

(১২) **'বৈদ্যুতিক কথোপকথন যন্ত্র'** (ইলেকট্রিক স্পীকিং ইনষ্ট্রুমেন্ট) বলিতে একটি টেলিগ্রাফ যন্ত্র অথবা একটি টেলিফোনকে বুঝায়।

(১৩) **'ফেসিং পয়েন্ট ও 'ট্রেলিং পয়েন্ট'** ঃ কোন পয়েন্টের উপর কোন ট্রেনের চলার দিক অনুসারে ঐ পয়েন্টকে ফেসিং অথবা ট্রেলিং পয়েন্ট বলা হয়। যখন একটি পয়েন্টের দিক পরিবর্তন দ্বারা ট্রেনটি নিজ পথ হইতে সরাসরি অপর একটি পথে চলিয়া যায় তখন তাহাকে ফেসিং পয়েন্ট বলা হয়। যখন ঐ পয়েন্টটির মাধ্যমে বিভিন্ন পথ হইতে ট্রেনটি একটি অভিন্ন পথে উঠিতে পারে তখন তাহাকে ট্রেলিং পয়েন্ট বলে।

(১৪) **'স্থায়ী'** (ফিক্সড) সিগনাল বলিতে কোন স্থায়ী জায়গায় অবস্থিত বাহু, চাকতি, রঙিন আলো বা পজিশন লাইটের মাধ্যমে ইঙ্গিত প্রদানে সক্ষম সিগনালকে বুঝায়।

(১৫) **'সংঘর্ষণ সীমারেখা চিহ্ন'** (ফাউলিং মার্ক) বলিতে পরস্পর অতিক্রম- কারী অথবা মিলিত দুইটি রেললাইনের যে সীমারেখায় স্থায়ী প্রমীত মাপের (ফিক্সড ষ্টেণ্ডার্ড ডাইমেনশন) লংঘন ঘটে, তাহাকে বুঝায়।

(১৫-ক) **'আনুষঙ্গিক নিয়ম'** (আঃ নিঃ বা এস আর) বলিতে সংশ্লিষ্ট সাধারণ নিয়মের অধীন কোন নিয়মকে বুঝায়।

আঃ নিঃ (এস আর) ১-ক।–সংঘর্ষণ সীমারেখা চিহ্ন গুলি উপরে 'এফ এম' অক্ষর দুইটি খোদাই করা সাদা রঙের গোল মাথাওয়ালা কাঠের বা তিনকোণা বিশিষ্ট কংক্রিটের তৈরী

বস্তু যাহা একস্থানে মিলিত পথসমূহের মাঝখানে থাকে। এ সীমারেখা নির্দেশিত পথসমূহ অবশ্যই সব রকম গাড়ীমুক্ত রাখি হইবে।

(১৬) **'পূর্ণ গতিরোধক দূরত্ব'** (ফুল ব্রেকিং ডিসট্যান্স) বলিতে সর্বো গতিতে চলন্ত একটি ট্রেনকে থামাইবার জন্য প্রয়োজনীয় দূরত্ব বুঝায়।

(১৭) **'মেট'** বলিতে স্থায়ীপথে (পার্মানেন্ট ওয়ে) বা উহার সহিত সং অন্য সকল কাজে নিয়োজিত শ্রমিকদের প্রধানকে বুঝায়।

(১৮) **'গেইট'** বলিতে এই পুস্তকের প্রথম ভাগের অষ্টম অধ্যা প্রয়োজনার্থে একটি শিকল এবং লেভেল ক্রসিং-এ ব্যবহৃত অ সকল প্রকার অপসারণযোগ্য অবরোধকে বুঝায় কিন্তু পথচারী ব্যবহারের জন্য স্থাপিত কবাট-কাটা ফাঁক বা ঘূর্ণমান প্রতিবন্ধ (টার্ণ ষ্টাইল) ইহার অন্তর্ভুক্ত নহে।

(১৯) **'মালগাড়ী'** (গুড্‌স্ ট্রেন) বলিতে কেবলমাত্র প্রাণী ও মালা পরিবহণের জন্য ব্যবহৃত ট্রেনকে বুঝায়।

(২০) **'সরকারী পরিদর্শক'** বলিতে, কোন রেলওয়ের প্রসঙ্গে ব্যব হইলে, ঐ রেলওয়েতে রেলওয়ে আইন (রেলওয়ে এ্যাক্ট) অনুস কার্য নির্বাহের জন্য নিযুক্ত পরিদর্শককে বুঝায়।

(২১) **'পরিচালক'** (গার্ড) বলিতে একটি ট্রেনের দায়িত্বে নিয়োজি একজন রেলকর্মচারীকে বুঝায় এবং আর পি সি বা সাময়িকভা পরিচালকের কর্তব্য পালনে নিযুক্ত অপর যে কোন রেল কর্ম-চা ইহার অন্তর্ভুক্ত।

(২২) **'সিগনালের সামনে'** (ইন এডভান্স অব এ সিগনাল) বলিতে যে সিগনালের নিয়ন্ত্রণাধীন স্থানের ভিতরে বুঝায়।

(২৩) **'সিগনালের পিছনে'** (ইন রিয়ার অব এ সিগনাল) বলিতে যে সিগনালের নিয়ন্ত্রণাধীন স্থানের পিছনে বুঝায়।

(২৪) **'সিগনালের নির্দেশ'** (ইন্ডিকেশন অব এ সিগনাল) বলিতে একটি সিগনালের অবস্থা যে তথ্য বা অর্থ প্রকাশ করে তাহাকে বুঝায়।

(২৫) **'স্থায়ী পথ বা পূর্ত পরিদর্শক'** (ইন্সপেক্টর অব ওয়ে অর ওয়ার্কস) বলিতে যে কোন পরিদর্শক বা সহকারী পরিদর্শক যিনি স্থায়ীপথ (পার্মানেন্ট ওয়ে), পয়েন্ট, সিগনাল, সেতু অথবা ইহার সহিত সংশ্লিষ্ট অপর যে কোন কিছুর নির্মাণ, স্থাপন ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বে নিয়োজিত রহিয়াছেন তাহাকে বুঝায়।

(২৬-ক) **'স্থানীয় পরিচালনা'** (লোকাল অপারেশন)।
(বাংলাদেশ রেলওয়েতে প্রচলিত নহে।)

(২৬-খ) **'চৌম্বক তালা'** (ম্যাগনেটিক্ লক) বলিতে দূর-নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশনের সাইডিং এর কীলক যুক্ত পয়েন্টে ব্যবহৃত বৈদ্যুতিক তালাকে বুঝায়। পয়েন্টসমূহের পরিচালনার জন্য ষ্টেশন মাষ্টার স্থানীয় নিয়ন্ত্রণ প্যানেল হইতে বৈদ্যুতিক শক্তির সাহায্যে ইহার চাবি মুক্ত করিয়া থাকেন।

(২৭) **'প্রধান পথ'** (মেইন লাইন) বলিতে ষ্টেশনের উপর দিয়া সরাসরি চলাচলের জন্য সাধারণ ভাবে ব্যবহৃত পথ এবং ষ্টেশন সমূহের মধ্যবর্তী পথকে বুঝায়।

(২৭-ক) **'প্রধান সিগনাল'** (মেইন সিগনাল) বলিতে আউটার, হোম, ষ্টার্টার, এডভান্সড ষ্টার্টার অথবা ব্লক সিগনাল সমূহকে বুঝায়।

(২৮) **'মিক্সড্ ট্রেন'** বলিতে যাত্রী এবং মালামাল অথবা যাত্রী, মালামাল এবং অন্যান্য জীবজন্তু পরিবহণের জন্য ব্যবহৃত ট্রেনকে বুঝায়।

(২৯) **'বহু অবস্থা বিশিষ্ট সিগনাল'** (মাল্টিপল্ আসপেক্ট সিগনাল) বলিতে এমন একটা স্থায়ী সিগনালকে বুঝায় যাহা তিন বা ততোধিক অবস্থার যে কোন একটি প্রদর্শন করিতে পারে।

(৩০) **'রাত্রি'** (নাইট) বলিতে সূর্যাস্ত হইতে সূর্যোদয় পর্যন্ত সময়কে বুঝায়।

(৩১) **'বাধা'** (অবষ্ট্রাকশন) বলিতে একটি লাইনের উপর বা লা আটকাইয়া থাকা/রাখা কোন ট্রেন, গাড়ী, ওয়াগন অথবা কোন প্র বন্ধক অথবা ট্রেন চলাচলের পক্ষে বিপজ্জনক অন্য যে অবস্থাকে বুঝায়।

(৩২) **'সাধারণ ট্রেন'** (অর্ডিনারী ট্রেন) বলিতে ওয়ার্কিং টাইম টেবি অন্তর্ভূক্ত যে কোন যাত্রীবাহী, মালবাহী অথবা মিক্সড ট্রেনকে বুঝ

(৩৩) **'যাত্রীবাহী ট্রেন'** (প্যাসেঞ্জার ট্রেন) বলিতে কেবলমাত্র এবং প্রধ যাত্রী ও অন্যান্য কোচিং ট্রাফিক পরিবহণের উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত এবং সৈন্যবাহী ট্রেনকে বুঝায়।

(৩৪) **'আসিবার অনুমতি'** (পারমিশন টু এপ্রোচ) বলিতে কোন ট্রে জন্য সামনের ব্লক ষ্টেশন হইতে পিছনের ব্লক ষ্টেশনের প্রতি অনুমতিকে বুঝায়।

(৩৫) **'পয়েন্টসম্যান'** বলিতে যে রেল কর্মচারী ষ্টেশন মাষ্টারের নি অনুযায়ী পয়েন্ট এবং/অথবা সিগনাল পরিচালনা করিয়া থ তাহাকে বুঝায়।

(৩৫-ক) **'দূর-নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশন'** (রিমোট কন্ট্রোলড ষ্টেশন) বলিতে যে ষ্ট সি টি সি অপারেটর ট্রেন পরিচালনা করিয়া থাকেন তাহাকে বু

(৩৬) **'ট্রেন চলিবার পথ'** (রানিং লাইন) বলিতে সেই পথকে যাহাতে এক বা পরস্পর সংযোগকারী (ক্রস ওভার) সহ এ লাইন আছে এবং যাহা কোন ট্রেন কর্তৃক ষ্টেশনে ঢুকিবার স ষ্টেশন হইতে ছাড়িবার সময় বা ষ্টেশনের উপর দিয়া না চলিয়া যাইবার সময় কিংবা দুই ষ্টেশনের মধ্যে চলিবার ব্যবহৃত হয়।

(৩৭) **'চলন্ত ট্রেন'** (রানিং ট্রেন) বলিতে এমন একটি ট্রেনকে বুঝা অগ্রসর হইবার অধিকার (অথরিটি টু প্রসীড) লইয়া যা করিয়াছে কিন্তু এখনও সেই যাত্রা শেষ করে নাই।

(৩৭-ক) **'আধা স্বয়ংক্রিয় সিগনাল'** (সেমি-অটোমেটিক সিগনাল) বলিতে এমন এক ধরনের স্থায়ী সিগনালকে বুঝায় যাহা হাত এবং ট্র্যাক সার্কিট উভয়ের দ্বারা নিয়ন্ত্রিত হয়। এই সিগনালগুলিকে হাত দ্বারা 'অফ' (অনুমতিজ্ঞাপক) অবস্থায় নেওয়া হইলেও কোন ট্রেন ইহাকে অতিক্রম করিয়া যাওয়ার সাথে সাথে ইহা স্বয়ংক্রিয়-ভাবে ডেনজার (বিপদজ্ঞাপক) অবস্থায় ফিরিয়া যায়।

(৩৭-খ) **'একক রেলপথ পরিচালনা'** (সিঙ্গেল ট্র্যাক অপারেশন)। [বাংলাদেশ রেলওয়েতে প্রচলিত নহে]

(৩৮) **'বিশেষ নির্দেশ সমূহ'** (স্পেশাল ইন্সট্রাকশনস্) বলিতে নির্দিষ্ট ঘটনা বা বিশেষ অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা কর্তৃক বিভিন্ন সময়ে জারী করা নির্দেশাবলীকে বুঝায়।

(৩৯) **'বিশেষ ট্রেন'** (স্পেশাল ট্রেন) বলিতে এমন ট্রেনকে বুঝায় যাহা সাধারণ ট্রেনও (অর্ডিনারী ট্রেন) নয় আবার ব্যালাষ্ট ট্রেনও নয়।

(৪০) **ষ্টেশন'** বলিতে কোন রেলওয়ের উপর অবস্থিত যে স্থানে ট্রাফিকের (যাত্রী, মালামাল ও জীবজন্তু যাতায়াত) লেনদেন হইয়া থাকে তাহাকে বুঝায়। একটি ব্লক ষ্টেশন যেখানে কার্য পদ্ধতি (সিস্টেম অব ওয়াকিং) অনুসারে কিংবা স্বয়ংক্রিয় সিগনাল দ্বারা অগ্রসর হইবার অধিকার দেওয়া হয় তাহাও পূর্বে উল্লিখিত ষ্টেশনের অন্তর্ভূক্ত।

[ব্লক ষ্টেশনের জন্য ৯ নং নিয়ম দ্রষ্টব্য।]

(৪১) **'ষ্টেশন সীমা'** (ষ্টেশন লিমিট) বলিতে রেল পথের সেই অংশকে বুঝায় যাহা একজন ষ্টেশন মাষ্টার নিয়ন্ত্রণ করিয়া থাকেন এবং উহা ষ্টেশনের সবচাইতে দূরবর্তী সিগনালদ্বয়ের মধ্যে অবস্থিত হয়।

(৪২) **'ষ্টেশন মাষ্টার'** বলিতে এমন কর্তব্যরত রেল কর্মচারীকে বুঝায় যিনি ষ্টেশন সীমার মধ্যে ট্রাফিক সংক্রান্ত সাধারণ কার্যাবলী পরিচালনার দায়িত্বে নিয়োজিত থাকেন। সাময়িক ভাবে সিগনাল ও পয়েন্ট পরিচালনা এবং 'আসিবার অনুমতি' ও 'অগ্রসর হইবার

অধিকার' প্রদানের স্বাধীন দায়িত্বপ্রাপ্ত রেল কর্মচারীও ইহার অ
র্ভুক্ত হইতে পারেন।

(৪৩) **'ষ্টেশন এলাকা'** (ষ্টেশন সেকশন) বলিতে ষ্টেশন সীমার ম
অবস্থিত এমন একটি এলাকা বুঝায় যাহা কোন অবরোধ এলাক
অংশ নয় এবং যাহা নিম্নবর্ণিত স্থান লইয়া গঠিত হয় :-

(ক) **'জোড়া পথ'** (ডাবল লাইন) এলাকায় ঃ

(১) একটি 'এ' শ্রেণীর ষ্টেশনে প্রত্যেক দিকের স্টার্টার এবং এডভা
স্টার্টার (যদি থাকে) সিগনালের মধ্যবর্তী স্থান;

(২) একটি 'বি' শ্রেণীর ষ্টেশনে উহার প্রত্যেক দিকের হোম এ
সর্বশেষ ষ্টপ সিগনালের মধ্যবর্তী স্থান; অথবা

(খ) **'একক পথ'** (সিঙ্গেল লাইন) এর 'বি' শ্রেণী ষ্টেশনে ঃ

(১) এডভান্সড্ স্টার্টার (যদি থাকে) সিগনাল দুইটির মধ্যবর্তী স্থান;

(২) এডভান্সড্ স্টার্টার না থাকিলে শান্টিং সীমা বোর্ড (এস এল বি)
নিরাপদ দূরত্ব বোর্ড দুইটির মধ্যবর্তী স্থান; অথবা

(৩) যদি ঐ ষ্টেশনে হোম বা এডভান্সড্ স্টার্টার সিগনাল বা শান্টিং সী
বোর্ড না থাকে তাহা হইলে আউটারমোষ্ট ফেসিং পয়েন্টের মধ্য
স্থান।

(৪৪) **'কার্য পদ্ধতি'** (সিস্টেম অব ওয়ার্কিং) বলিতে রেলওয়ের কে
অংশে ট্রেন পরিচালনার জন্য যে পদ্ধতিকে গ্রহণ করা হইয়
তাহাকে বুঝায়।

(৪৫) **'পশ্চাৎ অবরোধ করণ'** (টু বুক ব্যাক) বলিতে কোন বুক ষ্টে
হইতে জোড়া পথ এলাকায় পিছনের ষ্টেশনে এবং একক
এলাকায় যে কোন দিকের বুক ষ্টেশনে অবরোধ এলাকাটিতে ব
সৃষ্টি করা হইয়াছে (অবস্ট্রাকটেড) বা হইবে এই মর্মে একটি ব
প্রেরণ করাকে বুঝায়।

(৪৬) **'সম্মুখ অবরোধ করণ'** (টু ব্লক ফরোয়ার্ড) বলিতে জোড়াপথ এলাকায় কোন ব্লক ষ্টেশন হইতে সামনের ব্লক ষ্টেশন পর্যন্ত অবরোধ এলাকাটিতে বাধা সৃষ্টি করা হইয়াছে বা হইবে এই মর্মে একটি বার্তা প্রেরণ করাকে বুঝায়।

(৪৭) **'ট্র্যাক সার্কিট'** বলিতে রেল পথের (ট্র্যাক) রেল সহযোগে গঠিত একটি বৈদ্যুতিক সার্কিটকে বুঝায়।

(৪৮) **'রেল গাড়ী'** (ট্রেন) বলিতে গাড়ী (ভেহিকল্) ব্যতীত বা গাড়ী সহ-এক বা একাধিক ইঞ্জিন, অথবা ট্রেইলর (টানা গাড়ী) সহ বা ট্রেইলর ব্যতীত মোটর কোচ জাতীয় যে কোন ধরণের স্বয়ং চালিত (সেল্ফ্ প্রপেল্ড্) যান, যাহাকে সহসা লাইন হইতে উঠাইয়া ফেলিতে পারা যায় না, তাহাকে বুঝায়।

(৪৯) **'দুই অবস্থা সিগনাল'** (টু আসপেক্ট সিগনাল) বলিতে এমন এক ধরণের ফিক্সড্ সিগনালকে বুঝায় যাহা দুইটি অবস্থার যে কোনটা প্রদর্শন করিতে পারে।

আঃ নিঃ ১-খ--কার্য বিধি (ওয়ার্কিং রুল) এবং নির্দেশাবলী জারী করিবার নিয়মাবলী ঃ-

(ক) সাধারণ নিয়ম ১ (৬) এর ক্ষমতা বলে চীফ অপারেটিং সুপারিন-টেনডেন্ট (সি ও পি এস) কার্যবিধি এবং নির্দেশাবলী জারী করিবার অধিকার প্রাপ্ত কর্মকর্তা।

(খ) বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা (ডি টি ও/ ডি টি এস) এবং পরিবহণ তত্ত্বাবধায়ক (এস, টি) দিগকেও ব্যক্তিগতভাবে নিজ নিজ বিভাগে কার্য বিধি জারী করার ক্ষমতা দেওয়া হইয়াছে। কেবল মাত্র জরুরী অবস্থায় উদ্ভূত প্রয়োজন ব্যতীত এবং শুধুমাত্র সংশ্লিষ্ট ডি, টি, ও/ ডি, টি, এস/এস, টি, এর নামে ব্যতীত অন্য কোন কর্মকর্তার কার্য বিধি জারী করিবার অধিকার নাই।

(গ) প্রত্যেকটি কার্য বিধি এবং নির্দেশকে অতি অবশ্যই সাধারণ এ আনুষঙ্গিক নিয়মাবলীর সহিত সংগতিপূর্ণ হইতে হইবে।

(ঘ) ষ্টেশন কার্য বিধি সমূহকে ব্যবহারে আনিবার পূর্বে নিম্নবর্ণিত বি বিশেষে অবশ্যই তাহা সংশ্লিষ্ট ডি, এস/ডি, আর, এম কা সরকারী পরিদর্শকের (জি, আই, বি, আর) কাছে অনুমোদ জন্য পাঠাইতে হইবে ঃ-

(অ) যদি তাহাতে এমন কোন বিষয় জড়িত থাকে যাহার জন্য সাধ নিয়ম অনুযায়ী 'অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশ' (এপ্রুভড্ স্পে ইন্সট্রাকশন) এর প্রয়োজন আছে, অথবা

(আ) যদি তাহাতে ইন্টারলকিং বা স্থায়ী সিগনালের পরিবর্তন পরিবর্ধনের কোন বিষয় জড়িত থাকে।

আঃ নিঃ ২- এই সমস্ত আনুষঙ্গিক নিয়ম এবং নোটে (টী যখনই 'বাংলাদেশ রেলওয়ে' শব্দটি ব্যবহৃত হইবে তখনই তাহার বাংলাদেশ রেলওয়ে প্রশাসন পরিচালিত সব কয়টা প্রধান (মেইন) অন্যান্য পথকে (লাইন) বুঝাইবে।

২। ষ্টেশনের শ্রেণীভেদ :- (১) 'স্বয়ংক্রিয় অবরোধ পদ্ধতি' (অটোমে ব্লক সিস্টেম) পরিচালিত ষ্টেশন ছাড়া অন্য সব ষ্টেশনসমূহকে এই নিয়ম অনুযায়ী দুই ভাগে ভাগ করা হইবে, যথা- ব্লক ষ্টেশন এবং নন-ব্লক ষ্টেশন।

(২) **'ব্লক ষ্টেশন'** বলিতে সেই সকল ষ্টেশনকে বুঝায়, যেথান হইতে সহ অবরোধ এলাকায় প্রবেশের জন্য চালককে (লোকো মাষ্টার) অ কার্যপদ্ধতি (সিষ্টেম অব ওয়ার্কিং) অনুযায়ী 'অগ্রসর হইবার অধিকার' পাইতে এই সব ষ্টেশন তিন শ্রেণীতে বিভক্ত ঃ-

'এ' শ্রেণীর ষ্টেশন- যেখানে সংশ্লিষ্ট পথটি হোম সিগনালের সামনে, অ সিকি মাইল পর্যন্ত পরিষ্কার না থাকিলে কোন ট্রেনের জন্য 'আসিবার অনু দেওয়া যায় না;

'বি' **শ্রেণীর ষ্টেশন**– যেখানে সংশ্লিষ্ট পথটি আউটার সিগনালের সামনে অন্ততঃ সিকি মাইল পর্য্যন্ত পরিস্কার না থাকিলে কোন ট্রেনের জন্য 'আসিবার অনুমতি' দেওয়া যায় না ;

'সি' **শ্রেণীর ষ্টেশন**– এক ধরণের ব্লকহাট যেখানে কোন ট্রেন থামার কথা এবং যেখানে সংশ্লিষ্ট পথটি হোম সিগনালের সামনে 'অন্ততঃ সিকি মাইল পরিস্কার না থাকিলে কোন ট্রেনের জন্য 'আসিবার অনুমতি' দেওয়া যায় না।

(৩) **'নন–ব্লক ষ্টেশন'**– বলিতে 'ডি' শ্রেণীর ষ্টেশন অথবা দুইটি ব্লক ষ্টেশনের মধ্যে অবস্থিত থামার জায়গাকে বুঝায়। এই ধরণের ষ্টেশন কোন অবরোধ ব্লকের সীমা গঠন করে না।

আঃ নিঃ ২-ক– ওয়ার্কিং টাইম টেবিলে সাধারণতঃ বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রতিটি ষ্টেশনের নামের উহার শ্রেণী উল্লেখ করা থাকে।

দ্বিতীয় অধ্যায়

সিগনালিং ও ইন্টারলকিং ব্যবস্থা

ক। – সাধারণ।

৩। **সিগনালের ব্যবহার।**– নিম্ন বর্ণিত নিয়মাবলীতে উল্লিখিত বিভিন্ন সিগনালসমূহ ট্রেন চলাচল নিয়ন্ত্রণের জন্য ব্যবহৃত হইবে।

৪। **সিগনালের প্রকারভেদ।** – ট্রেন চলাচল নিয়ন্ত্রণের জন্য ব্যবহার্য সমূহের প্রকারভেদ নিম্নরূপ ঃ–

১। **'স্থায়ী সিগনাল'** (ফিক্সড্ সিগনাল)

২। **'হাত এবং ঝাণ্ডা সিগনাল'** (হ্যাণ্ড এবং ব্যানার ফ্ল্যাগ সিগনাল)।

৩। **'পটকা সিগনাল'** (ডিটোনেটিং সিগনাল)

আঃ নিঃ ৪ক–অস্থায়ী গতি নিয়ন্ত্রণ (টেম্পোরারী স্পিড রেষ্ট্রিকশন) সমূহের জন্য ২১৩ নং সাধারণ নিয়মের আনুষঙ্গিক নিয়ম সমূহ দ্রষ্টব্য।

৫। **দিবাকালে রাত্রিকালিন সিগনাল ব্যবহার।**– অত্র নিয়মাবলী রাত্রিকালীন সিগনাল সমূহ সুড়ং পথে (টানেল) এবং ঝোড়ো ও কুয়াসাচ্ছন্ন অ দিনের বেলাতেও ব্যবহৃত হইবে।

৬। **সিগনাল সম্পর্কে চালকের কর্তব্য।**–(অ) কোন সিগনাল দেখানো মাত্র তিনি সিগনালটির দিকে মনোযোগ দিবেন এবং সিগনাল প্রদ জানা থাকুক বা না থাকুক প্রত্যেকটি সিগনাল মানিয়া চলিবেন।

(আ) তিনি কেবলমাত্র সিগনালের উপরই নির্ভর করিয়া থাকিবেন সর্বদা সজাগ ও সতর্ক থাকিবেন।

(ঈ) ঝোড়ো কিংবা কুয়াসাচ্ছন্ন আবহাওয়ার দরুণ অথবা অন্য কোন কারণে যদি [illegible] দূরত্ব হইতে কোন স্থায়ী সিগনাল দেখা না যায়, তাহা হইলে চালক, বিশেষ [illegible] কোন ষ্টেশন অভিমুখে অগ্রসর হইবার সময় তাহার ট্রেনের গতিবেগ কমাইয়া [illegible] এবং সামনের সিগনাল যদি বিপদজনক অবস্থায় থাকে তবে যাহাতে ট্রেনটি [illegible] পারেন সে ব্যাপারে সব রকম সতর্কতা অবলম্বন করিবেন।

(উ) চালক তাহার ট্রেন লইয়া কোন লাইনের উপর দিয়া সামনে বা পিছনে [illegible] অথবা ঐ লাইনকে অতিক্রম করিবার পূর্বে নিশ্চিত হইয়া লইবেন যে তাহার [illegible] জন্য সঠিক সিগনাল প্রদর্শিত হইতেছে।

(ঊ) কোন কেবিন অথবা ষ্টেশনের পাশ দিয়া অথবা উহার দিকে অগ্রসর হইবার [illegible] চালক নিজে উহা পর্যবেক্ষণ করিবেন এবং তাহার ক্রুকে যথা সম্ভব অন্য কাজ [illegible] অবাহতি দিবেন যাহাতে তিনিও যে কোন হাত সিগনালের প্রতি ভালভাবে নজর [illegible] পারেন।

৭। ট্রেনের সহিত যুক্ত দুই বা ততোধিক ইঞ্জিনের চালকদের সিগনাল [illegible] চালনার নিয়ম।— যখন একটি ট্রেনের সহিত দুই বা ততোধিক ইঞ্জিন লাগানো [illegible] তখন সিগনাল সমূহের প্রতি লক্ষ্য রাখা, তাহা মানিয়া চলা এবং ব্রেক ব্যবহার [illegible] দায়িত্ব থাকিবে সর্ব সম্মুখের ইঞ্জিনের চালকের উপর। অন্যান্য ইঞ্জিনের চালকগণ [illegible] সম্মুখের চালকের প্রতিটি সংকেতের প্রতি লক্ষ্য রাখিবেন ও সেই অনুযায়ী কাজ [illegible] এবং জরুরী অবস্থার ক্ষেত্রে তাহারা নিজ নিজ ব্রেক ব্যবহার করিয়া ট্রেন [illegible] সহায়তা করিবেন।

[illegible] নিঃ ৭-ক— চালকগণকে এই মর্মে নির্দেশ দেওয়া যাইতেছে যে, যখন কোন [illegible] সহিত দুইটি ইঞ্জিন লাগানো হয় তখন অতিরিক্ত ইঞ্জিনটিকে ট্রেনের শেষে [illegible] হইবে এবং ট্রেনটির দায়িত্বভার থাকিবে সামনের ইঞ্জিনের চালকের উপর।

খ।— স্থায়ী সিগনাল সমূহের বর্ণনা।

টীকা :— স্বয়ংক্রিয়, কালার লাইট এবং বহুঅবস্থা (মাল্টিপল্ [illegible]) সিগনাল সমূহ নীচে বর্ণিত নিয়মাবলী ছাড়াও এই অধ্যায়ের ধারাসমূহে এবং [illegible] অধ্যায়ে আলোচিত হইল।

৮। স্থায়ী সিগনাল সমূহের ব্যবহার।— (অ) নিয়ম ২৩ এবং ২৫ দ্বারা [illegible] অব্যাহতি পাইয়া না থাকিলে রেলওয়ে অবশ্যই স্থায়ী সিগনাল দ্বারা সজ্জিত হইবে।

অবস্থা		দুই অবস্থা	
		পৃথক ওয়ার্নার	স্টেপ ও ওয়ার্ন
বিপদজনক	দিন		বা
	রাত্রি		বা
বিপদজনক	দিন		
	রাত্রি		
ধীর গতি	দিন		
	রাত্রি		
সতর্ক	দিন	বা	বা
	রাত্রি	বা	বা
বাধামুক্ত	দিন	বা	বা
	রাত্রি	বা	বা

		নির্দেশনা
		থামুন এবং অপেক্ষা করুন (বিধি ৫৬,৫৭)
		থামুন এবং ২৬০ নং বিধি অনুযায়ী অগ্রসর হউন
		শান্ট যে কোন বাধার সামনে থামিবার প্রস্তুতিসহ ঘন্টায় সর্বোচ্চ ১৬ কিলোমিটার গতিতে অগ্রসর হউন
		সতর্ক সামনের পরবর্তী সিগনাল থামিবার প্রস্তুতিসহ অগ্রসর হউন
		অগ্রসর হউন

নির্দেশনা একই ধরনের হয়

অবস্থা		দুই অবস্থা	
		পৃথক ওয়ার্নার	স্টপ ও গো
বিপদজনক	দিন		বা
	রাত্রি		বা
বিপদজনক	দিন		
	রাত্রি		
ধীর গতি	দিন		
	রাত্রি		
সতর্ক	দিন	বা	বা
	রাত্রি	বা	বা
বাধামুক্ত	দিন	বা	বা
	রাত্রি	বা	বা

(ঘ) সিগনালসমূহ			নির্দেশনা
স্টপ	স্থায়ী বা অস্থি শান্ট		
	বা		থামুন এবং অপেক্ষা করুন (বিধি ৫৬,৫৭)
			থামুন এবং ২৬০ নং বিধি অনুযায়ী অগ্রসর হউন
			শান্ট যে কোন বাধার সামনে থামিবার প্রস্তুতিসহ ঘন্টায় সর্বোচ্চ ১৬ কিলোমিটার গতিতে অগ্রসর হউন
	বা		সতর্ক সামনের পরবর্তী সিগনালে থামিবার প্রস্তুতিসহ অগ্রসর হউন
			অগ্রসর হউন

একই প্রকার নির্দেশনা একই প্রকার হয়

ব্রাকেট পোষ্টে লাগানো হইবে। সর্ব শেষ (টার্মিনাল) ষ্টেশনে এবং অন্য যে সকল ষ্টেশনে গতিবেগ সীমিত (স্পীড রেষ্ট্রিকটেড) সেই সব ষ্টেশনে একই লাইন হইতে বাহির হইয়া যাওয়া বিভিন্ন লাইনের কোন্‌টির উপর দিয়া চালককে ট্রেন সমেত যাইতে হইবে তাহার নির্দেশ দেওয়ার জন্য একটি নির্দেশক যন্ত্রের সমন্বয়ে একটি মাত্র সিগনাল দেওয়া যাইতে পারে।

(২) যে সব স্থানে দুই বা ততোধিক লাইন একত্রে মিলিত হয় (কনভার্জিং), সেই সব স্থানে সিগনালগুলি ভিন্ন ভিন্ন খুঁটিতে লাগানো হইবে।

তবে সিগনালের সংখ্যা বেশী হইলে উহাদিগকে একটি সিগনাল ব্রীজ বা গ্যান্ট্রিতে স্থাপন করা যাইতে পারে। সেই ক্ষেত্রে সিগনালগুলিকে এমন ভাবে শ্রেণীবদ্ধ করিতে হইবে যাহাতে প্রতিটি লাইনের জন্য সংশ্লিষ্ট সিগনালকে পরিষ্কার ভাবে চেনা যায়। এই সমস্ত ক্ষেত্রে, সর্ব বামের সিগনালটি সর্ব বামের লাইনের জন্য, ইহার পরবর্তী খামের সিগনালটি পরবর্তী বামের লাইনের জন্য, এইভাবে পর্যায়ক্রমে প্রযোজ্য হইবে।

টীকা ঃ– সিগনাল বা সিগনালসমূহের অবস্থা যখন নির্দেশ দেয় যে চালক বাঁকিয়া যাওয়া (ডাইভার্জিং) পথ ধরিতে যাইতেছেন তখন ১০ (আ) (১) নং নিয়মে বর্ণিত নির্দেশক যন্ত্রটি (ইন্ডিকেটিং এ্যাপারেটাস) উঠাইয়া দেওয়া যাইতে পারে।

(ই) একই দিকে (তাহা একই লাইনে হউক অথবা ভিন্ন ভিন্ন লাইনে হউক) একত্ত ট্রেনকে নির্দেশ দেওয়ার জন্য ব্যবহৃত একটির বেশী সিগনাল একই খুঁটিতে স্থাপিত হইবে না। তবে নিম্নলিখিত ক্ষেত্রে এই নিয়ম প্রযোজ্য হইবে না ঃ–

(১) যদি খুঁটিতে শুধু দুইটি সিগনাল থাকে এবং নীচের সিগনালটি একটি সাবসিডিয়ারী সিগনাল হয়, অথবা

(২) যদি নিচের সিগনালটি একটি কো-একটিং বা সাবসিডিয়ারী (সাহায্যকারী) সিগনাল হয়, অথবা–

(৩) যদি সরকারী রেলওয়ে পরিদর্শকের (জি আই বি আর) মঞ্জুরীক্রমে একই খুঁটিতে একাধিক সিগনাল লাগানো থাকে। সেক্ষেত্রে একেবারে উপরের বাহুটি (আর্ম) হইবে পরিবর্তনকারী (ডাইভার্জিং) লাইনগুলির সর্ব বামেরটির জন্য এবং তার নীচের বাহুগুলি পর্যায়ক্রমে পরবর্তী বামের লাইনগুলির জন্য প্রযোজ্য হইবে।

আঃ নিঃ ১০ক– কোন নতুন বা স্থানান্তরিত সিগনাল ব্যবহারে আনার পূর্বে চালকদিগকে ইহার সহিত পরিচয় করাইয়া দেওয়ার জন্য সংশ্লিষ্ট বিভাগীর পরিবহণ কর্মকর্তা (ডি টি ও/ডি টি এস) সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় সিগনাল প্রকৌশলী (ডি এস ই) সহকারী সিগনাল প্রকৌশলী (এ এস ই) ও বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলীর কা সাধারণতঃ সাত দিনের নোটিশ প্রেরণ করিবেন। ব্যতিক্রমধর্মী ক্ষেত্রে টেলিগ্রাম মাধ্যমে আরো কম সময়ের নোটিশ দেওয়া যাইতে পারে।

১১। ওয়ার্ণার সিগনাল এবং উহাদের নির্দেশনা।– (অ) বাহুওয়া (সেমাফোর) ওয়ার্ণার সিগনাল মাছের লেজের মত বাহু (ফিশ টেইল আর্ম) চিহ্নিত হইবে। বাহুটির সম্মুখভাগে লাল রঙের উপরে একটি মাছের লেজের সাদা ডোরা অথবা হলুদ রঙের উপরে একটি মাছের লেজের মত কালো ডো থাকিবে। উভয় ক্ষেত্রেই, বাহুটির পিছনের অংশে সাদা রঙের উপরে মাছের লে মত কালো ডোরা থাকিবে।

১। লাল রঙের উপরে মাছের লেজের মত সাদা ডোরা দাগওয়ালা বাহুটি কোন আলাদা-খুঁটিতে লাগানো হয় তাহা হইলে রাতের বেলায় উহার পাঁচ হইতে ফুট উপরে একটি সবুজ বাতি লাগানো হইবে।

(আ) একটি ওয়ার্ণার সিগনালের উদ্দেশ্য হইল চালককে নিম্নলিখিত তথ্য দেওয়া ঃ-

(১) সামনের ব্লক সেকশনটি কি অবস্থায় আছে এবং/অথবা (২) চালক এ ষ্টপ সিগনালের দিকে অগ্রসর হইতেছেন।

(ই) একটি ওয়ার্ণার সিগনাল তাহার সতর্কতা জ্ঞাপক (কশন) অবস্থায় চালক এই নির্দেশ দিয়া থাকে যে, তাহাকে সামনের সিগনালের কাছে থামিবার প্রস্তুতি ল অগ্রসর হইতে হইবে।

(ঈ) একটি ওয়ার্ণার সিগনাল তাহার পরিষ্কার জ্ঞাপক (ক্লিয়ার) অব চালককে এই নির্দেশ দিয়া থাকে যে, তাহার সামনের ব্লক সেকশনটি পরিষ্কার এবং সংশ্লিষ্ট ষ্টপ সিগনাল সমূহও অনুমতিজ্ঞাপক (অফ) অবস্থায় আছে।

১২। **ওয়ার্ণার সিগনাল সমূহের অবস্থান।**– (অ) ওয়ার্ণার সিগনাল কেবল ইন্টারলকড (পরস্পর আবদ্ধ) ষ্টেশন সমূহে থাকিবে এবং ইহা সংশ্লিষ্ট ষ্টপ সিগনালটির পূর্ণ গতিরোধক (ফুল ব্রেকিং) দূরত্বে অবস্থিত হইবে। ওয়ার্ণার সিগনাল নিম্নলিখিত স্থানে লাগানো যাইতে পারে–

১। একটি আলাদা খুঁটিতে, অথবা

২। আউটার সিগনালের নীচে।

টীকা ঃ– স্থানীয় অবস্থা এবং অন্যান্য-আনুষঙ্গিক বিষয়ের সহিত সংগতি রাখিয়া প্রশাসন ব্রেকিং ডিস্‌ট্যান্স (গতিরোধক দূরত্ব) কতটুকু হইবে তাহা নির্ধারণ করিবেন।

(আ) পিছনের কেবিন অথবা ষ্টেশনের একই লাইনের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হোম, আউটার কিংবা এডভান্সড স্টার্টার সিগনালের নীচে ওয়ার্ণার সিগনাল লাগানো যাইতে পারে।

(ই) ওয়ার্ণার সিগনালকে কোন ষ্টপ সিগনালের নীচে লাগাইতে হইলে তাহা ঐ সিগনালের পাঁচ হইতে সাত ফুট নীচে লাগাইতে হইবে।

(ঈ) কোন দিক পরিবর্তনকারী (ডাইভার্জিং) জংশনে একটি মাত্র ওয়ার্ণার সিগনাল থাকিবে এবং যে পথে সর্বোচ্চ গতির জন্য অনুমোদন আছে শুধু মাত্র সেই পথের জন্য উহা পরিষ্কার (ক্লিয়ার) অবস্থা দেখাইবে। তবে, ব্যতিক্রমধর্মী অবস্থা এবং অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশ বলে ঐসব ডাইভার্জিং জংশনে অতিরিক্ত সিগনাল স্থাপিত হইতে পারে।

(উ) কোন স্থানে অ-কার্যকর (আন-ওয়ার্কড্) ওয়ার্ণার সিগনাল দিতে হইলে তাহাকে সতর্কতা জ্ঞাপন (কশন) অবস্থায় স্থায়ী রাখিতে হইবে।

১৩। **সাধারণভাবে ষ্টপ সিগনাল সমূহ।**-(অ) বাহুর চারকোণা প্রান্ত দেখিয়া কোন বাহুওয়ালা ষ্টপ সিগনাল সনাক্ত হইবে ইহার বাহুর সামনের দিকে লাল রঙের উপরে একটি সাদা ডোরা থাকিবে এবং পিছনের দিকে সাদা রঙের উপরে একটি কালো ডোরা থাকিবে। এই ডোরাগুলি বাহুটির শেষ প্রান্তের সহিত সমান্তরাল হইবে।

(১) স্বয়ংক্রিয় (অটোমেটিক) ষ্টপ সিগনাল সমূহের খুঁটিতে একটি ইংরেজী
মার্কা লাগানো থাকিবে।

(আ) একটি ষ্টপ সিগনালের উদ্দেশ্য চালককে নির্দেশ দেওয়া যে, তাহা
অবশ্যই থামিতে হইবে অথবা সে অগ্রসর হইতে পারে।

১৪। **আউটার, হোম ও স্টার্টিং সিগনাল সমূহ।**-(অ) আউটার সিগ
একটি ষ্টপ সিগনাল যাহা-

(১) জোড়া পথ (ডাবল লাইন) এলাকায় হোম সিগনালের পিছনে নির্ধা
দূরত্বে স্থাপিত হয় [সাঃ নিঃ ২৩৫ (৩)]।

(২) একক পথ (সিঙ্গেল লাইন) এলাকায় এডভান্সড্ ষ্টার্টার সিগনাল, অ
শান্টিং সীমা বোর্ড (এস এল বি) অথবা নিরাপদ দূরত্ব বোর্ডের (এডিবি) বাহি
নিরাপদ দূরত্বে স্থাপিত হয় [সাঃ নিঃ ২৩৫ (৩)]।

(আ) হোম সিগনাল একটি ষ্টপ সিগনাল। ইহা 'এ' ও 'সি' শ্রেণীর ষ্টেশনে প্র
ষ্টপ সিগনাল এবং 'বি' শ্রেণীর ষ্টেশনে দ্বিতীয় ষ্টপ সিগনাল। হোম সিগনাল উ
সংশ্লিষ্ট লাইনটির সকল সংযোগের (কানেকশন) বাহিরে স্থাপিত হইবে।

(ই) কোন ষ্টেশনে ষ্টার্টার সিগনাল, মাত্র একটি থাকিলে, অথবা এডভা
ষ্টার্টার, একাধিক ষ্টার্টার থাকিলে, এমন স্থানে স্থাপিত হইবে যাহার বাহিরে ট্রেন স
যাইতে হইলে চালককে অবশ্যই কার্য পদ্ধতি অনুসারে অগ্রসর হইবার অধি
(অথরিটি টু প্রসিড) পাইতে হইবে।

এডভান্সড্ ষ্টার্টার সিগনালটি যদি শেষ ষ্টপ সিগনাল হয় তাহা হইলে উহা
শ্লিষ্ট লাইনটির সকল সংযোগের সামনে স্থাপিত থাকিবে।

টীকা ঃ-'এ' শ্রেণীর ষ্টেশনে ষ্টার্টার সিগনালটি অতি অবশ্যই হোম সিগন
অন্ততঃ সিকি মাইল সামনে থাকিবে।

আঃ নিঃ ১৪ক - শেষ ষ্টপ সিগনাল ঃ সামনের ষ্টেশন হইতে আসিবার অনু
(পারমিশন টু এপ্রোচ) পাওয়া ছাড়া কোন ট্রেনের জন্য সংশ্লিষ্ট শেষ ষ্টপ সিগনালটি
অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় নেওয়া যাইবে না।

১৫। **রুটিং সিগনাল ও কলিং-অন সিগনাল।**- (অ) অবস্থানগত অসুবি
কারণে হোম সিগনালের নির্দেশের অপর্যাপ্ততার পরিপ্রেক্ষিতে চালককে দুই বা তত

ষ্টেশন ছাড়িয়া যাওয়া লাইনের মধ্যে কোনটি তাহার জন্য প্রস্তুত রাখা হইয়াছে
তাহা নির্দেশ দেওয়ার জন্য ব্যবহৃত বিশেষ ব্রেকেটেড সিগনালকে রুটিং সিগনাল
বলে।

(আ) **কলিং-অন সিগনাল ঃ** ইহা ক্ষুদ্র বাহু বিশিষ্ট এমন একটি সিগনাল যাহা
একটি ষ্টপ সিগনালের বাহুর নীচে একই খুঁটিতে থাকিয়া ট্রেনের সম্মুখে অগ্রসর হওয়া
নিয়ন্ত্রণ করে। উপরের ষ্টপ সিগনালের বাহুটি যদি নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায়ও থাকে, তবু
কলিং-অন সিগনালটির বাহুর অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থা চালককে তাহার ট্রেনসহ
সতর্কতার সহিত সামনে অগ্রসর হইবার অধিকার দান করে।

টীকা ঃ- (১) কলিং অন সিগনাল যদি রাতের বেলায় সাদা আলো দেখায় তাহা
হইলে বুঝিতে হইবে যে উহা নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায় আছে।

(২) কোন চলন্ত ট্রেন সংশ্লিষ্ট কলিং-অন সিগনালের খুঁটির গোড়ায় আসিয়া
থামিবার আগে উক্ত সিগনালটিকে অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় নেওয়া যাইবে না।

আঃ নিঃ ১৫ক- কোন কলিং-অন সিগনাল ইহার অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় একটি
ট্রেন বা ইঞ্জিনকে ইহার খুঁটি অতিক্রম করিবার এবং লাইনটি যতদূর পর্যন্ত পরিষ্কার
আছে ততদূর অথবা সামনের নিষেধজ্ঞাপক সিগনালটি পর্যন্ত অগ্রসর হইবার অধিকার
প্রদান করে।

কলিং-অন সিগনাল সমূহ শুধুমাত্র কলিং-অন ট্রেনের বেলায় ব্যবহৃত হইবে এবং
কোন অবস্থাতেই ইহাকে সাঃ নিঃ ১(৬) বর্ণিত অগ্রসর হইবার অধিকার (অথরিটি টু
প্রসিড) হিসাবে ব্যবহার করা যাইবে না।

আঃ নিঃ ১৫খ- কালার লাইট (রঙিন আলো) ষ্টপ সিগনালের নীচে লাগানো
বাতি দ্বারা পরিচালিত কলিং-অন সিগনাল-এ ইহার অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় সাদা আলো
আলোকিত ইংরেজি 'সি' অক্ষর থাকে এবং তখন উপরের ষ্টপ সিগনালটি বিপদজ্ঞাপক
অবস্থায় থাকা সত্ত্বেও ইহা ট্রেনের চালককে সতর্কতার সহিত যতদূর পর্যন্ত সংশ্লিষ্ট
লাইনটি পরিষ্কার আছে ততদূর পর্যন্ত অগ্রসর হইবার অধিকার প্রদান করে।

১৬। **রিপীটার সিগনাল সমূহ।**- (অ) রিপীটার সিগনালের সামনের ষ্টপ
সিগনালটি কোন্ অবস্থায় (আসপেক্ট) আছে সে সম্পর্কে চালককে অগ্রিম তথ্য দিবার
উদ্দেশ্যে রিপীটার সিগনাল লাগানো হয়।

(আ) যখন কোন রিপীটার সিগনাল নির্দেশ করে যে সংশ্লিষ্ট ষ্টপ সিগনাল বিপদজ্ঞাপক অবস্থায় আছে তখন নির্দেশিত ট্রেনের চালক সংশ্লিষ্ট সিগনালের কা থামিবার প্রস্তুতি লইয়া অগ্রসর হইবেন।

(ই) রিপীটার সিগনালসমূহের খুঁটিতে ইংরেজী 'আর' মার্কা লাগানো থাকে।

১৭। কো-এক্টিং সিগনাল সমূহ :- কো-এক্টিং সিগনাল সংশ্লিষ্ট মূল সিগনালে একই খুঁটিতে অথবা কাছাকাছি অবস্থিত উহার সহিত একসাথে স্থাপিত এক প্রতিরূপ সিগনাল এবং যেখানে মূল সিগনালটির বাহু বা বাতি সার্বক্ষণিকভা অগ্রসর- মান চালকের দৃষ্টিগোচর হয় না সেখানে স্থাপন করা হয়।

(আ) কো-এক্টিং সিগনাল এমনভাবে লাগানো হইবে যেন, হয় মূল সি নালের বাহু বা বাতি নতুবা ইহার বাহু বা বাতি সব সময়ের জন্য চালকের দৃষ্টিগো থাকে।

১৮। সিগনাল বাহুসমূহের সনাক্তকারী চিহ্নসমূহ :- যে সমস্ত ষ্টেশনে প্যাসেঞ্জ লাইনকে অন্যান্য লাইনসমূহ হইতে পৃথক করা দরকার সেই সব ষ্টেশনে প্যাসেঞ্জ লাইন ব্যতীত অন্যান্য লাইন-এর ক্ষেত্রে প্রযোজ্য সিগনালসমূহের বাহুতে বলয় (রি বা অন্যান্য চিহ্ন লাগাইয়া দেওয়া যাইতে পারে।

১৯। সাহায্যকারী (সাবসিডিয়ারী) সিগনাল সমূহ :- (অ) সাবসিডিয়া সিগনাল এক ধরণের ক্ষুদ্র সিগনাল যাহা নিম্নলিখিত প্রকারের হইতে পারে ঃ-

(১) সামনের দিকে একটি লাল ডোরা এবং পিছনের দিকে একটি কা ডোরা কাটা সাদা রঙের চাকতি (ডিস্ক)।

(২) সাধারণ নিয়ম ১৩ (ক) বর্ণিত বাহুওয়ালা ষ্টপ সিগনালের অনুরূপ রঙ ক ক্ষুদ্র চারকোণা বাহু।

(৩) কালার লাইট সিগনাল (রঙ্গিন আলো সিগনাল)।

(৪) পজিশন লাইট সিগনাল।

(৫) অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশক্রমে গৃহীত অন্য যে কোন ধরণের সিগনাল।

(আ) সাবসিডিয়ারী সিগনালসমূহের অবস্থা এবং নির্দেশ হইবে ৯ অথবা নং সাধারণ নিয়মাধীনে প্রদত্ত চিত্রের অনুরূপ।

(১) একই দিকে প্রযোজ্য কোন ষ্টপ সিগনালের নীচে লাগানো একটি সাব- সিডিয়ারী সিগনাল উপরোক্ত (অ) অনুচ্ছেদে বর্ণিত প্রকার গুলির যে কোনটি হইতে পারে এবং নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায় ইহার কোন আলো দেখাইবার প্রয়োজন নাই।

(২) উপ-অনুচ্ছেদ (অ) (১) এ বর্ণিত ডিস্ক (চাকতি) সিগনাল যদি রাত্রের বেলায় আলোকিত থাকে তাহা হইলে সেইস্থানে আর অন্য কোন আলোর ব্যবস্থা করার প্রয়োজন নাই।

(ই) ষ্টপ সিগনালের নীচে লাগানো সাবসিডিয়ারী সিগনাল উহার ধীর গতি- জ্ঞাপক (শ্লো) অবস্থায় কোন ট্রেনের চালককে ইহাই নির্দেশ করিয়া থাকে যে তিনি বিপদজ্ঞাপক ষ্টপ সিগনালটি অতিক্রম করিয়া অনধিক ঘন্টায় ১৬ কি:মি: (১০ মাইল) বেগে অগ্রসর হইতে পারেন, তবে তাহাকে অবশ্যই যে কোন বাধার সম্মুখে থামিবার জন্য প্রস্তুত থাকিতে হইবে।

(ঈ) ষ্টেশন ইয়ার্ডে সাধারণভাবে শান্টিং পরিচালনা নিয়ন্ত্রণের জন্য ব্যবহৃত মাটিতে বা উপরে লাগানো কোন সাবসিডিয়ারী সিগনাল ধীরগতিজ্ঞাপক অবস্থায় চালককে ইহাই নির্দেশ করে যে তিনি অনধিক ঘন্টায় ১৬ কি: মি: (১০ মাইল) বেগে অগ্রসর হইতে পারেন, তবে তাহাকে অবশ্যই যে কোন বাধার সম্মুখে থামিবার জন্য প্রস্তুত থাকিতে হইবে।

টীকা ঃ- পয়েন্ট বা কাটা পয়েন্ট (ট্রাপ) নির্দেশক (ইনডিকেটর) কোন সাবসিডিয়ারী সিগনাল নহে। ইহা সংশ্লিষ্ট পয়েন্ট অথবা কাটা পয়েন্টের সংগে সংযুক্ত একটি নির্দেশক মাত্র এবং দিনে বা রাত্রে পয়েন্টটি বা কাটা পয়েন্টটি কোন্ দিকে লাগানো হইয়াছে কেবলমাত্র তাহা নির্দেশ করে।

আঃ নিঃ ১৯ক - পার্বতীপুর নর্থ কেবিন এবং সৈয়দপুর সাউথ কেবিনের মধ্যবর্তী মিক্সড গেজে অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় হলুদ আলো প্রদর্শনকারী ডিস্ক সিগনাল এর

ব্যবহার ঃ-

(১) পার্বতীপুর নর্থ কেবিন এবং সৈয়দপুর সাউথ কেবিনের মধ্যবর্তী রেলপথ (ট্র্যাক) তিনটি রেল সহযোগ গঠিত এবং এই এলাকায় ব্রড ও মিটার গেজ, উভয় ধরণের ট্রেন চলাচল করিয়া থাকে।

(২) ব্রডগেজ ট্রেনসমূহের নিয়ন্ত্রণের জন্য বাহুওয়ালা সিগনাল ব্যবহৃত হইয়া থাকে যাহা সাঃ নিঃ ৯ (ক) অনুযায়ী নির্দেশ প্রদান করিয়া থাকে।

(৩) মিটার গেজ ট্রেনের চলাচল নিয়ন্ত্রণ করিবার জন্য বাহুওয়ালা সিগনালের পরিবর্তে চাকতি (ডিস্ক) সিগনাল ব্যবহৃত হয়। ইহার জন্য আউটার, হোম এবং ষ্টার্টার সিগনাল দেওয়া আছে। এই সমস্ত চাকতি সিগনাল ১২ ফুট লম্বা খুঁটিতে লাগানো থাকে, ইহার ব্যাস (ডায়ামিটার) ৪ ফুট যাহার মাঝ বরাবর একটি আড়াআড়ি লাল রঙের ডোরা দাগ থাকে। ইহারা ডোরাদাগের অবস্থানের মাধ্যমে অথবা আলো দেখাইয়া নিষেধজ্ঞাপক ও সতর্কতাজ্ঞাপক এই দুই ধরণের নির্দেশ দিয়া থাকে। নিম্নে ইহার চিত্র দেওয়া হইল।

(অ) ডোরাদাগটি যদি আড়াআড়ি থাকে অথবা রাতের বেলায় যদি লাল বাতি দেখার তাহা হইলে বুঝিতে হইবে যে ডিস্ক সিগনালটি নিষেধ জ্ঞাপক আছে যাহার অর্থ হইল 'একেবারে থামুন'।

(আ) ডোরাদাগটি যদি আড়াআড়ি অবস্থান হইতে ৪৫° ঝুঁকিয়া থাকে অথবা রাতের বেলায় যদি হলুদ বাতি দেখায় তাহা হইলে বুঝিতে হইবে যে ডিস্ক সিগনালটি অনুমতিজ্ঞাপক আছে যাহার অর্থ হইল 'সতর্ক হউন'।



একেবারে থামুন

সতর্ক হউন

চিত্র – ১

(ই) কোন ট্রেন যে লাইনের উপর চলিতেছে সেই লাইন এবং সেই দিকের ক্ষেত্রে [illegible] নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায় কোন সিগনাল বা লাল বাতি সঠিক অধিকার ছাড়া [illegible] করিবে না।

(ঈ) সাবসিডিয়ারী সিগনালের ইংগিত অনুযায়ী চলন্ত একটি ট্রেন সংশ্লিষ্ট লাইনটির [illegible] সকল সিগনালের নির্দেশ মানিয়া চলিবে, সতর্কতার সহিত অগ্রসর হইবে [illegible] যে কোন বাধার সামনে থামিবার জন্য প্রস্তুত থাকিবে। কোন অবস্থাতেই ইহার [illegible] ঘন্টায় ১৬ কিলোমিটারের (১০ মাইল) বেশী হইতে পারিবে না।

[illegible] নিঃ ১৯খ– পয়েন্ট নির্দেশক (ইণ্ডিকেটর)। (১) পয়েন্টসমূহ সোজা রাস্তার [illegible] জন্য বানানো থাকিলে দুই বাহুওয়ালা (ডাবল আর্মড) পয়েন্ট ইণ্ডিকেটর [illegible] দিনের বেলায় সাদা বাহুটি আনত থাকে এবং রাতের বেলায় উভয় পার্শ্বে [illegible] সাদা আলো দেখায়। পয়েন্ট সমূহ টার্নআউট বা ক্রসিং-এর জন্য বানানো [illegible] দিনের বেলায় পয়েন্ট ইণ্ডিকেটর সমূহের সবুজ বাহুটি আনত থাকে এবং [illegible] বেলায় উভয় পার্শ্বে একটি সবুজ আলো দেখায়। দুই বাহুওয়ালা পয়েন্ট [illegible] সমূহ যদি কোন ভিরেলিং সুইচের সহিত সংশ্লিষ্ট থাকে তাহা হইলে সুইচটি [illegible] অবস্থায় দিনের বেলায় উহারা উহাদের সবুজ বাহুটি আনত করিয়া রাখে [illegible] উভয় পার্শ্বে সবুজ আলো দেখায়। আবার সুইচটি খোলা থাকা অবস্থায় [illegible] বেলায় লাল বাহুটি আনত থাকে এবং রাতে উভয় পার্শ্বে একটি লাল আলো [illegible]।

(উ) জার্মান টাইপ পয়েন্ট ইণ্ডিকেটরের কোন বাহু নাই। এই ইণ্ডিকেটর, যখন [illegible] সোজা লাইনের জন্য সেট করা থাকে, তখন ফেসিং ও ট্রেইলিং উভয় অবস্থাতে [illegible] সাদা আয়তক্ষেত্র দেখায়। যখন পয়েন্ট কোন বাঁকের (টার্ন-আউট) জন্য সেট [illegible] থাকে তখন সেটিং-এর দিক নির্দেশ করার জন্য এই ইণ্ডিকেটর ফেসিং-এর জন্য [illegible] তীর এবং ট্রেইলিং-এর জন্য সাদা বৃত্ত দেখায়।

টীকা ঃ– বাংলাদেশ রেলওয়েতে বর্তমানে জার্মান টাইপ ইণ্ডিকেটরের কোন [illegible] নাই।

(ঊ) সোজা রাস্তার জন্য যখন পয়েন্টসমূহ বানানো থাকে তখন উহাদের [illegible] সমূহ উভয় পার্শ্বে দিনের বেলায় একটি সাদা চাকতি এবং রাতের বেলায় [illegible] সাদা বাতি প্রদর্শন করে। আবার পয়েন্ট সমূহ টার্ন-আউট বা ক্রসিং-এর জন্য

বানানো থাকিলে নির্দেশক সমূহ উভয় পার্শ্বে দিনের বেলায় একটি সবুজ চাকতি রাতের বেলায় একটি সবুজ বাতি প্রদর্শন করে।

(৪) কোন কাটা পয়েন্ট (ট্র্যাপ পয়েন্ট) খোলা থাকিলে সংশ্লিষ্ট কাটা নির্দেশকটি (ট্র্যাপ ইণ্ডিকেটর) উভয় পার্শ্বে দিনের বেলায় একটি লাল চাকতি রাতের বেলায় একটি লাল বাতি প্রদর্শন করে এবং ট্র্যাপ পয়েন্টটি বন্ধ থাকিলে উভয় পার্শ্বে দিনের বেলায় একটি সবুজ চাকতি ও রাতের বেলায় একটি সবুজ প্রদর্শন করে।

(৫) ষ্টেশন কার্যবিধিতে (ওয়ার্কিং রুল) বিশেষ নির্দেশক্রমে অন্য ব্যতিক্রমী ব্যবস্থা ব্যতীত সকল ক্ষেত্রে ষ্টেশন মাষ্টার নিশ্চিত হইয়া লইবেন সূর্যাস্তের সাথে সাথে সকল পয়েন্ট ও কাটা পয়েন্ট নির্দেশককে আলোকিত হইয়াছে এবং পরবর্তী সূর্যোদয়ের আগে পর্যন্ত ঐ সব আলো নিভানো হয় নাই।

(৬) রাতের বেলা ব্যবহার যোগ্য কোন পয়েন্ট বা ট্র্যাপ ইণ্ডিকেটর অ হইয়া গেলে উহাদের বাতি জ্বালানো হইবে না।

২০। **ব্যাক লাইট** (পশ্চাদবাতি) সমূহ।– (অ) যে সমস্ত সিগনালের স আলো পরিচালন স্থান হইতে দৃষ্টিগোচর হয় না সেই সমস্ত সিগনালের বাতি জ্ব কিনা এবং উহা নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায় আছে কিনা তাহা নির্দেশ করিবার জন্য উ সহিত একটি ছোট সাদা ব্যাক লাইট দেওয়া হইবে। সিগনালের বাহুর অপর যে অবস্থার এই সব ব্যাক লাইট অদৃশ্য হইয়া যাইবে।

(আ) ওয়ার্ণার সিগনালের বাহুর উপরে যদি কোন সবুজ বাতি লাগানো তবে উহা ব্যাক লাইট প্রদর্শন করিবে।

(ই) যে সকল স্থানে বাতির জন্য ইলেকট্রিক রিপীটারের ব্যবস্থা আছে সে ব্যাক লাইট সমূহ উঠাইয়া দেওয়া যাইতে পারে।

২১। **ইলেকট্রিক রিপীটার সিগনাল সমূহ**।– পরিচালন স্থান হইতে দেখ না এমন সমস্ত স্থায়ী সিগনালের বাহুর অবস্থা এবং/অথবা বাতি ইলেকট্রিক রি দ্বারা প্রদর্শিত হইবে।

(১) অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশক্রমে ইলেকট্রিক রিপীটারের স্থানে অন্য যন্ত্র দেওয়া যাইতে পারে।

২২। **স্থায়ী সিগনাল সমূহের স্বাভাবিক (নর্মাল) অবস্থা (আসপেক্ট)**।– (অ) বিশেষ নির্দেশক্রমে অন্য কোনরূপ ব্যবস্থা না থাকিলে অটোমেটিক ব্যতিরেকে) এবং গেইট সিগনালসমূহ (নিয়ম নং-২৭) ব্যতীত অন্য সকল ষ্টপ সিগনালের স্বাভাবিক অবস্থা নিষেধজ্ঞাপক হইবে এবং সকল ওয়ার্ণার কিংবা ডিসট্যান্ট সিগনালের স্বাভাবিক অবস্থা সতর্কতাজ্ঞাপক হইবে।

(আ) অটোমেটিক সিগনালসমূহের স্বাভাবিক অবস্থা অনুমতিজ্ঞাপক। উক্ত সিগনালসমূহ নিয়ন্ত্রিত ব্লক সেকশন অধিকৃত থাকিলে এই সমস্ত সিগনালসমূহের অবস্থা নিষেধজ্ঞাপক হইবে।

(ই) বাহুওয়ালা (সেমাফোর) অথবা কালার লাইট সিগনালসমূহ অগ্রসর (এপ্রোচ লাইটেড) হইতে পারে অর্থাৎ নিরাপত্তার জন্য যথেষ্ট দূরত্বে কোন আগমনরত ট্রেন স্বয়ংক্রিয়ভাবে সিগনালটির সঠিক বাতি প্রদর্শন করিবে।

গ।– স্থায়ী সিগনাল স্থাপন

২৩। **ষ্টেশনসমূহে স্থায়ী সিগনাল স্থাপনের বাধ্যবাধকতা**।– (অ) নিম্নলিখিত ষ্টেশনসমূহ ব্যতীত অন্য সকল ষ্টেশনেই আলোচ্য ধারায় অথবা এই অধ্যায়ের 'ঞ' ধারায় বর্ণিত সিগনালসমূহ স্থাপিত হইবে ঃ–

(১) যে সমস্ত ষ্টেশনের মধ্যে "মাত্র একটি ইঞ্জিন" (ওয়ান ইঞ্জিন ওনলী) পদ্ধতিতে (১৫শ অধ্যায়) ট্রেন পরিচালিত হইয়া থাকে।

(২) যে সমস্ত ষ্টেশন বা এলাকা (সেকশন) সমূহ স্বয়ংক্রিয় অথবা আধা স্বয়ংক্রিয় সিগনাল দ্বারা পরিচালিত হইয়া থাকে;

(৩) অনাবরোধ (নন-ব্লক) ষ্টেশন সমূহ; এবং

(৪) যে সমস্ত এলাকাসমূহ অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশক্রমে ফিক্সড সিগনাল স্থাপনের বাধ্যবাধকতা হইতে অব্যাহতি পাইয়াছে।

(আ) সরকারী রেল পরিদর্শকের মঞ্জুরী ব্যতীত কোন ফিক্সড সিগনাল স্থাপন বা পরিবর্তন করা যাইবে না।

২৪। **স্থায়ী সিগনালের ন্যূনতম সন্নিবেশ**।– প্রতিটি ষ্টেশনের প্রতিটি দিকে স্থায়ী সিগনালের ন্যূনতম সন্নিবেশ নিম্নরূপ হইবে ঃ–

(অ) 'এ' শ্রেণীর ষ্টেশনসমূহে– একটি ওয়ার্ণার, একটি হোম এবং এ
ষ্টার্টার।

(আ) 'বি' শ্রেণীর ষ্টেশনসমূহে– একটি আউটার, একটি হোম, এবং ইহা ছা

(১) জোড়া পথ (ডাবল লাইন) এলাকায় প্রতিটি দিকের জন্য একটি ক
স্টার্টার সিগনাল।

(২) জোড়াপথ (ডাবল লাইন) এবং একক পথ (সিংগেল লাইন) উ
ক্ষেত্রেই, যদি ট্রেন ঘণ্টায় ৪৮ কিলোমিটারের (ত্রিশ মাইল) অধিক গতিতে না থা
চলাচল করে তাহা হইলে, প্রতিটি দিকের জন্য একটি করিয়া ওয়ার্ণার সিগনাল।

(ই) 'সি' শ্রেণীর ষ্টেশন সমূহে– একটি ওয়ার্ণার ও একটি হোম।

(ঈ) 'ডি' শ্রেণীর ষ্টেশন সমূহে– এই শ্রেণীর ষ্টেশনে ফিক্সড্ সিগনালের প
বর্তে হাত সিগনালের মাধ্যমে ট্রেন চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা যাইতে পারে।

(উ) সম্পূর্ণ অবরোধ (এবসলিউট ব্লক) পদ্ধতিতে পরিচালিত একক
এলাকায় যদি সাঃ নিঃ ২৫৩ অনুসারে হোম সিগনালের বাহিরে রানিং লাইনে
অগ্রসরমান ট্রেনের গতিপথে বাধা ঘটাইবার (অবস্ট্রাকশন) অনুমতি থাকে তাহা হ
হোম সিগনাল অথবা উহার অনুপস্থিতে আউটারমোষ্ট ফেসিং পয়েন্ট হইতে অ
২০০ গজ দূরে একটি বাতিযুক্ত শান্টিং সীমা বোর্ড (যাহা রাত্রে ব্যবহৃত হ
ষ্টেশনের দিকে একটি সাদা আলো দেখাইবে) অথবা একটি এডভান্সড স্ট
সিগনাল স্থাপিত হইবে, তবে সর্বক্ষেত্রে শান্টিং সীমা বোর্ড অথবা এডভান্সড স্ট
সিগনাল এবং আউটার সিগনালের মাঝখানে অন্যূন সিকি মাইল দূরত্ব থাকিবে
ধরণের বোর্ড বা এডভান্সড স্টার্টার সিগনাল যতদূর পর্যন্ত বাধা ঘটা
(অবস্ট্রাকশন) অনুমতি দেওয়া যাইবে তাহার সীমা চিহ্নিত করিবে।

(ঊ) জোড়াপথ (ডাবল লাইন) এলাকায়, যদি এডভান্সড স্টার্টার সিগ
থাকে তাহা হইলে উহাকে আউটারমোষ্ট ট্রেলিং (পশ্চাতবর্তী) পয়েন্টে অথবা উ
অনুপস্থিতিতে স্টার্টার সিগনাল অথবা উহার অনুপস্থিতিতে যেস্থানে ট্রেন আ
দাঁড়ানো প্রয়োজন সেই স্থান হইতে ২০০ গজ সামনে লাগানো হইবে।

২৫। **২৪ নং নিয়মের ব্যতিক্রম।**– ২৪ নং নিয়মের বর্ণিত ব্যবস্থাদি সত্ত্বেও

(অ) রেলওয়ের যে সমস্ত ষ্টেশনে ট্রাফিক কম সে সমস্ত ষ্টেশনে প্রতিটি দিকের
শুধুমাত্র একটি করিয়া ষ্টপ সিগনাল দেওয়া যাইতে পারে। এই ধরণের ষ্টপ
সিগনালসমূহ শান্টিং সীমা বোর্ড অথবা প্রয়োজনীয় দূরত্ব বোর্ডের বাহিরে নিরাপদ
দূরত্বে [সাঃ নিঃ ২৩৫ (৩)] অবস্থিত থাকিবে। এই সমস্ত ষ্টেশনে ট্রেন অনুমোদিত
বিশেষ নির্দেশ অনুসারে পরিচালিত হইবে।

(আ) রেলওয়ের যে সমস্ত ষ্টেশনে ট্রাফিক খুবই কম এবং শুধু দিনের বেলাতেই
চলাচল হইয়া থাকে সেই সমস্ত ষ্টেশনে ফিক্সড সিগনাল না থাকিলেও চলিবে
উক্ত স্থানে ট্রেন সমূহ অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশ অনুসারে পরিচালিত হইবে।

(ই) ফিক্সড সিগনালের স্থাপন এবং ট্রেন পরিচালনার ব্যবস্থাদি অনুমোদিত
বিশেষ নির্দেশ দ্বারা নির্দ্দিষ্ট হইবে।

২৬। প্রান্তিক (টার্মিনাল) ষ্টেশনের সিগনাল সমূহ।– (অ) অন্তিম (টার্মিনাল)
এবং ডেড-এণ্ড প্লাটফর্ম লাইন আছে এমন সব ষ্টেশনের প্রতিটি আগমন
পথের একটি ষ্টপ এর কাছে একটি করিয়া স্থির লাল বাতি দেওয়া হইবে যাহাতে
আগমান ট্রেনের চালক পরিস্কারভাবে উহা দেখিতে পান।

(আ) ৩৫ নং নিয়মে বর্ণিত ব্যবস্থাবলী অনুসারে ঐ সমস্ত বাতি জালাইতে এবং
নিভাইতে হইবে।

২৭। লেভেল ক্রসিং-এর সিগনাল সমূহ।– যে সমস্ত লেভেল ক্রসিং-এ নিরা-
পত্তার খাতিরে ষ্টপ সিগনালের ব্যবস্থা থাকা দরকার সেই সমস্ত লেভেল ক্রসিং হইতে
নিরাপদ দূরত্বে ঐ সিগনাল লাগানো হইবে।

সাঃ নিঃ ২৭ক (১)– অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশক্রমে অন্য কোন ব্যবস্থা না
থাকিলে এই নিয়মে বর্ণিত নিরাপদ দূরত্ব ৪০২ মিটারের ১, ৩২০ (ফুট) কম হইবে
না।

(ই) লেভেল ক্রসিং গেইটটি খোলা আছে কি বন্ধ আছে তাহা নির্দেশ করিবার
জন্য হাতওয়ালা (সেমাফোর) সিগনাল ব্যবহৃত হইলে ষ্টেশনের অন্যান্য ষ্টপ
সিগনাল হইতে আলাদা করিবার জন্য এই সমস্ত গেইট সিগনালের বাহুতে একাধিক
ফাঁকার ছিদ্র করা থাকিবে। উক্ত সিগনালসমূহ রাতের বেলায় গেইটটি ট্রেনের

জন্য বন্ধ থাকিলে লাল আলো এবং সড়ক পথের জন্য বন্ধ থাকিলে সবুজ
দেখাইবে।

ঘ।– সিগনাল ও পয়েন্ট সমূহের পরিচালনা।

২৮। **ওয়ার্ণার সিগনাল সমূহ।**– (অ) থামিবার জন্য নির্ধারিত
অনির্ধারিতভাবে থামাইতে হইবে– এই ধরণের কোন ট্রেনের জন্য ও
সিগনালকে কখনোই অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় নেওয়া হইবে না।

(আ) সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি অতিক্রম করিয়া যাইবার সাথে সাথে ওয়ার্ণার সিগন
সতর্কতাজ্ঞাপক অবস্থায় ফিরাইয়া নিতে হইবে।

২৯। **আউটার সিগনাল সমূহ।**– (অ) আউটার সিগনালের দিকে অগ্রস
কোন ট্রেন উহার বাহিরে আসিয়া থামিবার আগে সিগনালটিকে অনুমতি
অবস্থায় নেওয়া হইবে না, যদি না নীচে বর্ণিত পরিমাণ দূরত্ব পরিস্কার থাকে ঃ

(১) হোম সিগনাল পর্যন্ত এবং উহার সামনে নিরাপদ দূরত্ব পর্যন্ত, [
৩০ (খ)] অথবা

(২) হোম সিগনাল না থাকিলে যে স্থানে আসিয়া ট্রেনটিকে থামিতে
সেই স্থান পর্যন্ত এবং প্রান্তিক (টার্মিনাল) ষ্টেশন ব্যতীত অপর সব ষ্টেশনে
সামনে নিরাপদ দূরত্ব পর্যন্ত।

(আ) যে সমস্ত ষ্টেশনে হোম সিগনাল আউটার সিগনালকে মুক্ত করে
সমস্ত ষ্টেশনে ৩০ নং নিয়মে বর্ণিত ব্যবস্থা সমূহও প্রযোজ্য হইবে।

(ই) ওয়ার্ণার বিহীন কোন ষ্টেশনে যদি একটি বিরতিহীন ট্রেনকে অনি
ভাবে থামাইতে হয়, তবে সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি আউটার সিগনালের কাছে অ
থামিবার আগে সিগনালটিকে অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় নেওয়া যাইবে না।

আঃ নিঃ ২৯ক– সর্বদা হোম সিগনালকে অবশ্যই আউটার সিগনালের
অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় নিতে হইবে। অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশ ব্যতীত
অবস্থাতেই হোম সিগনালকে অনুমতিজ্ঞাপক করিবার আগে আউ
অনুমতিজ্ঞাপক করা যাইবে না।

আঃ নিঃ ২৯খ– কোন চালক কোন অবস্থাতেই এই রকম মনে করিবেন না যে,
আউটার সিগনালটি, অনুমতিজ্ঞাপক আছে সেহেতু হোম সিগনালটিও
জ্ঞাপকই আছে, এবং তাহারা অতি অবশ্যই হোম সিগনালের নির্দেশ মানিয়া
বাধ্য থাকিবেন।

৩০। হোম সিগনাল সমূহ।– (অ) হোম সিগনালের দিকে অগ্রসরমান কোন
উহার গোড়ায় আসিয়া থামিবার আগে উক্ত ট্রেনটির জন্য সিগনালটিকে অনুমতি-
করা যাইবে না, যদি না নিম্নে বর্ণিত পরিমাণ দূরত্ব পরিষ্কর থাকে ঃ–

(১) ষ্টার্টার সিগনাল পর্য্যন্ত এবং উহার সামনে নিরাপদ দূরত্ব পর্যন্ত, [অনুচ্ছেদ
)] অথবা

(২) ষ্টার্টার বিহীন ষ্টেশনে যে স্থানে আসিয়া ট্রেনটির থামা উচিত সেই স্থান
এবং প্রান্তিক ষ্টেশন ছাড়া অন্য সব ষ্টেশনে ঐ স্থানের সামনে নিরাপদ দূরত্ব
।

(আ) অনুচ্ছেদ (অ)–তে বর্ণিত নিরাপদ দূরত্ব ১৮৩ মিটারের (২০০ গজ) কম
না। তবে স্থায়ী গতি নিয়ন্ত্রণ (পার্মানেন্ট স্পীড রেষ্ট্রিকশন) আছে বা সব ট্রেন
এই ধরণের ষ্টেশন সমূহে অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশে ইহা ১৮৩ মিটারের কম
পারে।

(ই) অনুচ্ছেদ (আ)–তে বর্ণিত নিরাপদ দূরত্ব সীমা অনুমোদিত আকৃতির
বালির ঢিবি (স্যাণ্ড হাম) দ্বারা গঠিত হইতে পারে।

আঃ নিঃ ৩০ক– সাধারণ নিয়ম ৩১ এর আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩১ ঙ (২) অনুসারে
ক্রসিং ষ্টেশনে বিপরীত দিক হইতে আসন্ন দুইটি ট্রেনকে গ্রহণ করিবার জন্য
দিকে বানানো ট্রেলিং পয়েন্ট এই নিয়মের আওতায় বাধা হিসাবে গণ্য
না।

আঃ নিঃ ৩০ খ– বহু অবস্থা বিশিষ্ট (মাল্টিপল আসপেক্ট) কালার লাইট সিগনাল
এমন সব ষ্টেশনে অনুচ্ছেদ (অ) (১) এ বর্ণিত নিরাপদ দূরত্ব অনুমোদিত
নির্দেশক্রমে তুলিয়া দেওয়া যাইতে পারে।

৩১। সাধারণ ভাবে ষ্টপ সিগনালসমূহ। (অ) দায়িত্বপ্রাপ্ত সংশ্লিষ্ট রেল
কর্তার বিনা অনুমতিতে কোন সিগনালকে অনুমতিজ্ঞাপক করা হইবে না।

(আ) নিম্নোক্ত শর্তসমূহ পূরণ করিবার আগে কোন অবস্থাতেই একটি ট্রেনের জন্য সংশ্লিষ্ট সিগনাল সমূহকে অনুমতিজ্ঞাপক করা হইবে না–

(১) সংশ্লিষ্ট লাইনটি পরিষ্কার (ক্লিয়ার) এবং বাধা মুক্ত আছে;

(২) সংশ্লিষ্ট সকল ফেসিং পয়েন্ট সঠিকভাবে বানানো ও তালাবন্ধ অ আছে [নিয়ম ৩৬ (আ)];

(৩) সংশ্লিষ্ট সকল ট্রেলিং পয়েন্ট সঠিকভাবে বানানো আছে; এবং

(৪) সকল সংশয় সৃষ্টিকারী (কনফ্লিক্টিং) সিগনাল নিষেধজ্ঞাপক অ আছে।

(ই) সম্মুখবর্তী ষ্টপ সিগনালটি বিপদজ্ঞাপক থাকিলে উহার পিছনে অ একই ষ্টেশন বা কেবিন হইতে পরিচালিত ষ্টপ সিগনালকে অনুমতিজ্ঞাপক যাইবে না, যদি না সংশ্লিষ্ট লাইনটি প্রথমোক্ত সিগনালটি পর্যন্ত এবং উহার নিরাপদ দূরত্ব পর্যন্ত [নিয়ম ৩০ (আ)] পরিষ্কার থাকে।

(ঈ) অনুচ্ছেদ (ই) এর নির্দেশ পরিপালন করা না গেলে ট্রেনটি সিগনালের গোড়ায় আসিয়া থামিবার পরে উহাকে অনুমতিজ্ঞাপক করা যাইবে চালক পরবর্তী সিগনাল বা হাত সিগনাল দ্বারা নির্দেশিত স্থানে থামিবার লইয়া অগ্রসর হইবেন।

(উ) সামনের ষ্টেশন অথবা কেবিন হইতে আসিবার অনুমতি (পারমি এপ্রোচ) পাইবার আগে সংশ্লিষ্ট লাষ্ট ষ্টপ সিগনালটিকে অনুমতিজ্ঞাপক করা যাইবে

(ঊ) টার্ন-আউটের ক্ষেত্রে কোন ট্রেনের সর্বশেষ গাড়ীটি পয়েন্ট অতিক্রম করিয়া যাইবার পরে সংশ্লিষ্ট সিগনালটিকে এবং অন্যান্য ক্ষেত্রে গাড়ীটি সংশ্লিষ্ট ষ্টপ সিগনালকে অতিক্রম করিবার সাথে সাথে ঐ ষ্টপ সিগনা বিপদজ্ঞাপক অবস্থায় ফিরাইয়া নেওয়া হইবে।

(এ) কোন ষ্টপ সিগনাল কোন ট্রেনের জন্য অনুমতিজ্ঞাপক করা ট্রেনটি উপরের অনুচ্ছেদ (ঊ) অনুসারে সংশ্লিষ্ট সিগনালটিকে অতিক্রম কা থাকিলে অথবা থামিয়া না গেলে, কোন দূর্ঘটনা অথবা বাধা অথবা কোন সংকটাবস্থা ব্যতীত অথবা ৩২ (আ) এবং ৩৩ (অ) আইনের শর্ত ব্যতীত বিপদজ্ঞাপক করা হইবে না। কোন ষ্টপ সিগনাল বিপদজ্ঞাপক

স্থাপনের পর পয়েন্ট নড়ানো নিরাপদ না হওয়া পর্যন্ত কোন পয়েন্ট নড়ানো হবে না।

(ঐ) কোন ট্রেন সম্পূর্ণ পার হইয়া যাইবার আগেই স্বয়ংক্রিয়ভাবে নিষেধজ্ঞাপক হয়া যাওয়া সিগনালের নিয়ন্ত্রণকারী লিভারকে পূর্বে আলোচিত অনুচ্ছেদগুলির সহিত সংগতি রাখিয়া লিভার ফ্রেমে স্বাভাবিক (নর্মাল) অবস্থায় স্থানান্তরিত করা হইবে। যে সমস্ত লিভারে বৈদ্যুতিক তালা আছে সে সমস্ত লিভারে উক্ত তালার নিয়ন্ত্রণ বিচ্ছিন্ন হওয়ার সাথে সাথেই লিভারটি স্থানান্তরিত করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ৩১ক– কোন ট্রেনের জন্য অনুমতিজ্ঞাপক করা ছাড়া অন্যান্য সকল ক্ষেত্রে সিগনালসমূহ নিষেধজ্ঞাপক আছে কিনা এবং লিভার স্থানান্তর কিংবা চরকি (হুইল) মুক্ত করিবার পরে সিগনাল স্বয়ং সঠিকভাবে নিষেধজ্ঞাপক হইয়াছে কিনা তা নিশ্চিত করিবার জন্য একমাত্র কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টারই দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ৩১ খ–নন ইন্টারলকড ষ্টেশনসমূহে সিগনালের তার, শিকল, চরকি (হুইল) এবং লিভার সমূহ অবশ্যই সর্বদা কড়ার তালা (প্যাড লক) দ্বারা বন্ধ করিয়া রাখিতে হইবে এবং ইহাদের চাবি অবশ্যই সর্বদা ষ্টেশন মাষ্টারের ব্যক্তিগত জিম্মায় রাখিতে হইবে।

যদি কোন সিগনাল লিভার কড়ার তালা দ্বারা বন্ধ করা না যায় তাহা হইলে ঐ সিগনালের আনত করণ (লোয়ারিং) কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টারের ব্যক্তিগত জিম্মায় সমাধা করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ৩১ গ– পশ্চাৎবর্তী ষ্টেশন হইতে ট্রেন ছাড়িবার সংকেত পাইবার পরে বা উহা ষ্টেশনে পৌঁছিবার নির্ধারিত সময়ের ১০ মিনিটের বেশী আগে ট্রেনটির জন্য সিগনাল সমূহকে অনুমতিজ্ঞাপক করা নিষিদ্ধ।

আঃ নিঃ ৩১ ঘ— হোম সিগনালের পরে আউটার সিগনাল আনত করিতে হবে। হোম সিগনালকে আনত করিবার পর পরই আউটার সিগনালকে আনত করা হবে। এই নিয়মের ব্যতিক্রম যথাযথ বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে ষ্টেশন কার্যবিধির (ওয়র্কিং অন্তর্ভুক্ত করা হইবে।

আঃ নিঃ ৩১ ঙ- (১)– ইন্টারলকড ষ্টেশন না হইলে অথবা ষ্টেশন কার্যবিধিতে (ওয়ার্কিংপ্রে) অন্যরূপ ব্যবস্থা না থাকিলে ষ্টেশন মাষ্টার যে লাইনের উপর আসন্ন ট্রেনটিকে নিবেন বলিয়া স্থির করেন সেই লাইনের বিষয়ে ব্যক্তিগত ভাবে নিম্নের ব্যবস্থা সমূহ গ্রহণ করিবেন ঃ–

(ক) ব্যক্তিগত পরিদর্শনের মাধ্যমে তিনি নিশ্চিত হইবেন যে, সংশ্লিষ্ট
ফেসিং পয়েন্ট সঠিকভাবে বানানো এবং তালাবদ্ধ আছে এবং উহাদের সকল
তাহার ব্যক্তিগত জিম্মায় অথবা পয়েন্টের চাবির বাক্সে আছে।

(খ) তিনি ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবেন যে, সাধারণ নিয়ম ৩০ (অ)
(আ) তে বর্ণিত নিরাপদ দূরত্বের মধ্যে অবস্থিত ট্রেলিং পয়েন্ট সহ চাবি-তালা
লক) ওয়ালা সকল ট্রেলিং পয়েন্টের সঠিক চাবিগুলি তাহার ব্যক্তিগত জিম্মায় আ
ক্রসিং এর ক্ষেত্রে আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩০ ক প্রযোজ্য হইবে।

(গ) তিনি ব্যক্তিগত পরিদর্শনের মাধ্যমে নিশ্চিত হইবেন যে, সাধারণ
তালাযুক্ত (প্যাডলক) এবং পয়েন্ট ইণ্ডিকেটর বিহীন সকল ট্রেলিং পয়েন্ট সঠিক
বানানো এবং তালাবদ্ধ আছে এবং সংশ্লিষ্ট সকল পয়েন্টের চাবিগুলি তাহার
জিম্মায় অথবা পয়েন্টের চাবির বাক্সে আছে।

(ঘ) তিনি ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবেন যে, সকল পয়েন্ট ইণ্ডিকেটর
করিতেছে যে সংশ্লিষ্ট সকল পয়েন্ট সঠিকভাবে বানানো আছে।

(ঙ) তিনি ট্রেনটি সংশ্লিষ্ট পয়েন্ট সমূহ অতিক্রম করিয়া যাওয়া পর্যন্ত
সকল পয়েন্টের চাবি তাহার ব্যক্তিগত জিম্মায় রাখিবেন।

ষ্টেশন মাষ্টার যখন ব্যক্তিগত ভাবে এই মর্মে সন্তুষ্ট হইবেন যে, সংশ্লিষ্ট
পয়েন্ট সঠিকভাবে বানানো এবং তালাবদ্ধ আছে, তখন তিনি আসন্ন ট্রেনটির চা
ঝাণ্ডা (ফ্ল্যাগ) অথবা বাতির সাহায্যে সিগনাল দেওয়ার জন্য সর্বদূরবর্তী (অ
মোষ্ট) ফেসিং পয়েন্ট-এ একজন জমাদার বা পয়েন্টসম্যান নিযুক্ত করিবেন।
কোন বাধাবিঘ্ন (অবষ্ট্রাকশন) থাকিলে সে ষ্টেশন অভিমুখে বিপদজ্ঞাপক হাত সি
দেখাইবে। কিন্তু সংশ্লিষ্ট ফিক্সড সিগনালগুলি নিষেধজ্ঞাপক না থাকিলে এবং ট্রে
অগ্রসর হইতেছে এমতাবস্থায় সে আসন্ন ট্রেনটির দিকে বিপদজ্ঞাপক হাত সি
দেখাইবে। অন্যান্য যে সকল ফেসিং পয়েন্টের উপর দিয়া ট্রেনটি যাইবে সে
পয়েন্টে লোক নিয়োগের প্রয়োজন নাই। ক্রসিং এর সময় উপ নিয়ম (২) এবং
প্রযোজ্য হইবে।

(২) **ইন্টারলকড ষ্টেশন** ব্যতীত অথবা ষ্টেশন কার্যবিধিতে
ক্রমী ব্যবস্থা না থাকিলে ভিন্ন ভিন্ন দিক হইতে অগ্রসরমান দুইটি ট্রেনে

সম্মুখবর্তী পয়েন্ট এমনভাবে বানাইয়া তালাবদ্ধ করিতে হইবে যাহাতে কোন
ট্রেন দুইটি একই লাইনের উপর মিলিত হইতে না পারে। এই সমস্ত
ষ্টেশনের একদিকের পয়েন্টসমূহ সোজা (ষ্ট্রেইট) বা প্রধান (মেইন) লাইনের
বানানো হইলে ষ্টেশনের অন্য দিকের পয়েন্টসমূহ অতি অবশ্যই লুপ লাইনের
বানাইয়া তালা লাগাইতে হইবে।

(ক) ইন্টারলকড ষ্টেশন ব্যতীত অথবা ষ্টেশন কার্যবিধিতে ব্যতিক্রমী ব্যবস্থা না
থাকিলে, দুইটি ট্রেনের ক্রসিং-এর সময় নিম্ন লিখিত বিষয়ে ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত
হওয়ার আগে ষ্টেশন মাষ্টার দ্বিতীয় ট্রেনটির জন্য সংশ্লিষ্ট সিগনাল সমূহকে
বিপদজ্ঞাপক করিবার অনুমতি দিবেন না–

(খ) সাধারণ নিয়ম ১৩৫ এর আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী অনুসারে প্রথম ট্রেনটির
একবার তাহার বাঁশি বাজাইয়াছেন এবং তাহার ট্রেনটি সংশ্লিষ্ট সংঘর্ষন
রেখা (কাউলিং মার্ক) পরিষ্কার করিয়া দাঁড়াইয়াছে;

(গ) দ্বিতীয় ট্রেনটির জন্য সংশ্লিষ্ট ফেসিং পয়েন্টে লোক নিয়োগ করা হইয়াছে
এবং সেই স্থানে কোন রকম বিপদজ্ঞাপক সিগনাল দেখানো হইতেছে না; এবং

(ঘ) দ্বিতীয় ট্রেনটি না থামিয়া চলিয়া যাইবার (রানিং থ্রু) জন্য নির্ধারিত থাকিলে
উপ-নিয়ম ৫-এ বর্ণিত ব্যবস্থাদি পরিপালিত হইয়াছে।

(৪) সাধারণ নিয়ম ৩২ (অ) ও উহার আনুষঙ্গিক নিয়মাদি ট্রেনের সিগ-
ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে।

(৫) কোন বহির্গামী ট্রেনের চালককে অগ্রসর হইবার অধিকার (অথরিটি টু
প্রদানের পূর্বে যে সকল পয়েন্টের উপর দিয়া ট্রেনটি যাইবে, ষ্টেশন মাষ্টার
সকল পয়েন্টের ব্যাপারে ব্যক্তিগতভাবে দেখিয়া লইবেন যে–

(ক) চাবিতালা যুক্ত সকল ট্রেলিং পয়েন্টের সঠিক চাবিগুলি তাহার ব্যক্তিগত
আছে;

(খ) সকল পয়েন্ট ইণ্ডিকেটর নির্দেশ করিতেছে যে, সংশ্লিষ্ট সকল পয়েন্ট
ভাবে বানানো হইয়াছে;

(গ) যে সমস্ত ইণ্ডিকেটরবিহীন ট্রেলিং পয়েন্টে সাধারণ কড়ার তালার ব্যবস্থা
সেইগুলি সঠিকভাবে বানানো এবং তালা বন্ধ আছে; এবং

(ক) ব্যক্তিগত পরিদর্শনের মাধ্যমে তিনি নিশ্চিত হইবেন যে, সংশ্লিষ্ট
ফ্লেসিং পয়েন্ট সঠিকভাবে বানানো এবং তালাবন্ধ আছে এবং উহাদের সকল
তাহার ব্যক্তিগত জিম্মায় অথবা পয়েন্টের চাবির বাক্সে আছে।

(খ) তিনি ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবেন যে, সাধারণ নিয়ম ৩০ (অ)
(আ) তে বর্ণিত নিরাপদ দূরত্বের মধ্যে অবস্থিত ট্রেলিং পয়েন্ট সহ চাবি-তালা
লক) ওয়ালা সকল ট্রেলিং পয়েন্টের সঠিক চাবিগুলি তাহার ব্যক্তিগত জিম্মায় আ
ক্রসিং এর ক্ষেত্রে আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩০ ক প্রযোজ্য হইবে।

(গ) তিনি ব্যক্তিগত পরিদর্শনের মাধ্যমে নিশ্চিত হইবেন যে, সাধারণ
তালাযুক্ত (প্যাডলক) এবং পয়েন্ট ইণ্ডিকেটর বিহীন সকল ট্রেলিং পয়েন্ট সঠিক
বানানো এবং তালাবন্ধ আছে এবং সংশ্লিষ্ট সকল পয়েন্টের চাবিগুলি তাহার নি
জিম্মায় অথবা পয়েন্টের চাবির বাক্সে আছে।

(ঘ) তিনি ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবেন যে, সকল পয়েন্ট ইণ্ডিকেটর নি
করিতেছে যে সংশ্লিষ্ট সকল পয়েন্ট সঠিকভাবে বানানো আছে।

(ঙ) তিনি ট্রেনটি সংশ্লিষ্ট পয়েন্ট সমূহ অতিক্রম করিয়া যাওয়া পর্যন্ত স
সকল পয়েন্টের চাবি তাহার ব্যক্তিগত জিম্মায় রাখিবেন।

ষ্টেশন মাষ্টার যখন ব্যক্তিগত ভাবে এই মর্মে সন্তুষ্ট হইবেন যে, সংশ্লিষ্ট
পয়েন্ট সঠিকভাবে বানানো এবং তালাবন্ধ আছে, তখন তিনি আসন্ন ট্রেনটির চাল
ঝাণ্ডা (ফ্ল্যাগ) অথবা বাতির সাহায্যে সিগনাল দেওয়ার জন্য সর্বদূরবর্তী (আ
মোষ্ট) ফেসিং পয়েন্ট-এ একজন জমাদার বা পয়েন্টসম্যান নিযুক্ত করিবেন। স
কোন বাধাবিঘ্ন (অবষ্ট্রাকশন) থাকিলে সে ষ্টেশন অভিমুখে বিপদজ্ঞাপক হাত সি
দেখাইবে। কিন্তু সংশ্লিষ্ট ফিক্সড সিগনালগুলি নিষেধজ্ঞাপক না থাকিলে এবং ট্রে
অগ্রসর হইতেছে এমতাবস্থায় সে আসন্ন ট্রেনটির দিকে বিপদজ্ঞাপক হাত সি
দেখাইবে। অন্যান্য যে সকল ফেসিং পয়েন্টের উপর দিয়া ট্রেনটি যাইবে সে
পয়েন্টে লোক নিয়োগের প্রয়োজন নাই। ক্রসিং এর সময় উপ নিয়ম (২) এবং
প্রযোজ্য হইবে।

(২) ইন্টারলকড ষ্টেশন ব্যতীত অথবা ষ্টেশন কার্যবিধিতে
ক্রমী ব্যবস্থা না থাকিলে ভিন্ন ভিন্ন দিক হইতে অগ্রসরমান দুইটি ট্রেনের

পরবর্তী পয়েন্ট এমনভাবে বানাইয়া তালাবন্ধ করিতে হইবে যাহাতে কোন
ট্রেন দুইটি একই লাইনের উপর মিলিত হইতে না পারে। এই সমস্ত
ষ্টেশনের একদিকের পয়েন্টসমূহ সোজা (ষ্ট্রেইট) বা প্রধান (মেইন) লাইনের
করা হইলে ষ্টেশনের অন্য দিকের পয়েন্টসমূহ অতি অবশ্যই লুপ লাইনের
করাইয়া তালা লাগাইতে হইবে।

(ক) ইন্টারলকড ষ্টেশন ব্যতীত অথবা ষ্টেশন কার্যবিধিতে ব্যতিক্রমী ব্যবস্থা না
থাকিলে, দুইটি ট্রেনের ক্রসিং-এর সময় নিম্ন লিখিত বিষয়ে ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত
হইবার আগে ষ্টেশন মাষ্টার দ্বিতীয় ট্রেনটির জন্য সংশ্লিষ্ট সিগনাল সমূহকে
বিপদজ্ঞাপক করিবার অনুমতি দিবেন না–

(খ) সাধারণ নিয়ম ১৩৫ এর আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী অনুসারে প্রথম ট্রেনটির
চালক একবার তাহার বাঁশি বাজাইয়াছেন এবং তাহার ট্রেনটি সংশ্লিষ্ট সংকর্ষন
রেখা (কাটিং মার্ক) পরিষ্কার করিয়া দাঁড়াইয়াছে;

(গ) দ্বিতীয় ট্রেনটির জন্য সংশ্লিষ্ট ফেসিং পয়েন্টে লোক নিয়োগ করা হইয়াছে
এবং সেই স্থানে কোন রকম বিপদজ্ঞাপক সিগনাল দেখানো হইতেছে না; এবং

(ঘ) দ্বিতীয় ট্রেনটি না থামিয়া চলিয়া যাইবার (রানিং থ্রু) জন্য নির্ধারিত থাকিলে
উপ-নিয়ম ৫-এ বর্ণিত ব্যবস্থাদি পরিপালিত হইয়াছে।

(৪) সাধারণ নিয়ম ৩২ (অ) ও উহার আনুষঙ্গিক নিয়মাদি ট্রেনের সিগ-
নালের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে।

(৫) কোন বহির্গামী ট্রেনের চালককে অগ্রসর হইবার অধিকার (অথরিটি টু
প্রসিড) প্রদানের পূর্বে যে সকল পয়েন্টের উপর দিয়া ট্রেনটি যাইবে, ষ্টেশন মাষ্টার
সেই সকল পয়েন্টের ব্যাপারে ব্যক্তিগতভাবে দেখিয়া লইবেন যে–

(ক) চাবিতালা যুক্ত সকল ট্রেলিং পয়েন্টের সঠিক চাবিগুলি তাহার ব্যক্তিগত
জিম্মায় আছে;

(খ) সকল পয়েন্ট ইণ্ডিকেটর নির্দেশ করিতেছে যে, সংশ্লিষ্ট সকল পয়েন্ট
সঠিকভাবে বানানো হইয়াছে;

(গ) যে সমস্ত ইণ্ডিকেটরবিহীন ট্রেলিং পয়েন্টে সাধারণ কড়ার তালার ব্যবস্থা
আছে সেইগুলি সঠিকভাবে বানানো এবং তালা বন্ধ আছে; এবং

(ঘ) সংশ্লিষ্ট সকল ফেসিং পয়েন্ট সঠিকভাবে বানানো ও তালাবন্ধ আছে।

(৬) যদি কখনো কোন ট্রেনের জন্য বানানো সংশ্লিষ্ট ফেসিং পয়ে তালাবন্ধ করা না যায়, তাহা হইলে সংশ্লিষ্ট সকল সিগনালকে বিপদজ্ঞাপক অ রাখিতে হইবে এবং ট্রেনটিকে প্রথমে আউটার সিগনালের গোড়ায় থামাইবার অবশ্যই ওপিটি-২৭ প্রদান পূর্বক ষ্টেশন জমাদার বা পয়েন্টসম্যান উহাকে প্রদর্শন করিয়া (পাইলটিং) লইয়া যাইবে। এই সময় পয়েন্টের গোড়ায় ষ্টেশন স্বয়ং উপস্থিত থাকিবেন।

(৭) পয়েন্টের তালা মেরামতের জন্য অবশ্যই তাৎক্ষণিক পদক্ষেপ নিতে এবং মেরামত সম্পূর্ণ না হওয়া পর্যন্ত পূর্বোক্ত নিয়মে বর্ণিত ব্যবস্থা বলবৎ থা সাধারণ নিয়ম ১৬১-এর আনুষঙ্গিক নিয়ম দ্রষ্টব্য।

(৮) যদি কোন অগ্রসরমান ট্রেন ফিক্সড সিগনাল নাই এই ধরণের কোন গ্রহণ করিতে হয় তখন ঐ ট্রেনটিকে আউটার সিগনালের গোড়ায় থামাইতে হইবে অতঃপর ওপিটি-২৭ প্রদান পূর্বক ষ্টেশন জমাদার বা পয়েন্টসম্যান ট্রেনটিকে প্রদর্শন করিয়া লইয়া যাইবে। পয়েন্টে ষ্টেশন মাষ্টার স্বয়ং উপস্থিত থাকিবেন।

(৯) **প্লাটফর্মে ষ্টেশন মাষ্টারের উপস্থিতি।**– অগ্রসরমান ট্রেন আগ সময় কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টার ব্যক্তিগতভাবে প্লাটফর্মে থাকিবেন এবং ট্রেনটির অনু-মতিজ্ঞাপক সিগনাল সমূহ পর্যবেক্ষণ করিবেন।

(১০) **বিরতিহীন (থ্রু) ট্রেন সমূহের সিগনাল।**– বিরতিহীন ট্রেন স ক্ষেত্রে ফিক্সড সিগনালের সাথে সাথে সাধারণ নিয়ম ৬৩ এর সহিত স রাখিয়া সকল ক্ষেত্রে অগ্রসর হও (প্রসীড) সিগনালও দেখাইতে হইবে। ইন্টারলকড একক পথ ষ্টেশন সমূহে চালককে স্বহস্তে অগ্রসর হইবার অ (অথরিটি টু প্রসীড) দিতে না হইলে ষ্টেশন মাষ্টার ব্যক্তিগতভাবে ফেসিং প এই সিগনাল দিবেন অন্যথায় তাহার আদেশক্রমে অন্য একজন ষ্টেশন কর্ম দায়িত্ব পালন করিবেন। ইন্টারলকড একক পথ এবং অন্যান্য সকল জো ষ্টেশন সমূহে ষ্টেশন মাষ্টার স্বয়ং ষ্টেশন ভবনের সামনে দাঁড়াইয়া এই সি প্রদর্শন করিবেন।

(১১) **স্থায়ী তালাবন্ধ পয়েন্ট সমূহ।**– (১) ষ্টেশনের কিছুকিছু পয়েন্ট স্থায়ী ভাবে তালাবন্ধ রাখা যাইতে পারে। স্থায়ীভাবে তালাবন্ধ পয়েন্টগুলি দুইভাগে বিভক্ত যথাঃ–

'ক' শ্রেণী– যে সকল পয়েন্ট সমূহকে বানানো ও তালাবন্ধ করা সম্পূর্ণভাবে ষ্টেশন মাষ্টারের ব্যক্তিগত দায়িত্ব।

'খ' শ্রেণী– ইহা ব্যতীত অন্যান্য স্থায়ী তালাবন্ধ পয়েন্টগুলি।

(২) ষ্টেশনের কোন্ কোন্ পয়েন্টগুলিকে স্থায়ী ভাবে তালাবন্ধ রাখা হইবে এবং সাধারণভাবে কোন্ অবস্থায় উহাদিগকে তালাবন্ধ করা থাকিবে এবং ইহাদের মধ্যে কোনগুলি 'ক' শ্রেণীভুক্ত হইবে– এতদ্‌বিষয়ে সংশ্লিষ্ট ডিটিও/ডিটিএস সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টারের প্রতি প্রয়োজনীয় নির্দেশ জারী করিবেন।

(৩) 'ক' শ্রেণীর স্থায়ী তালাবন্ধ পয়েন্টগুলির অবস্থান পরিবর্তনের প্রয়োজন হইলে এসব পয়েন্টকে সঠিকভাবে পূর্বাবস্থায় ফিরাইয়া ষ্টেশন মাষ্টার তালাবন্ধ করা নিশ্চিত করিবেন এবং ব্যক্তিগতভাবে উহার জন্য দায়ী থাকিবেন। এই সমস্ত পয়েন্টের চাবি নিয়া যাইতে কোন ট্রেনকে অনুমতি দেওয়ার আগে উহাদের তালার সমস্ত চাবি ষ্টেশন মাষ্টারকে ব্যক্তিগত তাহার জিম্মায় রাখিতে হইবে।

(৪) 'খ' শ্রেণীর স্থায়ী তালাবন্ধ পয়েন্টের অবস্থান পরিবর্তনের প্রয়োজন হইলে ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক বিশেষভাবে নিয়োজিত দায়িত্বশীল একজন ব্যক্তি ঐ পয়েন্ট সঠিকভাবে পূর্বাবস্থায় পরিবর্তন এবং পুনরায় তালাবন্ধ করণের জন্য দায়ী থাকিবেন।

টীকা ঃ– লাইন লেবেলের বিষয়ে বিস্তারিত জানিবার জন্য পরিশিষ্ট ৯ দ্রষ্টব্য।

আঃ নিঃ ৩১৮– সিগনাল সমূহের নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায় পুনঃস্থাপন।–সংশ্লিষ্ট ট্রেনের শেষ গাড়ীটি আউটার সিগনালকে অতিক্রম করিবার সাথে সাথেই উহাকে পুনরায় নিষেধজ্ঞাপক করিতে হইবে এবং অনুরূপভাবে সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি হোম সিগনালকে অতিক্রম করিবার সাথে সাথেই উহাকে নিষেধজ্ঞাপক করিতে হইবে।

ইন্টারলকড ষ্টেশন সমূহের ক্ষেত্রে– আউটার বা ওয়ার্ণার সিগনাল ব্যতীত অন্য কোন সিগনালকে একটি ট্রেনের জন্য অনুমতিজ্ঞাপক করা হইলে (দুর্ঘটনা বা বাধা বিঘ্নের ঘটনা ছাড়া অন্য কোন ক্ষেত্রে) ঐ ট্রেনটির শেষ গাড়ীটি পার হওয়ার বা উহার সিগনালের গোড়ায় থামিয়া দাঁড়াইবার আগে সংশ্লিষ্ট সিগনালটির পরিচালনার হাতলটিকে ফ্রেমে ফেরৎ দেওয়া যাইবে না। জংশন ষ্টেশনের বেলায় সংশ্লিষ্ট ট্রেনটির শেষ গাড়ীটি সবকয়টি জংশন পয়েন্ট অতিক্রম করিবার আগে উক্ত সিগনাল পরিচালনার

লিভারটিকে ফ্রেমে ফেরৎ নেওয়া যাইবে না কারণ, সিগনালের অবস্থায় এই ধর
পরিবর্তন যন্ত্রের ভিতরের ইন্টারলকিং ব্যবস্থাকে তৎক্ষণাৎ অকেজো করিয়া দেয়।

আঃ নিঃ ৩১ছ– ট্রেন আগমণের পর পিছনে নেওয়ার সিগনাল সমূহ।– ট্রে
প্রবেশ করা বা ষ্টেশন ছাড়িয়া যাওয়া নিয়ন্ত্রণ করার কাজে ব্যবহৃত ফিক্সড সিগ
সমূহকে এমন কোন ট্রেনের জন্য অনুমতিজ্ঞাপক করা যাইবে না যাহা সরাসরি অ
হওয়ার ষ্টেশন পার হওয়ার পর ঐ ষ্টেশনে ফেরৎ আনা হইতেছে। এমতাবস্থায়
ধরণের ট্রেন সমূহের যাতায়াত নিয়ন্ত্রণ করিবার জন্য হাত সিগনাল অথবা এই উ
প্রদত্ত বিশেষ ধরণের সিগন্যালসমূহ ব্যবহৃত হইবে।

আঃ নিঃ ৩১ জ– একটি অনুমতিজ্ঞাপক হোম সিগনাল কোন অবস্থাতেই
ইঞ্জিন বা ট্রেনকে ইহার থামিবার জন্য নির্ধারিত ষ্টেশন অতিক্রম করিবার অধিকার
করে না।

আঃ নিঃ ৩১ ঝ– রানিং লাইনের উপর শান্টিং।– (১) কোন ইঞ্জিন, ট্রেন বা
কোন রানিং লাইনের উপর দিয়া চলাচল করিবে না বা উহাতে প্রতিবন্ধকতা
করিবে না যদি না–

(ক) ঐ লাইনের জন্য কোন হোম সিগনাল থাকিলে উহা নিষেধজ্ঞাপক থাকে
(খ) এই ধরণের যে কোন বিষয়ে ষ্টেশন মাষ্টারের অনুমতি থাকে।

[আঃ নিঃ ১৪৮ দ্রষ্টব্য]।

(২) কোন ট্রাফিক কর্মচারী কর্তৃক ইঞ্জিনে আরোহণ করিয়া প্রয়োজনীয়
সিগনাল প্রদান অথবা যে সাইডিং হইতে ইঞ্জিনটি পরিচালিত হইবে উহার স
ফিক্সড সিগনালটিকে অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় আনয়ন চালককে অনুচ্ছেদ (১) (খ
বর্ণিত ষ্টেশন মাষ্টারের অনুমতি হিসাবে গ্রহণ করিতে হইবে।

টীকা ঃ– যে সমস্ত ষ্টেশনে সর্বক্ষণ শান্টিং ইঞ্জিন সমূহ ব্যবহৃত হয় সেই সমস্ত
শান্টিং পরিচালনার দায়িত্বে নিয়োজিত কর্তব্যরত ইয়ার্ড ফোরম্যান ইয়ার্ড মাষ্টার বা
ডিটিএস কর্তৃক সাঃ নিঃ ১৪৮ অনুযায়ী নিয়োজিত বিশেষ অধিকারপ্রাপ্ত রেল কর্মচারী
বিষয়ে প্রয়োজনীয় অনুমতি প্রদান করিবেন।

আঃ নিঃ ৩১ ঞ– অধিকৃত (ব্লকড) লাইনে ট্রেন গ্রহণ করার পদ্ধতি
কলিং-অন বাহু আছে এমন ষ্টেশন ব্যতীত অন্য সকল ষ্টেশনে সাঃ

অনুযায়ী যথাযথ পরিষ্কার (ক্লিয়ার) নয় এমন কোন অধিকৃত (ব্লকড) লাইনে
ট্রেনকে নেওয়ার প্রয়োজন হইলে সকল সিগনালকে নিষেধজ্ঞাপক রাখিতে
এবং সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি আসিয়া আউটারের গোড়ায় থামিবার পর নিম্নলিখিত
অনুসরণ করা হইবে ঃ–

(১) সিগনাল সমূহকে অনুমতিজ্ঞাপক করা হইবে না, কিন্তু কর্তব্যরত ষ্টেশন
লিখিত অনুমতিযুক্ত ওপিটি-২৭ সহ একজন পয়েন্টসম্যানকে আউটার
সিগনালের কাছে পাঠাইবেন। এমতাবস্থায় ওপিটি-২৭ পত্রের গায়ে "সিগনাল খারাপ
হইয়া গিয়াছে" কথাটি কাটিয়া উহার স্থানে "নিষেধজ্ঞাপক" শব্দটি বসানো হইবে,
এবং "আপনাকে অধিকৃত লাইনে নেওয়া হইতেছে" কথাগুলি যোগ করিতে হইবে।

(২) পয়েন্টসম্যান এই অধিকার পত্রটি (ওপিটি-২৭) চালকের কাছে হস্তান্তর
করার পর ইঞ্জিনের ফুটপ্লেটের উপর দাঁড়াইয়া ট্রেনটিকে পথ দেখাইয়া (পাইলটিং
করিয়া) ষ্টেশনের ভিতরে লইয়া যাইবেন।

আঃ নিঃ ৩১ ট– সিগনাল বিহীন দ্বিতীয় লূপ আছে এই ধরণের ষ্টেশন সমূহে
পর পর তিনটি অগ্রসরমান ট্রেনকে নেওয়ার প্রয়োজন দেখা দেয় তাহা হইলে
তীয় ট্রেনটিকে প্রথমে আউটারের গোড়ায় থামাইতে হইবে ও সংশ্লিষ্ট সকল
সিগনালকে নিষেধজ্ঞাপক রাখা হইবে। অতঃপর ষ্টেশন মাষ্টার তৃতীয় ট্রেনটিকে
গ্রহণ করিতে প্রস্তুত থাকিলে, আউটারের কাছে দাঁড়ানো ট্রেনের চালককে ওপিটি-
২৭ দেওয়া হইবে যাহাতে তিনি তাহার ট্রেন লইয়া নিষেধজ্ঞাপক সিগনালসমূহকে
অতিক্রম করিয়া তৃতীয় লাইনটিতে ঢুকিতে পারেন।

এমতাবস্থায় ওপিটি-২৭ পত্রের গায়ে "সিগনাল খারাপ হইয়া গিয়াছে" শব্দগুলি
কাটিয়া দিয়া "আপনাকে সিগনাল বিহীন তৃতীয় লাইনে নেওয়া হইতেছে" শব্দগুলি
যোগ করিতে হইবে।

৩২। **যুগপৎ (সাইমালটেনিয়াস) অগ্রসরমান একাধিক ট্রেন**।– (অ) পথের
সিগনাল (লে আউট) বা ইন্টারলকিং ব্যবস্থায় অন্য কোন নিরাপত্তা নিশ্চিত না
হইলে যদি এমন অবস্থার সৃষ্টি হয় যে, বিভিন্ন দিক হইতে দুই বা ততোধিক ট্রেন
একই সময়ে অথবা কাছাকাছি সময়ে একই ষ্টেশনের দিকে অগ্রসর হইতেছে, তাহা
হইলে একেকবারে শুধুমাত্র একটি ট্রেনের জন্য সংশ্লিষ্ট সিগনালসমূহকে অনুমতি-
জ্ঞাপক করা হইবে।

(আ) দুই বা ততোধিক ট্রেন একই সময়ে বা কাছাকাছি সময়ে কোন ষ্টেশ
দিকে অগ্রসর হইলে যদি উহাদের মধ্যে এমন একটি ট্রেনের জন্য স
সিগনালসমূহকে অনুমতিজ্ঞাপক করা হইয়া থাকে যাহাকে অন্য একটি ট্রেন প্র
জন্য পিছাইয়া রাখার প্রয়োজন হইত, তাহা হইলে সংশ্লিষ্ট আউটারটিকে বিপদজ্
করিয়া সিগনালটির বাহিরে প্রথমোক্ত ট্রেনটিকে থামাইবার আগে কোন অবস্থ
ষ্টেশন মাষ্টার উক্ত ট্রেনটিকে গ্রহণ করিবার জন্য ইতিপূর্বে নির্ধারিত ক্রমের কো
বদবদল করিবেন না। প্রথমোক্ত ট্রেনটি সংশ্লিষ্ট আউটারের গোড়ায় আসিয়া থা
পরই শুধু সঠিক ট্রেনটিকে অগ্রাধিকার দেওয়া যাইতে পারে।

আঃ নিঃ ৩২ক– একই বা কাছাকাছি সময়ে দুইটি ট্রেন কোন ষ্টেশনের
অগ্রসর হইতে থাকিলে, ষ্টেশন মাষ্টার প্রথমে যে ট্রেনটিকে গ্রহণ করিবেন বলিয়া
করিয়াছেন শুধুমাত্র উহার জন্যই সংশ্লিষ্ট সিগনালসমূহকে অনুমতিজ্ঞাপক করা হ
কিন্তু পরবর্তীতে যদি এই ব্যবস্থা বাতিল করিয়া অপর ট্রেনটিকে অগ্রাধিকার প্র
প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়, তাহা হইলে ষ্টেশন মাষ্টার কোনক্রমেই সিগনালের অ
(আসপেক্ট) বদল করিয়া পূর্বোক্ত প্রবেশাধিকারের আদেশ রদ করিবেন না, বরং
অবশ্যই সংশ্লিষ্ট সকল সিগনালকে বিপদজ্ঞাপক করিয়া দিবেন এবং উভয় ট্রেন থা
দাঁড়াইবার আগে পর্যন্ত সেইগুলিকে এই ভাবে বিপদজ্ঞাপক অবস্থায় রাখিবেন।
পর সঠিক ট্রেনটিকে অগ্রাধিকার দেওয়া যাইবে।

৩৩। সিগনালসমূহ বিপদজ্ঞাপক অবস্থায় পুনঃস্থাপন।– (অ) একটি সিগনা
কোন অগ্রসরমান ট্রেনের জন্য অনুমতিজ্ঞাপক করিবার পরে উহাকে অ
বিপদজ্ঞাপক অবস্থায় ফিরাইয়া নিবার প্রয়োজন দেখা দিলে, সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি
সিগনালের গোড়ায় থামিয়া দাঁড়াইয়াছে অথবা, সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি একটি বহির্গামী
হইলে, উহার চালক সিগনালের অবস্থার (আসপেক্ট) এহেন পরিবর্তন সম্পর্কে অ
হইয়াছেন মর্মে নিশ্চিত হইবার পূর্বে কোন অবস্থাতেই ষ্টেশন মাষ্টার সংশ্লিষ্ট লাই
উপরে কোনরূপ বাধা স্থাপন কিংবা ঐ লাইনের কোন পয়েন্টের কোনরূপ পরিব
অনুমতি দিবেন না। তবে ইহা কখনোই চালককে সাঃ নিঃ ৬ (অ) অনুসারে সিগন
অবস্থা সম্পর্কে তাহার নিশ্চিত হইবার দায়িত্ব হইতে অব্যাহতি দিবে না।

(আ) কোন সিগনালের প্রতি অগ্রসরমান বা উহাকে অতিক্রম করিবার প্রা
কোন ট্রেনকে যদি নিয়ম ৩৩ (অ) এ বর্ণিত কারণে উক্ত সিগনালের গোড়ায় থা
হয়, তাহা হইলে পরবর্তীতে উক্ত সিগনালটিকে অনুমতিজ্ঞাপক করিলে সংশ্লিষ্ট ট্

ছাড়িবার পূর্বে চালক ভালো মত ঐ সিগনালটির অবস্থা (আসপেক্ট) পর্যবেক্ষণ
নিশ্চিত হইয়া লইবেন। যদি চালক স্বাভাবিক ভাবে তাহার ট্রেনটি লইয়া অগ্রসর
যথার্থ হন তবে তিনি এই বিষয়ে তৎক্ষণাৎ ষ্টেশন মাষ্টারকে অবহিত করিবার
করিবেন।

। সিগনাল সমূহের পরিচালনা।– (অ) সিগনালকে শুধুমাত্র ইহার লিভার দ্বারা
করা হইবে। সিগনাল পরিচালনাকারী কর্মচারী সর্বদা খেয়াল রাখিবেন যেন
অবস্থা ইহার লিভারের অবস্থানের অনুরূপ হয়। অবশ্য যদি ছোট বড় করার
থাকে (এডজাসটিং এপারেটাস), তবে প্রয়োজন বোধে তাহা ব্যবহার করা
পারে। যদি ইহাতে সিগনালটি সঠিকভাবে লিভার পরিচালনায় সাড়া না দেয়
সিগনালটি ত্রুটিযুক্ত বলিয়া ধরিয়া নেওয়া হইবে।

(আ) যখন একটি কেবিন হইতে পরিচালিত কোন সিগনাল অপর একটি
সন্নিকটে স্থাপিত থাকে তখন ঐ সন্নিকটবর্তী কেবিনের কর্মচারীগণ পর্যবেক্ষণ
সিগনালটির বাহুটি ঠিকমত কাজ করিতেছে কিনা এবং/ অথবা উহার বাতিটি
জ্বলিতেছে কিনা। সিগনালটির কোনরূপ ত্রুটি ধরা পড়িবার সাথেসাথে
উহা সিগনালটির পরিচালনাকারী কেবিন কর্মচারীদিগকে জানাইবেন। তবে ইহা
ক্ষেত্রেই পরিচালনাকারী কেবিনের কর্মচারীদিগকে সিগনালটির সঠিক পরিচালনা
নিশ্চিত হইবার দায়িত্ব হইতে অব্যাহতি দিবে না।

(ই) যখন অনুচ্ছেদ (আ) কার্যকর করা না যায়, তখন সাধারণ নিয়ম ২১
হইবে।

। সিগনালের বাতি সমূহ।– (অ) যখন রেলওয়ের কোন এলাকায় (সেকশন)
ট্রেন রাতে চলিবে বলিয়া নির্ধারিত হয় অথবা কোন ট্রেন রাত্রে চলিবার সম্ভাবনা
দেয়, তখন ষ্টেশন মাষ্টার ব্যক্তিগত ভাবে নিশ্চিত হইবেন যে সংশ্লিষ্ট সকল স্থায়ী
সূর্যাস্তের সাথে সাথে কিংবা বিশেষ নির্দেশিত সময়ে আলোকিত হইয়াছে।
অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন কিংবা ঝোড়ো আবহাওয়ার আরো আগেই আলোর ব্যবস্থা
করিবেন।

(আ) স্থায়ী সিগনাল সমূহের বাতিগুলিকে বিশেষ নির্দেশের সহিত সংগতি রাখিয়া
ভাবে এবং সযত্নে পরিষ্কার ও পরিপাটি রাখা হইবে এবং সলিতা কাটা ও
হইবে। বাতির লেন্স ও সিগনালের কাঁচ সম্পূর্ণ পরিষ্কার রাখা হইবে।

(ই) ষ্টেশন মাষ্টার নিশ্চিত হইবেন যে, বৈদ্যুতিক রিপীটার বিহীন (নিয়ম ২১)

স্থায়ী সিগনালের প্রজ্জ্বলিত বাতিগুলি উজ্জ্বলভাবে জ্বলিতেছে এবং ঐগুলি পরিষ্কার
দৃশ্যমান আছে।

(ঈ) ষ্টেশন মাষ্টার নিশ্চিত হইবেন যে, সকল স্থায়ী সিগনালের বাতি
সূর্যোদয়ের পরপরই কিংবা বিশেষ নির্দেশিত সময়ে নিভাইয়া দেওয়া হইয়াছে।
অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন কিংবা ঘোড়ো আবহাওয়ায় আরো দেরী করিয়া উক্ত বা
নিভানো নিশ্চিত করিবেন।

(উ) কোন সিগনালের বাতি নিভিয়া গেলে তৎক্ষণাৎ উহাকে পুনর্বার জ্বা
ব্যবস্থা নেওয়া হইবে। আর উহা যদি বৈদ্যুতিক বাতি হয়, তবে তৎক্ষণাৎ উহা
দূর করিবার ব্যবস্থা নেওয়া হইবে।

(ঊ) রাত্রিকালীন সিগনালসমূহকে ব্যবহার কালে সংশ্লিষ্ট সকল স্থায়ী সিগ
বাতিগুলির উজ্জ্বলভাবে জ্বলিবার বিষয়ে ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবার আগে
মাষ্টার কোন ট্রেনের জন্য 'আসিবার অনুমতি' প্রদান করিবেন না।

সকল সিগনাল বাতিগুলিকে উজ্জ্বলভাবে প্রজ্জ্বলিত রাখার বিষয়ে ষ্টেশন
সম্ভব সর্বপ্রকার ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন। তবে যদি প্রচণ্ড ঝড় কিংবা অনুরূপ
কারণে ইহা অসম্ভব হইয়া পড়ে, তাহা হইলে সিগনালগুলিকে ত্রুটিযুক্ত বলিয়া
নেওয়া হইবে। সম্ভব সর্বপ্রথম সুযোগেই বাতিগুলি জ্বালাইবার ব্যবস্থা করা হইবে

(এ) এই নিয়মের আওতায় পয়েন্ট এবং ট্র্যাপ ইণ্ডিকেটরের বাতিগুলিও
সিগনালের বাতি হিসাবে পরিগণিত হইবে।

৩৬। পয়েন্টসমূহ সঠিকভাবে আটকানো।– (অ) লিভার পরিচালনার দা
নিয়োজিত রেল কর্মচারী নিশ্চিত হইবেন যে, 'স্বাভাবিক' (নর্মাল) বা 'উল্টে
(রিভার্স) যে অবস্থাতেই থাকুক না কেন সকল লিভারের খিল (ক্যাচ) লকিং
খাঁজ (লচ)–এর মধ্যে ভালভাবে বসাইয়া দেওয়া হইয়াছে। তাহারা যখনি সম্ভ
তখনি ব্যক্তিগত পর্যবেক্ষণ দ্বারা এই ব্যাপারেও নিশ্চিত হইবেন যে, পয়েন্ট
উহাদের লিভারের সহিত সংগতি রাখিয়া কাজ করিতেছে এবং উহারা সঠিক
আছে।

(আ) যে সমস্ত ফেসিং পয়েন্ট ইন্টারলকড নয় আবার তালাবদ্ধও (কী-
নয়, সেই সমস্ত ফেসিং পয়েন্টকে কোন ট্রেনের জন্য বানাইতে হইলে নিয়ম ৩১

(১) অনুসারে উহার সুইচের 'টো'-কে ষ্টক রেলের সহিত ক্ল্যাম্প অথবা বল্টুর
ভালভাবে আবদ্ধ করিয়া দেওয়া হইবে। এই ধরণের ক্ল্যাম্প অথবা বল্টুকে
(প্যাডলক) সাহায্যে তালাবদ্ধ করা হইবে।

(ই) নন-ইন্টারলকড ষ্টেশনসমূহে ষ্টেশন মাষ্টার অথবা বিশেষ নির্দেশক্রমে
কোন রেল কর্মচারী ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবেন যে, অনুচ্ছেদ (আ)
ব্যবস্থাবলী যথাযথভাবে প্রতিপালিত হইয়াছে।

(ঈ) অকর্মী অবস্থায় ট্রেলিং পয়েন্টসমূহকে ফেসিং পয়েন্ট হিসাবে ব্যবহার
হইলে উহাকে অনুচ্ছেদ (আ) অনুসারে যথাযথ ভাবে তালাবদ্ধ করা হইবে।

আর নিয়ম ৩৬ ক– **বিরতিহীন ট্রেন সমূহের ক্ষেত্রে ফেসিং পয়েন্ট সমূহের
প্রয়োজনীয় সতর্কতা**।– কোন নন-ইন্টারলকড ষ্টেশনে একটি ট্রেন না থামিয়া
(মু) চলিয়া যাওয়ার সময় ষ্টেশন মাষ্টার অথবা বিশেষ নির্দেশক্রমে নিযুক্ত
কোন রেলকর্মচারী ব্যক্তিগতভাবে সংশ্লিষ্ট সকল ফেসিং পয়েন্ট পরিদর্শন করিয়া
হইয়া লইবেন যে, উক্ত পয়েন্টসমূহ সঠিকভাবে বানানো এবং তালাবদ্ধ করা
আছে।

(১) নন-ইন্টারলকড ষ্টেশনসমূহে ষ্টেশন মাষ্টার ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবেন
সকল ফেসিং এবং ট্রেলিং পয়েন্ট সাধারণ নিয়ম ৩১ এর আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩১
(১) হইতে (৫) অনুসারে বানানো ও তালাবদ্ধ করা হইয়াছে।

(২) ষ্টেশন কার্যবিধিতে বিকল্প নির্দেশ না থাকিলে থামিবার জন্য নির্ধারিত
ট্রেনের ক্রসিং এর সময় সকল ষ্টেশনে প্রথম ট্রেনটিকে প্রধান (মেইন)
লাগোয়া লাইনটিতে নেওয়া হইবে। যে সমস্ত ষ্টেশনে ওভারব্রীজ
সেইসমস্ত ষ্টেশনে প্রথম ট্রেনটিকে ঐ ওভারব্রীজ সংলগ্ন লাইনটিতে নেওয়া
হবে।

(৩) যে সমস্ত ষ্টেশনে প্লাটফর্ম লাইনটিই প্রধান লাইন (প্র) সেই সমস্ত ষ্টেশনে,
হইলে, প্রথম ট্রেনটিকে অন্য কোন লাইনে নেওয়া যাইতে পারে যাহাতে
লাইনের উপর দিয়া না থামিয়া সরাসরি যাইবার জন্য নির্ধারিত কোন ট্রেন
চলিয়া যাইতে পারে [সাধারণ নিয়ম ৯০ এর আনুষঙ্গিক নিয়ম (১) দ্রষ্টব্য]।

আর নিয়ম ৩৬ খ– **বিরতিহীন ট্রেন সমূহের ক্ষেত্রে গ্রহণযোগ্য সতর্কতা**।–
পথ (সিঙ্গেল লাইন) কিংবা দ্বৈত পথ (ডাবল লাইন)-এ নন-ইন্টারলকড কোন

ষ্টেশনে যখন একটি ট্রেনের সরাসরি চলিয়া যাইবার (রানিং থ্রু) প্রয়োজন হয়
সংশ্লিষ্ট সকল পয়েন্ট সঠিকভাবে বানানো আছে কিনা সে বিষয়ে ষ্টেশন মাষ্টার
গত ভাবে অবহিত হইবেন এবং 'সংশ্লিষ্ট সকল ফেসিং পয়েন্টকে স্বহস্তে
করিয়া তালাগুলির সকল সঠিক চাবি সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি অতিক্রম করিয়া যাওয়া
নিজের ব্যক্তিগত জিম্মায় রাখিয়া দিবেন। তিনি এই বিষয়েও ব্যক্তিগতভাবে
হইবেন যে, সরাসরি চলিবার লাইনে প্রবেশপথ প্রদানকারী অন্যান্য ক্রস
সমূহের সংশ্লিষ্ট সকল পয়েন্ট এমন ভাবে বানানো ও তালাবদ্ধ হইয়াছে যাহাতে
ইঞ্জিন বা গাড়ী উক্ত লাইনে ঢুকিয়া পড়িতে না পারে। ঐ পয়েন্টগুলির
অবস্থা যাহাতে কোন ক্রমেই সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি পার হইবার আগে পরিবর্তন করা
সে বিষয়েও তিনি ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবেন।

টীকা ঃ- আউট লাইন সাইডিং-এর পয়েন্টসমূহের পরিচালনা সংক্রান্ত নিয়মাবলী
কার্যকারী টাইম টেবিলের (ডব্লুটিটি) পরিশিষ্ট দ্রষ্টব্য।

আঃ নিঃ ৩৬ গ- পয়েন্ট ও সিগনাল সমূহের পরিচালনার সহিত জড়িত
কর্মচারীর দায়িত্বকাল নির্ধারণ ও বদলী অবশ্যই কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টারের
উপস্থিতিতে সম্পন্ন হইবে। পিছনের ষ্টেশন হইতে কোন ট্রেন ছাড়িবার
পাইবার পরে উক্ত ট্রেনটি আসিয়া পৌছিবার আগেই কোন পয়েন্টসম্যান
জমাদারের দায়িত্ব পালনের সময় সীমা শেষ হইয়া গেলেও সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি ঐ
আসিয়া পৌছিবার, সকল পয়েন্ট পরিষ্কার (ক্লিয়ার) হইবার এবং সংশ্লিষ্ট
সিগনালকে নিষেধজ্ঞাপক করিবার আগে উক্ত পয়েন্টসম্যান বা জমাদারের
শেষ হইয়াছে বলিয়া পরিগণিত হইবে না। এমতাবস্থায় সংশ্লিষ্ট সকল
পুনরায় স্বাভাবিক (নর্মাল) অবস্থায় সঠিকভাবে ফিরাইয়া নিয়া উহাদের
চাবিগুলি স্বহস্তে কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টারের কাছে বুঝাইয়া দেওয়ার পরেই
তাহার দায়িত্ব শেষ হইয়াছে বলিয়া ধরা হইবে।

তবে সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি যদি দুর্ঘটনা বা অন্য কোন কারণে অস্বাভাবিক বিলম্ব
থাকে তাহা হইলে কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টার ঐ পয়েন্টসম্যান বা জমাদারকে
হইতে অব্যাহতি দিয়া এমন একজনকে দায়িত্ব দিবেন যাহার পরিষ্কার ধারণা
যে তাহাকে কী করিতে হইবে।

৩৭। **কাটা পয়েন্ট (ট্র্যাপ) সমূহ**।--- (অ) ট্র্যাপ পয়েন্ট, ভিরেলিং সূচ
স্কচ ব্লক সমূহ নিরাপত্তা নিশ্চিত করিবার জন্য বানানো থাকিবে, এবং

সম্মুখে ট্রেন চলাচলের প্রয়োজন ব্যতীত অন্য সকল সময়ে ইহারা
থাকিবে যাহাতে ইহাদিগকে ডিঙ্গাইয়া কোন গাড়ী কোনক্রমেই
উপরে উঠিয়া আসিতে না পারে। বিশেষ অবস্থায় এবং অনুমোদিত
ট্র্যাপ পয়েন্টগুলির স্বাভাবিক অবস্থা উপরে বর্ণিত অবস্থা হইতে
পারে।

(খ) শান্টিং পরিচালনা ব্যতীত অন্য কোন ক্ষেত্রে যদি সম্মুখবর্তী (ফেসিং)
ট্র্যাপ পয়েন্ট সমূহের উপর ট্রেন চলাচলের প্রয়োজন হয়, তাহা হইলে
জন্য সংশ্লিষ্ট ট্র্যাপ পয়েন্টসমূহ সঠিকভাবে বানানো এবং তালাবদ্ধ
দেখিবার জন্য ষ্টেশন মাষ্টার ব্যক্তিগতভাবে দায়ী থাকিবেন।

(গ) যদি একটি ট্রেনকে কোন ট্র্যাপ পয়েন্ট কিংবা স্বয়ংক্রিয় স্প্রিং পয়েন্টের
থামানো হয়, তাহা হইলে ঐ পয়েন্ট সমূহ চলাচলের জন্য
বানানো ও তালাবদ্ধ আছে কিনা সেই বিষয়ে ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত
ট্রেনের চালক তাহার ট্রেনকে কোনরূপ নড়াচড়া করাইবেন না।

(ঘ) **শান্টিং পরিচালনা**।- (অ) শান্টিং পরিচালনা কালে সংশ্লিষ্ট লিভার
নিয়োজিত কর্মচারী শেষ গাড়ী বা ইঞ্জিনটি, যে ক্ষেত্রে যাহা
পয়েন্টসমূহ পরিষ্কার করিয়াছে- এই মর্মে গার্ড, শান্টিং কর্মচারী
ইঞ্জিনের (লাইট ইঞ্জিন) ক্ষেত্রে চালকের সহিত সংকেত বিনিময়ের
সংশ্লিষ্ট কোন পয়েন্টকে নড়াইবেন না।

(আ) একটি ট্রেনকে কোন সাইডিং-এর ভিতরে কিংবা কোন ক্রস-ওভারযুক্ত
কিংবা অনুরূপ কোন স্থানে শান্টিং করার সময়ে ইঞ্জিনটি পয়েন্টের
হইলে শান্টিং কর্মচারীর অনুপস্থিতিতে চালকের সহিত সংকেত বিনিময়
হইবে।

(ঙ) ট্রাক সার্কিট কিংবা অন্য কোন বৈদ্যুতিক যন্ত্রপাতি যদি ট্রেন বা গাড়ী
অবস্থান নির্দেশ করিবার জন্য ব্যবহৃত হয়, তাহা হইলে (অ) এবং (আ)-
ব্যবস্থাবলী প্রযোজ্য হইবে না।

(চ) একটি শান্টিং পরিচালনা সমাপ্ত হইবার পর ষ্টেশন মাষ্টার ব্যক্তিগতভাবে
হইবেন যে, সংশ্লিষ্ট রানিং লাইনটি পরিষ্কার আছে।

(ছ) শান্টিং-এর জন্য কোন আউটার, হোম কিংবা শেষ ষ্টপ সিগনালকে
অনুমতিজ্ঞাপক করা চলিবে না। কোন ষ্টেশনে এডভান্সড ষ্টার্টার

থাকিলে, যদি ইন্টারলকিং ব্যবস্থা বাধার সৃষ্টি না করে, তাহা হইলে সিগনালকে শান্টিং-এর জন্য অনুমতিজ্ঞাপক করা যাইবে অন্যথায় সিগনালের অনুপস্থিতিতে হাত সিগনাল ব্যবহৃত হইবে।

আঃ নিঃ ৩৮ক (১)– **রানিং লাইনে প্রবেশ করিবার কিংবা উহাকে অ করিবার অনুমতি এবং সংশ্লিষ্ট সিগনালসমূহ।**– ষ্টেশন মাষ্টারের অনুমতি এবং সকল সঠিক সিগনাল প্রদর্শনের বিষয়ে ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবার আগে চালক কোন অবস্থাতেই তাহার ট্রেন লইয়া কোন রানিং লাইনে প্রবেশ করিবেন উহা অতিক্রম করিবেন না। সংশ্লিষ্ট পয়েন্টসমূহে হাত দোলাইয়া অনুরূপ প্রদান করা হইবে। একজোড়া পয়েন্ট পার হইবার জন্য সংশ্লিষ্ট ইঞ্জিনের প্রতি অনুমতি হিসাবে ষ্টেশনের একটি স্থায়ী সিগনাল যথেষ্ট বলিয়া পরিগণিত হইবে না

(২) শুধুমাত্র পরিচালন (অপারেটিং) বিভাগের অনুমতিক্রমে এবং সিগনালের নির্দেশক্রমে ইয়ার্ড শান্টিং পরিচালিত হইবে।

৩৯। **সিগনাল, পয়েন্ট প্রভৃতির পরীক্ষা নিরীক্ষা।**– (অ) সকল সিগনাল, বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদি এবং অন্যান্য সরঞ্জামসমূহকে সর্বদা সঠিকভাবে অবস্থায় রাখা হইবে এবং ইহাদের মধ্যে কোনরূপ ত্রুটি ধরা পড়িলে কিংবা কোনরূপ ত্রুটি সারানো হইলে, সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার অথবা কেবিন কর্মচারী সাথেই তাহা সঠিক কর্তৃপক্ষ এবং রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বে নিয়োজিত ব্যক্তিবর্গকে জনাইবেন।

(১) কোন পয়েন্ট অকেজো হইয়া পড়িলে তাহা সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গকে জা পূর্বে ষ্টেশন মাষ্টার কিংবা কেবিন কর্মী উক্ত পয়েন্টটি ব্যক্তিগতভাবে পরিদর্শন এবং তখন যদি দেখা যায় যে, ঐ পয়েন্টটিতে খোয়া (ব্যালাষ্ট), কয়লা, ছাই অন্য কোন বাধা সৃষ্টিকারী বস্তু আটকাইয়া উহাকে অকেজো করিয়া দিয়াছে তাহা সত্বর তাহা সরাইবার ব্যবস্থা করিবেন।

(২) অনুচ্ছেদ (অ) অনুসারে সংশ্লিষ্ট সকলকে পয়েন্ট সমূহের ত্রুটি জানাইবার পর ষ্টেশন মাষ্টার 'ট্রেন সিগনাল রেজিষ্টার' কিংবা সংশ্লিষ্ট অন্য কোন তাহা লিপিবদ্ধ করিবেন।

(আ) কদাচিত কখনো কখনো ব্যবহৃত হয়, এই ধরণের পয়েন্ট সম অবস্থায় আছে কিনা তাহা নিশ্চিত করিবার জন্য রক্ষণাবেক্ষণ কর্মীকর্তৃক প্রতিবার পরিদর্শন কালে পরিচালন কর্মচারীরা এই সকল পয়েন্ট পরীক্ষা করিয়া দেখিবেন

আঃ নিঃ ৩৯ক– ক্ষয়ক্ষতি (ড্যামেজ) সম্পর্কে সংবাদ দিবার বিষয়ে সাধারণ নিয়ম এর আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী দ্রষ্টব্য।

আঃ নিঃ ৩৯খ– স্থায়ীপথ (পার্মানেন্ট ওয়ে) পরিদর্শক এবং সিগনাল পরিদর্শক এই মধ্যে যিনি প্রথমে উপস্থিত হইবেন, যদি সংশ্লিষ্ট ত্রুটিটি সারাইবার কাজ দায়িত্বের অন্তর্ভুক্ত না থাকে, তাহা হইলে অপর পরিদর্শক আসিয়া উপস্থিত পর্যন্ত অস্থায়ীভাবে ট্রেন চলাচলের নিরাপত্তার জন্য তিনি যতটুকু সম্ভব ত্রুটি ব্যবস্থা করিবেন। আর ইহা যদি তাহার দায়িত্বের অন্তর্ভুক্ত থাকে, তাহা তিনি প্রয়োজনীয় সকল ধরণের মেরামত করিতে বাধ্য থাকিবেন।

আঃ নিঃ ৩৯ গ– কোন রানিং লাইনের ট্র্যাক বা পয়েন্টে ত্রুটি দেখা দিলে ত্রুটিযুক্ত এলাকায় গাড়ীর গতিবেগ ঘন্টায় ১৬ কিলোমিটার (১০ মাইল) কমাইয়া এবং হাত সিগনাল কিংবা গতিরোধক (রেষ্ট্রিকশন) সিগনালসমূহ মানিয়া সহিত অগ্রসর হইবার জন্য যাহাতে প্রতিটি আসন্ন ট্রেনের চালককে ওপিটি- সতর্কতা আদেশ (কশন অর্ডার) দেওয়া হয় তাহার জন্য সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার ষ্টেশন মাষ্টারকে উপদেশ দিবেন। যদি ঠিক পিছনের ষ্টেশনটি সকল ট্রেনের সর্বশেষ (লাষ্ট স্টপিং) ষ্টেশন না হয়, তাহা হইলে পশ্চাদবর্তী অন্যান্য (ষ্টপিং) ষ্টেশনেও এই মর্মে উপদেশ দেওয়া হইবে যেন তাহারা আসন্ন প্রতিটি চালককে ওপিটি-৮০ প্রদান করেন। স্থায়ীপথ (পার্মানেন্ট ওয়ে) পরিদর্শক পর্যন্ত এই মর্মে প্রত্যায়নপত্র না দেন যে, ত্রুটিযুক্ত ট্র্যাক বা পয়েন্ট মেরামত হইয়াছে এবং তাহা ট্রেন চলাচলের জন্য সম্পূর্ণ নিরাপদ, ততক্ষণ পর্যন্ত এই আদেশ প্রদানের প্রক্রিয়া চলিতে থাকিবে।

আঃ নিঃ ৩৯ঘ– পয়েন্টসমূহ ত্রুটিযুক্ত না হইয়া শুধু অকেজো হইয়া গেলে নিয়ম ৪৯-এর আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী ৪৯ ক এবং ৪৯ খ অনুসারে ব্যবস্থা গ্রহণ হইবে।

৪০। **ষ্টেশন সীমার মধ্যে বাধা বা কোন ত্রুটি।**– (অ) ষ্টেশন সীমার মধ্যে রূপ বাধা কিংবা ত্রুটি সম্পর্কে অবহিত হইবার সাথে সাথে ষ্টেশন মাষ্টার বা কর্মী সংশ্লিষ্ট সকল সিগনালকে 'নিষেধজ্ঞাপক' করিয়া রাখিবেন এবং সংশ্লিষ্ট পুনরায় পরিষ্কার এবং নিরাপদ না হওয়া পর্যন্ত ঐ ত্রুটি কিংবা বাধার দিকে যমান যে কোন ট্রেনকে থামাইতে সকল প্রকার ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

(আ) যে সমস্ত ষ্টেশনে বিশেষ কোন সিগনাল বা পয়েন্ট লিভার সমূহকে ক্রমেই না চালাইবার বিষয়টি স্মরণ করাইয়া দিবার জন্য লিভার কলার কিংবা কোন যন্ত্র থাকে, সেই সমস্ত ষ্টেশনে সেই সকল যন্ত্রপাতিকে তৎক্ষণাৎ লাগানো হইবে।

৪১। **ষ্টেশন সীমার মধ্যে স্থায়ীপথের ত্রুটি**।–ষ্টেশন সীমার মধ্যে স্থায়ী (পার্মানেন্ট ওয়ে) কোন সুইচ, ক্রসিং, রেল, চেক রেল কিংবা জয়েন্টের কোনরূপ সম্পর্কে অবহিত হইবার সাথে সাথেই সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার, কেবিন কর্মী পয়েন্টসম্যান ত্রুটিযুক্ত এলাকটিকে যে কোনরূপ ট্রেন চলাচলমুক্ত রাখিবার জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন। এমতাবস্থায় সংশ্লিষ্ট সকল ট্রেনকে অবশ্যই থামাইয়া হইবে। অতঃপর যদি 'মেট গ্যাংগার'- এর নিম্নপর্যায়ভূক্ত নহেন রেলওয়ের একজন স্থায়ীপথ বিভাগীয় কর্মচারী এই মর্মে প্রত্যায়ন করেন যে, ত্রুটিটি মারাত্মক বিপজ্জনক নহে, তাহা হইলে ট্রেন সমূহকে খুব ধীর গতিতে ঐ এলাকা অতিক্রম করিবার অনুমতি দেওয়া যাইতে পারে। সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার ত্রুটি সম্পর্কে স্থায়ীপথ বা পূর্ত পরিদর্শককে অবহিত করিবেন এবং উক্ত ত্রুটি সম্পূর্ণ মেরামত হইবার এবং স্থায়ীপথ বা পূর্ত পরিদর্শকের লিখিত অনুমতি পাইবার পূর্ব পর্যন্ত এলাকায় স্বাভাবিক গতিতে ট্রেন চলাচল সম্পূর্ণ নিষিদ্ধ থাকিবে।

৪২। **সিগনাল কেবিন সমূহ**।– (অ) ষ্টেশন মাষ্টার তাহার অধীনে কেবিন সমূহের সকল কর্মচারীর দায়িত্ব ও কর্তব্যের সহিত অবশ্যই সম্যক হইবেন এবং এই বিষয়ে পুরাপুরি নিশ্চিত হইবেন যে, ঐ সকল কর্মচারী দক্ষতার সহিত তাহাদের দায়িত্ব পালন করিতেছেন। কেবিন কর্মচারীদের পালনের সঠিক তত্ত্বাবধান করিবার উদ্দেশ্যে ষ্টেশন মাষ্টার বিশেষ নির্দেশে ব্যবধানে কেবিন সমূহ পরিদর্শন করিবেন এবং ট্রেন সিগনাল রেজিষ্টার সহ সকল বহিতে ব্যক্তিগতভাবে সহি করিবেন।

(আ) সঠিকভাবে অধিকার প্রাপ্ত না হইলে কোন ব্যক্তি কোন সিগনাল, ব্লক ইনসট্রুমেন্ট প্রভৃতি পরিচালনা করিবার চেষ্টা করিবেন না।

(ই) সকল কেবিনকে কঠোরভাবে 'সংরক্ষিত' রাখা হইবে এবং কর্তব্যরত কেবিন কর্মী কোন অবস্থাতেই অধিকার প্রাপ্ত নহেন (আন-অথরাইজড্) এমন ব্যক্তিকে কেবিনে প্রবেশ করিতে কিংবা কেবিন সমূহকে নির্ধারিত (অফিসিয়্যাল) কাজ ব্যতীত অন্য কাজে ব্যবহার করিবার অনুমতি দিবেন না।

(ই) সূর্যাস্তের পরে কিংবা অপরিষ্কার, ঝোড়ো ও কুয়াশাচ্ছন্ন আবহাওয়ায় ব্যবহার করা যায় তাহার জন্য প্রতিটি কেবিনে একটি করিয়া প্রজ্জ্বলিত হাত বাতি রাখিতে হইবে। বিশেষ নির্দেশক্রমে অন্য কিছু নির্দেশিত না হইলে, কাছাকাছি বা সুড়ঙ্গের মধ্যে অবস্থিত প্রত্যেক কেবিনে সর্বদা একটি প্রজ্জ্বলিত সিগনাল বাতি রাখিতে হইবে।

(উ) কোন কেবিনে যদি শুধুমাত্র একজন কর্মচারী কর্মরত থাকেন এবং তাহাকে কোন জরুরী প্রয়োজনে সাময়িকভাবে কেবিন ছাড়িয়া যাইতে হয় তাহা হইলে, তিনি সিগনালকে প্রথমে নিষেধজ্ঞাপক করিয়া দিবেন এবং তাহার অনুপস্থিতিতে যেন কেহ উক্ত কেবিনের কোন লিভার বা অন্যান্য যন্ত্রপাতি ও ব্লক ইন্সট্রুমেন্ট সমূহকে পরিচালনা বা নড়াচাড়া করিতে না পারেন তাহা নিশ্চিত করিবার জন অন্য কোন দায়িত্বযোগ্য রেলকর্মচারীকে কেবিনের দায়িত্ব বুঝাইয়া দিবেন অথবা, উক্ত কেবিনের সন্নিহিত অন্য কোন কেবিন না থাকিলে, তিনি অবশ্যই লিভার ফ্রেম সমূহে তালা বন্ধ করিয়া দিবেন। অন্যথায় কোন অবস্থাতেই তিনি কেবিন ছাড়িয়া যাইতে পারিবেন না।

৪৩। **কেবিন সমূহকে ব্যবহারে আনা বন্ধ করা**।– (অ) যখন কোন ষ্টেশন বা কেবিনকে সাময়িকভাবে বন্ধ করা হয় তখন ষ্টেশন মাষ্টার, নির্ধারিত সময়ের পূর্বে এবং সেই সকল বিশেষ নির্দেশ পরিপালিত না হওয়া পর্যন্ত, নিজ দায়িত্বে বহাল থাকিতে বাধ্য থাকিবেন।

(আ) ষ্টেশন মাষ্টার কোন ষ্টেশন বা কেবিন খুলিবার সময় যত সত্বর সম্ভব, নিশ্চিতভাবে নিশ্চিত হইবেন যে, সকল বৈদ্যুতিক সরঞ্জামাদি, সিগনাল, পয়েন্ট এবং অন্যান্য যন্ত্রপাতিসমূহ সঠিকভাবে চালু অবস্থায় আছে। এই সময়ে যদি কোন যন্ত্রপাতিতে কোনরূপ ত্রুটি ধরা পড়ে, তাহা হইলে সাধারণ নিয়ম ৩৯-এ বর্ণিত কার্যাবলী প্রযোজ্য হইবে।

(ই) ষ্টেশন এবং কেবিন সমূহের বন্ধ থাকিবার নির্দিষ্ট মেয়াদ সম্পর্কে বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট সকল চালক ও গার্ডকে অবহিত করা হইবে।

৪৪। **ষ্টেশন মাষ্টারগণের দায়িত্ব হস্তান্তর**।– (অ) প্রত্যেক ষ্টেশন মাষ্টার তাহার দায়িত্ব হইতে অব্যাহতি লওয়ার পূর্বে বৈদ্যুতিক সরঞ্জামাদি, সিগনাল, পয়েন্ট প্রভৃতি সঠিকভাবে চালু আছে কিনা সে সম্পর্কে ট্রেন সিগনাল রেজিষ্টার অথবা অন্যান্য বহিতে লিপিবদ্ধ করিয়া পরবর্তী ষ্টেশন মাষ্টারকে অবহিত করিবেন।

ইহা ছাড়া পরবর্তী ষ্টেশন মাষ্টারকে সুষ্ঠু ভাবে তাহার দায়িত্ব পালনে সহ
করিবার জন্য বিদায়ী ষ্টেশন মাষ্টার ট্রেন চলাচলের বিবরণ ও অন্যান্য সকল
বিষয়ও লিপিবদ্ধ করিয়া রাখিবেন। এই বিবরণীতে উভয় ষ্টেশন মাষ্টার
করিবেন।

(আ) কোন ষ্টেশন মাষ্টার তাহার দায়িত্বভার গ্রহণ করিবার পূর্বে
নিশ্চিত হইয়া লইবেন যে, পূর্ববর্তী এবং পরবর্তী সকল ট্রেন চলাচল এবং
(অ) তে বর্ণিত সকল বিষয়ে তিনি সঠিক তথ্য পাইয়াছেন।

(ই) প্রত্যেক ষ্টেশন মাষ্টার ট্রেন সিগনাল রেজিষ্টার অথবা সংশ্লিষ্ট
বহিতে তাহার দায়িত্ব গ্রহণ ও প্রত্যার্পণের সময় লিপিবদ্ধ করিয়া সেখানে
স্বাক্ষর প্রদান করিবেন।

ঙ।– সিগনাল, পয়েন্ট প্রভৃতির স্থাপন, পরিবর্তন বা অপসারণ।

৪৫। **সিগনাল ও ইন্টারলকিং যন্ত্রপাতি স্থাপন, পরিবর্তন বা স**
বিচ্ছেদ।– (অ) সাধারণতঃ সিগনাল অথবা ইন্টারলকিং পদ্ধতি সংক্রান্ত যন্ত্র
কোনরূপ স্থাপন, পরিবর্তন কিংবা অপসারণ সংক্রান্ত কোন কাজ আরম্ভ করিবার
তাহা সম্পর্কে একটি বিস্তারিত বিজ্ঞপ্তি তৈরী করিয়া কাজটি সম্পন্ন করিবার
ও সময় এবং ট্রেন পরিচালনার জন্য করণীয় সকল প্রয়োজনীয় ব্যবস্থাবলীর
পূর্ণ বিবরণসহ ঐ বিজ্ঞপ্তিটি সংশ্লিষ্ট সকলের কাছে প্রেরণ করা হইবে।

(আ) কাজটির দায়িত্বে নিয়োজিত কর্মচারীর পক্ষে যদি অনুচ্ছেদ (অ
বর্ণিত ব্যবস্থা সমূহের পরিপালন সম্ভব না হয়, তাহা হইলে তিনি ব্যক্তিগত
সংশ্লিষ্ট ট্রাফিক অথবা পরিচালন (অপারেটিং) কর্মীকে [অনুচ্ছেদ (ই) দ্রষ্টব্য] ক
সম্পর্কে অবহিত করিবেন। ট্রাফিক অথবা পরিচালন কর্মীর অনুপস্থিতিতে
চলাচলের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থাদি গ্রহণ করিবার জন্য কাজটির দায়িত্বে নিয়ে
কর্মচারী নিজেই ব্যক্তিগতভাবে দায়ী হইবেন, এবং অনুচ্ছেদ (উ) ও (ঊ)
বর্ণিত ব্যবস্থাদি পরিপালিত হইবার আগে তিনি কোনক্রমেই কাজটি আরম্ভ ক
অনুমতি দিবেন না।

(ই) ষ্টেশন মাষ্টার বা বিশেষ নির্দেশক্রমে নিযুক্ত অন্য কোন কর্মচারী,
অতঃপর ট্রাফিক বা পরিচালন কর্মী বলিয়া অভিহিত হইবেন (ঈ), (উ) এবং
অনুচ্ছেদ সমূহে বর্ণিত ব্যবস্থাদি পরিপালিত হইবার আগে কোন ক্রমেই ঐ কাজটি
করিবার অনুমতি দিবেন না।

(ঈ) সংযোগচ্ছেদ কিংবা অনুচ্ছেদ (অ)তে বর্ণিত যে কোন কাজ শুরু করিবার
কাজটির দায়িত্বে নিয়োজিত কর্মচারী 'বৈধ সংযোগচ্ছেদ বিজ্ঞপ্তিটি'
ডিসকানেকশন নোটিশ) পূরণ করিয়া উহাতে ট্রাফিক বা পরিচালন
কর্মীর সহি গ্রহণ করিবেন। অতঃপর ট্রাফিক বা পরিচালন কর্মী ট্রেন
রেজিষ্টার অথবা সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বহিতে "সিগনাল অথবা ইন্টারলকিং পদ্ধতি
যন্ত্রপাতির সংযোগচ্ছেদ হইয়াছে" কথাটি লিখিবেন এবং সংযোগচ্ছেদের
সকল লিভারের নম্বর ও সংযোগচ্ছেদের সময়ও সেইসাথে লিপিবদ্ধ
করিবেন। অতঃপর উভয় কর্মচারীই উহাতে নিজ নিজ স্বাক্ষর প্রদান করিবেন।

(উ) যদি উক্ত কাজটি সমাপ্ত হইবার আগেই সংশ্লিষ্ট ট্রাফিক বা পরিচালন
দায়িত্বকাল শেষ হইয়া যায় তাহা হইলে পরবর্তী কর্মচারী তাহার দায়িত্বভার
করিবার আগেই উপরোক্ত বিবরণীতে প্রতিস্বাক্ষর প্রদান করিবেন।

(ঊ) সংশ্লিষ্ট ষ্টেশনটিতে কোন ওয়ার্ণার সিগনাল থাকিলে উহাকে এবং কাজ-
সুরক্ষিত করিবার জন্য প্রয়োজনীয় ষ্টপ সিগনালকে সংযোগহীন এবং নিষেধ-
না করিয়া অনুচ্ছেদ (অ) তে বর্ণিত কাজ আরম্ভ করা হইবে না।

(ঋ) সংশ্লিষ্ট কাজটির পশ্চাদবর্তী ষ্টেশন অথবা পিছনের সর্বশেষ থামিবার
কর্তব্যরত ট্রাফিক বা পরিচালন কর্মীকে অতি অবশ্যই উক্ত সংযোগচ্ছেদ
কাজটির অগ্রগতি সম্পর্কে জানানো হইবে এবং পরবর্তীতে পুনঃসংযোগ কাজটি
হইবার সংবাদ তাহার কাছে পৌছিবার পূর্ব পর্যন্ত তিনি সকল ট্রেনের চালককে
বিষয় সম্পর্কে লিখিত উপদেশ প্রদান করিতে থাকিবেন।

(ৠ) কাজটি চলাকালে, সংশ্লিষ্ট ট্রাফিক বা পরিচালন কর্মী উক্ত এলাকায়
সমূহের সুষ্ঠু পরিচালনার নিমিত্ত সকল ব্যবস্থা গ্রহণ করিবার জন্য দায়ী
থাকিবেন। যে কোন বিচ্ছেদকৃত বা বিঘ্নিত সিগনাল অথবা ইন্টারলকিং পদ্ধতি
যুক্ত বলিয়া গণ্য হইবে এবং এই পরিচ্ছেদের 'চ' অংশের যাবতীয় ব্যবস্থাবলী
প্রযোজ্য হইবে।

(ঌ) কোন ইন্টারলকিং পদ্ধতিকে সংযোগহীন করিলেও লিভারসমূহের
কোন ইন্টারলকিং যদি সঠিকভাবে চালু থাকে, তাহা হইলে সংশ্লিষ্ট ট্রাফিক
পরিচালন কর্মী সংযোগহীন যন্ত্রপাতির সংশ্লিষ্ট সকল লিভারকে কাজে
করিবেন যাহাতে তিনি অব্যাহতভাবে ইন্টারলকিং জনিত নিরাপত্তা পাইতে

পারেন। তবে প্রয়োজন হইলে, সংশ্লিষ্ট কাজটির দায়িত্বে নিয়োজিত ক
লিভারের সাহায্যকারী ওজন খুলিয়া লইবেন।

(ও) লিভারফ্রেম ইন্টারলকিং পদ্ধতির কোনরূপ মেরামত, পরিবর্তন
পরিষ্কার করা কালে সংশ্লিষ্ট কেবিন কর্মীর অনুমতিক্রমে পরীক্ষা করিয়া দে
প্রয়োজন ব্যতীত অন্য কোন ক্ষেত্রে অনুচ্ছেদ (অ) তে বর্ণিত কাজের
নিয়োজিত কর্মচারী কোন লিভারের কোনরূপ নাড়াচাড়া করিবেন না। তবে
নাড়াচাড়া করিবার কোন প্রয়োজন দেখা দিলে, তিনি সংশ্লিষ্ট কেবিন কর্মীকে
করিবার নির্দেশ দিবেন। আবার কেবিন কর্মীও সংশ্লিষ্ট কাজটির দায়িত্বে নি
কর্মচারীর পূর্বানুমতি ব্যতিরেকে কোন অবস্থাতেই কোন লিভার নাড়াচাড়া করিবে

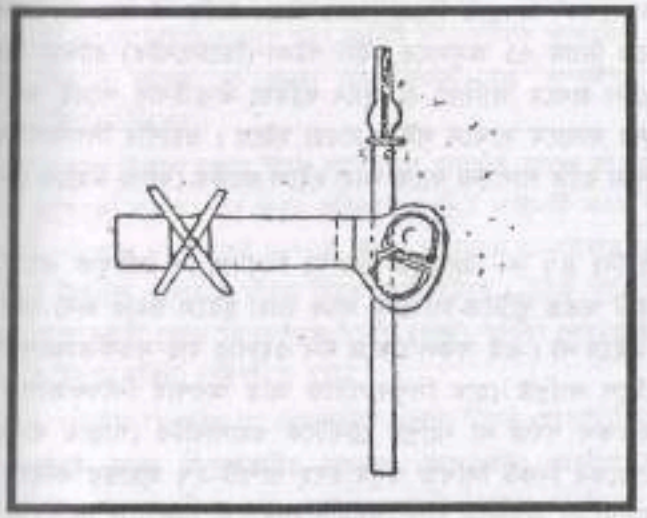
(ঔ) কাজটির যথাযথ সমাপ্তির পর উহার দায়িত্বে নিয়োজিত
পুনঃসংযোগ বিজ্ঞপ্তিটি রিকানেক্শন নোটিশটি পূরণ করিবেন এবং সংশ্লিষ্ট
অথবা পরিচালন কর্মী এই মর্মে ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইলে যে, সকল ইন্টা
ও সিগনাল পদ্ধতি সংক্রান্ত যন্ত্রপাতি যথাযথভাবে চালু হইয়াছে এবং ঠিকমত
করিতেছে, ঐ বিজ্ঞপ্তিতে নিজের স্বাক্ষর প্রদান করিবেন। অতঃপর তিনি ট্রেন নি
রেজিষ্টার অথবা সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বহিতে সিগনাল এবং ইন্টারলকিং স
যন্ত্রপাতিসমূহ পুনরায় চালু হইয়াছে কথাগুলি এবং উহার সময় লিপিবদ্ধ করিয়া
কর্মচারী উহাতে নিজ নিজ স্বাক্ষর প্রদান করিবেন।

আঃ নিঃ ৪৫ক– লিখিতভাবে 'ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মচারী' (অথরাইজড্ অ
হিসাবে অনুমোদিত কোন পরিদর্শক অথবা সমপর্যায়ভুক্ত কর্মচারী ব্যতীত অন্য
কোন অবস্থাতেই কোন পয়েন্ট এবং/অথবা ইন্টারলকিং ব্যবস্থার কোনরূপ
ছেদ করিবেন না। ইহা ট্রেন চলাকালে চালককে বিপদাপন্ন করিতে পারে
রেলপথকে আটক করিয়া রাখিতে পারে। তবে দুর্ঘটনা কিংবা জরুরী অবস্থায়
অনুমোদন সাপেক্ষে এই নিষেধাজ্ঞাকে শিথিল করা যাইতে পারে।

আঃ নিঃ ৪৫ খ-- যে কোন পয়েন্ট, সিগনাল অথবা ইন্টারলকিং
সংযোগহীন করিবার কাজে হাত দিবার আগে উহার দায়িত্বে নিয়োজিত কর্মচা
অবশ্যই সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টারকে এই ব্যাপারে এস আই-৪ ছকে লিখিত
প্রদান করিবেন এবং কাজটি শুরু করিবার আগে ও শেষ করিবার পরে উক্ত
মাষ্টারের সহি গ্রহণ করিবেন।

৪৬। অব্যবহৃত সিগনাল সমূহ।– (অ) নিয়ম ২৩ (আ) বর্ণিত ক্ষেত্র ব্যতীত
ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তার' (অথরাইজড্ অফিসার) লিখিত অনুমতি ছাড়া
সিগনালের ব্যবহার শুরু করা এবং পূর্ববর্তী কোন সিগনালের অবস্থান
পরিবর্তন করা যাইবে না।

(অ) ব্যবহৃত হয় না এমন সকল সিমাফোর (বাহুওয়ালা) সিগনালকে সর্বদা
অবস্থায় রাখা হইবে এবং উহাদিগকে পরিস্কার ভাবে সনাক্ত করিতে
জন্য উহাদের বাহুতে নিম্নের চিত্র অনুযায়ী গুণ চিহ্নের অনুরূপ
দুইটি লোহার পাত লাগাইয়া দেওয়া হইবে। এই সমস্ত লোহার পাত
৩´-৬´´ এবং প্রস্থে কমপক্ষে ৪´´ হইবে।



চিত্র-২

(ই) ব্যবহৃত হয় না এমন সকল কালার লাইট সিগনালকে সনাক্ত করিতে
জন্য উহাদের উপরেও এইরূপ গুণ চিহ্ন বসানো হইবে অথবা উহাদিগকে
দেওয়া হইবে।

(ঈ) ব্যবহৃত হয় না এমন সকল গ্রাউণ্ড সিগনালের (কালার লাইট সিগনাল
ব্যতীত) কোন ডিস্ক (চাকতি), বাহু (আর্ম) বা বাতি থাকিবে না।

চ।– ত্রুটিযুক্ত সিগনাল, পয়েন্ট, ইত্যাদি।

৪৭। **ত্রুটিযুক্ত ওয়ার্ণার অথবা ডিস্ট্যান্ট সিগনালসমূহ।**– (অ) ওয়ার্ণার অথবা ডিস্ট্যান্ট সিগনাল অকেজো হইয়া গেলে উহাকে অবশ্যই সতর্কতাজ্ঞাপক (কশন) করিয়া রাখা হইবে।

(আ) কোন ত্রুটিযুক্ত ওয়ার্ণার বা ডিস্ট্যান্ট সিগনালকে সতর্কতাজ্ঞাপক ক গেলে উহার ঠিক পিছনে কিংবা সিগনালটির সাময়িক অনুপস্থিতি কালে সিগনালটির স্থানে, সব সময়ের জন্য একজন হাত সিগনালম্যানকে নিযুক্ত করা যাহাতে তিনি প্রত্যেক আসন্ন ট্রেনের চালককে লাল হাত সিগনাল দেখাইতে পা ইহা ছাড়া উক্ত সিগনালটির মেরামত বা স্থানান্তর সমাপ্ত হওয়া বা সিগনা 'সতর্কতাজ্ঞাপক' অবস্থায় নিতে পারার আগে পর্যন্ত ঐ হাত সিগনালম্যান স লাইনটিতে নিয়ম ৭১ অনুসারে দুইটি পটকা (ডিটোনেটর) রাখিয়া দিবেন। আসন্ন ট্রেন প্রথমে আসিয়া ঐ স্থানে থামিয়া দাঁড়াইবার পরেই শুধু উহাকে সিগনালের মাধ্যমে সামনে লইয়া যাওয়া হইবে। ওয়ার্ণার সিগনালটির উপরে কোন সবুজ বাতি লাগানো থাকে তাহা হইলে রাতের বেলায় উহাকে নিভাইয়া দে হইবে।

আঃ নিঃ ৪৭ ক– ত্রুটিযুক্ত ওয়ার্ণার সিগনাল।– ত্রুটিযুক্ত ওয়ার্ণার সিগন যদি একটি স্বতন্ত্র খুঁটিতে লাগানো থাকে তাহা হইলে উহার জন্য ওপিটি-২৭ করিতে হইবে না। এই সকল ক্ষেত্রে যদি ওয়ার্ণার বাহু সতর্কতাজ্ঞাপক রাখা না তাহা হইলে সংশ্লিষ্ট হোম সিগনালটিকে অতি অবশ্যই নিষেধজ্ঞাপক করিয়া হইবে যতক্ষণ পর্যন্ত না সংশ্লিষ্ট ট্রেনটিকে ওয়ার্ণারটির গোড়ায় থামানো হয় উহার চালকের নিকট লিখিত অনুমতিসহ ওপিটি-২৭ হস্তান্তর করিয়া এবং এ পয়েন্টসম্যান বা জমাদার হাত সিগনাল দেখাইয়া ট্রেনটিকে ত্রুটিযুক্ত সিগনাল করিয়া দেন।

৪৮। ত্রুটিযুক্ত ষ্টপ সিগনালসমূহ।– (অ) বিশেষ নির্দেশে বিপরীত কোন না থাকিলে, কোন ষ্টপ সিগনাল [স্বয়ংক্রিয় ষ্টপ সিগনাল সমূহ ব্যতীত– (নিয়ম- দ্রষ্টব্য)] অকেজো হইয়া গেলে উহার গোড়ায় অথবা ষ্টপ সিগনালটির সাম অনুপস্থিতিতে যে স্থানে সিগনালটি ছিল সেই স্থানে, সব সময়ের জন্য একজন সিগনালম্যানকে নিযুক্ত করা হইবে যাহাতে তিনি প্রত্যেক অগ্রসরমান ট্রে চালককে হাত সিগনাল দেখাইতে পারেন [নিয়ম ৫৫ (ই)]। যদি সংশ্লিষ্ট

সঙ্গে ঐ হাত সিগনালম্যানের সহিত ব্যক্তিগত যোগাযোগ রক্ষা করা সম্ভব হইলে, তাহার কাছে ষ্টেশন মাষ্টারের যাবতীয় নির্দেশাবলী পৌছাইবার জন্য আর একজন রেল কর্মচারীকে নিযুক্ত করা হইবে। ত্রুটিযুক্ত সিগনালটি যদি অবস্থায় না থাকে, তাহা হইলে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার উহাকে করিয়া দিবার জন্য তাৎক্ষণিক ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন এবং নিয়ম ৪৯ বর্ণিত ক্ষেত্র ব্যতীত অন্য সকল ক্ষেত্রে পুনরায় চালু হওয়া পর্যন্ত উহাকে অবস্থাতেই রাখিয়া দিবেন।

(আ) দুই অবস্থা বিশিষ্ট (টু আসপেক্ট) সিগনালসমূহের ক্ষেত্রে যে কোন লাইনের সংশ্লিষ্ট ওয়ার্ণারটিকে সংযোগহীন করিবার পরে উহাকে করিয়া দেওয়া হইবে। যতক্ষণ ওয়ার্ণারটিকে সংযোগহীন করা না ততক্ষণ পর্যন্ত, ষ্টেশন মাষ্টার যতদূর সম্ভব সংশ্লিষ্ট লিভারটিকে স্বাভাবিক (নর্মাল) অথবা লিভার কলার বা প্রদত্ত অন্য কোন যন্ত্র লাগাইয়া উহাকে করিয়া রাখিবেন।

(ই) যখন কোন ষ্টেশনে কোন ট্র্যাক সার্কিট বা অনুরূপ কাজে ব্যবহৃত অন্য যন্ত্রপাতি অকেজো হইয়া পড়ে তখন অবিলম্বে সংশ্লিষ্ট লাইনটি কখন অধিকৃত এবং কখন পরিষ্কার থাকে সেই সম্পর্কে ষ্টেশন মাষ্টারকে জানাইবার জন্য উক্ত একজন উপযুক্ত রেলকর্মচারীকে নিযুক্ত করা হইবে। ট্র্যাক সার্কিটের এই যদি ইহার পশ্চাদবর্তী কোন সিগনালকে আবদ্ধ (লক) করিয়া দেয় তাহা হইলে সিগনালটিও ত্রুটিযুক্ত বলিয়া পরিগণিত হইবে।

(ঈ) কোন আউটার সিগনাল অকেজো হইয়া গেলে উহার গোড়ায় নিযুক্ত হাত সিগনালম্যান সংশ্লিষ্ট হোম সিগনালটির অবস্থার (আসপেক্ট) অনুরূপ সিগনাল দেখাইবেন। আউটার সিগনালটিকে যদি হোম সিগনালটি নিয়ন্ত্রণ করিয়া থাকে তাহা হইলে হোম সিগনালটি ত্রুটিযুক্ত হইলে আউটার সিগনালটিও ত্রুটিযুক্ত বলিয়া পরিগণিত হইবে এবং সেই ক্ষেত্রে আউটার সিগনালের গোড়ায় নিযুক্ত হাত সিগনালম্যানটি হোম সিগনালের গোড়ায় নিযুক্ত হাত সিগনালম্যানের অনুরূপ সিগনাল দেখাইবে।

আঃ নিঃ ৪৮ ক– (১) কোন হোম সিগনাল অকেজো হইলে সংশ্লিষ্ট আউটার সিগনালটিকেও কোন ট্রেনের জন্য অনুমতিজ্ঞাপক করা যাইবে না, বরং উভয় সিগনালকে বিপদজ্ঞাপক অবস্থায় অতিক্রম করিবার লিখিত অনুমতি হিসাবে প্রতিটি অগ্রসরমান ট্রেনের চালককে ওপিটি-২৭ দেওয়া হইবে। ইহা ছাড়া অতি অবশ্যই উভয়

সিগনালের গোড়ায় সাধারণ নিয়ম ৪৮ (অ) অনুসারে হাত সিগনাল প্রদর্শনের ব্য
ও রাখা হইবে।

(২) কোন অগ্রসরমান ট্রেনকে গ্রহণ করিবার জন্য ওপিটি-২৭ (বিপদজ্ঞ
সিগনাল অতিক্রম করিবার অনুমতি) পাঠাইবার আগে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার ব্যক্তি
ভাবে নিশ্চিত হইবেন যে, সাধারণ নিয়ম ৩১ এবং ৩৬-এ বর্ণিত সকল ব্যবস্থা
গ্রহণ করা হইয়াছে।

আঃ নিঃ ৪৮ খ– (১) কোন আউটার সিগনাল অকেজো হইয়া গেলেও সংশ্লিষ্ট
সিগনালটিকে অনুমতিজ্ঞাপক করা যাইবে। এই ক্ষেত্রে শুধু সংশ্লিষ্ট আউটার সিগন
বিপদজ্ঞাপক অবস্থায় অতিক্রম করিবার জন্য চালকগণকে ওপিটি-২৭ দেওয়া হ
ইহা ছাড়া অতি অবশ্যই আউটার সিগনালটির গোড়ায় সাধারণ নিয়ম ৪৮ (ঈ) অ
উপযুক্ত রেল কর্মচারী কর্তৃক সঠিক হাত সিগনাল প্রদর্শনের ব্যবস্থা ও রাখা হইবে।

(২) কোন অগ্রসরমান ট্রেনকে গ্রহণ করার জন্য ওপিটি-২৭ পাঠাইবার
সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবেন যে, সাধারণ নিয়ম ৩১
৩৬-এ বর্ণিত সকল ব্যবস্থাদি গ্রহণ করা হইয়াছে।

আঃ নিঃ ৪৮ গ– (১) এডভান্সড্ ষ্টার্টার ব্যতীত (সাধারণ নিয়ম ৫৭ দ্রষ্টব্য)
সকল সিগনালের ক্ষেত্রে একমাত্র ওপিটি-২৭ হস্তগত হওয়াই বিপদজ্ঞাপক অব
সিগনাল সমূহ অতিক্রম করিবার অধিকার নয়।

(২) হোম এবং আউটার সিগনাল আছে এমন সকল ষ্টেশনে, ইহার ব্য
এই যে, ওপিটি-২৭ পাইবার এবং সেই সাথে হাত সিগনাল দ্বারা নির্দেশিত হ
আগে কোন ট্রেনের চালক তাহার ট্রেন লইয়া বিপদজ্ঞাপক আউটার সিগন
অতিক্রম করিবেন না। সংশ্লিষ্ট হোম সিগনালটি অনুমতিজ্ঞাপক আছে অথবা
গোড়ায় নিযুক্ত হাত সিগনালম্যানটি অগ্রসর হইবার সিগনাল দেখাইতেছে–
বিষয়ে ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবার আগে আউটার সিগনালের গোড়ায় নিযুক্ত
সিগনাল-ম্যান কোন ক্রমেই কোন আসন্ন ট্রেনের চালককে অগ্রসর হইবার সি
দেখাইবেন না। যদি আউটার সিগনালের গোড়ায় দাঁড়াইয়া চালক সংশ্লিষ্ট
সিগনালটি দেখিতে পান তাহা হইলে তিনিও এই বিষয়ে ব্যক্তিগতভাবে নি
হইতে বাধ্য থাকিবেন যে, সংশ্লিষ্ট হোম সিগনালটি অনুমতিজ্ঞাপক আছে অথবা
গোড়ায় নিযুক্ত হাত সিগনালম্যানটি অগ্রসর হইবার সিগনাল দেখাইতেছেন।

(৩) দৃষ্টিগোচরতা (ভিজিবিলিটি) ভাল না থাকিলে এবং হোম সিগনাল হ
আউটার সিগনালগুলি স্পষ্টভাবে দেখা না গেলে কোন ষ্টেশন মাষ্টার কোন অবস্থা
একই সাথে দুই দিক হইতে আগত দুইটি ট্রেনের জন্য ওপিটি-২৭ প্রদান করিবেন

(৪) একই সাথে দুইটি ট্রেনের জন্য ওপিটি-২৭ প্রদান করা হইলেও কোন
সংগে মাত্র একটি ট্রেনকেই গ্রহণ করা হইবে।

নিঃ ৪৮ ঘ– কোন শেষ ষ্টপ সিগনাল ত্রুটিযুক্ত হইয়া পড়িলে বহির্গামী
ষ্টেশন কিংবা কেবিনের সামনে দাঁড়াইবে। ইহার পর ষ্টেশন মাষ্টার যদি
ভাবে নিশ্চিত হন যে, সম্মুখবর্তী ষ্টেশন হইতে আসিবার অনুমতি
(আপ এপ্রোচ) পাওয়া গিয়াছে তাহা হইলে তিনি সংশ্লিষ্ট গোপন সংখ্যা
নম্বর) লিপিবদ্ধকৃত ওপিটি-২৭ ট্রেনটির চালককে প্রদান করিবেন।

কেবিনে কোন ব্লক ইন্সট্রুমেন্ট অবস্থিত থাকিলে সম্মুখবর্তী কেবিন হইতে প্রাপ্ত গোপন
সংখ্যাটি অবশ্যই উক্ত কেবিন হইতে প্রাপ্ত গোপন সংখ্যা দ্বারা সমর্থিত হইতে হইবে।

। **সাধারণভাবে ত্রুটিযুক্ত সিগনাল** ।– (অ) কোন সিগনাল নিষেধজ্ঞাপক
গেলে কিংবা কোন সিগনালের অনুপস্থিতিতে কিংবা প্রয়োজনের সময় কোন
বাতিকে জ্বালানো না গেলে, অবিলম্বে পশ্চাদবর্তী ষ্টেশন এবং সর্বশেষ
ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারদিগকে সেই মর্মে লিখিতভাবে অবহিত করা হইবে।

(আ) পশ্চাদবর্তী ষ্টেশন এবং সর্বশেষ থামিবার ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারগণ
(অ) অনুসারে লিখিতভাবে অবগত হইবার পরে উক্ত ত্রুটিযুক্ত সিগ-নালের
অগ্রসরমান সকল ট্রেনের চালককে উক্ত বিষয়ে লিখিতভাবে অবহিত

(ই) একই ষ্টেশন বা কেবিন হইতে পরিচালিত কোন হোম সিগনালের
কোন সিগনালকে বিপদজ্ঞাপক করা না গেলে কিংবা ঐ সিগনালটির
অনুপস্থিতিতে কিংবা প্রয়োজনের সময় কোন সিগনালের বাতিকে জ্বালানো
গেলে, সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার অগ্রসরমান ট্রেনের চালককে সেই বিষয়ে অবহিত
করা কিংবা উক্ত ত্রুটিযুক্ত সিগনালের গোড়ায় একজন হাত সিগনালম্যানকে
করিবার আগে কোন ক্রমেই কোন ট্রেনকে উক্ত সিগনালের পশ্চাদবর্তী ষ্টপ
সিগনালটি অতি-ক্রম করিবার অনুমতি দিবেন না।

(ঈ) কোন ওয়ার্ণার বা ডিষ্ট্যান্ট সিগনালের কিংবা উহাকে নিয়ন্ত্রিত করে
এমন কোন ষ্টপ সিগনালের বাতিটিকে প্রয়োজনের সময় জ্বালানো না গেলে
ওয়ার্ণার বা ডিষ্ট্যান্ট সিগনালটিকে ঐ সময়টুকুর জন্য 'সতর্কতাজ্ঞাপক'

করিয়া রাখা হইবে। ষ্টপ সিগনালটির বাতিটিকে প্রয়োজনের সময় জ্বালাতে গেলে, ঐ, সময়ে ষ্টেশন মাষ্টার যদি ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হন যে সিগনালটি দিতেছে, তাহা হইলে তিনি সংশ্লিষ্ট লিভারটি পরিচালনার অনুমতি দিবেন।

(ঊ) কোন সিগনাল ত্রুটিযুক্ত হইয়া পড়িলেও, সংশ্লিষ্ট লিভার ফ্রেমের ভি ইন্টারলকিং যদি সঠিকভাবে চালু থাকে তাহা হইলে কেবিনকর্মী ইন্টারলকিং নিরাপত্তা পাইবার জন্য ঐ সিগনালটির লিভারটিকে যখনই সম্ভব, ব্যবহার কর প্রয়োজন অনুসারে একজন ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা কর্তৃক লিভারটির সাহায্যকারী সংযোগহীন করা হইবে।

(ঋ) ত্রুটিযুক্ত সিগনালটির সামনে যদি ফেসিং পয়েন্ট, সুইচ ডায়মন্ড ইন্টারলকড লেভেল ক্রসিং গেইট থাকে, তাহা হইলে ষ্টেশন মাষ্টার কোন ঐ চালককে তাহার ট্রেন সমেত উক্ত সিগনালটি অতিক্রম করিবার অধিকার দে আগে ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবেন যে, ঐ সকল ফেসিং পয়েন্ট ও সুইচ স সঠিকভাবে বানানো ও তালাবন্ধ আছে এবং ইন্টারলকড লেভেল ক্রসিং গেইট সড়ক পথের বিপক্ষে বন্ধ ও তালামারা অবস্থায় আছে।

(এ) কোন ষ্টেশন মাষ্টার যদি জানিতে পারেন যে, অন্য কোন কেবিন বা হইতে পরিচালিত কোন সিগনাল ত্রুটিযুক্ত হইয়া পড়িয়াছে, তাহা হইলে তি সম্পর্কে সাথে সাথেই সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টারকে জানাইবেন। যদি এই সংবাদ প্রে অন্য কোন মাধ্যম না পাওয়া যায়, তাহা হইলে প্রথম যে ট্রেনটিকে ঐ ষ্টেশনের অগ্রসর হইতে দেখিবেন উহাকে থামাইয়া উহার চালককে এই মর্মে লিখিত দিবেন যে, তিনি (চালক) সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টারকে ঐ ত্রুটি সম্পর্কে অবহিত করিবে

আঃ নিঃ ৪৯ক– **ত্রুটিযুক্ত সিগনাল সম্পর্কে অবহিত করণ।**– ত্রুটিযুক্ত সি সম্পর্কে প্রেরণযোগ্য, সংবাদ এবং প্রতিবেদনসমূহ সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক টেলিগ্রাফের মাধ্যমে ষ্টেশন পরিচালনার জন্য বিশেষ নিয়মভুক্ত তালিকায় কর্মচারী/কর্মকর্তাদের নিকট প্রেরণ করা হইবে।

আঃ নিঃ ৪৯খ– তিনি সংশ্লিষ্ট ষ্টেশনটির পশ্চাদবর্তী ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার ত্রুটিটি সম্পর্কে অবহিত করিয়া প্রতিটি ট্রেনের চালককে ওপিটি-৮০ প্রদান কর নির্দেশ দিবেন। যদি পশ্চাদবর্তী ষ্টেশনটি শেষ থামিবার ষ্টেশন না হয়, তাহা শেষ থামিবার ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকেও তিনি ত্রুটিটি সম্পর্কে অবহিত করিয়া ট্রেনের চালককে ওপিটি-৮০ প্রদান করিবার নির্দেশ দিবেন।

আঃ নিঃ ৪৯ গ– ত্রুটি সারিবার পরে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন সমূহকে অবহিতকরণ।– সিগনালটিকে সারাইয়া চালু করিবার সাথে সাথে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার সাধারণ আনুষঙ্গিক নিয়ম ৪৯ক অনুসারে সকল কর্মচারীকে তাহা অবহিত করিবেন।

৫২। **সিগনাল সমূহের অনুপস্থিতি এবং ভুল অবস্থা প্রদর্শন।**– (অ) যে স্থানে কোন সিগনাল থাকার কথা সেই স্থানে ঐ সিগনালটি না থাকিলে অথবা উহা কোন অবস্থা প্রদর্শন না করিলে, অথবা ভুল অবস্থা প্রদর্শন করিলে যখন উহার নিষেধজ্ঞাপক থাকিবার কথা তখন উহা অনুমতিজ্ঞাপক থাকিলে, অবশ্যই সিগনালটিকে বিপদজ্ঞাপক আছে বলিয়া ধরিয়া লইবেন।

(আ) সংশ্লিষ্ট সিগনালটি স্বয়ংক্রিয় সিগনাল হইলে চালক সাধারণ নিয়ম ২৬০-এর ব্যবস্থাবলী পরিপালন করিবেন।

(ই) কোন ষ্টেশনের দিকে অগ্রসর হইবার সময় যদি কোন সিগনালে একটি বাতির উপর একটি লাল বাতি দেখা যায় অথবা দিনের বেলায় সিগনালের অনুরূপ অবস্থান দেখায় অথবা বাতি দুইটির একটি বা উভয়টি অনুপস্থিত থাকে, তাহা হইলে বুঝিয়া লইতে হইবে যে, ঐ সিগনালটি অকেজো হইয়া গিয়াছে এবং অবশ্যই উহাকে 'বিপদজ্ঞাপক' বলিয়া ধরিয়া লইবেন।

(ঈ) অবশ্য যদি সংশ্লিষ্ট সিগনালটি এমন কোন ওয়ার্ণার বা ষ্টপ সিগনাল হয় যাহা একটি বন্ধ করিয়া দেওয়া (সুইচড্ আউট) ষ্টেশন বা কেবিন হইতে পরিচালিত হইয়া থাকে (নিয়ম ৪৩), তাহা হইলে অগ্রসরমান ট্রেনটির চালক ট্রেনসমেত গার্ডের সহিত সংশ্লিষ্ট ষ্টেশনের সীমার মধ্য দিয়া অগ্রসর হইবেন এবং সামনের মাষ্টারকে এই বিষয়ে অবহিত করিবেন।

(উ) অনুচ্ছেদ (অ), (আ) এবং (ই)-তে বর্ণিত সিগনাল সমূহ ব্যতীত অন্য সিগনালে যদি কোন ট্রেনের চালক বা গার্ড কোন রকম অনিয়ম অথবা ত্রুটি করেন, তাহা হইলে ঐ ট্রেনটি প্রথম যে ষ্টেশনে থামিবে, সেই ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকে ঐ বিষয়ে অবহিত করিবেন, যিনি অবিলম্বে বিষয়টি সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টারকে অবহিত করিবার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

(ঊ) সিগনালের ক্ষতিগ্রস্ত বা ঝুলিয়া যাওয়া (ড্রপিং) বাহু অথবা আংশিকভাবে বা আড়ালে বা অন্য কোন কারণে দৃষ্টির অগোচর হইয়া যাওয়া বাহু অথবা টিম করিয়া জ্বলা সিগনালের বাতি ইত্যাদি, উপরে বর্ণিত অনিয়ম বা ত্রুটি বলিয়া গণিত হইবে।

৫১। **ত্রুটিযুক্ত বৈদ্যুতিক রিপীটার সমূহ** ।-কোন বৈদ্যুতিক রিপীটার যদি করে যে, সংশ্লিষ্ট সিগনালটি উহার লিভারের সহিত সঠিক সাড়া প্রদান করিতে এবং যদি ষ্টেশন মাষ্টারও সিগনাল বাহুটি সঠিকভাবে কাজ করিতেছে এবং/অথবা বাতিটি উজ্জ্বলভাবে জলিতেছে এই মর্মে ব্যক্তিগত ভাবে নিশ্চিত হইতে সক্ষম না পারেন, তাহা হইলে উক্ত সিগনালটি ত্রুটিযুক্ত বলিয়া পরিগণিত হইবে।

৫২। **ত্রুটিযুক্ত পয়েন্ট বা ইন্টরলকিং** ।-(অ) ইন্টরলকিং ব্যবস্থায় ব্যর্থতার কোন ফেসিং পয়েন্ট বা সুইচ ডায়মণ্ড অকেজো বা ত্রুটিযুক্ত হইয়া পড়িলে, সংশ্লি সিগনালটিকে বিপদজ্ঞাপক করিয়া সাধারণ নিয়ম ৪৮ (আ)-তে বর্ণিত ব্যব পরিপালন করা হইবে। একজন হাত সিগনালম্যানকেও ত্রুটিযুক্ত পয়েন্ট বা ডায়মণ্ডের কাছে নিযুক্ত করা হইবে।

(১) ষ্টেশন মাষ্টার কোন ট্রেনকে উক্ত ত্রুটিযুক্ত পয়েন্ট বা সুইচ ডায়মণ্ডে দিয়া অতিক্রম করিবার অনুমতি দিবার আগে অতি অবশ্যই ব্যক্তিগতভাবে হইবেন যে, ঐ সকল পয়েন্ট বা সুইচ ডায়মণ্ডকে সাধারণ নিয়ম ৩৬ (আ) সঠিকভাবে বানানো ও তালাবন্ধ করা হইয়াছে।

(২) ত্রুটিযুক্ত পয়েন্ট বা সুইচ ডায়মণ্ড সমূহের উপর দিয়া কোন অতিক্রম করিবার আগেই ষ্টেশন মাষ্টার বা কেবিনকর্মী ইন্টারলকিং জনিত দি পাইবার উদ্দেশ্যে, যখনি সম্ভব হইবে, সংশ্লিষ্ট লিভারটি ব্যবহার করিবেন।

(৩) ষ্টেশন মাষ্টার যখন কোন ট্রেনকে ত্রুটিযুক্ত পয়েন্ট বা সুইচ ডায়মণ্ডে দিয়া যাইবার অনুমতি প্রদানের অধিকার দিবেন, শুধু তখনই ঐ স্থানে নিযুক্ত সিগনালম্যানটি সংশ্লিষ্ট ট্রেনটিকে সতর্কতাজ্ঞাপক হাত সিগনাল দেখাইবেন।

(অ) কোন ষ্টেশনের ইন্টারলকিং ব্যবস্থা ত্রুটিযুক্ত হইয়া পড়িলে, কোন অগ্রস ট্রেনকে পথ করিয়া দিবার সময় ব্যতীত অন্য সকল সময়ে ফেসিং পয়েন্টগুলি এমন বানানো থাকিবে যাহাতে উহার উপর দিয়া কোন ট্রেন রানিং লাইনের উপরস্থ নি পথটি অতিক্রম করিতে না পারে।

আঃ নিঃ ৫২ক– ত্রুটিযুক্ত পয়েন্ট সমূহ এবং/অথবা ইন্টারলকিং সম্পর্কে যোগ্য সংবাদ সর্বদা টেলিগ্রাফের মাধ্যমে ষ্টেশন কার্যবিধিতে বর্ণিত কর্মকর্তা/কর্মচা নিকট প্রেরণ করা হইবে।

৫৩। **তালাযুক্ত করণ** ।– বিশেষ নির্দেশ ব্যতীত কোন রেল কর্মী বিকল বা বিকল কোন সিগনাল, পয়েন্ট অথবা বৈদ্যুতিক যন্ত্রের কোন বৈদ্যুতিক বা যান্ত্রিক অনুরূপ আবদ্ধকারী কোন যন্ত্র মুক্ত করিবেন না।

৫৪। **ত্রুটিযুক্ত ইন্টারলকড গেইট সমূহ** ।– কোন লেভেল ক্রসিং গেইটে ব্যবস্থাতে ত্রুটি দেখা দিলে কিংবা উহার মেরামত চলিতে থাকিলে কিংবা করা হইলে, উক্ত ক্রসিং-এর নিরাপত্তা নিশ্চিত করিবার জন্য একজন ম্যান নিযুক্ত করা হইবে।

৫৫। **পয়েন্ট, সিগনাল প্রভৃতি ত্রুটিযুক্ত থাকাকালে হাত সিগনালম্যানগণের** (অ) সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার তাহার অধীনস্থ কর্মচারীদের মধ্য হইতে উপযুক্ত হাত সিগনালম্যান হিসাবে নিযুক্ত করিবেন। কিন্তু ইহা সম্ভব না হইলে তিনি নিকটবর্তী স্থায়ীপথ (ওয়ে) বা পূর্ত (ওয়ার্কস) পরিদর্শকের অধীনস্থ কর্মচারীদের হাত সিগনালম্যান নির্বাচন করিবেন।

(আ) হাত সিগনালম্যানের নিকট হাত সিগনালের জন্য প্রয়োজনীয় জিনিসপত্র (ডিটোনেটর) থাকিবে। ইহা ছাড়া তাহার নিকট প্রয়োজন হইলে আংটা এবং কড়ার তালাও (প্যাডলক) থাকিবে। সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার এই মর্মে নিশ্চিত হইবেন যে, হাত সিগনালম্যান হিসাবে মনোনীত কর্মচারীটি এই 'জ' অংশে বর্ণিত হাত সিগনালের যাবতীয় নিয়ম কানুন সম্পর্কে ভালভাবে আছেন এবং তাহাকে তাহার করণীয় সম্পর্কে প্রয়োজনীয় নির্দেশ দেওয়া তিনি তাহা পরিস্কার বুঝিয়াছেন।

(ই) ত্রুটিযুক্ত সিগনাল বা পয়েন্ট প্রভৃতিতে নিযুক্ত হাত সিগনালম্যান সংশ্লিষ্ট নিকটে দাঁড়াইবেন। তবে ত্রুটিযুক্ত সিগনালের ক্ষেত্রে তিনি সিগনালটির যথা নিকটে দাঁড়াইবেন। তিনি সব সময় সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টারের নির্দেশ অনুযায়ী কর্তব্য পালন করিবেন। তবে যদি এই রকম জরুরী পরিস্থিতির উদ্ভব হয় যে, মাষ্টার প্রদত্ত নির্দেশ নিরাপত্তা নিশ্চিত করিবার জন্য যথেষ্ট বলিয়া মনে করা না, তাহা হইলে অগ্রসরমান যে কোন ট্রেনের চালককে থামিবার জন্য হাত দেখাইবেন।

৫৬। **আউটার, হোম কিংবা রুটিং সিগনালসমূহ বিপদজ্ঞাপক কিংবা** যুক্ত থাকাকালে চালকের কর্তব্য ।– (অ) বিশেষ নির্দেশক্রমে অনুমোদিত ক্ষেত্রে

ব্যতীত, কোন চালক নিম্ন বর্ণিত শর্তসমূহ পূরণ করা না হইলে কোন বিপদ
কিংবা ত্রুটিযুক্ত আউটার, হোম বা রুটিং সিগনাল অতিক্রম করিবেন না–

(১) সিগনালটি যে ত্রুটিযুক্ত সেই বিষয়ে তিনি ইতিপূর্বেই পশ্চাদবর্তী ষ্টে
কেবিন কিংবা শেষ থামিবার ষ্টেশন হইতে বিজ্ঞপ্তি পাইয়াছেন, এবং

(২) তিনি ঐ সিগনালের গোড়ায় নিযুক্ত হাত সিগনালম্যানের নিকা
ত্রুটিযুক্ত সিগনালটি অতিক্রম করিবার জন্য সিগনাল পাইতেছেন অথবা
ইঞ্জিনের ফুটপ্লেটে দাঁড়াইয়া ঐ ষ্টেশনের একজন রেল কর্মচারী তাহাকে পথ
সামনে লইয়া যাইতেছে।

(আ) কোন চালককে উপরোক্ত অনুচ্ছেদ (অ) অনুসারে কোন বিপদ
কিংবা ত্রুটিযুক্ত আউটার, হোম অথবা রুটিং সিগনালকে অতিক্রম করিতে হইবে
অবশ্যই তাহার ট্রেনের গতিবেগ ঘণ্টায় ১৬ কিলোমিটারে (১০ মাইল)
আনিবেন এবং যে কোন বাধার সামনে দাঁড়াইবার জন্য প্রস্তুত থাকিবেন।

(ই) কোন চালক অনুচ্ছেদ অ (১) অনুযায়ী ত্রুটিযুক্ত সিগনাল সম্পর্কে
পূর্ব বিজ্ঞপ্তি না পাইলেও যদি তাহার এই রকম মনে করিবার যুক্তিসংগত কারণ
যে কোন সিগনাল ত্রুটিযুক্ত আছে, তাহা হইলে তিনি উহার কাছে থামিয়া দাঁ
এবং নিম্ন বর্ণিত শর্তসমূহ পূরণ করা না হইলে উহাকে অতিক্রম করিবেন না–

(১) সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার তাহাকে উক্ত সিগনালটি অতিক্রম করিবার
অনুমতি দিয়াছেন এবং তিনি ঐ সিগনালে নিযুক্ত হাত সিগনালম্যানের নিকট
সিগনাল পাইয়াছেন অথবা তাহার ইঞ্জিনের ফুটপ্লেটে দাঁড়াইয়া ঐ ষ্টেশনের
রেলকর্মচারী তাহাকে পথ দেখাইয়া সামনে লইয়া যাইতেছেন, অথবা

(২) ত্রুটিযুক্ত সিগনালটির সহিত একই খুঁটিতে লাগানো একটি অনুমতি
সাব-সিডিয়ারী সিগনালের মাধ্যমে তিনি অগ্রসর হইবার অধিকার পাইয়াছেন।

আঃ নিঃ ৫৬ ক– (১) সাঃ নিঃ ৫৬ (অ)-এর ব্যবস্থাবলী যাহাই হউক না
কোন ষ্টেশনের কোন সিগনাল ত্রুটিযুক্ত থাকিলে উহার পশ্চাদবর্তী ষ্টেশন এর
থামিবার ষ্টেশনকে অবশ্যই লিখিতভাবে তাহা জানাইতে হইবে যাহাতে ঐ
ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারগণ সংশ্লিষ্ট সকল ট্রেনের চালককে ওপিটি-৮০ তে
আদেশ (কশন অর্ডার) দান করেন।

ট্রেনের চালক ওপিটি-৮০ পান বা না পান, সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন হইতে ওপিটি-
অনুমতি না পাইলে তিনি কোন অবস্থাতেই ত্রুটিযুক্ত সিগনালটি
করিবেন না। বাংলাদেশ রেলওয়েতে প্রচলিত ওপিটি-২৭-এ লিখিত
পদ্ধতি সাঃ নিঃ ৪৮-এর আঃ নিঃ ৪৮ (ক), (খ) এবং (গ)-তে বর্ণিত

আঃ নিঃ ৫৬ খ– যদি শেষ থামিবার ষ্টেশন হইতে ত্রুটিযুক্ত সিগনাল সম্পর্কে
হইয়া কোন ট্রেন উক্ত ষ্টেশন ত্যাগ করিবার পরে সিগনালটির মেরামত কাজ
হইলেও শেষ থামিবার ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টারের
মেরামত সম্পর্কে অবগত হইয়া সেই অনুযায়ী কার্যক্রম গ্রহণের পূর্ব
সিগনালটিকে ত্রুটিযুক্ত বলিয়া গণ্য করিতে হইবে।

৫৭। ষ্টার্টার বা এডভান্সড্, ষ্টার্টার সিগনালসমূহ বিপদজ্ঞাপক বা ত্রুটিযুক্ত অবস্থায় চালকের কর্তব্য।– নিম্ন বর্ণিত শর্তসমূহ পূরণ করা না হইলে কোন
কোন বিপদজ্ঞাপক কিংবা ত্রুটিযুক্ত ষ্টার্টার অথবা এডভান্সড্ ষ্টার্টার সিগনালকে
করিবেন না–

(১) তিনি সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন কিংবা কেবিনের নিকটে দাঁড়াইবার পরে ষ্টেশন
নিকট হইতে উক্ত সিগনাল অতিক্রম করিবার লিখিত অধিকার পাইয়াছেন;

(২) ত্রুটিযুক্ত ষ্টার্টার সিগনালের ক্ষেত্রে, উক্ত সিগনালের গোড়ায় নিযুক্ত হাত
সিগনালম্যান তাহাকে হাত সিগনালের মাধ্যমে সিগনালটি অতিক্রম করাইয়া
লইবেন। (শান্টিং-এর কালে ষ্টার্টার বিপদজ্ঞাপক অবস্থায় অতিক্রমের জন্য সাধারণ
নিয়ম ৬৮ দ্রষ্টব্য।)

আঃ নিঃ ৫৭ক– সিগনালসমূহ ত্রুটিযুক্ত থাকিলে সাধারণ নিয়ম ৫৭-তে বর্ণিত
অধিকার অবশ্যই ওপিটি-২৭-এর মাধ্যমে দিতে হইবে।

ছ।– রানিং লাইনসমূহের উপরে ট্রেনের বিলম্ব করণ।

৫৮। অটোমেটিক সিগনাল ব্যতীত অন্যান্য সিগনালের নিকট ট্রেনের বিলম্ব কালে ট্রেন কর্মচারীদের কর্তব্য।– (অ) প্লাটফর্ম ষ্টার্টিং সিগনাল ব্যতীত
কোন টপ সিগনালের বিপদজ্ঞাপক অবস্থার কারণে কোন ট্রেন উহার গোড়ায়
দাঁড়াইবার পরে, চালক তাহার হুইস্লেল বাজাইবেন এবং ইহার পরেও বিলম্ব
থাকিলে, ট্রেনের আর পি সি বা সহচালক (ফায়ারম্যান), যিনি ষ্টেশনের বা

কেবিনের অপেক্ষাকৃত নিকটে থাকেন, তিনি [(ই) ও (ঈ) অনুচ্ছেদে বর্ণিত ব্যতীত অথবা অন্য কোন প্রকার বিশেষ নির্দেশ না থাকিলে] উক্ত ষ্টেশন বা কেবিনে উপস্থিত হইয়া ষ্টেশন মাষ্টারকে ট্রেনটির অবস্থান সম্পর্কে অবহিত করিবেন। ষ্টেশনটি হইতে ট্রেনটির জন্য অগ্রসর হইবার অনুমতি না পাওয়া পর্যন্ত তিনি ঐ বা কেবিনেই অবস্থান করিবেন। পরিষ্কার আবহাওয়া উক্ত ট্রেনের কর্মচারী জানাইবার উদ্দেশ্যে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন বা কেবিন অভিমুখে রওয়ানা হইবার পূর্বে কোন ষ্টপ সিগনালের কাছে পাঁচ মিনিট বা বিশেষ নির্দেশে নির্ধারিত সময়ের থামিবে না।

অপরিষ্কার কুয়াশাচ্ছন্ন কিংবা ঝোড়ো আবহাওয়ায় ট্রেনটি থামিবার চালকের হুইসেলের সাথে সাথে সংশ্লিষ্ট সিগনালটিকে অনুমতিজ্ঞাপক ক হলেই, তৎক্ষণাৎ উপরে বর্ণিত ট্রেনের কর্মচারীটি ষ্টেশন বা কেবিন অভিমুখে হইবেন।

(আ) ট্রেনটির যদি একটি আউটার বা হোম সিগনালের গোড়ায় বিলম্ব থাকে এবং এই বিলম্ব যদি ১৫ মিনিট কিংবা বিশেষ নির্দেশক্রমে সময়সীমা, যেটা কম, ছাড়াইয়া যায়, তাহা হইলে ট্রেনটির গার্ড সাধারণ অনুযায়ী ট্রেনটির পিছনের দিকের নিরাপত্তা ব্যবস্থা নিবেন। এই সময়ের সংশ্লিষ্ট সিগনালটিকে অনুমতিজ্ঞাপক করা হইলে, চালক তাহার হুইসেল বা গার্ডকে ফিরিয়া আসার জন্য ডাকিবেন এবং ট্রেনটি পুনরায় ছাড়িবার আগে অনুসারে গার্ডের সহিত সংকেত বিনিময় করিবেন।

(ই) যে ক্ষেত্রে ট্র্যাক সার্কিট বা অন্য কোন বৈদ্যুতিক ব্যবস্থা [সিগনালের খুঁটি সাদা রং-এর বরফি (ডারমণ্ড) আকৃতির মার্কা দ্বারা চিহ্নিত এ সম্পর্কে বিশেষ নির্দেশ জারীকৃত] এবং ট্রেন এই ট্র্যাক সার্কিট ইত্যা দণ্ডায়মান থাকে, সে ক্ষেত্রে ষ্টেশন মাষ্টারকে ট্রেনটির অবস্থান অবহিত করিবার আর, পি, সি বা সহচালকের ষ্টেশনে বা কেবিনে যাওয়ার প্রয়োজন হইবে না।

(উ) অনুচ্ছেদ (ই) এবং (ঈ)-এর ব্যবস্থাবলী গার্ডকে অনুচ্ছেদ (আ) অ তাহার ট্রেনটির নিরাপত্তা ব্যবস্থা গ্রহণের দায়িত্ব হইতে অব্যাহতি দিবে না।

৫৯। **সিগনালের গোড়ায় ট্রেনের বিলম্বের কালে ষ্টেশন মাষ্টার কর্তব্য।**—(অ) সিগনালটিকে অনুমতিজ্ঞাপক করিবার পূর্বে ষ্টেশন মাষ্টার নিকট আগত আর, পি, সি বা সহচালককে ট্রেনে ফিরিয়া যাইবার জন্য

এবং চালকও সিগনালটি অনুমতিজ্ঞাপক করিবার পরে ট্রেন ছাড়িবার পি,সির সহিত সিগনাল বিনিময় করিয়া নিশ্চিত হইবেন যে তিনি ট্রেনে

(আ) ষ্টেশন বা কেবিনটি সিগনালটির সম্মুখে অবস্থিত হইলে সিগনালটিকে জ্ঞাপক' (অফ) করিবার আগে ষ্টেশন মাষ্টার তাহার কাছে আগত আর, পি বা গার্ডারম্যান সহজে ট্রেনে ফিরিয়া যাওয়া পর্যন্ত অপেক্ষা করিবেন না। সিগনালটিকে অনুমতিজ্ঞাপক করিবার পরে চালক ধীরে ধীরে তাহার ট্রেন ষ্টেশন বা কেবিন অভিমুখে অগ্রসর হইবেন যাহাতে আর, পি, সি বা সহজেই ট্রেনটিতে উঠিতে পারেন।

(ই) যেখানে সিগনাল অনুমতিজ্ঞাপক না করিবার স্মরণ করাইবার জন্য কলার বা এই জাতীয় অন্য কোন যন্ত্র দেওয়া আছে, সেখানে কেবিন প্রয়োজনমাত্র উহা ব্যবহার করিবেন।

ঃ— হাত সিগনাল ও ব্যানার ফ্ল্যাগ সিগনাল সমূহ।

। হাত সিগনাল দেখাইবার নিয়মা-
দিনের বেলায় একটি ঝাণ্ডা (ফ্ল্যাগ) বা সাহায্যে এবং রাতের বেলায় একটি সাহায্যে হাত সিগনাল হইবে।



চিত্র-৩

। ষ্টপ সিগনালের ব্যবহার ও দেখাই
নিয়মাবলী ।— কোন ট্রেনের চালককে চাহিলে এই সিগনাল দেখানো দিনের বেলায় ইহা নিম্নোক্ত পন্থায় হইবেঃ—

(অ) এইভাবে একটি লাল ঝাণ্ডা (ফ্ল্যাগ) ইহা (চিত্র ৩), অথবা—

(আ) ঝাণ্ডা (ফ্ল্যাগ) না থাকিলে, দুই হাত এইভাবে মাথার উপরে ধরিয়া (চিত্র-৪)–



চিত্র-৪

এবং রাত্রের বেলায়–

(১) একটি লাল বাতি দেখাইয়া, অথবা

(২) লাল বাতি না থাকিলে, জোরে জোরে একটি সাদা বাতি দুলাইয়া।

৬২। **সতর্কতাজ্ঞাপক (কশন) সিগনালের ব্যবহার ও দেখ নিয়মাবলী।**– (অ) কোন চালককে থামিবার জন্য প্রস্তুত থাকিয়া অগ্রসর নির্দেশ করিবার জন্য সতর্কতাজ্ঞাপক হাত সিগনাল ব্যবহৃত হইবে। ইহা পৃষ্ঠায় বর্ণিত পন্থায় প্রদর্শিত হইবে।

বেলায়–

(১) একটি সবুজ ঝাণ্ডা এভাবে উপর নীচে দুলাইয়া (চিত্র-৫)–



চিত্র-৫

(২) ঝাণ্ডা না থাকিলে, একটি হাতকে এভাবে উপর হইতে নীচে দুলাইয়া (চিত্র-৬)–



চিত্র-৬

এবং রাত্রের বেলায়, একইভাবে একটি সবুজ বাতিকে উপর হইতে নীচে ইয়া।

(আ) যখন কোন ক্ষমতাপ্রাপ্ত রেল কর্মচারী কোন ট্রেনকে এই সতর্কতা জ্ঞাপক সিগনাল দেখায়, তখন সংশ্লিষ্ট এলাকায় ঐ ট্রেনটির গতিবেগ ঘণ্টায় ২৪ মাইটার (১৫ মাইল) কিংবা বিশেষ নির্দেশক্রমে নির্ধারিত ন্যূনতম গতিসীমার হইবে না।

৬৩। **চলিতে থাকিবার সংকেত (প্রসীড সিগনাল) দেখাইবার পদ্ধতি।**– থাকিবার সংকেত পরবর্তী পৃষ্ঠায় বর্ণিত পন্থায় প্রদর্শিত হইবে।

দিনের বেলায়

(অ) একটি সবুজ ঝাণ্ডা স্থির অবস্থায় ধরিয়া রাখিয়া (চিত্র-৭)–

(আ) ঝাণ্ডা না থাকিলে, হাতকে এইভাবে স্থির অবস্থায় রাখিয়া (চিত্র-৮)–



চিত্র-৭



চিত্র-৮

এবং রাতের বেলায়, একটি সবুজ বাতিকে স্থির অবস্থায় ধরিয়া রাখিয়া।

৬৪। **শান্টিং এর সময় ব্যবহৃত সংকেত সমূহ।**– নিম্নবর্ণিত সি সমূহকে অথবা বিশেষ নির্দেশক্রমে অনুমোদিত অন্যান্য সিগনালসমূহকে পরিচালনার সময় ব্যবহার করা হইবে ঃ–

(অ) সিগনালম্যানের নিকট হইতে দূরে সরিয়া যাইবার জন্য, একটি ঝাণ্ডা বা সবুজ বাতিকে ধীরে ধীরে উপর হইতে নীচে দুলাইতে হইবে।

(আ) সিগনালম্যানের অভিমুখে অগ্রসর হইবার জন্য, একটি সবুজ ঝা বাতিকে শরীরের সামনে আড়াআড়িভাবে একপাশ হইতে অন্যপাশ করিতে হই

(ই) থামিবার সিগনাল দেখাইবার পূর্ব পর্যন্ত গতি কমাইবার জন্য, উপ সিগনালগুলিকেই ক্রমশঃ ধীরে ধীরে দেখাইতে হইবে।

(ঈ) একটি ট্রেনের কোন অংশ বিচ্ছিন্ন করা হইয়াছে এইরূপ বুঝাইবার একটি সবুজ ঝাণ্ডা বা সবুজ বাতিকে ঘড়ির কাঁটার দিকে চক্রাকারে ঘুরাইতে হই

ঃ- শান্টিং এর জন্য সাদা বাতি ব্যবহারের নিষেধাজ্ঞা সম্পর্কে সাধারণ নিয়ম ১৪৬-আনুষঙ্গিক নিয়ম ১৪৬ গ দ্রষ্টব্য।

৬৫। **শান্টিং এর সময় ঝাণ্ডার (ফ্ল্যাগ) পরিবর্তে ব্যবহৃত অন্যান্য সিগনালসমূহ।**– দিনের বেলায় শান্টিং পরিচালনার সময় ঝাণ্ডা সিগনালের বদলে নিম্নে সিগনালসমূহ ব্যবহার করা যাইবে ঃ–

(অ) সিগনালম্যানের নিকট হইতে দূরে সরিয়া যাইবার জন্য, চালকের দিকের হাতটি সামনের দিকে দুলাইতে হইবে।

(আ) সিগনালম্যানের অভিমুখে অগ্রসর হইবার জন্য, চালকের দিকের হাতটি যেদিকে যাইবে সেই দিকে শরীরের সামনে আড়াআড়ি ভাবে দুলাইতে হবে।

(ই) গতি কমাইবার জন্য, উপরোক্ত সিগনালগুলিই ক্রমশঃ ধীরে ধীরে থামিবার সিগনাল দেখাইবার প্রয়োজন হইলে হাত দুইটি মাথায় উপরে ধরিতে হইবে।

(ঈ) ট্রেনটির কোন অংশ বিচ্ছিন্ন করিয়া দেওয়া হইলে হাত দুইটিকে শরীরের একত্রিত করিয়া দ্রুত সরাইয়া ফেলিতে হইবে।

(উপরোক্ত সিগনালটি দেখাইবার প্রয়োজন হইলে তাহা চলিবার জন্য সিগনাল দেখাইবার আগেই দেখাইতে হইবে।)

৬৬। **হাত সিগনাল সম্বন্ধে জ্ঞান ও প্রয়োজনীয় সরঞ্জামাদি হাতে রাখা।**– কোন প্রকারের শান্টিং পরিচালনা এবং ট্রেন চলাচলের কাজে নিয়োজিত কিংবা তাহার সহিত জড়িত প্রত্যেক রেল কর্মীর অবশ্যই–

(অ) হাত সিগনাল বিষয়ক সঠিক জ্ঞান এবং পরিস্কার ধারণা থাকিবে, এবং

(আ) কর্তব্যরত থাকা কালে হাত সিগনালের জন্য প্রয়োজনীয় সরঞ্জামাদি সঙ্গে থাকিবে।

ব্যাখ্যা নিঃ ৬৬ ক- প্রত্যেক কর্তব্যরত পয়েন্টসম্যানের কাছে অতি অবশ্যই এক জোড়া লাল ও সবুজ ঝাণ্ডা এবং লাল ও সবুজ আলো দেখাইবার উপযোগী একটি হাত বাতি থাকিতে হইবে।

৬৭। **ষ্টেশনে হাত সিগনালের সরঞ্জামাদি।**– ষ্টেশন মাষ্টার ব্যক্তিগতভাবে দায়ী হইবেন যে, তাহার ষ্টেশনে হাত সিগনালের জন্য প্রয়োজনীয় সরঞ্জামাদির যথেষ্ট পরিমাণে সরবরাহ আছে।

৬৮। **ব্যানার ফ্ল্যাগ সিগনাল।**– ব্যানার ফ্ল্যাগ সিগনাল এক ধরণের বিপদজ্ঞাপক সিগনাল। একটি লাল কাপড়ের দুই মাথায় দুইটি খুঁটি লাগাইয়া সিগনালটি বানানো হয় এবং যে লাইনের জন্য প্রযোজ্য তাহার উপর আড়ভাবে ইহাকে বসানো হয়। ব্যানার ফ্ল্যাগ সিগনাল এমন আকারের হইবে যে নিরাপদ দূরত্ব হইতে চালক পরিস্কার ভাবে হইাকে দেখিতে পায়। এই শুধুমাত্র দিনের বেলায় ব্যবহৃত হইবে।

ঝ।– পটকা (ডিটোনেটিং) সিগনালসমূহ।

৬৯। পটকা সিগনালের ব্যবহার।– পটকা সিগনাল (যাহা ফগ নামেও পরিচিত) রেল লাইনের উপরে স্থাপিত যন্ত্র বা উপায় বিশেষ যাহা দিয়া কোন ট্রেন চলিয়া যাইবার সময় উহা সজোরে ফাটিয়া চালক এ কর্মচারীদের মনোযোগ আকর্ষণ করে।

৭০। পটকা সিগনালের সরবরাহ।– (অ) সকল ষ্টেশন মাষ্টার, গার্ড, মেট, গেইটম্যান এবং অন্য সকল নির্ধারিত রেল কর্মচারী নিজেদের প্রয়োজনীয় সংখ্যক পটকা সিগনাল রাখিতে ব্যক্তিগতভাবে দায়ী থাকিবেন। কর্তব্যরত থাকাকালে ঐ সকল পটকা সিগনাল ব্যবহারের জন্য প্রস্তুত রাখিবে

(আ) ষ্টেশন মাষ্টারগণ নিজেদের কাছে যথেষ্ট সংখ্যক পটকা সিগনাল এবং উহাদের কিছু সংখ্যক সব সময়ই নিজেদের হাতের কাছে রাখিবেন।

(ই) ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা (অথরাইজড অফিসার) সংশ্লিষ্ট সকলের রীতিমত প্রয়োজনীয় সংখ্যক পটকা সিগনাল সরবরাহ ও নবায়ন করা, উহাদের কার্যকারিতা পরীক্ষা করা ও ঐগুলিকে নিরাপদ স্থানে সংরক্ষিত রা পটকা সিগনালের ব্যবহার সঠিকভাবে জানানোর জন্য দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ৭০ ক–বারটি পটকা সিগনাল সহ একটি বাক্স প্রতিটি চলন্ত কর্তব্যরত গার্ডের, চলন্ত ইঞ্জিন অথবা মোটর ট্রলির প্রতিটি চালকের, প্রত্যেক এবং প্রতিটি ব্যবহাররত রসদবাহী ট্রলির সরঞ্জামের অংগ।

আঃ নিঃ ৭০ খ– কোন ষ্টেশন পটকা সিগনালের মজুদ চব্বিশটির নীচে না দেওয়ার জন্য সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ৭০ গ– ষ্টেশন মাষ্টারগণ গার্ডদিগকে, লোকোমোটিভ ফোরম্যানগণ ড্রাইভারদিগকে, স্থায়ীপথ পরিদর্শকগণ মেটদিগকে এবং মোটর ট্রলিসমূহের ভারপ্রাপ্ত কর্মচারীগণ সংশ্লিষ্ট ট্রলি চালকদিগকে প্রয়োজন অনুসারে পটকা সিগনাল সরবরাহ করিবেন।

আঃ নিঃ ৭০ ঘ– ষ্টেশন মাষ্টার, লোকোমোটিভ ফোরম্যান এবং স্থায়ীপথ পরিদর্শকগণ তাহাদের নিজস্ব এবং তাহাদের অধীনস্থ কর্মচারীদের জিম্মায় রাখা পটকা সিগনালসমূহের কার্যকারিতা প্রতি ছয়মাসে একবার করিয়া পরীক্ষার জন্য দায়ী থাকিবেন। কেবলমাত্র দিনের বেলায় নিজের মজুত হইতে একটি পটকা একটি চলন্ত মালগাড়ী বা ইঞ্জিনের নীচে স্থাপন করিয়া অথবা আঃ নিঃ ৭০ চ অনুযায়ী উহাদের কার্যকারিতা পরীক্ষা করা হইবে।

আঃ নিঃ ৭০ ঙ– ষ্টেশন মাষ্টার, লোকোমোটিভ ফোরম্যান এবং স্থায়ীপথ পরিদর্শকগণ তাহাদের অধীনস্থ সংশ্লিষ্ট কর্মচারীগণের পটকার ব্যবহার সম্পর্কে সঠিক জ্ঞানের জন্য দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ৭০ চ– একটি ইঞ্জিন কর্তৃক ঘণ্টায় ৮ হইতে ১১ কিলোমিটার (৫ হইতে ৭ মাইল) বেগে টানা একটি খালি ওয়াগনের নীচে পটকা সিগনাল রাখিয়া উহার কার্যকারিতা পরীক্ষা করা হইবে। আনুষঙ্গিক নিয়ম ৭০ গ এবং ৭০ ঘ-তে বর্ণিত কর্মচারীগণের নিম্ন পর্যায়ের কেহ এই পরীক্ষা করিতে পারিবেন না। উক্ত পরীক্ষার জন্য ব্যবহৃত লোকোমোটিভটি পরীক্ষাধীন পটকার উপর দিয়া যাইবার সময় কেবলমাত্র লোকোমোটিভটির ক্রুগণ উহার ভিতরে থাকিবেন। ইহা ছাড়া অন্য কোন ব্যক্তি পরীক্ষাধীন পটকাটির ৫০ মিটার বা ৫০ গজ সীমানার মধ্যে থাকিতে পারিবেন না। পরীক্ষা পরিচালনার দায়িত্বে নিয়োজিত কর্মচারী নিশ্চিত হইবেন যেন পরীক্ষা সমাপ্ত হইবার আগে কেহ নিরাপদ সীমানার ভিতরে প্রবেশ না করেন।

আঃ নিঃ ৭০ ছ– যখন কোন রেল কর্মচারীকে কোন লাইনের উপর এক বা অধিক পটকা স্থাপন করিতে হয়, তখন উহা ফাটিবার আগেই তাহাকে নিরাপদ সীমানার বাহিরে সরিয়া পড়িতে হইবে। কেহ যাহাতে উক্ত নিরাপদ সীমানার মধ্যে ঢুকে তাহার জন্য অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে যতদূর সম্ভব সকলকে সাবধান করিয়া দেয়ার জন্য তিনি দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ৭০ জ– বিস্ফোরিত পটকার ভাংগা অংশ (স্প্লিন্টার) কখনো কখনো বিপদকারী চাকার পিছনে ছিটকাইয়া পড়ে। সুতরাং ৭০ চ ও ৭০ ছ আনুষঙ্গিক

৬৮। **ব্যানার ফ্ল্যাগ সিগনাল।**– ব্যানার ফ্ল্যাগ সিগনাল এক ধরনের বিপদজ্ঞাপক সিগনাল। একটি লাল কাপড়ের দুই মাথায় দুইটি খুঁটি লাগাইয়া সিগনালটি বানানো হয় এবং যে লাইনের জন্য প্রযোজ্য তাহার উপর আড়াআড়ি ভাবে ইহাকে বসানো হয়। ব্যানার ফ্ল্যাগ সিগনাল এমন আকারের হইবে যাহাতে নিরাপদ দূরত্ব হইতে চালক পরিস্কার ভাবে ইহাকে দেখিতে পায়। এই সিগনাল শুধুমাত্র দিনের বেলায় ব্যবহৃত হইবে।

ঝ।– পটকা (ডিটোনেটিং) সিগনালসমূহ।

৬৯। পটকা সিগনালের ব্যবহার।– পটকা সিগনাল (যাহা ফগ সিগনাল নামেও পরিচিত) রেল লাইনের উপরে স্থাপিত যন্ত্র বা উপায় বিশেষ যাহা দিয়া কোন ট্রেন চলিয়া যাইবার সময় উহা সজোরে ফাটিয়া চালক এবং কর্মচারীদের মনোযোগ আকর্ষণ করে।

৭০। পটকা সিগনালের সরবরাহ।– (অ) সকল ষ্টেশন মাষ্টার, পয়েন্টস্ম্যান, গেইটম্যান এবং অন্য সকল নির্ধারিত রেল কর্মচারী নিজেদের প্রয়োজনীয় সংখ্যক পটকা সিগনাল রাখিতে ব্যক্তিগতভাবে দায়ী থাকিবেন। কর্তব্যরত থাকাকালে ঐ সকল পটকা সিগনাল ব্যবহারের জন্য প্রস্তুত রাখিবেন।

(আ) ষ্টেশন মাষ্টারগণ নিজেদের কাছে যথেষ্ট সংখ্যক পটকা সিগনাল রাখিবেন এবং উহাদের কিছু সংখ্যক সব সময়ই নিজেদের হাতের কাছে রাখিবেন।

(ই) ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা (অথরাইজড অফিসার) সংশ্লিষ্ট সকলের রীতিমত প্রয়োজনীয় সংখ্যক পটকা সিগনাল সরবরাহ ও নবায়ন করা, উহাদের কার্যকারিতা পরীক্ষা করা ও ঐগুলিকে নিরাপদ স্থানে সংরক্ষিত হয় পটকা সিগনালের ব্যবহার সঠিকভাবে জানানোর জন্য দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ৭০ ক–বারটি পটকা সিগনাল সহ একটি বাক্স প্রতিটি কর্তব্যরত গার্ডের, চলন্ত ইঞ্জিন অথবা মোটর ট্রলির প্রতিটি চালকের, প্রত্যেক এবং প্রতিটি ব্যবহাররত রসদবাহী ট্রলির সরঞ্জামের অংগ।

আঃ নিঃ ৭০ খ– কোন ষ্টেশন পটকা সিগনালের মজুদ চব্বিশটির নীচে না দেওয়ার জন্য সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার দায়ী থাকিবেন।

৭০ গ– ষ্টেশন মাষ্টারগণ গার্ডদিগকে, লোকোমোটিভ ফোরম্যানগণ পরিদর্শকগণ মেটদিগকে এবং মোটর ট্রলিসমূহের ভারপ্রাপ্ত চালকদিগকে প্রয়োজন অনুসারে পটকা সিগনাল সরবরাহ

৭০ ঘ– ষ্টেশন মাষ্টার, লোকোমোটিভ ফোরম্যান এবং স্থায়ীপথ নিজস্ব এবং তাহাদের অধীনস্থ কর্মচারীদের জিম্মায় রাখা কার্যকারিতা প্রতি ছয়মাসে একবার করিয়া পরীক্ষার জন্য কেবলমাত্র দিনের বেলায় নিজের মজুত হইতে একটি পটকা একটি ইঞ্জিনের নীচে স্থাপন করিয়া অথবা আঃ নিঃ ৭০ চ কার্যকারিতা পরীক্ষা করা হইবে।

৭০ ঙ– ষ্টেশন মাষ্টার, লোকোমোটিভ ফোরম্যান এবং স্থায়ীপথ পরিঅধীনস্থ সংশ্লিষ্ট কর্মচারীগণের পটকার ব্যবহার সম্পর্কে সঠিক থাকিবেন।

৭০ চ– একটি ইঞ্জিন কর্তৃক ঘণ্টায় ৮ হইতে ১১ কিলোমিটার (৫ বেগে টানা একটি খালি ওয়াগনের নীচে পটকা সিগনাল রাখিয়া পরীক্ষা করা হইবে। আনুষঙ্গিক নিয়ম ৭০ গ এবং ৭০ ঘ-তে নিম্ন পর্যায়ের কেহ এই পরীক্ষা করিতে পারিবেন না। উক্ত ব্যবহৃত লোকোমোটিভটি পরীক্ষাধীন পটকার উপর দিয়া যাইবার লোকোমোটিভটির ক্রুগণ উহার ভিতরে থাকিবেন। ইহা ছাড়া অন্য পরীক্ষাধীন পটকাটির ৫০ মিটার বা ৫০ গজ সীমানার মধ্যে থাকিতে পরীক্ষা পরিচালনার দায়িত্বে নিয়োজিত কর্মচারী নিশ্চিত হইবেন যেন হইবার আগে কেহ নিরাপদ সীমানার ভিতরে প্রবেশ না করেন।

৭০ ছ– যখন কোন রেল কর্মচারীকে কোন লাইনের উপর এক বা স্থাপন করিতে হয়, তখন উহা ফাটিবার আগেই তাহাকে নিরাপদ করিয়া পড়িতে হইবে। কেহ যাহাতে উক্ত নিরাপদ সীমানার মধ্যে করার জন্য অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে যতদূর সম্ভব সকলকে সাবধান করিয়া দিতে দায়ী থাকিবেন।

৭০ জ– বিস্ফোরিত পটকার ভাংগা অংশ (স্প্লিন্টার) কখনো কখনো ছাকার পিছনে ছিটকাইয়া পড়ে। সুতরাং ৭০ চ ও ৭০ ছ আনুষঙ্গিক

নিয়মে বর্ণিত নিরাপদ সীমানার পাহারায় নিযুক্ত কর্মচারীগণ যখনি সম্ভব লোকো-মোটিভ বা ট্রেনের পিছনের দিকে সরিয়া যাইবেন।

আঃ নিঃ ৭০ ঝ– সাধারণ নিয়ম ৭৩-এর আনুষঙ্গিক নিয়ম ৭৩ ক-খ ব্যবস্থা অনুসারে পরীক্ষণীয় পটকাসমূহকে লাইনের উপর স্থাপন করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ৭০ ঞ– সকল পটকা তারিখযুক্ত হইবে এবং মওজুদের সবচেয়ে তন পটকা পরীক্ষার জন্য ব্যবহার করা হইবে। কোন পটকা ফাটিতে ব্যর্থ উহার বিস্তারিত বিবরণ বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তার নিকট পাঠানো হইবে তিনি এই বিষয়ে প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তার নিকট মাসিক বিবরণী পেশ করিবে

আঃ নিঃ ৭০ ট– **পটকা সমূহের আয়ুষ্কাল**– প্রস্তুত হইবার, তারিখ পরবর্তী পাঁচ বৎসর পর্যন্ত একটি পটকা ব্যবহারযোগ্য বলিয়া বিবেচিত হইবে।

৭১। **অপরিষ্কার কুয়াশাচ্ছন্ন, অথবা ঝোড়ো আবহাওয়ার পটকা সি স্থাপনের নিয়ম**।–(অ) অপরিষ্কার কুয়াশাচ্ছন্ন, অথবা ঝোড়ো আবহাওয়ার অগ্রসরমান ট্রেনের চালককে কোন টপ সিগনালের অবস্থান নির্দেশ করিতে ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক নিযুক্ত একজন রেল কর্মচারী উক্ত সিগনাল হইতে কমপক্ষে মিটার বা ১০০ গজ পিছনে পরপর ১০ মিটার বা ১০ গজ ব্যবধানে লাইনের দুইটি পটকা স্থাপন করিবেন।

(আ) ষ্টেশন মাষ্টার নিজস্ব বিবেচনায় (অ) অনুচ্ছেদে বর্ণিত ব্যবস্থা করিবেন কিন্তু যে কোন কারণে যদি তিনি কমপক্ষে ১৮০ মিটার বা ২০০ হইতে নির্ধারিত 'দৃষ্টিগোচরতা পরীক্ষা বস্তুটি' (ভি,টি,ও) দেখিতে ব্যর্থ হন হইলে সর্বদা উক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

(ই) এই উদ্দেশ্যে স্থাপিত এবং রাত্রিতে বাতি জ্বালানো কোন খুঁটি বিশেষ নির্দেশ দ্বারা নির্দিষ্ট কোন স্থায়ী সিগনালের দিনে বাহু এবং রাত্রিতে 'দৃষ্টিগোচরতা পরীক্ষা' বস্তু হইতে পারিবে।

আঃ নিঃ ৭১ ক– রেলের উপর পটকা সিগনাল স্থাপনের স্থান নির্দেশ ক জন্য প্রত্যেক ষ্টেশনের সবচেয়ে বাহিরের সিগনাল হইতে কমপক্ষে ৯০ মি ১০০ গজ পিছনে সাদা রঙের খুঁটি থাকে।

আঃ নিঃ ৭১ খ– পটকা সিগনাল।– অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন এবং আবহাওয়ায় পটকা সিগনাল নিয়মিত ব্যবহৃত সিগনালের (সাঃ নি

হিসাবে ব্যবহৃত হইবে এবং সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার ১২টি পটকা সিগনাল প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত রেল কর্মচারীকে পটকা সিগনাল নির্দেশক খুঁটির গোড়ায় করিবেন। উক্ত কর্মচারী উপরোক্ত নিয়মে এই পটকাগুলি ব্যবহার করিবেন।

১৮০ মিটার বা ২০০ গজ দূরত্ব হইতে ষ্টেশন মাষ্টার যদি কোন সিগনাল দেখিতে না উপরোক্ত ব্যবস্থা পরিপালিত হইবে।

নিঃ ৭১ গ– **ষ্টেশন মাষ্টার ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত করিবেন যে, ফাটিয়া** পটকাগুলির পরিবর্তে নূতন পটকা সংশ্লিষ্ট কর্মচারীর নিকট পাঠানো যদি সংশ্লিষ্ট কোন কর্মচারীকে কোন বিশেষ মেয়াদের জন্য বাহিরে প্রয়োজন দেখা দেয়, তাহা হইলে তাহাকে সতর্ক রাখা নিশ্চিত করিবার তিন ঘন্টা অন্তর অথবা সম্ভব হইলে, অপেক্ষাকৃত কম সময় অন্তর বদলী বার ব্যবস্থা করিতে হইবে।

নিঃ ৭১ঘ– আরো বিস্তারিত জানিবার জন্য প্রথম খণ্ডের ৮ পরিশিষ্ট দ্রষ্টব্য।

সাঃ নিঃ ৭৪ দ্রষ্টব্য।

৭২। **প্রতিবন্ধকের (অবষ্ট্রাকশন) ক্ষেত্রে পটকা সিগনাল স্থাপনের নিয়ম**।– উপর প্রতিবন্ধকের কারণে কোন অগ্রসরমান ট্রেনকে থামাইতে হইলে রেল কর্মচারী উহাকে থামিবার জন্য হাত সিগনাল দেখাইতে প্রতি-বন্ধকটির মিটার বা সিকি মাইল পিছনে যাইয়া রেলের উপর একটি পটকা স্থাপন করিবেন। ইহার পর আরো ৪০০ মিটার বা সিকি মাইল পিছনে যাইয়া রেলের উপর মিটার বা ১০ গজ অন্তর অন্তর আরো তিনটি পটকা স্থাপন করিবেন।

(আ) প্রতিবন্ধক সরাইবার আগেই যদি সংশ্লিষ্ট কর্মচারীটিকে ফিরিয়া যাইবার করা হয় তাহা হইলে তিনি ফিরিবার সময় প্রথম সিকি মাইল দূরে পাতিয়া পটকাটি উঠাইয়া লইবেন। বাকী তিনটি পটকা রেলের উপর থাকিয়া যাইবে।

নিঃ ৭২ ক–সাঃ নিঃ ১৬৪ দ্রষ্টব্য।

৭৩। **রেলের উপর পটকা সিগনাল স্থাপনের পদ্ধতি**।–ক্ষমতাপ্রাপ্ত অফিসার উপর পটকা পাতিবার পদ্ধতি সংক্রান্ত প্রয়োজনীয় বিশেষ নির্দেশ জারী করিবার

এবং এই কর্তব্যে নিয়োজিত রেল কর্মচারীর নিরাপত্তা নিশ্চিত করিবার জন্য থাকিবেন।

আঃ নিঃ ৭৩ ক– লেবেল বা-ব্র্যান্ড উপরের দিকে রাখিয়া পটকা লাইনে বসানো হইবে এবং উহার আঁকড়া বাঁকা করিয়া রেলের মাথার সহিত ভালভাবে আটকাইতে হইবে।

আঃ নিঃ ৭৩ খ–– রেল লাইনের উপর পটকা পাতিবার দায়িত্বে নিযুক্ত সকল কর্মচারী নিশ্চিত করিবেন যে, পাতিয়া রাখা পটকাগুলির উপর দিয়া ট্রেন যাইবার সাথে সাথে প্রয়োজনবোধে ঐ সকল পটকার পরিবর্তে নূতন পটকা পাতা হইয়াছে। তিনি অবশ্যই আরও নিশ্চিত করিবেন যে, রেলের উপর পাতিত পটকা ব্যবহারের প্রয়োজন ফুরাইবার সাথে সাথে সেইগুলি রেল হইতে তুলিয়া নেওয়া হইয়াছে।

আঃ নিঃ ৭৩ গ– কোন মিক্সড্ গেজ লাইনে উল্লিখিত নিয়মাবলী অনুযায়ী পটকা সিগনাল ব্যবহার করার প্রয়োজন হইলে প্রত্যেক গেজের একটি মাত্র রেলের উপর অথবা উভয় গেজের সাধারণ (কমন) রেলটির উপর পটকাগুলিকে পাতিতে হইবে।

৭৪। কোন ট্রেনের নীচে পটকা ফাটিলে সংশ্লিষ্ট চালকের কর্তব্য। কোন ট্রেনের নীচে পটকা ফাটিবার সাথে সাথে সংশ্লিষ্ট চালক ট্রেনটিকে নিয়ন্ত্রণে আনিবেন যাহাতে প্রয়োজন হইলে তিনি উহাকে তাৎক্ষণিকভাবে থামাইতে করাইতে পারেন। ইহার পর তিনি প্রদর্শিত স্থায়ী সিগনাল অথবা হাত সিগনাল নির্দেশ দ্বারা পরিচালিত হইবেন।

(আ) চালক যদি উক্ত স্থানে হাত সিগনাল বা অন্য কোন সিগনাল দেখিতে পান, তাহা হইলে তিনি সাথে সাথেই তাহার ট্রেনটিকে দাঁড় করাইবেন। ইহার পর তিনি–

(১) দিনের বেলায় এবং সম্মুখের পথটি পরিস্কার ভাবে দৃষ্টিগোচর হইলে তাহার ট্রেনের গতিবেগ কমাইয়া এমন সতর্কতার সহিত অগ্রসর হইবেন যাহাতে কোন নিষেধজ্ঞাপক সিগনাল বা প্রতিবন্ধকের নিকট ট্রেনটিকে দাঁড় করাইতে পারেন।

(২) দিনের বেলায় সংশ্লিষ্ট লাইনটি পরিস্কারভাবে দৃষ্টিগোচর না হইলে, রাতের বেলায় বা অপরিস্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়ায় একজন

ট্রেনটির আগে আগে হাঁটিয়া দেখানো হাত সিগনাল অনুযায়ী ধীরে ধীরে অগ্রসর হইবেন; এবং

(৩) এই ভাবে অগ্রসর হইতে হইতে প্রথম পটকা ফাটিবার স্থান হইতে প্রায় কিলোমিটার বা এক মাইল দূরে অগ্রসর হওয়ার পরেও যদি আর, কোন পটকা অথবা অন্য কোন সিগনাল না দেখেন, তাহা হইলে চালক স্বাভাবিক গতিতে ট্রেনটি চালাইতে শুরু করিবেন।

৪।– বহু অবস্থাবিশিষ্ট (মাল্টিপল্ আসপেকট) সিগনালের জন্য প্রযোজ্য সাধারণ নিয়মাবলী।

৫। বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনালের জন্য প্রযোজ্য সাধারণ নিয়মাবলী।–এই পূর্বে উল্লিখিত সাধারণ নিয়মগুলির মধ্যে ৮ (আ) ৯ (অ) ও (ঈ), ১০, ১১, ২৪, ২৮ এবং ২৯ ব্যতীত অন্য সকল সাধারণ নিয়ম বহু অবস্থা-বিশিষ্ট দ্বারা সজ্জিত ষ্টেশন সমূহের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে।

৬। বহু অবস্থা বিশিষ্ট সিগনাল সমূহের প্রকারভেদ– (অ) বহু অবস্থা-সিগনাল দূরবর্তী (ডিষ্ট্যান্ট), ষ্টপ ও সাহায্যকারী (সাবসিডিয়ারী) এই কয় হইবে এবং হস্তচালিত (ম্যানুয়েল), স্বয়ংক্রিয় (অটোমেটিক) ও আধা (সেমি অটোমেটিক) তিন অথবা চার অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল ইহার অন্তর্ভুক্ত।

(আ) বাহুওয়ালা (সেমাফোর) সিগনাল সমূহের বাহু খুঁটির বামদিকে লাগানো এবং এইগুলি পরবর্তী পৃষ্ঠায় প্রদত্ত চিত্রের অনুরূপ উচ্চ বৃত্ত-চতুর্থাংশে কোয়াড্র্যান্ট) কাজ করিবে।

(ই) বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল সমূহের অবস্থা (আসপেক্ট) ও নির্দেশ শন) সমূহ উপরোক্ত চিত্রে দেখানো হইল। কালার লাইট সিগনাল সমূহের রাতের আলোর রং বাহুওয়ালা সিগনাল সমূহের রাতের বাতির রং এর অনুরূপ।

৭। বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনালের নির্দেশসমূহের (ইণ্ডিকেশন) বিবরণ।–

(অ) বিপদজ্ঞাপক অবস্থায় বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল সমূহ চালককে এই দান করে যে, তাহাকে অবশ্যই থামিতে হইবে। সংশ্লিষ্ট সিগনালটি

য় (অটোমেটিক) না হইলে উহা আরো নির্দেশ করে যে, এই
উহাকে অতিক্রম করিবেন না (নিয়ম ২৬০)।

া) সতর্কতাজ্ঞাপক অবস্থায় বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল সমূহ
দান করে যে, তাহাকে সামনের ষ্টপ সিগনালের গোড়ায়
ইয়া অগ্রসর হইতে হইবে।

) অবধানজ্ঞাপক (এটেনশন) অবস্থায় বহু অবস্থাবিশি
এই নির্দেশ দান করে যে, সামনের সিগনালটি অনুমতিজ্ঞাপ
সামনের দ্বিতীয় সিগনালটির গোড়ায় থামিবার জন্য প্রস্তুত
ইবে।

বিশেষ নির্দেশক্রমে চালক অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় সামনে
অতিক্রম করিবার পরে একটি বাঁকা (ডাইভার্জিং) পথ
প্রস্তুত হইয়া অগ্রসর হইবেন।

পরিস্কার অবস্থাজ্ঞাপক (ক্লিয়ার) অবস্থায় বহু অবস্থাবিশি
কে এই নির্দেশ দান করে যে, তিনি সামনে অগ্রসর হইতে
। সাধারণভাবে বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনালসমূহ স্থাপন
শিষ্ট সিগনালসমূহকে এমনভাবে স্থাপন করিতে হইবে যাহাতে
চালকগণ পরিস্কারভাবে উহাদিগকে দেখিতে পান।
ক এরূপভাবে স্থাপন করা হইবে যাহাতে উহাদের অবস্থান
রা কোন্ লাইনের জন্য প্রযোজ্য। অপসারী (ডাইভার্জিং)
ষ্ট্রাইট) লাইনের জন্য প্রযোজ্য সিগনালটিকে, যদি থাকে, সন্নি
ন্য প্রযোজ্য সিগনালটির অপেক্ষা উঁচু জায়গায় লাগানো হইবে

সিগনালসমূহ লাগাইবার জন্য ব্রাকেটওয়ালা খুঁটি না থাকিলে

চালককে কোন্ পথে যাইতে হইবে তাহা ব্যক্ত করিবার
ন্ত্রের (ইণ্ডিকেটিং অ্যাপারেটাস) সহিত, অথবা

বিশেষ নির্দেশক্রমে, চালক বাঁকা (ডাইভার্জিং) রাস্তায়
শ করিবার জন্য একটি বিশেষ অবস্থা (আসপেক্ট) প্রদর্শন
ব্যবহার করা যাইতে পারে।

	বহু অবস্থাবিশিষ্ট (মাল্টিপল আসপেক্ট) সিগনাল সমূহ						নির্দেশনা
	দূরবর্তী	ষ্টপ	শান্ট সহ ষ্টপ	থ্রো বা ডিস্ক শান্ট	পজিশন লাইট শান্ট	
দিন						থামুন এবং অপেক্ষা করুন (নিয়ম ৫৬, ৫৭)
রাত্রি			বা			
দিন						থামুন
রাত্রি						
দিন						শান্ট যে কোন বাধার সামনে থামিবার প্রস্তুতিসহ ঘন্টায় সর্বোচ্চ ১৬ কিলোমিটার গতিতে অগ্রসর হউন
রাত্রি						
দিন						সতর্ক সামনের পরবর্তী সিগনালে থামিবার প্রস্তুতিসহ অগ্রসর হউন
রাত্রি						
দিন						মনোযোগ সামনের পরবর্তী সিগনাল বিপদজনক। সামনের দ্বিতীয় সিগনালে থামিবার প্রস্তুতিসহ অগ্রসর হউন
রাত্রি						
দিন						অগ্রসর হউন
রাত্রি						

ক্লনার লাইট সিগনালের দিবাকালীন এবং রাত্রিকালীন নির্দেশনা একই ধরনের হয়

[illegible] অবস্থাবিশিষ্ট সিগনালসমূহের ক্ষেত্রে সাধারণ নিয়মের ১০ (আ) [illegible]।

[illegible] অবস্থাবিশিষ্ট দূরবর্তী (ডিস্ট্যান্ট) সিগনাল সমূহ।– (অ) কোন [illegible] দূরবর্তী সিগনাল সামনের ষ্টপ সিগনালটির অবস্থা সম্পর্কে [illegible] সংবাদ দেওয়ার জন্য স্থাপন করা হয় এবং উহারা [illegible] (কশন) অথবা অবধানজ্ঞাপক (এটেনশন) অথবা পরিস্কার [illegible] এই তিনটি অবস্থা প্রদর্শন করে।

[illegible] অবস্থাবিশিষ্ট বাহুওয়ালা দূরবর্তী সিগনালগুলি উহাদের মাস্তের [illegible] দ্বারা চিহ্নিত হয়। বাহুটির সামনের দিকে হলুদ রঙের উপর [illegible] একটি কালো ডোরা দাগ এবং পিছনের দিকে সাদা রঙের উপর [illegible] একটি কালো ডোরা দাগ থাকে।

[illegible] অবস্থাবিশিষ্ট দূরবর্তী সিগনালসমূহ স্থাপনের সাধারণ নিয়ম কানুন।– [illegible] যায় অবস্থাবিশিষ্ট দূরবর্তী সিগনালকে সংশ্লিষ্ট ষ্টপ সিগনালের [illegible] পূর্ণ গতিরোধক (ফুল ব্রেকিং) দূরত্বে লাগাইতে হইবে।

[illegible] অবস্থায় কিংবা অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশক্রমে আরো বেশী [illegible] হয় না হইলে, অপসারী (ডাইভার্জিং) জংশনে একটিমাত্র দূরবর্তী [illegible] করা হইবে।

[illegible] জংশনে অব্যবহৃত (আনওয়ার্কড) দূরবর্তী সিগনাল থাকিলে [illegible] 'সতর্কতাজ্ঞাপক' অবস্থায় রাখা হইবে।

[illegible] অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল সমূহের ন্যূনতম সমাবেশ।– একটি ব্লক [illegible] দিকে কমপক্ষে নিম্নলিখিত বহু অবস্থাবিশিষ্ট স্থায়ী সিগনালগুলি [illegible]

[illegible] এ শ্রেণীর জংশন ঃ
[illegible] একটি ডিস্ট্যান্ট
[illegible] একটি হোম
[illegible] একটি স্টার্টার

[illegible] বি শ্রেণীর জংশন ঃ
[illegible] একটি স্টার্টার
[illegible] একটি হোম

অথবা অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশক্রমে–

(২) একটি ডিষ্ট্যান্ট

একটি আউটার

(ই) জোড়া পথ (ডাবল লাইন) এলাকায় ঃ

প্রতিটি দিকে একটি করিয়া ষ্টার্টার সিগনাল

৮২। **বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল পরিচালনা (ওয়াকিং)।**– (অ) কো একটি দূরবর্তী সিগনালকে অতিক্রম করিবার সাথে সাথেই সিগনালটিকে 'স জ্ঞাপক' অবস্থায় ফিরাইয়া নিতে হইবে।

(আ) কোন চালক একটি আউটার সিগনাল অভিমুখে অগ্রসর হইতে ট্রেনটি আসিয়া প্রথমে সিগনালটির পিছনে থামিবার আগে উহাকে 'অনুমতি' করা যাইবে না, যদি সংশ্লিষ্ট লাইনটি–

(১) সংশ্লিষ্ট হোম সিগনাল এবং উহার সামনে নিরাপদ দূরত্ব [নি (আ)] পর্যন্ত, অথবা–

(২) হোম সিগনাল না থাকিলে যে স্থানে আসিয়া ট্রেনটির থামা দরক স্থান এবং ষ্টেশনটি অন্তিম ষ্টেশন (টার্মিনাল ষ্টেশন) না হইলে, উহার নিরাপদ দূরত্ব পর্যন্ত পরিস্কার না থাকে।

(ই) কোন সরাসরি (থ্রু) ট্রেনকে অনির্ধারিতভাবে (আউট অব থামাইতে হইলে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশনটির পশ্চাদবর্তী সর্বশেষ সিগনালটিকে 'সতর্কতা-জ্ঞাপক' অবস্থায় রাখা হইবে।

৮৩। **বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল এবং ইন্টারলকিং ব্যবস্থার পরিবর্তন, প্রত্যাহার বা সংযোগ ছেদ করণ।**– নিয়ম ৪৫ এর অনুচ্ছেদ পরিবর্তে নিম্নলিখিত বিকল্পসহ উক্ত নিয়মে বর্ণিত ব্যবস্থা সমূহ প্রযোজ্য হইবে

অনুচ্ছেদ (অ) বর্ণিত কাজ আরম্ভ করিবার আগে অবশ্যই উহার নি জন্য যে বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল প্রয়োজন উহাকে এবং উক্ত সি পশ্চাদবর্তী সিগনালটিকে কাজটির দায়িত্বে নিয়োজিত কর্মচারীর দ্বারা 'স

না এমন ভাবে তালাবদ্ধ করিতে হইবে যাহাতে উহা 'সতর্কতাজ্ঞাপক' অপেক্ষা কম কোন গতিরোধক (রেষ্ট্রিক্টেড) অবস্থা দেখাইতে না পারে।

৮৪। **ক্রটিযুক্ত বহু অবস্থা বিশিষ্ট সিগনাল সমূহ।**– নিয়ম ৪৮-এর সহিত (আ) অনুচ্ছেদের উপ-অনুচ্ছেদ হিসাবে নিম্ন লিখিত ব্যবস্থাও প্রযোজ্য

কোন বহু অবস্থা বিশিষ্ট সিগনাল ক্রটিযুক্ত হইয়া পড়িলে, উহার পশ্চাদবর্তী সিগনালটিকে সংযোগহীন করিতে হইবে অথবা এমনভাবে তালাবদ্ধ করিতে হইবে যাহাতে উহা 'সতর্কতা জ্ঞাপক' অবস্থা অপেক্ষা কম কোন গতিরোধক অবস্থা দেখাইতে না পারে।

তৃতীয় অধ্যায়

সাধারণভাবে ট্রেন সমূহের পরিচালনা

ক ।– ট্রেনের সময় এবং গতিবেগ ।

৮৫ । প্রমীত সময় (ষ্ট্যাণ্ডার্ড টাইম) ।– সরকার কর্তৃক নির্দিষ্ট এমন একটি
সময় দ্বারা ষ্টেশন সমূহের মধ্যে ট্রেন পরিচালনা নিয়ন্ত্রিত হইবে যাহা প্রত্যহ ১৬
অথবা প্রশাসন কর্তৃক নির্দিষ্ট একটি সময়ে প্রধান প্রধান রেলওয়ে ষ্টেশনসমূহে
হইবে ।

আঃ নিঃ ৮৫ ক, খ এবং গ .... বাদ দেওয়া হইয়াছে

৮৬ । প্রচারিত সময়ের প্রতি আনুগত্য ।– প্রচারিত সময়ের পূর্বে কোন যাত্রী
বা মিশ্র (মিক্সড) ট্রেন কোন ষ্টেশন হইতে যাত্রা শুরু করিবে না ।

আঃ নিঃ ৮৬ ক– যদি কোন মালগাড়ীকে কোন ষ্টেশনে থামাইবার অথবা কার্য
সময় পঞ্জীতে (ওয়াকিং টাইম টেবল্) নির্দেশিত সময় পর্যন্ত থামাইয়া রাখিবার প্রয়ো
না হয়, তাহা হইলে প্রাপ্ত লাইন ক্লিয়ারের ভিত্তিতে অপরাপর ট্রেনসমূহের চলাচল
ক্রসিং-এ ব্যাঘাত না ঘটাইয়া উক্ত ট্রেনটিকে না থামিয়া সরাসরি চলিয়া যাইবার
উহার কাজ শেষ হইবার সাথে সাথে পরবর্তী ষ্টেশনের উদ্দেশ্যে রওয়ানা হইবার অনু
দেওয়া যাইতে পারে ।

৮৭ । ঘড়ির সময় স্থিরীকরণ ।– অন্তিম ষ্টেশন কিংবা ইঞ্জিন বদলীর (ই
চেঞ্জিং) ষ্টেশন হইতে কোন ট্রেন ছাড়িয়া যাইবার পূর্বে সংশ্লিষ্ট ট্রেনটির ভারপ্রাপ্ত
উক্ত ষ্টেশনের ঘড়ির সহিত নিজের ঘড়ির সময় মিলাইয়া লইবেন এবং ট্রেনটির চালক
তাহা অবহিত করিবেন যিনি তাহার ঘড়িটিও একইভাবে মিলাইয়া লইবেন ।

আঃ নিঃ ৮৭ ক– ট্রেনটির ভারপ্রাপ্ত গার্ড এবং চালক অবশ্যই যাত্রা শুরু করি
পূর্বে তাহাদের পারস্পরিক সাক্ষাৎ, কথোপকথন এবং উভয়ের ঘড়ির স

মিলাইয়া লইবার জন্য একটি স্থান নির্ধারণ করিবেন এবং গার্ডের উচিত
ষ্টেশনের ঘড়ির সহিত তাহার ঘড়ির সময় মিলাইবার পরে এই উদ্দেশ্যে
তাড়াতাড়ি স্থানে চালকের সহিত সাক্ষাৎ করা ।

যথাসাধ্য প্রথম ও দ্বিতীয় ঘণ্টাধ্বনির মধ্যবর্তী সময়ের ভিতর শেষ করিতে
সবকিছু ঠিক আছে এই বিষয়ে উভয়ের নিশ্চিত হইবার জন্য তাহারা
হইলে মধ্যবর্তী ষ্টেশন সমূহেও তাহাদের ঘড়ি মিলাইয়া লইবেন, তবে
ইহা দরকার হইবে না । এই বিষয়ে গার্ড এবং চালক উভয়ের প্রতিবেদনে
একটি মন্তব্য লিপিবদ্ধ করিতে হইবে ।

৮৮ । ট্রেন চলাচলের বিজ্ঞপ্তি ।– অসম্ভব না হইলে সংশ্লিষ্ট সকল ষ্টেশনে
প্রদান ব্যতীত কোন ট্রেন চলাচল করিবে না । তবে রেল কর্মীরা এইরূপ পূর্ব
ছাড়াই ট্রেন চলাচলের জন্য সদা প্রস্তুত থাকিবেন ।

আঃ নিঃ ৮৮ ক– ট্রেন চলাচল জনিত বিজ্ঞপ্তি জারীর নিয়মাবলীর জন্য কার্যকারী
পরিশিষ্ট দ্রষ্টব্য ।

৮৯ । সাধারণভাবে গতিসীমা ।– (অ) রেলওয়ের প্রতিটি সেকশনে প্রত্যেকটি
অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশক্রমে উক্ত সেকশনের জন্য অনুমোদিত বিশেষ
দ্বারা মঞ্জুরীকৃত গতি সীমার মধ্যে চলাচল করিবে । সেকশন ভিত্তিক
গতিসীমা কার্যকারী সময়পঞ্জীতে প্রদর্শিত হইবে যাহা জারী করার পর
কপি সরকারী পরিদর্শকের নিকট সরবরাহ করা হইবে ।

(আ) ট্রেনের চালক কার্যকারী সময়পঞ্জী অনুসারে যতটুকু সম্ভব নির্ভুলভাবে
ট্রেনের গতি নিয়ন্ত্রণ করিবেন যাহাতে তিনি ট্রেনের অতিরিক্ত গতি বা সময়ের
অগ্রহিতে পারেন । তিনি কোন দুইটি ষ্টেশনের মাঝখানে বিশেষ নির্দেশ-
অনুমোদিত সময়ের অধিক সময় বাঁচাইবেন না এবং সকল অস্থায়ী গতি
মানিয়া চলিবেন ।

আঃ নিঃ ৮৯ ক– প্রচলিত কার্যকারী সময়পঞ্জীর মাধ্যমে বিজ্ঞাপিত সংশ্লিষ্ট
অনুমোদিত সর্বোচ্চ গতিসীমা অবশ্যই লংঘন করা যাইবে না ।

আঃ নিঃ ৮৯ খ– কোন ষ্টেশনে আসিয়া চালক যদি দেখেন যে তাহার ইঞ্জিনটি
ত্রুটির কারণে নির্ধারিত সময়ের অধিক সময় ব্যয় করিতেছে তাহা হইলে তিনি
ষ্টেশন মাষ্টার এবং গার্ডকে পরবর্তী ষ্টেশনে পৌঁছিতে তাহার হিসাব অনুযায়ী

কতটুকু সময় ব্যয় হইবে, তাহা অবহিত করিবেন। অতঃপর ষ্টেশন
ট্রেনটি ছাড়িবার নির্দেশ দিবেন, না অন্য কোন ট্রেনকে অগ্রাধিকার দিবে
বিষয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করিবেন।

(ই) যখন দুইটি ষ্টেশনের মধ্যবর্তী এলাকায় অস্থায়ী ভাবে ট্রেন
নিয়ন্ত্রণ নির্দেশ করিবার প্রয়োজন দেখা দেয়, তখন যে স্থান হইতে গতি নিয়
হইবে উহার অন্ততঃ ৪০০ মিটার বা সিকি মাইল দূরে একটি, গতি নিয়ন্ত্রি
একটি এবং প্রয়োজন হইলে, যে স্থান হইতে স্বাভাবিক গতি অবলম্বন কর
সেই স্থানে একটি অনুমোদিত ধরণের সিগনাল বা নির্দেশক ব্যবস্থা করা হইবে

টীকা ঃ– সাধারণ নিয়ম ৪-এর আনুষঙ্গিক নিয়ম ৪ ক দ্রষ্টব্য।

৯০। **ফেসিং পয়েন্টের উপরে গতিসীমা**।– (অ) নন-ইন্টারলক
পয়েন্টের উপর ট্রেনের গতি কোন অবস্থাতেই ঘন্টায় ১৬ কিলোমিটারে (১০
অধিক হইবে না এবং টার্ন আউট ও ক্রস ওভারের উপরেও গতি অনুমোদিত
নির্দেশ অনুসারে ব্যতীত ঘন্টায় ১৬ কিলোমিটারের (১০ মাইল) বেশী হইবে
উক্ত নির্দেশক্রমে সর্বোচ্চ ঘন্টায় অনধিক ৩২ কিলোমিটার (২০ মাইল) পর্য
পারে।

(অ) উপ নিয়ম (অ) এর ব্যবস্থা সাপেক্ষে ইন্টারলকড ফেসিং পয়েন্ট
দিয়া একটি ট্রেন সরকারী পরিদর্শক কর্তৃক অনুমোদিত পন্থায় এবং তাহা
অনুমোদিত গতিতে চলিতে পারিবে।

(ই) কোন ষ্টেশনের সংশ্লিষ্ট লাইনটিকে পয়েন্ট বানাইয়া বা অন্য
অনুমোদিত পদ্ধতিতে অপরাপর লাইনসমূহ হইতে বিচ্ছিন্ন (আইসোলেট) ক
হইলে এবং ট্রেন চলাকালীন সময়ে এই অবস্থা বলবৎ রাখিবার জন্য ইন্টা
পদ্ধতি না থাকিলে, কোন ট্রেন ঘন্টায় ৪৮ কিলোমিটার (৩০ মাইল) অথবা স
পরিদর্শকের আদেশকৃত কোন গতির অধিক গতিতে উক্ত লাইনের উপর
সরাসরি (থ্রু) চলাচল করিতে পারিবে না। যে সকল ক্ষেত্রে অ
(নন–আইসোলেটেড) লাইনের উপর দিয়া ট্রেন সমূহের সরাসরি চলাচলের ব
রহিয়াছে সেই সকল ক্ষেত্রে সংযুক্ত লাইনসমূহ সকল প্রকার শান্টিং বন্ধ থাকিবে
উক্ত থ্রু লাইনের সংযুক্ত অবিচ্ছিন্ন লাইনের উপর ইঞ্জিনের সহিত যুক্ত নহে
কোন গাড়ীকে দাঁড়াইয়া থাকিতে দেওয়া যাইবে না।

ক– সকল ষ্টেশনে বিরতিহীন ট্রেনসমূহ সম্ভবমত সোজা (ষ্ট্রেইট)
দিয়া সরাসরি (থ্রু) চলাচল করিবে।

খ– ফেসিং পয়েন্টের দিকে অগ্রসরমান ট্রেন সমূহের চালকগণ
ট্রেনকে এমনভাবে নিয়ন্ত্রণে রাখিবেন যেন সঠিক সিগনাল প্রদর্শিত
সাথে সাথে ট্রেন থামাইতে সক্ষম হন।

গ– ফেসিং পয়েন্টে গতি নিয়ন্ত্রণের জন্য কার্যকারী সময়পঞ্জী

(পুশিং) ইঞ্জিন।– বিশেষ নির্দেশের সহিত সংগতি না রাখিয়া এবং
কিলোমিটারের (১৫ মাইল) অধিক গতিতে কোন ইঞ্জিন বা স্বয়ংচালিত
ট্রেনকে ষ্টেশন সীমার বাহিরে ঠেলিয়া নিবে না, তবে অনুমোদিত বিশেষ
(আন-কাপলড্) অবস্থায় চলাচলের অনুমতি প্রাপ্ত ট্রেনের
কোন সাহায্যকারী ইঞ্জিনের ক্ষেত্রে এই নিয়ম প্রযোজ্য হইবে না।
এক বা একাধিক গাড়ীযুক্ত কোন 'পেট্রল' বা 'সার্চলাইট'
সর্বোচ্চ ৪০ কিলোমিটার (২৫ মাইল) গতিবেগে চলিতে পারিবে।

স্পেশাল ট্রেনসমূহে ষ্টেশন সীমার বাহিরে ঠেলিয়া নেওয়া ট্রেনের
নিয়মে বর্ণিত সম্মুখ (হেড), পশ্চাৎ (টেইল) এবং পার্শ্ব (সাইড)
হইবে এবং ইহারা অবশ্যই সম্পূর্ণরূপে ভ্যাকুয়াম ব্রেক সংযোজিত

ক– কোন ষ্টেশনে ফিরিয়া আসিবার যথাযথ অধিকারপ্রাপ্ত খোয়াবাহী
ট্রেন ব্যতীত অন্য কোন ট্রেনকে যদি কোন ষ্টেশনে ফিরাইয়া আনিবার
দেওয়া হয়, তাহা হইলে অবশ্যই সংশ্লিষ্ট গার্ড ট্রেনটির কমপক্ষে ৫৫০ মিটার
সামনে থাকিয়া সম্পূর্ণ পথ বিপদজ্ঞাপক সিগনাল দেখাইতে দেখাইতে
ট্রেনটি অবশ্যই ধীরগতিতে গার্ডকে অনুসরণ করিবে।

খ- ট্রেনের সহিত সংযুক্ত নহে এমন কোন ইঞ্জিনের ক্ষেত্রে এইরূপ
অবশ্যই তাহার সহচালককে ইঞ্জিনটির সামনে পাঠাইয়া দিবেন এবং
তাহাকে অনুসরণ করিবেন।

গ- যখন কোন খোয়াবাহী ট্রেনকে, যে ষ্টেশন হইতে উহা ছাড়িয়া
সেই ষ্টেশনে ঠেলিয়া নিবার প্রয়োজন দেখা দেয়, তখন বিষয়টি অবশ্যই
ফিরার' টিকেটে লিপিবদ্ধ করা হইবে।

আঃ নিঃ ৯১ ঘ- যখন কোন ট্রেনকে কোন ষ্টেশনে ঠেলিয়া আনিবার
সম্বলিত লাইন ক্লিয়ার টিকেট প্রদান করা হয় তখন আনুষাঙ্গিক নিয়ম (ক)
সতর্কতা মূলক ব্যবস্থা গ্রহণ নিষ্প্রয়োজন। ষ্টেশন সীমার বাহিরে ঠেলিয়া
আদেশসহ কোন ট্রেন কোন ষ্টেশন ত্যাগ করিলে উহার সামনের গাড়ীটিকে
ব্রেক-ভ্যান হইতে হইবে, এবং সূর্যাস্তের পরে ও অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন
আবহাওয়ায় উহা অবশ্যই যে দিকে যাইতেছে সেইদিকে কমপক্ষে দুইটি
প্রদর্শন করিবে যাহার মধ্যে অন্ততঃ একটিকে অবশ্যই লাল হইতে হইবে।
এলাকায় সঠিক গতিপথে ঠেলিয়া নিবার সময় দুইটি সাদা আলো প্রদর্শিত
ইঞ্জিনে পিছনের বাতি প্রদর্শিত হইবে এবং গার্ড অবশ্যই সামনের গাড়ীতে
করিবেন।

আঃ নিঃ ৯১ ঙ- ঠেলা (পুশিং) ট্রেন গ্রহণ ।- কোন ষ্টেশন ছাড়িয়া
কোন ট্রেনকে অনিবার্য কারণে উক্ত ষ্টেশনে ঠেলিয়া নিতে হইলে, উহাকে
আউটার সিগনালের গোড়ায় অথবা ষ্টার্টার সিগনাল হইতে নিরাপদ দূরত্বে
করাইয়া তাহার পর একজন ষ্টেশন কর্মী দ্বারা সেই স্থান হইতে পথ প্রদর্শনের
আগাইয়া নেওয়া হইবে।

(সাঃ নিঃ ৩১ এর আঃ নিঃ ৩১ ছ দ্রষ্টব্য।)

আঃ নিঃ ৯১ চ- ঠেলা (পুশিং) ট্রেনের গতিসীমা ।- সামনের গাড়ীটি ব্রেক
হইলে উক্ত ঠেলা ট্রেনের গতিবেগ ঘন্টায় ২৪ কিলোমিটারের (১৫ মাইল)
হইবে না। কিন্তু সামনের গাড়ীটি ব্রেক-ভ্যান না হইলে উহার গতিবেগ
কিলোমিটারের (৫ মাইল) বেশী হইবে না।

আঃ নিঃ ৯১ ছ- **(১) সাহায্যকারী (এসিষ্টিং) ইঞ্জিন পরিচালনা
নিয়মাবলী** ।- কোন ট্রেন পরিচালনার কাজে একাধিক ইঞ্জিন ব্যবহৃত
সামনের ইঞ্জিনটি ছাড়া বাকী সকল ইঞ্জিনকে 'সাহায্যকারী ইঞ্জিন' হিসাবে
করা হইবে। সাহায্যকারী ইঞ্জিনকে সামনের ইঞ্জিনটির ঠিক পেছনে অথবা
পশ্চাদভাবে সংযুক্ত করা যাইতে পারে অথবা ট্রেনের পেছনের দিকে অসংযুক্ত
কাজ করানো যাইতে পারে।

(২) সামনের ইঞ্জিনের চালক সিগনালসমূহ মানিয়া চলিবার দায়িত্ব
করিবেন এবং অন্যান্য ইঞ্জিন বা ইঞ্জিন সমূহের চালক বা চালকগণ
ইঞ্জিনের চালক প্রদত্ত সিগনালসমূহ পর্যাবেক্ষণ ও পালন করিবেন।

বাঁশি
প্রাপ্তি
জানাইয়া
সাহায্যকারী
সাথে
চালক

[সাঃ নিঃ ১৩০- এর আঃ নিঃ ১৩০ ক (৫) অনুযায়ী] এবং
স্বীকার
নালের

নজর
একেবারে
নিজ নিজ

তখন
রের
চালক
ইইতে বা
রক্ষণ

হয়, তখন
পরিণত
না যাহা

অতিরিক্ত নিয়মাবলী ।- যে সকল সেকশনে কোন

(২) নন-ভ্যাকুয়াম বা আংশিক ভ্যাকুয়াম ট্রেনসমূহের অর্থাৎ যে স
সম্পূর্ণরূপে ভ্যাকুয়াম ব্রেক দ্বারা নিয়ন্ত্রিত হয় না, সেই সকল ট্রেনের পিছা
ভ্যানের পশ্চাতে শুধুমাত্র নিম্নবর্ণিত গাড়ী সমূহ সংযুক্ত করা যাইবে ঃ-

–একটি রেল কর্মকর্তা গাড়ী।

–একটি ঘোড়ার যান (হর্স বক্স) বা ক্যারেজ ট্রাক।

–ডিটিও/ডিটিএস বা প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তার বিশেষ নির্দেশক্রমে অ
গাড়ী।

শুধুমাত্র দিবালোকে রেলযান পরীক্ষক হইতে ট্রেনের পিছনে চলার প্রত
প্রাপ্ত ক্ষতিগ্রস্থ গাড়ী তবে অবশ্যই-

(ক) দিবালোকে ট্রেনের সর্বশেষ গাড়ীর পিছনে একটি প্রান্তফলক (টেই
লাগানো থাকিবে,

(খ) সূর্যাস্তের পর হইতে সূর্যোদয় পর্যন্ত এবং অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছ
ঝোড়ো আবহাওয়ায় সর্বশেষ গাড়ীটি পার্শ্ব (সাইড) এবং প্রান্ত (টেইল) বাতি
করিবে। যে সকল গাড়ী পার্শ্ব এবং প্রান্ত বাতি প্রদর্শনে অক্ষম সেই সকল গা
সম্পূর্ণরূপে ভ্যাকুয়াম-ব্রেক নিয়ন্ত্রিত নহে এই রকম ট্রেনের সর্বশেষ গাড়ী
ব্যবহার করা হইবে না।

টীকাঃ- ডিটিও/ডিটিএস বা প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তার নির্দেশ ব্যতীত, সম্
ভ্যাকুয়াম-ব্রেক দ্বারা নিয়ন্ত্রিত নহে। এই রকম কোন ট্রেনের পিছনের ব্রেক-ভ্যানের
দুইটির বেশী গাড়ী লাগনো যাইবে না।

৯৪। **ষ্টেশনে গার্ডের হাজিরার সময়**।- প্রত্যেক গার্ড, ক্ষমতাপ্রাপ্ত ক
কর্তৃক নির্দেশিত সময়ে যে ষ্টেশন হইতে তাহার ট্রেন যাত্রা শুরু করিবে সেই
হাজির হইবেন।

আঃ নিঃ ৯৪ ক- সেকশন রোড ভ্যান ট্রেন সমূহের ক্ষেত্রে গার্ড ট্রেন
নির্ধারিত সময়ের এক ঘন্টা পূর্বে অবশ্যই সংশ্লিষ্ট ষ্টেশনে হাজির থাকিবেন।

আঃ নিঃ ৯৪ খ- কোন বিশেষ ট্রেন সমষ্টির জন্য গার্ড বুকিংয়ের বিশেষ
ব্যতীত গার্ড বুকিংয়ের ক্ষেত্রে অবশ্যই 'আগে আসিলে আগে যাইবে' নীতি অ

হইবে। যদি কোন গার্ডকে তাহার বাহিরে যাইবার পালায় কোন কারণে
পাওয়া যায় তাহা হইলে ষ্টেশন মাষ্টার অবশ্যই পরবর্তীতে যাহার পালা
উক্ত ট্রেনের সহিত যাইবার জন্য নির্বাচন করিবেন।

আঃ নিঃ ৯৪ গ- যদি কোন গার্ড অসুস্থতার কারণে কাজ করিতে অপরাগ হন
তিনি তৎক্ষণাৎ সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টারকে তাহা জানাইবেন যাহাতে তিনি
পরিবর্তে কাজ করিবার জন্য অন্য গার্ড বন্দোবস্ত করিয়া লইতে পারেন।
উক্ত গার্ড অবশ্যই সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তার বরাবরে এই
একটি ডাক্তারী প্রত্যায়ন পত্র প্রেরণ করিবেন। (সাধারণ নিয়ম ১৭৯ এর
নিয়মাবলী দ্রষ্টব্য।)

আঃ নিঃ ৯৪ ঘ- গার্ডগণ তাহাদের বাসস্থান ছাড়িয়া কোথাও যাইবার সময় হঠাৎ
ট্রেন-এ কাজ করিবার জন্য প্রয়োজন হইলে কোথায় তাহাদিগকে পাওয়া যাইবে
তাহা জানাইয়া যাইবেন।

৯৫। **গার্ড ট্রেনের দায়িত্বে থাকিবেন**।- কোন ট্রেনের সহিত ইঞ্জিন সংযুক্ত হওয়ার
হইতে ভ্রমণের সম্পূর্ণ সময় গার্ড বা প্রধান গার্ড (যদি ট্রেনটিতে একাধিক গার্ড
থাকে) ট্রেনটির ট্রাফিক সংক্রান্ত বিরতি ও চলাচলের সহিত সংশ্লিষ্ট সকল বিষয়ের
নিয়োজিত থাকিবেন।

গার্ড ছাড়া ট্রেইনারবিহীন মোটর কোচ জাতীয় স্বয়ং চালিত যানের ক্ষেত্রে গার্ডের
দায়িত্ব উহার চালকের উপর ন্যস্ত হইবে।

৯৬। **ষ্টেশন সীমায় গার্ডের উপর কর্তব্য**।- যখন কোন ট্রেন কোন ষ্টেশন সীমার
অবস্থান করে তখন ট্রেনটির গার্ড উক্ত ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারের কর্তৃত্বাধীন
থাকিবেন।

৯৭। **চালক ও সহকারী চালকগণের হাজিরার সময়**।- চালক এবং সহকারী
চালকগণ ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা কর্তৃক তাহাদের যাত্রার পূর্ব নির্দেশিত সময়ে নিজ নিজ
স্থানে উপস্থিত থাকিবেন।

আঃ নিঃ ৯৭ ক- চালক এবং সহচালক অন্তিম অথবা প্রারম্ভিক ষ্টেশন হইতে
ছাড়িয়া যাইবার নির্ধারিত সময়ের ৪৫ মিনিট পূর্বে তাহাদের ইঞ্জিনের কাছে উপস্থিত
থাকিবেন, ইহার মধ্যে ৩০ মিনিট চালক কর্তৃক ইঞ্জিন পরীক্ষায় এবং বাকী ১৫ মিনিট
সংক্রান্ত বিষয়ে ব্যবহৃত হইবে।

৯৮। **চলন্ত ইঞ্জিনের কর্মী সংখ্যা**।- বিশেষ নির্দেশক্রমে অন্য
গৃহীত না হইলে, ইঞ্জিনের চালক এবং সহচালক উভয়ের উ
ইঞ্জিনকে কোন রানিং লাইনের উপর দিয়া চলিতে দেওয়া হইবে না।

আঃ নিঃ ৯৮ ক- **ভ্রমণকালীন সময়ে চালকের অক্ষমতা**।-
সময়ে যদি কোন চালক অক্ষম হইয়া পড়েন, তাহা হইলে সহচালক
সম্পন্ন হইলে, ট্রেনটিকে সম্মুখবর্তী প্রথম ইঞ্জিন বদলাইবার ষ্টেশন প
যাইবেন। যদি ট্রেনটি একটি যাত্রীবাহী ট্রেন হয়, তবে তিনি প্রথম
বা খোয়াবাহী (ব্যালাষ্ট) ট্রেনের দেখা পাইবেন উহার চালকের নি
ইঞ্জিনটি হস্তান্তর করিবেন। সহচালক ট্রেন চালনা বিদ্যায় যোগ্য
সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার লোকো ফোরম্যানের নিকট একজন চালক চাহিয়া
পাঠাইবেন; কিন্তু ঐরূপ সাহায্য আসিয়া পৌঁছিবার পূর্বেই যদি উক্ত ষ্টে
মালবাহী গাড়ী আসিয়া পৌঁছায়, তাহা হইলে উহার চালক বিলম্ব
দায়িত্ব গ্রহণ করিবেন এবং যদি ট্রেনটি যাত্রীবাহী হয় তবে উহাকে প
বদলাইবার ষ্টেশন পর্যন্ত চালাইয়া নিবেন।

৯৯। **ইঞ্জিন ভ্রমণ**।- বিশেষ নির্দেশের সহিত সংগতিপূর্ণ ক্ষেত্র ব্য
কোন ক্ষেত্রে চালক এবং সহচালক ব্যতীত অন্য কোন ব্যক্তি ইঞ্জি
করিবেন না।

আঃ নিঃ ৯৯ ক- প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলীই একমাত্র কর্মকর্ত
কাহাকেও ইঞ্জিনে চড়িবার অনুমতি প্রদানের অধিকার রহিয়াছে।

আঃ নিঃ ৯৯ খ- কর্তব্যরত অবস্থায় মেটাল পাশধারী ব্যক্তিগণ ইঞ্জি
করিতে পারিবেন।

আঃ নিঃ ৯৯ গ- শান্টিং-এর সময় পরিবহণ কর্মচারীগণ ইঞ্জিনে
পারিবেন।

আঃ নিঃ ৯৯-ঘ রাত্রিকালীন যৌথ সিগনাল পরিদর্শনের জন্য পরি
প্রকৌশল বিভাগ হইতে একজন করিয়া প্রতিনিধি একবারের জন্য ইঞ্জি
করিবার অধিকার পাইবেন।

১০০। চালকের প্রতি সহকারী চালকের আনুগত্য।- সহকারী চা
সকল বিষয়ে চালকগণের আইন সংগত আদেশ পালনে বাধ্য থাকিবেন।

আদেশ পালনে চালকের বাধ্য-বাধ্যকতা।- কোন ট্রেনের
হইবার পর হইতে ভ্রমণের সম্পূর্ণ সময় সংশ্লিষ্ট চালকগণ নিম্ন
পালন করিতে বাধ্য থাকিবেন-
ট্রাফিক বিষয়ক যাত্রা, বিরতি বা চলাচল সংক্রান্ত সকল বিষয়ে
আদেশ, এবং
ইঞ্জিনটির নিরাপদ ও সঠিক চালনা সাপেক্ষে কর্মরত ষ্টেশন মাষ্টার
অধীনে কর্মরত অন্য কোন রেল কর্মচারী কর্তৃক প্রদত্ত আদেশ।

ক- কোন ইঞ্জিন একটি লোকোমোটিভ ইয়ার্ড হইতে বাহির হইয়া
লোকোমোটিভ ইয়ার্ডে প্রবেশ করিবার পূর্ব পর্যন্ত ইহার সকল গতিবিধি
(মুভমেন্ট ষ্টাফ) নিয়ন্ত্রণাধীন থাকিবে এবং সংশ্লিষ্ট বিভাগের
ক্ষমতাপ্রাপ্ত চলাচল কর্মচারীর অনুমোদন ব্যতীত কোন চালকের
ট্রেন হইতে তাহার ট্রেন ইঞ্জিন বিচ্ছিন্ন করিবার অধিকার নাই।

খ- চালকগণকে সতর্ক করিয়া দেওয়া যাইতেছে যে তাহারা
বা কর্মীদের সহিত কোন রকম দ্বন্দ বা বিতর্কে অবতীর্ণ হইবেন না
কর্তব্যকর্ম পালনে কোনভাবেই বিঘ্ন সৃষ্টি করিবেন না।

গার্ডের সরঞ্জামাদি।- (ঘ) কর্তব্যরত অবস্থায় প্রত্যেক গার্ড ট্রেনে
অবশ্যই নিম্নলিখিত সরঞ্জামাদি রাখিবেন-
রেলওয়ে আইনের (এ্যাক্ট) ৪৭ নং ধারা মোতাবেক সংশ্লিষ্ট রেলওয়েতে
বলবৎ নিয়মাবলীর একখানা অনুলিপি অথবা সাধারণ নিয়ম ১৭০
কাছে সরবরাহকৃত নিয়মাবলীর অংশ বিশেষ;
রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট সেকশনের জন্য প্রযোজ্য সকল 'কারেকশন স্লিপ' ও
(যদি থাকে) বলবৎ কার্যকরী সময় পঞ্জীর (ওয়ার্কিং টাইম টেবল)
অনুলিপি;
একটি ঘড়ি;
একটি হাত সিগনাল বাতি;
একটি বাঁশি;
একটি লাল ঝাণ্ডা ও একটি সবুজ ঝাণ্ডা;
পর্যাপ্ত সংখ্যক পটকা সিগনাল; এবং

(৮) এই উদ্দেশ্য রেলওয়ে প্রশাসন কর্তৃক নির্দিষ্ট অন্য কোন বস্তু।

(আ) যদি কোন গার্ডের নিকট অনুচ্ছেদ (অ)-তে বর্ণিত দ্রব্যাদির কোনটি থাকে তাহা হইলে তিনি উহা তাহার সদর দপ্তরের (হোম ষ্টেশন) ষ্টেশন মাষ্টারকে অবহিত করিবেন যিনি উক্ত দ্রব্যের ঘাটতি পূরণ করিয়া দিবেন।

আঃ নিঃ ১০২ ক- উপরে বর্ণিত সরঞ্জামাদি ছাড়াও কর্তব্যরত অবস্থায় প্রত্যেক গার্ড ট্রেনে তাহার সহিত নিম্নলিখিত জিনিষপত্রগুলিও রাখিবেন।

(১) একটি ক্যারেজের চাবি,

(২) বারটির এক বাক্স পটকা সিগনাল,

(৩) যাত্রীদের যোগাযোগ যন্ত্রের (প্যাসেঞ্জার্স, কমিউনিকেশন অ্যাপারেটাস) একটি চাবি,

(৪) একটি কালির দোয়াত, কলম ও পেন্সিল,

(৫) যাত্রীবাহী ট্রেনের প্রধান গার্ডের নিকট চারিটি কড়ার তালা (প্যাডলক) এবং যাত্রীবাহী ট্রেনের দ্বিতীয় গার্ড ও মালবাহী ট্রেনের গার্ডের নিকট দুইটি করিয়া কড়ার তালা (প্যাডলক)

(৬) একটি মেমোরেণ্ডাম বহি,

(৭) একটি অতিরিক্ত লাল ঝাণ্ডা,

(৮) একটি গার্ডের প্রত্যায়নপত্র বই,

(৯) একটি টেইল-ল্যাম্প, এবং

(১০) একটি টেইল-বোর্ড।

আঃ নিঃ ১০২ খ-আর পি সির সহিত নিম্নবর্ণিত জিনিষপত্রাদি থাকিবে ঃ-

(ক) একটি ক্যারেজের চাবি,

(খ) একটি লাল এবং একটি সবুজ ঝাণ্ডা,

(গ) একটি হাত সিগনাল বাতি।

আঃ নিঃ ১০২ গ-ট্রেন সমূহের ভারপ্রাপ্ত গার্ডগণ নিজেদের সহিত ব্রেক-ভ্যানে সরঞ্জাম হিসাবে একজোড়া চাকায় লাগানোর পোঁজ (স্প্র্যাগ) বহন করিবেন। তাহারা যে সমস্ত ব্রেক-ভ্যানে ভ্রমণ করেন সেই সকল ব্রেক-ভ্যানে বৈদ্যুতিক সাইড ল্যাম্প না থাকিলে নিজেদের সহিত এক জোড়া সাইড ল্যাম্প বহন করিবেন। প্রত্যেক গার্ড নিজ নিজ ভ্রমণের প্রারম্ভিক ষ্টেশন হইতে ব্রেক-ভ্যানের আবশ্যক সরঞ্জামাদির সরবরাহ পাইবেন।

আঃ নিঃ ১০২ ঘ- গার্ডগণের দ্বারা ব্যবহৃত হইবার জন্য প্রয়োজনীয় সময় ব্যতীত সকল সময়ে টেইল-ল্যাম্প এবং টেইল-বোর্ডগুলি ষ্টেশনের ল্যাম্পরুমে মজুত থাকে এবং কেবলমাত্র গার্ডগণ কর্তৃক ট্রেন পরিচালনার প্রয়োজনে ঐগুলি তাহাদের হস্তান্তর করা হইবে।

১০৩। **চালকগণের আবশ্যিক সরঞ্জামাদি** ।- কর্তব্যরত অবস্থায় প্রত্যেক চালক, তাহার ট্রেনের সহিত অবশ্যই নিম্নলিখিত সরঞ্জামাদি রাখিবেন-

(অ) রেলওয়ে আইনের (এ্যাক্ট) ৪৭ নং ধারা মোতাবেক সংশ্লিষ্ট রেলওয়ের জন্য নিয়মাবলীর এক খানা অনুলিপি অথবা সাধারণ নিয়ম ১৭০ অনুসারে তাহার জন্য সরবরাহকৃত উক্ত নিয়মাবলীর অংশবিশেষ।

(আ) রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট সেকশনের জন্য প্রযোজ্য সকল 'কারেকশন স্লিপ' ও নোটিশ সমেত (যদি থাকে) বলবৎ কার্যকরী সময় পঞ্জীর একখানা অনুলিপি; এবং

(ই) এই উদ্দেশ্য রেলওয়ে প্রশাসন কর্তৃক নির্দিষ্ট সরঞ্জামাদি এবং রসদ।

১০৪। **যাত্রা শুরুর পূর্বে বিজ্ঞপ্তি সমূহ পরীক্ষার বিষয়ে চালক এবং গার্ডের দায়িত্ব** ।- ট্রেন সমেত যাত্রা শুরু করিবার পূর্বে প্রত্যেক গার্ড এবং চালক তাহাদের নিকট প্রদত্ত সকল বিজ্ঞপ্তি পরীক্ষা করিয়া দেখিবেন এবং অতঃপর নির্ণয় করিয়া লইবেন যে, রেলওয়ের যে সেকশনের উপর দিয়া তাহারা ট্রেনটি লইয়া যাইতেছেন সেই সেকশনে বিশেষ মনোযোগ প্রদান করিবার মত কিছু আছে কিনা।

আঃ নিঃ ১০৪ ক-সকল স্থায়ী গতি নিয়ন্ত্রণ সম্পর্কে কার্যকরী সময় পঞ্জীতে বিজ্ঞপ্তি দেওয়া থাকে। অস্থায়ী গতি নিয়ন্ত্রণ সমূহ ঘোষণা পত্রে (গেজেট) লিপিবদ্ধ থাকে। যে সকল স্থানে স্থায়ী সিগনাল দেওয়া হয় নাই এবং স্থায়ী সিগনাল কর্তৃক নির্দেশিত হয় নাই এমন সকল গতি নিয়ন্ত্রণের স্থানে প্রত্যেক ট্রেনকে অবশ্যই সতর্কতা আদেশ (কশন অর্ডার) প্রদান করা হইবে।

(সাধারণ নিয়ম ৩০৪ ও ৩৪৭- এর আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী এবং সাঃ নিঃ ১৬৩ এর সাঃ নিঃ ১৬৩ ক দ্রষ্টব্য।)

আঃ নিঃ ১০৪ খ- কোন নিরক্ষর চালককে, কাজ করিতে অভ্যস্ত নহেন বা কাজ করার জন্য কাজ করেন নাই এমন সেকশনে ট্রেন সমেত পাঠাইবার সময় সংশ্লিষ্ট সেকশনের সকল স্থায়ী ও অস্থায়ী গতি নিয়ন্ত্রণ সম্পর্কে যাত্রার প্রাক্কালে পুনর্বার ব্যাখ্যা করিয়া বুঝাইয়া দেওয়া সংশ্লিষ্ট লোকো ফোরম্যানের কর্তব্য। তিনি যে ইহা সঠিকভাবে সম্পন্ন করিয়াছেন তাহার প্রমাণ স্বরূপ তিনি সংশ্লিষ্ট চালকের স্বাক্ষর গ্রহণ করিবেন।

গ। **ট্রেন ছাড়িবার পূর্বের সতর্কতা সমূহ।**

১০৫। **ছাড়িবার পূর্বে ট্রেন সমূহের পরীক্ষা** ।- যখন কোন ষ্টেশনে কোন ট্রেন পরীক্ষক দ্বারা পরীক্ষিত হয়, তখন ষ্টেশন মাষ্টার, যে পর্যন্ত না ট্রেন পরীক্ষক নিকট হইতে এই মর্মে সংবাদ পান যে ট্রেনটি যাইবার উপযুক্ত, সে পর্যন্ত ট্রেন ছাড়িয়া যাইবার অনুমতি দিবেন না।

আঃ নিঃ ১০৫ ক- ট্রেন পরীক্ষক তাহার প্রতিবেদনটি ট্রেনের গার্ডের কাছে র করিবার পূর্বে অবশ্যই তাহাতে কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টারের প্রতিস্বাক্ষর লইবেন।

আঃ নিঃ ১০৫ খ- যদি ট্রেন পরীক্ষকের কোন গাড়ীর চলিবার উপযুক্ততা কোন রকম সন্দেহ থাকে তবে তিনি অবশ্যই উক্ত গাড়ীর উভয় পার্শ্বে 'চলিবে নহে' (নট টু রান) লিখিত লেবেল আ'টিয়া দিবেন এবং তৎক্ষণাৎ সেই বিষয়ে মাষ্টারকে অবহিত করিবেন। ট্রেন পরীক্ষক কর্তৃক পুনরায় উক্ত গাড়ীর উপযুক্ততা সম্পর্কে প্রত্যায়ন প্রদান করিবার পূর্বে এবং উক্ত লেবেল তুলিয়া পূর্বে, গাড়ীটিকে কোন ক্রমেই কোন ট্রেনের সহিত সংযুক্ত করা চলিবে না।

আঃ নিঃ ১০৫ গ-কোন গাড়ীতে কারখানায় পাঠাইবার লেবেল আঁটা থা উক্ত গাড়ী যে ষ্টেশনে আছে সেই ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার প্রথম যে ট্রেনটি যা উহার সহিত উক্ত গাড়ীটিকে পাঠাইয়া দিবেন। যদি গাড়ীটির বোঝাইকরণ সম্ভ তবে সংশ্লিষ্ট কারখানায় যাইবার পথে পড়ে এইরূপ ষ্টেশনের জন্য উক্ত গাড়ীতে বোঝাই করা যাইবে।

আঃ নিঃ ১০৫ ঘ-**ট্রেন সমূহের পরীক্ষাকালে পরীক্ষা কর্মীদের নিরা ব্যবস্থা** ।- ট্রেন পরীক্ষা কর্মীগণ যতক্ষণ কোন ট্রেন পরীক্ষায় রত থাকিবেন তত দিনের বেলায় লাল পতাকা বা লাল চাকতি এবং রাতের বেলায় লাল আলো তাহাদের নিরাপত্তার ব্যবস্থা করা হইবে এবং এই সকল সংকেত প্রত্যাহার নিলে বুঝিতে হইবে যে, ট্রেনের পরীক্ষা কর্ম সমাপ্ত হইয়াছে।

সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার কিংবা বিশেষ ভাবে নিযুক্ত অন্য কোন পরিবহণ বিভা কর্মচারী কর্তৃক 'ড্যামেজ মেমো'র প্রাপ্তি স্বীকারের পূর্ব পর্যন্ত ক্ষতিগ্রস্থ কোন কোন ট্রেনের সহিত বাহির হইয়া গেলে, সংশ্লিষ্ট ট্রেন পরীক্ষা কর্মীগণ তাহার দায়ী হইবেন।

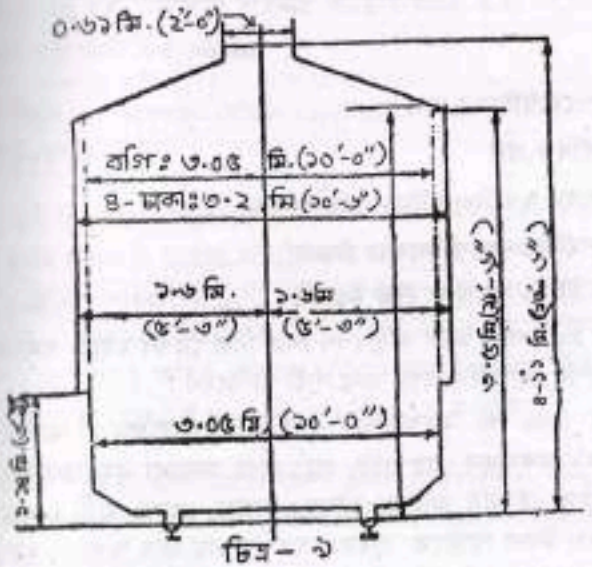
১০৬। **রেলযান বোঝাইকরণ** ।- (অ) কোন ওয়াগন অথবা খোলা ট্রাক এ ভাবে বোঝাই করা হইবে না যাহাতে, রেলওয়ে আইনের ৫৩ (৩) ধারায় নি

এক্সেল লোড (মেক্সিমাম গ্রস লোড অন এক্সেল) অথবা রেলওয়ে কর্তৃক কোন কম লোড (যদি কিছু থাকে) অতিক্রম করে।

(আ) অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশ ব্যতীত, কোন যান (ভেহিকল) এমন ভাবে বোঝাই না করা যাহাতে যোগাযোগ মন্ত্রণলায় (রেলওয়ে বিভাগ) কর্তৃক সময়ে সময়ে নির্ধারিত চলন পরিসর (মেক্সিমাম মুভিং ডাইমেনশনস) অতিক্রম করে।

১০৬ ক- প্রমীত চলন পরিসর (ষ্ট্যান্ডার্ড মুভিং ডাইমেনশনস্) ।- কোন কোন গাড়ীকে (ভেহিকল) চলিতে দেওয়া হইবে না যদি ইহা অথবা ইহাতে মাল নিম্নে প্রদত্ত পরিসরের মধ্যে না থাকে-

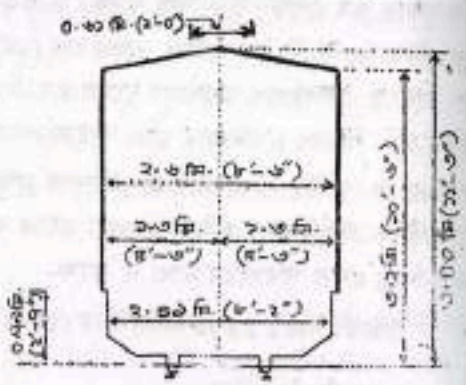
ষ্ট্যান্ডার্ড গেজ ঃ ১৬৭৬ মিলিমিটার (৫'-৬")



চিত্র- ৯

	ফুট	মিটার
...নাল বোঝাইয়ের মাপ		
...র্বাধিক প্রস্থ	১০½	৩.২
...রেলের মধ্যবিন্দু হইতে সর্বাধিক প্রস্থ	৫·½	১.৬
...ওর হইতে কেন্দ্রে সর্বোচ্চ উচ্চতা	১৩½	৪.১১
...ওর হইতে পার্শ্বে সর্বোচ্চ উচ্চতা	১১½	৩.৫

মিটার গেজঃ ১০০০ মিলিমিটার (৩-৩⅜")



চিত্র-১০

মালামাল বোঝাইয়ের মাপ		ফুট	মি
মোট সর্বাধিক প্রস্থ	....	৮½	২.
উভয় রেলের মধ্যবিন্দু হইতে সর্বাধিক প্রস্থ	....	৪½	১.
রেল-স্তর হইতে কেন্দ্রে সর্বোচ্চ উচ্চতা	....	১১½	৩.
রেল-স্তর হইতে পার্শ্বে সর্বোচ্চ উচ্চতা	....	১০½	৩.

আঃ নিঃ ১০৬ খ- ষ্টেশন মাষ্টারগণ নিজ নিজ ষ্টেশন হইতে গমনকারী ট্রে
পূর্ণ এবং নিরাপদ বোঝাইকরণের জন্য দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ১০৬ গ- বৃহদায়তন এবং দীর্ঘ দ্রব্যাদির বোঝাইকরণ।- গাড়ীতে (ট্রাক) যানবাহন, যন্ত্রপাতি, কাঠ এবং অন্যান্য বৃহদায়তন দ্রব্যাদি সতর্কতার সহিত বোঝাই করিতে হইবে। জোড়া খোলা গাড়ী (পেয়ার অব ব্যবহারের সময় উভয় গাড়ীতে সুষম ভাবে বোঝার ভার চাপানো হইবে এবং দ্রব্যাদি এমনভাবে বোঝাই করিতে হইবে যাহাতে স্প্রীং-এর উপর সুষম ভাবে ন্যস্ত হয়।

আঃ নিঃ ১০৬ ঘ- বোলস্টার বিহীন নীচু পাশ ওয়ালা খোলা গাড়ী রেল, এ্যাংগেল বা বার প্রভৃতি পরিবহণের জন্য ব্যবহৃত হইলে এমন ভাবে বো করিতে হইবে যেন এক গাড়ীর মালামাল অন্য খোলা গাড়ীতে বোঝাই মালামালের সহিত পরস্পর আবদ্ধ হইয়া না পড়ে, এবং প্রয়োজন হইলে এ ভাঙ্গী দ্বারা ইহার প্রতিরোধ মূলক ব্যবস্থা নেওয়া হইবে।

আঃ নিঃ ১০৬ ঙ-কাঠ কিংবা অন্য দ্রব্য দৈর্ঘ্যে দুইটি খোলা গাড়ীকে ছাড়াইয়া তিনটি খোলা গাড়ীতে বোঝাই করিবার প্রয়োজন হইলে মাঝের খোলা কোন অংশ বহন করিবে না, পথের বাঁকে চলিবার সময় যাহাতে হইয়া নড়াচড়া করিতে পারে তাহার জন্য ইহাকে মুক্ত রাখিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১০৬ চ- **বহন ক্ষমতার মধ্যে মাল বহন**।- মালামাল পরিবহণের কাজে যানের গায়ে উহার বহন ক্ষমতা চিহ্নিত থাকে। বিশেষ নির্দেশের ক্ষেত্র ব্যতীত এই বোঝাই-চিহ্ন অতিক্রম করা যাইবে না।

১০৭। **ভ্রাম্যমান ক্রেন সমূহ**।- কোন ভ্রাম্যমান ক্রেন ট্রেনের সহিত লাগানো যে পর্যন্ত না ইহা একজন বিধিমতে ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যাক্তি কর্তৃক প্রত্যয়িত হয় যে ইহা ঠিকভাবে যাইবার অবস্থায় আছে এবং প্রয়োজন অনুসারে ডামী' এর জন্য ডামী ট্রাক আছে।

আঃ নিঃ ১০৭ ক- একজন লোকো ফোরম্যান বা ট্রেন পরীক্ষক এই আইনে ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যাক্তি।

আঃ নিঃ ১০৭ খ- যতদূর সম্ভব ক্রেন সমূহকে মালবাহী গাড়ীর সহিত সংযুক্ত করা যখন কোন মালগাড়ী পাওয়া যাইবে না তখন একটি ক্রেনকে ধীর গতি সম্পন্ন (বিশেষ) ট্রেনের সহিত লাগানো যাইতে পারে তবে সেই ক্ষেত্রে পূর্বাহ্নেই পরিবহণ কর্মকর্তার অনুমতি গ্রহণ অপরিহার্য। কোন অবস্থাতেই ৪০ কিলোমিটারের (২৫ মাইল) অধিক গতিতে চলিবার জন্য নির্ধারিত ট্রেন সমূহে কোন লাগানো হইবে না (সাঃ নিঃ ১১০ এর আঃ নিঃ ১১০ ক দ্রষ্টব্য।)

১০৮। **ডামী ট্রাক**।- যখন কোন খোলা ট্রাকে বোঝাইকৃত মাল গাড়ীর দৈর্ঘ্য বিপজ্জনকভাবে বাহিরে থাকে, তখন একটি অতিরিক্ত খোলা ট্রাক ডামীরূপে করিবার জন্য লাগানো হইবে।

আঃ নিঃ ১০৮ ক- খোলা গাড়ী সমূহ ডামী হিসাবে ব্যবহৃত হইবার সময় ইহাদের খুটি (ষ্ট্যানচিয়ন) অবশ্যই নীচু করিয়া বা খুলিয়া রাখিতে হইবে।

১০৯। **বিপজ্জনক গাড়ী সমূহ**।- (অ) লাইনচ্যুত হইয়াছিল এরূপ কোন যান দুই মধ্যে চলিবে না, যে পর্যন্ত না ইহা উপযুক্ত ট্রেন পরীক্ষক কর্তৃক পরীক্ষিত ছাড়পত্র প্রাপ্ত হয়।

১১১। **যোগাযোগের ব্যবস্থা (মিনস্ অব কমিউনিকেশন)** যাত্রীবাহী ট্রেন অথবা মিশ্র (নিক্সড) ট্রেন কোন ষ্টেশন হইতেই প্রেরিত হইবে প্রত্যেক যাত্রী যানে গার্ডের সহিত যোগাযোগ স্থাপন করিবার ব্যবস্থা থাকে।

(আ) এই নিয়ম প্রযোজ্য হইবে না-

(১) যখন যাত্রীবাহী বা মিশ্র ট্রেনে ভ্যাকুয়াম সম্পূর্ণ বা আংশিক হইয়া যায়,

(২) যখন মানবাহী ট্রেনগুলিতে অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশানুসারে সমূহ লাগানো হয়।

(৩) অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশানুসারে রেলওয়ের যে সেকশন গুলিকে দেওয়া হইয়াছে সেই রূপ সেকশনে মিশ্র ট্রেনগুলির বেলায় এবং

(৪) অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশানুসারে যে নির্দিষ্ট ট্রেনগুলিকে অব্যাহতি হইয়াছে সেই ট্রেনগুলির বেলায়।

(ই) যদি কোন রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ নিঃসন্দেহ হন যে উপনিয়ম (অ) যোগাযোগ ব্যবস্থার দুরভিসন্ধিমূলক ব্যবহার চলিতেছে তাহা হইলে উক্ত কোন বিধানের প্রতিবন্ধকতা ছাড়া এই নিয়ম যে সকল ট্রেনের জন্য প্রযোজ্য ট্রেনের সবকয়টি বা যে কোন যাত্রীযানে সংযোজিত যোগাযোগ ব্যবস্থাকে বিচ্ছিন্ন করিবার নির্দেশ দিতে পারেন।

(ঈ) যে মাল গাড়ীতে (গুডস ভেহিকল) যাত্রী বহন করা হয় এই আওতায় সেগুলি যাত্রীযান (প্যাসঞ্জার ভেহিকল) বলিয়া গণ্য হইবে না।

টীকাঃ সম্পূর্ণ ভ্যাকুয়ামহীন বা আংশিক ভ্যাকুয়াম মিশ্র ট্রেন সমূহের সংক্রান্ত নিয়মাবলীর জন্য কার্যকারী সময় পঞ্জিয় পরিশিষ্ট দ্রষ্টব্য।

টীকাঃ যে সকল মিশ্র ট্রেন সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে ভ্যাকুয়াম ছাড়া চলিবে উহাদের বিষদ বিবরণের জন্য কার্যকারী সময় পঞ্জি দ্রষ্টব্য।

১১২। কাপলিংসমূহ।-কোন গাড়ী (ভেহিকল) যাহাতে অনুমোদিত নয় কাপলিং অথবা সেন্ট্রাল কাপলিং লাগানো নাই, তাহা যাত্রী ট্রেন বা মিশ্র ট্রেনে লাগানো হইবে না।

১১৩। ট্রেনের দায়িত্বভার লইবার প্রাক্কালে গার্ডের [illegible] গ্রহণ করেন। ট্রেনটি দাড়িবার পূর্বে ব্যক্তিগ

(ক) [illegible] যথাযথরূপে সংযুক্ত আছে।

(খ) [illegible] নির্দিষ্ট গতিরোধক শক্তি (ব্রেকিং পাওয়ার) বি

(গ) [illegible] যাত্রীযানের এবং মালগাড়ীর দরজাগুলি [illegible] বন্ধ করা ও আটকানো যায়।

(ঘ) [illegible] প্রয়োজনীয় সমস্ত টেইল-বোর্ড/টেইল-ল্যাম্প [illegible] সময় সেই বাতি গুলি জ্বালানো আছে ও [illegible]

(ঙ) গার্ড ও চালকের মধ্যে যোগাযোগের জন্য কোন যন্ত্র [illegible] ব্যবস্থায় আছে। এবং

(চ) সাধ্যমতভাবে যতদূর সম্ভব জানিতে পারা যায়, ট্রেনটি [illegible] করে।

১১৩ক। ট্রেন পরীক্ষা করিবার ষ্টেশন সমূহে ট্রেন [illegible] বিষয়ক কর্মীগণ দেখিবার জন্য দায়ী থাকিবেন যে

(১) উপরোক্ত অনুচ্ছেদ (আ) এবং (ই) এর বর্ণিত ব্যবস্থা

(২) সকল বৈদ্যুতিক পাখা ও বাতি সঠিক কার্যকর অবস্থায়

(৩) সকল পায়খানা/ প্রস্রাবখানা পরিস্কার আছে এবং কর্ম

১১৩খ। ট্রেন পরীক্ষা করিবার ষ্টেশন ব্যতীত অন্য [illegible] জন্য দায়ী থাকিবেন যে আঃ নিঃ ১১৩ (ক) বর্ণিত ব্যবস্থা [illegible]

১১৩ গ। সম্পূর্ণরূপে ভ্যাকুয়াম ব্রেক নিয়ন্ত্রিত [illegible] গার্ড তাহার ব্রেক-ভ্যানের ভালভ লিভারে আস্তে করিয়া [illegible] পরীক্ষা করিয়া লইবেন।

১১৩ঘ। ট্রেনের যে কোন ধরণের ত্রুটি [illegible] ষ্টাফকে অবগত করা হইবে। যে সকল ঘাটতি শোধ [illegible] মেমোরেন্ডাম বহিতে টুকিয়া রাখা হইবে, যদি

নিরাপদ চলাচল ব্যাহত করিবার মত কিছু না হয়। অন্যথায়, [illegible] বাদ দিবার পূর্বে ট্রেনটি ছাড়া যাইবে না। রাত্রিকালীন যাত্রীবাহী ট্রেনের তাহার সহকারী বাতিগুলি পরীক্ষা করিয়া নিশ্চিত হইবেন যে [illegible] জ্বলিতেছে এবং উহাদের যে কোন রকম ত্রুটি সম্পর্কে ষ্টেশন [illegible] করিবেন।

১১৪। ট্রেন ছাড়িবার অনুমতি দিবার পূর্বে ষ্টেশন মাষ্টারের [illegible]

গার্ডকে ট্রেন ছাড়িবার অনুমতি দিবার পূর্বে ষ্টেশন মাষ্টারকে [illegible] ট্রেনটির অগ্রসর হইবার জন্য প্রয়োজনীয় সব কিছুই ঠিক আছে।

আঃ নিঃ ১১৪ক- যখন ষ্টেশন মাষ্টার কোন ঘুর্ণিঝড় উদ্ভূত বিপদ [illegible] তখন চালক এবং গার্ডের সহিত পরামর্শ করিয়া তিনি উদ্ভূত বিপদ [illegible] ট্রেনকে বিলম্ব করাইবার অধিকার রাখেন।

আঃ নিঃ ১১৪ খ- যখন ষ্টেশন মাষ্টার ট্রেন চলাচলকে বিপন্ন [illegible] ট্র্যাকের এমন কোন ত্রুটি সম্পর্কে কোন তথ্য পান, তখন চালক এবং [illegible] পরামর্শ করিয়া সংশ্লিষ্ট ট্র্যাকটি কমপক্ষে প্রকৌশল বিভাগীয় স্থায়ীপথ [illegible] মেট কর্তৃক পরিদর্শিত ও প্রত্যয়িত হওয়া পর্যন্ত ট্রেন বিলম্ব করাইবেন।

১১৫। ষ্টেশন হইতে ছাড়িবার অনুমতি।-(অ) ট্রেনের [illegible] ট্রেনটি থামিয়াছে সেই ষ্টেশন হইতে ষ্টেশন মাষ্টারের অনুমতি না পাওয়া [illegible] ছাড়িবার জন্য সিগনাল দিবেন না।

(আ) যে ট্রেনে যাত্রীযান (প্যাসেঞ্জার ভেহিকেল) লাগানো [illegible] ভারপ্রাপ্ত গার্ড ছাড়িবার জন্য সিগনাল দিবেন না, যে পর্যন্ত না তিনি [illegible] যে, কোন যাত্রী ট্রেনে উঠিতেছেন না বা ট্রেন হইতে নামিতেছেন না, [illegible] বাহিরে চড়িয়া ভ্রমণ করিতেছেন না এবং বিশেষ নির্দেশানুসারে ব্যতীত, [illegible] উদ্দেশ্যে নহে এমন কোন কামরায় বা গাড়ীতে কোন লোক ভ্রমণ করিতেছে।

টিকাঃ- সাঃ নিঃ ১৮৬ দ্রষ্টব্য।

আঃ নিঃ ১১৫ক- **যাত্রীবাহী ট্রেন সমূহের যাত্রা এবং গার্ডের** [illegible] ষ্টেশন মাষ্টার, বহির্গামী কোন যাত্রীবাহী ট্রেন সংক্রান্ত সকল কাজ [illegible] ইহার জন্য সংশ্লিষ্ট সকল পয়েন্ট বানানো হইয়াছে বলিয়া এবং [illegible] নিকট অগ্রসর হইবার অধিকার (যে স্থানে প্রয়োজন) হস্তান্তর করা [illegible]

[illegible] আছে) অনুমতি জ্ঞাপক করা হইয়াছে বলিয়া স্বয়ং সন্তুষ্ট [illegible] ঘন্টা বাজাইবার আদেশ দিবেন। অতঃপর সকল যাত্রী [illegible] ঠিক থাকিলে গার্ড তাহার বাঁশী বাজাইয়া এবং [illegible] দিনের বেলায় একটি সবুজ ঝান্ডা ও রাতের বেলায় [illegible] ট্রেন ছাড়িবার জন্য সিগনাল দিবেন। ইহা পরিস্কার [illegible] চালকের নিকট অগ্রসর হইবার অধিকার হস্তান্তর ট্রেন [illegible]। হাটিং সিগনাল (যে স্থানে আছে) অনুমতিজ্ঞাপক [illegible] ঘন্টা ধ্বনি গার্ডের প্রতি যাত্রা করিবার জন্য ষ্টেশন [illegible] গার্ডের বংশীধ্বনি ও সবুজ ঝান্ডা বা আলো দোলানো [illegible] গাড়ী ছাড়ার সংকেত বলিয়া গণ্য হইবে।

[illegible] প্রতি একটি সাংকেতিক নিয়মে ষ্টেশন ঘন্টা বাজাইয়া [illegible] প্রদত্ত হইবে। সংকেতগুলি নিম্নরূপঃ-

[illegible] ট্রেনসমূহ-০০০ বিরতি ০০০ আঘাত।

[illegible] ট্রেনসমূহ-০০ বিরতি ০০ আঘাত।

[illegible] সমূহে পূর্ববর্তী অনুচ্ছেদে প্রদত্ত সংকেতটি কেবলমাত্র [illegible] ট্রেনসমূহের ক্ষেত্রে ব্যবহৃত হইবে। শাখা লাইনের ট্রেন [illegible] নিম্নলিখিত সংকেতটি ব্যবহৃত হইবেঃ-

[illegible] ট্রেন সমূহ-০০০ বিরতি ০০০ বিরতি ০০০ আঘাত।

[illegible] ট্রেন সমূহ-০০ বিরতি ০০ বিরতি ০০ আঘাত।

[illegible] ঘন্টা প্রারম্ভিক (অরিজিনেটিং) ষ্টেশন সমূহে ট্রেন ছাড়িবার [illegible] পূর্বে একটি সর্তক ঘন্টা বাজানো হইবে। ষ্টেশন ঘন্টায় [illegible] আঘাতের মাধ্যমে এই ঘন্টাধ্বনি করা হইবে। অন্যান্য ষ্টেশন [illegible] অনুচ্ছেদে নির্দেশাবলী প্রযোজ্য হইবে।

[illegible] বা তদূর্ধ সময়ের বিরতিসম্পন্ন ট্রেন সমূহের যাত্রীদের প্রতি [illegible] ঘন্টা।-যখন যাত্রীবহনকারী কোন ট্রেনের ৮ মিনিট বা তাহার [illegible] বিরতি থাকে এবং ট্রেনটি সময়মত আসিয়া থাকে তখন একজন

কর্মচারী ট্রেনটি পৌঁছিবার সাথে সাথে ষ্টেশনটির নাম এবং ট্রেনটি [illegible] তাহা ঘোষণা করিবেন, যেমন "সীতাকুণ্ড, এই ট্রেনটি এখানে ৮মিনিট [illegible] দিনের বেলা ও রাত্রি বেলা উভয় ক্ষেত্রেই অবশ্যই করিতে হইবে এবং [illegible] যাত্রীদের সুবিধার জন্য যাহারা ষ্টেশনের কল হইতে পানি সংগ্রহ করিবে [illegible] কারণে ট্রেন হইতে নামিতে চাহেন। এইক্ষেত্রে যাত্রীদিগকে তাহাদের [illegible] সর্তক করিবার জন্য ট্রেনটি ছাড়িয়া যাইবার নির্ধারিত সময়ের পূর্ব [illegible] ষ্টেশনের ঘন্টায় দশটি ধ্বনিও করিতে হইবে। জংশন এবং অন্যান্য [illegible] ২২০০ ঘটিকা হইতে ৬০০ ঘটিকার মধ্যে ষ্টেশনের নাম ঘোষণা করা [illegible]

(৫) ট্রেন চলাকালে উহার পাদানীতে (ফুটবোর্ড) চড়া বা [illegible] যাওয়া কঠোর ভাবে নিষিদ্ধ।

আঃ নিঃ১১৫খ- মালগাড়ীর যাত্রা শুরু করণ।-মালগাড়ীর জন্য [illegible] বাজাইতে হইবে না। একক বা জোড়া পথের ষ্টেশন সমূহ হইতে নিম্নলিখিত মালগাড়ীর যাত্রা শুরু হইবে:-

(১) যে সকল ষ্টেশনে, মালগাড়ী দাঁড়াইয়া আছে এমন লাইনের জন্য [illegible] কোন বিশেষ ষ্টার্টিং সিগনাল নাই, সেই সকল ষ্টেশনে কর্তব্যরত ষ্টেশন [illegible] গার্ডকে ট্রেন ছাড়িবার জন্য মৌখিক অনুমতি প্রদান করিবেন।

(৩) যে সকল ষ্টেশনে বিভিন্ন লাইনের জন্য ষ্টার্টিং সিগনাল [illegible] সকল ষ্টেশনে সঠিক ষ্টার্টিং সিগনালের আনত করাই ট্রেন ছাড়িবার জন্য [illegible] মাষ্টারের অনুমতি বলিয়া গণ্য হইবে।

(৪) ইহা ক্রসিং বা অগ্রাধিকার দানের জন্য বিলম্বিত ওয়ার্কিং [illegible] ক্ষেত্রেও একই রকম প্রযোজ্য। তবে ইহা অবশ্যই চালকের নিকট [illegible] অধিকার (যেখানে আবশ্যক) প্রদান সাপেক্ষ।

(৫) যে ষ্টেশন সমূহ ইন্টারলক্ এবং সিগনাল সমূহ কেবিন হইতে [illegible] হয়, সেখানে আনুষঙ্গিক কার্যাদি সম্পন্ন হইবার পর, শান্টিং এবং অন্যান্য [illegible] ট্রেন সমূহের জন্য কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টার প্লাটফর্মের উপর দাঁড়াইয়া কেবিন [illegible] বা ব্লক সিগনাল ম্যানকে ষ্টার্টার সিগনাল আনত করিবার অনুমতি দিবেন।

[illegible] বা ব্লক সিগনাল ম্যান কর্তৃক ষ্টার্টিং সিগনালের আনত- [illegible] হিসাবে বিবেচিত হইবে।

[illegible] সকল ক্ষেত্রেই, গার্ড চালকের প্রতি যাত্রীবাহী ট্রেনের অনুরূপ [illegible], এবং গার্ডের নিকট হইতে এই রকম সংকেত পাওয়া ছাড়া [illegible] করিবেন না।

[illegible] মালবাহী গাড়ীতে যাত্রী বহনের নিয়মাবলী।-

[illegible] যাত্রী বহনের কাজে মালবাহী গাড়ী ব্যবহৃত হইবে না।

[illegible] অটেন্ড্যান্ট বা প্রাণীর দায়িত্বে নিযুক্ত ব্যক্তি ব্যতিত অন্য [illegible] কাজে খোলা গাড়ী (ট্রাক) বা ঘোড়ার গাড়ী (হর্স বক্স) [illegible]

[illegible] ক্ষেত্রে যাত্রী বহনের জন্য মালগাড়ী ব্যবহারের প্রয়োজন দেখা [illegible] ওয়াগন সমূহ নিম্নবর্ণিত ক্রম অনুসারে মনোনীত হইবে-

[illegible] (কভার্ড) কাঠের ওয়াগন সমূহ।

[illegible] (কভার্ড) কাঠের মেঝে বিশিষ্ট লোহার ওয়াগন সমূহ।

[illegible] (কভার্ড) লোহার মেঝে বিশিষ্ট লোহার ওয়াগন সমূহ।

[illegible] মনোনীত ওয়াগনগুলি যাত্রীবাহী ট্রেনের সহিত চলাচল নিষিদ্ধ [illegible]

[illegible] অনুচ্ছেদ (৩) অনুসারে গাড়ী বাছাই এর সময় উপরের ঘুলঘুলি [illegible] এবং কবাট (ফ্ল্যাপ ডোর) বিশিষ্ট গাড়ী সমূহ ঐ সমস্ত বিহীন গাড়ী [illegible] অধিকার পাইবে।

[illegible] গাড়ী গুলির ভিতরে সর্বাধিক বহনযোগ্য যাত্রী সংখ্যা স্পষ্টভাবে [illegible] নিম্নলিখিত স্থান সংকুলান মাত্রার সহিত সংগতি রাখিয়া উক্ত সর্বাধিক [illegible]

গ্রীষ্ম মৌসুমে (মার্চ হইতে অকেটোবর)

যাত্রী প্রতি ন্যূতম মেঝের মাপ	(ক) ০. ৪৫৬ ব.মি. (৫ বর্গফুট)
	(খ) ০. ৫৪৭ ব. মি. (৬ বর্গফুট)
	(গ) ০. ৫৪৭ ব.মি. (৬ বর্গফুট)
যাত্রী প্রতি ন্যূনতম স্থান	(ক) ১ ঘন মিটার (৩৫ ঘন ফুট)
	(খ) ১.১৩ ঘ.মি. (৪০ ঘন ফুট)
	(গ) ১.১৩ ঘ. মি. (৪০ ঘন ফুট)

শীত মৌসুমে (নভেম্বর হইতে ফেব্রুয়ারী)

যাত্রী প্রতি ন্যূনতম মেঝের মাপ	(ক) ০.৩৬৫ ব.মি. (৪ বর্গফুট)
	(খ) ০.৪১ ব.মি. (৪ $\frac{১}{২}$ বর্গফুট)
	(গ) ০.৪১ ব.মি. (৪ $\frac{১}{২}$ বর্গফুট)
যাত্রী প্রতি ন্যূনতম স্থান	(ক) ০.৭১ ঘ.মি. (২৫ ঘনফুট)
	(খ) ০.৮৫ ঘ.মি. (৩০ ঘনফুট)
	(গ) ০.৮৫ ঘ.মি. (৩০ ঘনফুট)

(৬) আলোর ব্যবস্থা ব্যতীত অন্ধকারে মালবাহী গাড়িতে যাত্রী পরিবহণ হইবে না। যদি গাড়ির ভিতরের দিকে বাতি লাগাইবার কোন ব্যবস্থা না থাকে, হইলে ষ্টেশনের একজন চতুর্থ শ্রেণীর কর্মচারী ঐ গাড়ীতে ভ্রমণ করিবেন এবং হাত বাতি বহন করিবেন।

(৭) মালবাহী গাড়ীতে যাত্রী বহন কালে উহার একটি দরজা খোলা অন্য আটকাইয়া রাখা হইবে। খোলা বা বন্ধ সকল দরজা সঠিকভাবে আটকাইয়া রাখা এবং ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত গার্ড ইহা করাইবার জন্য দায়ী থাকিবেন।

(৮) [illegible] কবাট (বটন ফ্ল্যাপ-ডোর) বিশিষ্ট ওয়াগন সমূহের ক্ষেত্রে গাড়ী [illegible] কবাট বন্ধ অবস্থায় আটকানো থাকিবে। এই ব্যবস্থাবিহীন ওয়াগন [illegible] একটি উপযুক্ত রেলিং দ্বারা নিরাপত্তা নিশ্চিত করা হইবে।

(৯) [illegible] পরিস্কার কৃত না হইলে কোন মালবাহী গাড়ী যাত্রী পরিবহণের [illegible] হইবে না। যে ষ্টেশন হইতে গাড়ী ছাড়িবে উহার ষ্টেশন মাষ্টার দেখিবেন [illegible] কঠোর ভাবে পালিত হইয়াছে।

[illegible] অন্য ব্যবস্থা করা সম্ভব হইলে মহিলাদেরকে মালবাহী গাড়ীতে ভ্রমণ করিতে দেওয়া [illegible]

১১৬। **যাত্রা শুরুর পূর্বে চালক কর্তৃক ইঞ্জিন পরীক্ষা**।-যাত্রা শুরুর পূর্বে চালক [illegible] হইবেন যে, তাহার ইঞ্জিন যথার্থ কার্যকর অবস্থায় আছে।

[illegible] নিঃ১১৬ক-**ইঞ্জিন এবং ট্রেনের মধ্যকার কাপলিং**।-ছাড়িবার পূর্বে ইঞ্জিন [illegible] মধ্যকার কাপলিং সঠিকভাবে আটকাইবার জন্য চালক দায়ী থাকিবেন। [illegible] প্রয়োজনে ইঞ্জিন কাটিতে হইলে সংশ্লিষ্ট সহচালক কাপলিং খুলিবেন বা [illegible]। অন্য সকল ক্ষেত্রে পরিবহণ কর্মীগণ দ্বারা কাপলিং লাগানো এবং খোলা [illegible]

[illegible] নিঃ ১১৩ দ্রষ্টব্য।)

১১৭। **ইঞ্জিনের বাতি ও চাকতি সমূহের বিষয়ে চালকের কর্তব্য**।-ছাড়িবার [illegible] চালককে দেখিতে হইবে যে ইঞ্জিনের নির্ধারিত বাতি বা চাকতি (যদি ব্যবস্থা [illegible] দেখানো হয়, এবং বাতিগুলি রাত্রিকালে ও অপরিস্কার কুয়াশাচ্ছন্ন অথবা ঝোড়ো [illegible] উজ্জ্বলভাবে জ্বালাইয়া রাখা হয়।

১১৮। **লাইন অপরিচিত থাকিলে চালকের কর্তব্য**।-যদি কোন চালক [illegible] যে অংশের উপর দিয়া তাহাকে কাজ করিতে হইবে, তাহার সহিত অপরিচিত [illegible] তাহা হইলে তিনি নিজের সাহায্যের জন্য সেই অংশের সহিত পরিচিত কোন [illegible] রেলওয়ে কর্মচারীর সহায়তা গ্রহণ করিবেন।

১১৯। **সঠিক সিগনাল প্রদর্শন ও লাইন পরিস্কার থাকা সম্পর্কে চালকের [illegible] হওয়া**।-নিজের ট্রেন ছাড়িবার পূর্বে চালক নিঃসন্দেহ হইবেন যে, সমস্ত [illegible] সিগনাল দেখানো হইতেছে এবং তাহার সামনের লাইন সকল দৃশ্যমান বাধা [illegible] মুক্ত আছে।

১২০। অগ্রসর হইবার অধিকার এবং গার্ডের সিগনাল ব্যতীত চালক [illegible] না ছাড়া ঃ-অগ্রসর হইবার অধিকার ব্যতীত এবং ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত গার্ডের নিকট [illegible] ছাড়িবার জন্য সিগনাল না পাওয়া পর্যন্ত চালক ষ্টেশন হইতে নিজের ট্রেন ছাড়িবেন [illegible]

আঃ নিঃ ১২০ক-'আউটলাইং সাইডিং' আছে এই রকম ব্লক সেকশনে [illegible] 'বি' চাবি সনদপত্র (কী সার্টিফিকেট) পাইবার পূর্বে কোন চালক তাহার ট্রেন [illegible] করাইবেন না (আউটলাইং পরিচালনার নিয়মাবলী কার্যকরী সময় পঞ্জির [illegible] অন্তর্ভুক্ত থাকে)।

আঃ নিঃ ১২০ খ- কোন ফিক্সড্ সিগনালের নিষেধজ্ঞাপক অবস্থা [illegible] ব্যতীত অন্য কোন কারণে যদি কোন ট্রেন কোন ব্লক সেকশনের মধ্যে থামে [illegible] হইলে গার্ডের নিকট হইতে ছাড়িবার স্বাভাবিক সংকেত পাইবার আগে চালক [illegible] ট্রেন পুনরায় ছাড়িবেন না।

ঘ-ভ্রমণ কালে ট্রেন পরিচালনায় নিযুক্ত কর্মচারীদের কর্তব্য।

১২১। গার্ডের ভালভাবে নজর রাখার দায়িত্ব ।-ট্রেন চলাকালে প্রত্যেক [illegible] ভালভাবে নজর রাখিবেন এবং সময়ে সময়ে নিজে নিঃসন্দেহ হইবেন যে ট্রেনের [illegible] ব্রেক-ভ্যান বাতিগুলি যথাস্থানে আছে এবং প্রয়োজনকালে প্রত্যেক ব্রেক-ভ্যান [illegible] উজ্জ্বলভাবে জ্বলিতেছে ও ট্রেনটি সবদিক দিয়া সম্পূর্ণ আছে এবং নিরাপদে ও [illegible] চলিতেছে।

১২২। চালক এবং সহকারী চালকের ভালভাবে নজর রাখার দায়িত্ব ।- [illegible] চলাকালে প্রত্যেক চালককে ভালভাবে নজর রাখিতে হইবে এবং আবশ্যিকভাবে [illegible] প্রকারে ব্যস্ত না থাকিলে প্রত্যেক সহচালককে ও তদ্রূপ করিতে হইবে।

১২৩। চালক এবং সহকারী চালকের পিছনে তাকানোর দায়িত্ব ।- [illegible] নিরাপদে যথারীতি ইঞ্জিনকে অনুসরণ করিতেছে কিনা তাহা দেখিবার জন্য ভ্রমণ [illegible] চালক ও সহচালককে প্রায়শঃ পিছনে তাকাইতে হইবে।

টীকাঃ সাঃ নিঃ ২৩১ দ্রষ্টব্য।

আঃ নিঃ ১২৩ ক- পয়েন্ট সমূহ অতিক্রম কালে সকল গাড়ী নিরাপদে [illegible] অতিক্রম করিয়াছে কিনা দেখিবার জন্য অপরিহার্যভাবে চালককে পিছনে তাকাইতে হইবে।

[illegible] চালক এবং গার্ডের মধ্যে সিগনাল বিনিময় ।-বিশেষ নির্দেশসমূহ দ্বারা [illegible] এবং রীতি অনুসারে চালক এবং ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত গার্ড পরস্পরের সহিত [illegible] করিবেন।

[illegible] ১২৪ক- নিম্নলিখিত ক্ষেত্র সমূহে সর্বদা গার্ড এবং চালকের মধ্যে [illegible] হইবে।

[illegible] ষ্টেশনে থামিবার পরে ট্রেন ছাড়ে।

[illegible] ষ্টেশন সীমার বাহিরে থামিবার পরে ট্রেন ছাড়ে।

[illegible] মালবাহী ট্রেন, অথবা পুরাপুরি ভ্যাকুয়াম ব্রেক যুক্ত নয় এইরূপ ট্রেন [illegible] লুপ বা একক লাইনের কোন ষ্টেশনকে অতিক্রম করে।

[illegible] ও (৩) নম্বরের ক্ষেত্রে পিছনে ব্রেক-ভ্যানটি ষ্টেশন প্ল্যাটফর্ম অতিক্রম [illegible] এবং (২) নম্বরের ক্ষেত্রে ট্রেনটি রওয়ানা হওয়া মাত্র নিম্নবর্ণিত আনুষাঙ্গিক [illegible] এর সাপেক্ষে সিগনাল বিনিময় হইবে।

[illegible] (১) এর ক্ষেত্রে, যখন কোন ট্রেন প্ল্যাটফর্ম হইতে কিছুটা দূরে অবস্থিত [illegible] গার্ডের কোন সাইডিং হইতে রওয়ানা হয়, তখন আনুষঙ্গিক নিয়ম ১২৪গ [illegible] ট্রেনটি ছাড়িবার সাথে সাথে সিগনাল বিনিময় করিতে হইবে।

[illegible] ১২৪ খ-দিনের বেলায় সামনে পিছনে বাহু দুলাইয়া এবং রাতের বেলায় একটি [illegible] সামনে পিছনে দুলাইয়া সিগনাল বিনিময় করিতে হইবে। সোজা রাস্তায় ইঞ্জিন ও [illegible] বাম পার্শ্ব হইতে এবং বাঁকা রাস্তায়, যে পার্শ্ব হইতে সবচেয়ে ভাল দেখা যায় সেই [illegible] সিগনাল দিতে হইবে।

[illegible] ১২৪ গ -কোন ট্রেনে দুই বা ততোধিক গার্ড বা আর পি সি থাকিলে, অধস্তন গার্ড [illegible] পি সি গণ তাহাদের স্ব স্ব জায়গায় আছেন দেখাইবার জন্য ট্রেন ছাড়িবার সাথে সাথে [illegible] গার্ডের সহিত অনুরূপ সিগনাল বিনিময় করিবেন এবং প্রধান গার্ড এইরূপ সিগনাল পাইবার [illegible] চালকের সহিত সিগনাল বিনিময় করিবেন না।

১২৫। চালকের মনোযোগ আকর্ষণ ।-(অ) যদি কোন গার্ড বিপদ সম্পর্কে ভয় [illegible] কারণ দেখিতে পান, অথবা অন্য যে কোন কারণে ট্রেনটিকে থামাইবার [illegible] বোধ করেন, তাহা হইলে, তিনি চালকের মনোযোগ আকর্ষণ করিবার জন্য [illegible] চেষ্টা করিবেন।

(আ) ইঞ্জিনের সহিত অন্য কোন যোগাযোগ ব্যবস্থার অবর্তমানে মনোযোগ আকর্ষণ প্রয়াসী গার্ড তাহার হাত ব্রেক দ্রুত ভাবে প্রয়োগ করিবেন হঠাৎ খুলিয়া নিবেন।

(ই) চালকের মনোযোগ আকৃষ্ট হইবার পরে প্রয়োজনীয় বিপদ সংকেত হইবে।

(ঈ) ট্রেনটি অবিরাম (কন্টিনিউয়াস) ব্রেকযুক্ত হইলে, জরুরী অবস্থা থামাইবার জন্য গার্ড ঐ ব্রেক প্রয়োগ করিতে পারেন।

আঃ নিঃ১২৫ক-যদি অবিরাম ব্রেকযুক্ত ট্রেনের গার্ড চালকের মনোযোগ করিতে চাহেন, তাহা হইলে তাহাকে ভাল্বের হাতলটি চারবার উঠানামা করাইয়া উহাকে নীচের দিকে চাপিয়া ধরিয়া রাখিতে হইবে। তবে সর্তক থাকিতে হইবে প্রথম প্রয়োগের সময় ৬ হইতে ৮ ইঞ্চির অধিক ভ্যাকুয়াম নষ্ট না হয়।

আঃ নিঃ ১২৫খ-কোন গার্ড চলন্ত অবস্থায় তাহার ব্রেক-ভ্যানের একটি ল্যাম্প উল্টাইয়া দিলে, উহা চালকের প্রতি তৎক্ষণাৎ থামিবার সংকেত বুঝাইবে।

১২৬। গার্ডের হাত ব্রেক হইতে সাহায্য।-চালককে যদি গার্ডের হাত হইতে সাহায্য লইতে হয়, তাহা হইলে তিনি তিনটি সংক্ষিপ্ত তীক্ষ্ণ বংশীধ্বনি করিবেন অথবা যদি ব্রেকবাঁশীর ব্যবস্থা থাকে, তাহা হইলে সেই বাঁশীর ধ্বনি করিবেন।

১২৭। গার্ডের হাত ব্রেকের প্রয়োগ।-(অ) চালক যখন তিনটি বা অধিক সংক্ষিপ্ত বংশীধ্বনি করেন, অথবা ব্রেক বংশীধ্বনি করেন তখন গার্ডগণ তাহাদের হাত ব্রেকসমূহ প্রয়োগ করিবেন।

(আ) যখন কোন ট্রেন খাড়া ঢালুতে চলে, তখন গার্ডগণ, ট্রেনটিকে রাখিবার প্রয়োজন হইলে, তাহাদের হাত ব্রেকগুলি দ্বারা চালককে সাহায্য করিবেন।

আঃনিঃ ১২৭ক-কোন ষ্টেশনে ঢুকা, অথবা চালকের নিকট হইতে সিগনাল চালকের মনোযোগ আকর্ষণ করা, অথবা সত্যিকার বিপদকাল অথবা বিশেষ নির্দেশ পরিচালিত চড়াই-উৎরাইয়ের (গ্রেডিয়েন্ট) ক্ষেত্রে ব্যতীত, ট্রেন চলাকালে ট্রেনের কর্মচারীগণ তাহাদের ব্রেক প্রয়োগ করিবেন না।

আঃ নিঃ ১২৭খ-ঘষড়ানো চাকা।-কোন অবস্থাতেই ব্রেক এমনভাবে প্রয়োগ যাইবে না যাহাতে চাকা ঘোরা বন্ধ হইয়া উহা ঘষড়াইতে (স্কিডিং) শুরু করে।

টীকাঃ-স্বয়ংক্রিয় ভ্যাকুয়াম ব্রেক ব্যবহারের নির্দেশাবলী কার্যকরী সময় পরিশিষ্টতে আছে।

১২৮। ট্রেন হইতে ইঞ্জিন কাটিবার জন্য গার্ডের অনুমতি।-কোন ট্রেন [illegible] অথবা ঢালু স্থানে থামানো হইলে ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত গার্ডের [illegible] চালক তাহার ইঞ্জিন ট্রেন হইতে কাটিবেন না, এবং গার্ড এইরূপ [illegible] আগে নিজে নিঃসন্দেহ হইবেন যে, ভ্যান ব্রেকগুলি শক্তভাবে চাপা [illegible] প্রয়োজনীয় অথবা বিশেষ নির্দেশ দ্বারা ব্যবস্থিত অনুরূপ অন্যান্য [illegible] অবলম্বন করা হইয়াছে।

[illegible] সাঃ নিঃ ১৩৮ এবং ১৬৫ দ্রষ্টব্য।

[illegible] নিঃ ১২৮ক- ট্রেনটির সম্পূর্ণ কাজ শেষ না হওয়া পর্যন্ত ব্রেক সমূহ অবশ্যই [illegible] করিয়া রাখিতে হইবে।

১২৯। ট্রেন ছাড়া এবং থামানো।-চালক সর্তকতার সহিত এবং ঝাঁকুনী ছাড়া [illegible] করিবেন এবং থামাইবেন।

১৩০। ইঞ্জিনের হুইসেল বাজানো।-বিশেষ নির্দেশানুসারে ব্যতীত, চালক [illegible] ক্ষেত্রে ইঞ্জিনের হুইসেল বাজাইবেন।

(অ) ইঞ্জিন চালিত করিবার পূর্বে

(আ) সুড়ং পথে প্রবেশ করিবার সময়ে এবং

(ই) বিশেষ নির্দেশ দ্বারা ব্যবস্থিত অন্যান্য সময়ে।

আঃ নিঃ ১৩০ ক-ইঞ্জিনের হুইসেল সমূহ ঃ-নিম্নবর্ণিত হুইসেলগুলি বিশেষ [illegible] (কোড) হুইসেল যাহা উহাদের পার্শ্বে বর্ণিত অর্থ প্রকাশ করেঃ-

(১) ইঞ্জিন চালিত করিবার আগে-একটি লম্বা হুইসেল।

(২) খোয়াবাহী (ব্যালাষ্ট) ট্রেন চালিত করিবার পূর্বের হুশিয়ারী (সাঃ নিঃ ১৫৫ [illegible] দুইটি লম্বা হুইসেল।

(৩) ষ্টেশনদ্বয়ের মধ্যে ইঞ্জিন অপারগতায় (ফেইলিওর) (আঃ নিঃ ১৬৪ ক [illegible] চারটি ছোট হুইসেল।

(৪) ট্রেন রক্ষারত গার্ডকে পুনঃ আহবান (আঃ নিঃ ১৬৪ খ দ্রষ্টব্য)-তিনটি লম্বা [illegible] ল।

(৫) ট্রেন বিভাজন (পার্টিং) [আঃ নিঃ ১৬৭ক (১) (২) এবং (৪) দ্রষ্টব্য]-একটি [illegible] ও একটি লম্বা হুইসেল।

(৬) গার্ডের ব্রেক বা ব্রেক হুইসেল ততোধিক ছোট এবং তীক্ষ্ণ হুইসেল।

(৭) এ্যালার্ম চেইন টানা হইলে-দুইটি

(৮) কোনো দুর্ঘটনাস্থলে অগ্রসর হ সামনের দৃশ্য পরিষ্কার দেখা যায় না এমন পুনঃ পুনঃ হুইসেল বাজাইতে হইবে।

[আঃ নিঃ ১৬৩ ছ (৪) এবং আঃ নিঃ ১

(৯) ক্রসিং পরিষ্কার না (ফাউল) ক হুইসেল। (আঃ নিঃ ১৩৫ ক দ্রষ্টব্য)।

১৩১। পানি, আগুন অথবা ছাই ফেলা বাংলাদেশ রেলওয়েতে প্রযোজ্য নয়।]

১৩২। হোজ বা ওয়াটার কলাম।- বাংলাদেশ রেলওয়েতে প্রযোজ্য নয়।]

ঙ।-ট্রেন পৌঁছিবার পরে কর্মচারীদের

১৩৩। **থ্রোটল বন্ধ করা।**-ট্রেন থামাই যে কোন স্থানে থ্রোটল বন্ধ করিতে হইবে, এবং উৎরাই (গ্রেডিয়েন্ট) আবহাওয়ার অবস্থা, রেলপ সম্পর্কে বিশেষভাবে মনোনিবেশ করিতে হইবে।

আঃ নি ১৩৩ ক-চালকগণকে হুশিয়ার সমূহকে চড়াইয়ে টানিয়া তুলিবার জন্য গার্ডগ বিশেষ করিয়া যখন মাত্র একটি ব্রেক-ভ্যান থা সম্পূর্ণভাবে নিয়ন্ত্রণে রাখিয়া ষ্টেশন সমূহে প্রবেশ না যাইবার বিষয়ে সর্তক থাকিবেন।

১৩৪। **গার্ডের ট্রেন 'ফাউলিং মার্কস দায়িত্ব।**-যখন ট্রেন ষ্টেশনে আসিয়া থামে, তখন যে তাহার ট্রেনের শেষ গাড়ীটি সমস্ত পয়েন্ট এবং যদি তাহা না হয়, তাহা হইলে তিনি অবিলম্বে উহা

আঃ নিঃ ১৩৪ ক-তাহার ট্রেনটির শেষ এবং ক্রসিং মুক্ত করিয়া আসিয়া দাঁড়ানো সাপে তাহার বাহু দুলাইয়া এবং রাতের বেলায় একটি

সাঃ নিঃ ১২৬ এবং ১২৭ দ্রষ্টব্য।

ছোট এবং একটি লম্বা হুইসেল।

বার সময় বা কোন বাঁক (কর্ব
খানে অগ্রসর হইবার সময় ঘন ঘ

৩৮ চ দ্রষ্টব্য]।

রিয়া দণ্ডায়মান ইঞ্জিন-হুয়াটি ছো

।-ষ্টীম ইঞ্জিনের জন্য হওয়াতে

ষ্টীম ইঞ্জিনের জন্য হওয়াতে

র্তব্য।

তে হইলে, চালককে স্থির করিতে
তাহা স্থির করিবার সময় লাইনে
লির অবস্থা এবং ট্রেনটির দৈর্ঘ্য

করা যাইতেছে যে, তাহারা কে
রের সাহায্যের উপর নির্ভর না
কে। চালকগণ তাহাদের ট্রেন
করিবেন এবং প্লাটফর্ম উপেক্ষা

হ' মুক্ত করিয়া দাঁড়ানো
গার্ডকে যখনই সম্ভব, দেখিতে
ক্রসিং বাধা মুক্ত করিয়া রাখি
ষ্টেশন মাষ্টারকে জানাইবেন।
াড়ী 'ফাউলিং মার্কের' সকল
কে গার্ড, দিনের বেলায় বাঁ
াদা বাতি সামনে পিছনে দু

সহিত সিগনাল বিনিময় করিবেন। পয়েন্টসম্যানের নিকট হইতে
সিগনাল পাওয়া ছাড়া ও গার্ডের অনুরূপ সিগনাল পাওয়া ব্যতীত ষ্টেশন মাষ্টার
ট্রেনের উপর দিয়া অগ্রসর হইতে পারে এমন কোন আসন্ন ট্রেনের জন্য
করিবেন না অথবা কোন বহির্গামী ট্রেনের জন্য "অগ্রসর হইবার
প্রদান করিবেন না।

আঃ নিঃ ১৩৪ খ- কোন বিরতি সম্পন্ন (ষ্টাপিং) ট্রেনের গার্ড ইহাও দেখিবেন যে
কোন ট্রেনকে রক্ষাকারী দৃশ্যমান সকল সিগনাল "নিষেধজ্ঞাপক" অবস্থায় পুনঃ
হইয়াছে। যদি সেইগুলি অনুমতিজ্ঞাপক অবস্থায় থাকে, তাহা হইলে তিনি
তাহা ষ্টেশন মাষ্টার বা কেবিনম্যানকে অবহিত করিবেন এবং প্রয়োজন হইলে
ট্রেনকে রক্ষা করিবেন। উক্ত ঘটনা অবশ্যই গার্ডকে তাহার জার্নাল বহি এবং
প্রতিবেদনে" (ডিষ্ট্রিক্ট জার্নাল) লিপিবদ্ধ করিতে হইবে।

১৩৫। **চালকের ট্রেন 'ফাউলিং মার্ক সমূহ' মুক্ত করিয়া দাঁড়ানো দেখার**
যখন ট্রেন ষ্টেশনে আসিয়া থামে, চালককে যখনই সম্ভব দেখিতে হইবে যে,
ইঞ্জিন সমস্ত পয়েন্ট এবং ক্রসিং এর 'ফাউলিং মার্ক' সমূহকে মুক্ত রাখিয়াছে।
তাহা না থাকে, তাহা হইলে তিনি তৎক্ষণাৎ ষ্টেশন মাষ্টারকে জানাইবার জন্য ব্যবস্থা
করিবেন।

আঃ নিঃ ১৩৫ ক-যদি আসিয়া দাঁড়াইবার পরে চালক দেখেন যে, তাহার ইঞ্জিন
মার্কের' সকল পয়েন্ট ও ক্রসিং মুক্ত রাখে নাই, তাহা হইলে তিনি তৎক্ষণাৎ ছয়টি
ছোট বংশী ধ্বনি করিবেন এবং উক্ত বিষয়ে ষ্টেশন মাষ্টারের মনোযোগ আকৃষ্ট না
পর্যন্ত এইরূপ বংশী ধ্বনি করিতে থাকিবেন। সেই সাথে চালক তাহার সহচালককে
সেই সম্পর্কে ষ্টেশন মাষ্টারকে অবহিত করিবার জন্য ষ্টেশনে পাঠাইবেন।

আঃ নিঃ খ - এইরূপ ক্ষেত্রে, কোন দুর্ঘটনাকে এড়াইবার প্রয়োজন ব্যতীত,
মাষ্টারের লিখিত আদেশ এবং গার্ডের সিগনাল ছাড়া চালক তাহার ট্রেনকে
নিবেন না।

আঃ নিঃ ১৩৫ গ-নন ইন্টারলকড্ কোন ষ্টেশনে ক্রসিং করিতে হইলে সংশ্লিষ্ট
মার্কের,' ভিতর দণ্ডায়মান অবস্থায় প্রথমে আসিবার ইঞ্জিনটি হইতে দুইটি ছোট
বংশী ধ্বনি করা হইবে।

১৩৬। **ষ্টেশনে থামাইবার পর যাত্রীবাহী ট্রেন চালু করণ:**-যখন কোন
যাত্রীবাহনকারী ট্রেন ষ্টেশনে প্লাটফর্ম বরাবর, প্লাটফর্ম অতিক্রম করিয়া বা প্লাটফর্মে

পৌঁছাইবার পূর্বে যেখানেই হউক না কেন, থামানো হয়, তখন ট্রেনের
আদেশ ব্যতীত অথবা দুর্ঘটনা রোধ করিবার উদ্দেশ্য ছাড়া চালক তাহা

আঃ নিঃ ১৩৬ ক-উপরোক্ত নিয়ম সকল ট্রেনের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য

১৩৭। **যাত্রী সাধারণ**।-প্রত্যেক গার্ড যাত্রীগণকে গাড়ীতে
হইতে নামিতে সাধ্যমত সাহায্য করিবেন।

১৩৮। **ইঞ্জিন বিচ্ছিন্ন করণ**।-যখনই ট্রেন ষ্টেশনে থামানো হয়
অবশিষ্ট ট্রেন হইতে গাড়ীসহ বা গাড়ী ছাড়া কাটিবার প্রয়োজন হয়,
ভারপ্রাপ্ত গার্ড ট্রেনটি বিযুক্ত হইবার পূর্বে ভ্যান ব্রেকগুলি শক্তভাবে
নিজে নিঃসন্দেহ হইবেন এবং বিশেষ নির্দেশ দ্বারা ব্যবস্থিত
করিবেন।

আঃ নিঃ ১৩৮ ক- এমনকি ইঞ্জিন কাটিতে না হইলেও, ষ্টেশন
পিছনের ব্রেক-ভ্যানের ব্রেকসমূহ গার্ড কর্তৃক লাগাইয়া রাখা হইবে।
উপক্রম করিবার পূর্বে উহা খোলা হইবে না। কিন্তু যখন ভ্যাকুয়াম
ব্যবহৃত হয়, তখন সংক্ষিপ্ত অনুমোদিত বিরতির জন্য গার্ডের তাহার
করিবার প্রয়োজন নাই।

আঃ নিঃ ১৩৮ খ- ট্রেনটির সম্পূর্ণ কাজ সমাধা না হওয়া পর্যন্ত
আটকানো থাকিবে।

১৩৯। **হস্তান্তর না হওয়া পর্যন্ত গার্ডের ট্রেন ত্যাগ না করা**।
ব্যবস্থানুসারে ট্রেন যথাযথভাবে হস্তান্তর না হওয়া পর্যন্ত ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত
পরিত্যাগ করিবেন না।

আঃ নিঃ ১৩৯ ক-একজন গার্ড তাহার ভ্রমন শেষে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন
হাজির হইবেন, এবং তাহার প্রতিবেদন হস্তান্তর না করা, সঠিকভাবে
ওয়ে বিল প্রভৃতি ষ্টেশন ক্লার্ক বা বদলী গার্ডের নিকট হস্তান্ত না করা
করিবার জন্য ষ্টেশন মাষ্টারের অনুমতি না পাওয়া পর্যন্ত ষ্টেশন ত্যাগ

১৪০। **কর্মরত থাকা কালে চালকের ইঞ্জিন ত্যাগ না করা**।
কর্মরত থাকাকালে নিতান্ত প্রয়োজনে নিজের কার্যকর ইঞ্জিন বা স্বয়ং
প্রপেলড) যান দক্ষ লোকের তত্ত্বাবধানে সমর্পণ না করিয়া ষ্টেশনে
লাইনে হউক পরিত্যাগ করিয়া যাইবেন না। স্বয়ং চালিত যানে
চালক থাকিলে, তিনি গাড়ীটিকে লো-পীয়ারে রাখিয়া ইঞ্জিনের সুইচ

ও তালা বন্ধ করিয়া প্রয়োজনের ক্ষেত্রে স্বয়ং চালিত যানটি

ইঞ্জিনের জন্য হওয়াতে বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়েতে

শান্টিং চলাকালে, চালকগণকে ইঞ্জিন হইতে নামিয়া যাওয়া
দায়িত্ব সহচালকদিগকে অথবা সঠিক অধিকার প্রাপ্ত
ও দিবার অনুমতি দেওয়া হয় নাই।

পরিত্যক্ত ট্রেন এবং গাড়ীর (ভেহিকলস) অনুসন্ধান।-ভ্রমণ
ষ্টেশনে যে গাড়ীগুলি 'খালি' বলিয়া শান্টিং এর মাধ্যমে কাটিয়া
যত্নের সহিত অনুসন্ধান (সার্চ) করিবার জন্য ষ্টেশন মাষ্টার

৪। **ট্রেনের বাতি এবং টেইল-বোর্ড সমূহ**।

সমূহ।-(ক) রাত্রি কালে,এবং অপরিষ্কার কুয়াশাচ্ছন্ন বা
ট্রেন ষ্টেশন সীমার বাইরে চালিত করা হইবে না যদি না
কর্তৃক নির্ধারিত সংখ্যার অন্ততঃ দুইটি হেডলাইট, অথবা
অনুমোদিত নমুনা অনুযায়ী সামনে একটি বৈদ্যুতিক

(খ) অনুসারে উচ্চ শক্তিবিশিষ্ট বৈদ্যুতিক হেডলাইট ব্যবহৃত
একটি সুইচ থাকিবে যাহাতে নিম্নবর্ণিত পরিস্থিতি সমূহে

ট্রেন থামে এবং যে পর্যন্ত না তাহা ঐ ষ্টেশন হইতে ছাড়ে,
বৈদ্যুতিক হেডলাইট বিশিষ্ট বিপরীত অভিমুখে গমনকারী
এবং
নির্দেশ দ্বারা ব্যবস্থিত অনুরূপ অন্যান্য ক্ষেত্রে

(খ) অনুসারে বৈদ্যুতিক ইঞ্জিন ব্যতীত অন্য ইঞ্জিনে বৈদ্যুতিক
ইঞ্জিনটিতে অন্ততঃ দুইটি তেলের হেডলাইট থাকিবে,
ঐ গুলিকে ব্যবহার করা যায়। বৈদ্যুতিক হেডলাইট যুক্ত
অতিরিক্ত বৈদ্যুতিক বা তেলের বাতি থাকিবে যাহাতে
উহাকে ব্যবহার করা যায়।

সাইডিং- ভিতরে শান্টিং কার্যে নিযুক্ত ইঞ্জিনে, রেলওয়ে
হেডলাইট সমূহ থাকিবে।

আঃ নিঃ ১৪২ক-ইঞ্জিন এবং টেন্ডারের বাতি সমূহ। ... বাতিসমূহ দেখানো হইয়াছে যে গুলিকে রাত্রি কালে এবং অপরিষ্কার ... আবহাওয়ায় চলন্ত ইঞ্জিনে বহন করিতে হইবে।

ষ্ট্যাণ্ডার্ড ও মিটার গেজ

স্থানে	ডাবল লাইন	সিঙ্গেল লাইন
প্যাসেঞ্জার, মিশ্র ও যাত্রী ট্রেনসমূহ		
মাল ট্রেনসমূহ		
ট্রেনবিহীন ইঞ্জিন		
শান্টিং ইঞ্জিন		

সা - সাদা লা - লাল স্থ - স্থলে

চিত্র - ১১

... একটি ট্রেনকে অন্য আরেকটি ট্রেনকে অগ্রাধিকার দিবার ... পার্শ্বে সরাইয়া দেওয়া হয়, তখন অগ্রাধিকার প্রাপ্ত ট্রেনটিকে ... হইবে, উহার পরবর্তী পার্শ্বের সাইড-ল্যাম্পটিকে উল্টাইয়া দেওয়া ... এবং টেইল-ল্যাম্পকে লাল আলো প্রদর্শনরত স্বাভাবিক ... এই আদেশ পরিপালন করিবার জন্য সংশ্লিষ্ট গার্ড দায়ী ... আগে তিনি নিশ্চিত হইবেন যে, অগ্রাধিকার প্রাপ্ত ট্রেনটির ... সঠিক ভাবে বানানো হইয়াছে।

... সমস্ত সেকশনে বৈদ্যুতিক ইঞ্জিনের হেড লাইট সমূহের ... যুক্ত থাকে না, সেখানে সাধারণ নিয়মের ১৪২ (আ) ... হইবে না। ট্রেন সমূহ কোন ষ্টেশন অতিক্রম কালে ষ্টেশনস্থিত ... দিয়া দেওয়া হইবে যাহাতে তাহা অগ্রসরমান চালকের চোখ ... প্রথমে পৌঁছাইবার ট্রেনটি আসিয়া দাঁড়াইবার কিংবা করণীয় ... সাথে সাথে ইহা করিতে হইবে। বৈদ্যুতিক হেডলাইট বন্ধ ... দুইটি লাল বাফার হেডলাইট জলন্ত অবস্থায় থাকে সেই বিষয়ে ... হইবে।

... হেডলাইট সমূহ।-নির্দিষ্ট হেড লাইট সমূহ আঃ নিঃ ১৪২ ক- ... রাত্রি কালে এবং অপরিষ্কার কিংবা কুয়াশাচ্ছন্ন আবহাওয়ায় ... জ্বলিত থাকুক বা না থাকুক বাফার-ল্যাম্প সমূহকে অবশ্যই ... হইবে।

... ষ্টেশন এবং সাইড-ল্যাম্প সমূহ।-(অ)রাত্রিকালে অথবা অপরিষ্কার ... আবহাওয়ায় কোন ট্রেন ষ্টেশন সীমার বাহিরে চালিত করা ... হইবে-

... ইঞ্জিনের ক্ষেত্রে উপ-নিয়ম(আ) এর প্রয়োগক্ষেত্র ব্যতীত অন্ততঃ ... লাইট এবং পিছনে লাল ও ইঞ্জিনের দিকে সাদা আলো ... সাইড-লাইট থাকে।

... একক ইঞ্জিনের ক্ষেত্রে, অন্ততঃ একটি লাল টেইল-লাইট ...

... দুই বা ততোধিক ইঞ্জিন একত্রে যুক্ত থাকিলে, পিছনের ... একটি লাল টেইল-লাইট লাগানো থাকে।

(আ) কোলিয়ারী পাইলটের ভার প্রাপ্ত গার্ড যে ব্লক সেকশনে কাজ করিতেছিলেন, সেই ব্লক সেকশন আটকাইয়া কোন গাড়ী রাখিয়া আসেন নাই মর্মে প্রত্যায়ন না করা পর্যন্ত অন্য কোন ট্রেনকে সেই ব্লক সেকশনে ঢুকিবার অনুমতি দেওয়া হইবে না' ইহা নিশ্চিত করিবার জন্য যদি বিশেষ নির্দেশ জারী করা হইয়া থাকে, তাহা হইলে, কোলিয়ারী পাইলট অর্থাৎ যে ট্রেন কোলিয়ারী সাইডিং-এ গাড়ী সংগ্রহ বা বিতরণ করিবার জন্য ব্যবহৃত হয়, উহা যখন ব্লক সেকশনে অথবা ব্লক সেকশন হইতে বাহির হওয়া কোলিয়ারীর সাইডিং সমূহে কাজ করে, তখন উহার উভয় রূপ ব্লক সেকশনের উভয় দিকের ব্লক ষ্টেশনে ঢুকিবার সময় বা তাহা হইতে বাহির হইয়া যাইবার সময় কেবলমাত্র একটি লাল টেইল-লাইট বহন করিলেই চলিবে।

(ই) যখন সমান্তরাল লাইনগুলিতে ট্রেন সমূহ একই দিকে যাইতে পারে, তখন উপ-নিয়ম (অ) (১) এ বর্ণিত সাইড-লাইট সমূহ বিশেষ নির্দেশানুসারে বাদ দেওয়া হইতে পারে।

(ঈ) অনুসরণকারী ট্রেনকে যাইতে দিবার জন্য কোন ট্রেনকে পার্শ্বে সরাইয়া রাখা (শান্টেড) হইলে, উপ-নিয়ম (অ) (১)-এ বর্ণিত টেইল এবং সাইড-লাইট বিশেষ নির্দেশ অনুসারে ব্যবহৃত হইবে।

(উ) ষ্টেশন সীমার মধ্যে অথবা কোন সাইডিং এর ভিতরে শান্টিং কার্যে নিযুক্ত ইঞ্জিনে বিশেষ নির্দেশ অনুযায়ী টেইল-লাইট থাকিবে।

আঃ নিঃ ১৪৩ক-যখন অপর একটি ট্রেনকে পথ দিবার জন্য কোন ট্রেনকে সরাইয়া রাখা (শান্টেড) হয়, তখন উক্ত ট্রেনকে যে লাইনে নেওয়া হইবে তার পরবর্তী পার্শ্বের সাইড-ল্যাম্পটিকে সাদা আলো দেখাইবার জন্য অবশ্যই উল্টাইয়া রাখা হইবে, অপর সাইড-ল্যাম্প এবং টেইল-ল্যাম্পকে স্বাভাবিক অবস্থায় রাখা হইবে।

১৪৪। **টেইল-বোর্ড বা টেইল-ল্যাম্প**।-(অ) 'ট্রেন সম্পূর্ণ আছে' এই মর্মে দিনের বেলায় কর্মচারীদিগকে বুঝাইবার জন্য, সর্বশেষ গাড়ীর পশ্চাতে উপ-বিধি (আ) এর প্রয়োগ ক্ষেত্রে ব্যতীত, হয় একটি টেইল-বোর্ড, টেইল-ল্যাম্প, লাল কাপড় নতুবা বিশেষ নির্দেশ দ্বারা ব্যবস্থিত অন্য কোন উপায় দ্বারা চিহ্নিত করিয়া রেখা প্রদর্শন করা হইবে।

(আ) কোলিয়ারী পাইলটের ভারপ্রাপ্ত গার্ড যে ব্লক সেকশনে কাজ করিতে ছিলেন সেই ব্লক সেকশন আটকাইয়া কোন গাড়ী রাখিয়া আসেন নাই মর্মে প্রত্যায়ন না করা পর্যন্ত অন্য কোন ট্রেনকে উক্ত ব্লক সেকশনে ঢুকিবার অনুমতি দেওয়া হইবে না, ইহা নিশ্চিত করার জন্য যদি বিশেষ নির্দেশ জারী করা হইয়া থাকে, তাহা হইলে কোলিয়ারী পাইলট, অর্থাৎ যে ট্রেন কোলিয়ারী সাইডিংগুলিতে গাড়ী সংগ্রহ বা বিতরণ করিবার জন্য ব্যবহৃত হয় উহা যখন ব্লক সেকশনে অথবা ব্লক সেকশন হইতে বাহির হওয়া কোলিয়ারী সাইডিংগুলিতে কাজ করে, তখন উহার উভয় দিকের ব্লক ষ্টেশনে ঢুকিবার সময় বা তাহা হইতে বাহির হইয়া যাইবার সময় কেবলমাত্র একটি টেইল-বোর্ড বা টেইল-ল্যাম্প বা লাল কাপড় অথবা বিশেষ নির্দেশ দ্বারা ব্যবস্থিত সেইরূপ অন্য কিছু বহন করিলেই চলিবে।

আঃ নিঃ ১৪৪ ক-বৈদ্যুতিক সাইড-ল্যাম্পযুক্ত নহে এইরূপ সেলুন এবং পরিদর্শন ভ্যান তেলভর্তি ও ট্রিম করা দুইটি তেলের লাল টেইল-ল্যাম্প বহন করিবে এবং যে ষ্টেশন হইতে কোন ট্রেন হইতে সেলুন কাটা হয় উহার কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টারের দায়িত্ব হইবে স্টেশনারী হইতে লাল টেইল-ল্যাম্প দুইটি সংগ্রহ করিয়া সেলুনটিতে প্রত্যেক প্রান্তে একটি করিয়া লাগাইয়া দেওয়া। দুই বা তাতোধিক সেলুন একত্রে যুক্ত থাকিলে সেলুনসমূহের প্রত্যেক প্রান্তে একটি করিয়া ল্যাম্প লাগানো থাকিবে।

বৈদ্যুতিক সাইড-ল্যাম্পযুক্ত সেলুন ও পরিদর্শন ভ্যানসমূহের ক্ষেত্রে, যে ষ্টেশনে উক্ত যান (ক্যারেজ) কাটা হইয়াছে উহার কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টার যানটির স্থাপনকৃত সুইচ দ্বারা যানটির সাইড-ল্যাম্পসমূহ জ্বালাইয়া দিবেন। যানটি যদি রানিং লাইনের নিকটবর্তী সাইডিং-এ দন্ডায়মান থাকে, তবে রানিং লাইনের দিকস্থ সাইড-ল্যাম্পটিকে অবশ্যই উল্টাইয়া দেওয়া হইবে।

আঃ নিঃ ১৪৪ খ-যাত্রীযানসমূহ রাত্রিবেলায় যাত্রীদের দ্বারা অধিকৃত অবস্থায় এবং কোন ষ্টেশনে চলন্ত ট্রেন হইতে কাটিয়া রাখিবার ক্ষেত্রে একই সর্তকতামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে হইবে। এই সকল ক্ষেত্রে ষ্টেশন মাষ্টার তাহার মজুদ হইতে বাতির ব্যবস্থা করিবেন এবং ডিসিও/ডিটিএস সাধারণতঃ যাত্রীযান কাটা হয় এইরূপ ষ্টেশন সমূহে টেইল-লাইট সরবরাহের ব্যবস্থা করিবেন।

আঃ নিঃ ১৪৪গ-টেইল-লাইট পাওয়া না গেলে ট্রেন হইতে কাটিবার সাথে সাথে এইরূপ সমূহকে ট্রেন নেওয়া হয় না এইরূপ সংরক্ষিত সাইডিং-এর ভিতরে সরাইয়া রাখা হইবে।

আঃনিঃ ১৪৪ঘ- একটি ট্রেন কোন অন্তিম ষ্টেশন হইতে ছাড়িয়া যাইবার পূর্বে (ক) দিনের বেলায় একটি টেইল-বোর্ড, এবং (খ) রাতের বেলায় ও অপরিষ্কার, কুয়াশা

অন্ধ্র অথবা ঝোড়া আবহাওয়ায় একটি জলন্ত টেইল-ল্যাম্প অবশ্যই ট্রেনে
গাড়ীর পিছনের অংশে লাগাইয়া দেওয়া হইবে।

কোন ট্রেনের পিছনের অংশের সহিত বা উহাতে কোন গাড়ী যুক্ত হইবে
হইলে সর্বশেষ গাড়ীর পিছনের অংশে টেইল-বোর্ড এবং/অথবা টেইল-ল্যাম্প
কিনা তাহা দেখিবার জন্য অবশ্যই যত্নবান হইতে হইবে।

আঃনিঃ ১৪৪ ঙ-কোন ট্রেনের সর্বশেষ গাড়ী বৈদ্যুতিক টেইল-লাইটযুক্ত
উহা টেইল-ল্যাম্পের স্থান গ্রহণ করিবে।

১৪৫। টেইল-বোর্ড বা টেইল-ল্যাম্প সম্বন্ধে ষ্টেশন মাষ্টারের দায়িত্ব
মাষ্টারকে দেখিতে হইবে যে তাহার ষ্টেশন অতিক্রমকারী প্রত্যেক ট্রেনের
গাড়ীতে টেইল-বোর্ড, টেইল-ল্যাম্প লাল ঝান্ডা, অথবা বিশেষ নির্দেশ বার
অনুরূপ অন্য উপায়ের ব্যবস্থা আছে। ইহা যে সম্পূর্ণ আছে তাহা দেখার
নির্দেশক ব্যতীত কোন ট্রেন অতিক্রম করিলে ষ্টেশন মাষ্টার ট্রেনটিকে থামাইয়া
যাহাতে সারানো হয় তাহার জন্য এবং ট্রেনটি সম্পূর্ণ আছে কিনা তাহা উল্লেখ
জবাব দিবার জন্য পরবর্তী ষ্টেশনকে অবিলম্বে সংবাদ দিবেন এবং ইতিমধ্যে
ষ্টেশনে 'ট্রেন আউট অব সেকশন' সংকেত পাঠাইবেন না।

ছ।-গাড়ী সমূহের শান্টিং এবং নিরাপত্তা বিধান।

১৪৬। শান্টিং নিয়ন্ত্রণ।-স্থায়ী সিগনাল বা হাত সিগনাল বা মৌখিক নির্দেশ
দ্বারা শান্টিং কার্যাবলী নিয়ন্ত্রিণ হইবে।

আঃ নিঃ ১৪৬ক-ইয়ার্ড ফোরম্যান বা জমাদারগণ নিযুক্ত আছেন এই
ষ্টেশনসমূহে তাহারা অবশ্যই সকল শান্টিং কার্যাবলীতে উপস্থিত থাকিবেন, কিন্তু
গাড়ী যুক্ত বা বিযুক্ত করিবার জন্য গার্ডগণ দায়ী হইবেন। অন্য সকল ষ্টেশনে
শান্টিং কার্যাবলী অবশ্যই ট্রেনের গার্ড বা আর পি সি-র তত্ত্বাবধানে সম্পন্ন
একটি ব্লক সেকশনের সীমানার মধ্যে অবস্থিত আউটলাইং সাইডিং সমূহে গাড়
অবশ্যই সকল শান্টিং এর তত্ত্বাবধান করিবেন।

আঃ নিঃ ১৪৬খ- পয়েন্টসম্যান, জমাদার, গার্ড, আরপিসি, মাষ্টারগণ বা
কার্যাবলীর জন্য হাত সিগনাল প্রদানের অধিকারপ্রাপ্ত সকলে অবশ্যই বৈশি
পোষাকে থাকিবেন এবং সাধারণ যাত্রীগণ হইতে পৃথক করা যায় না এমন
পরিয়া থাকিবেন না।

[illegible]- শান্টিং পরিচালনার জন্য অবশ্যই কেবলমাত্র লাল ও সবুজ বাতি
[illegible]। জরুরী অবস্থায় বিপদ নির্দেশ করিবার জন্য লাল বাতির অভাবে
[illegible] অন্য কোন ক্ষেত্রে অবশ্যই সাদা বাতি ব্যবহার করা হইবে না এবং
[illegible] বাতিটিকে প্রবল ভাবে দুলাইতে হইবে।

[illegible]।-ষ্টেশন মাষ্টারকে দেখিতে হইবে যেন ট্রেন এবং গাড়ী সমূহের শান্টিং
[illegible] এবং এমনভাবে সম্পাদিত হয় যাহাতে বিপদ জড়িত না থাকে।

[illegible] নিঃ ২৫২ দ্রষ্টব্য)

[illegible] ১৪৭ ক-ষ্টেশন ইয়ার্ডের মধ্যে শান্টিং কার্যাবলী সম্পাদনকালে ইঞ্জিন
[illegible] অবশ্যই ঘন্টাই ১৬ কিলোমিটার (১০মাইল) অতিক্রম করিবে না।

[illegible]খ- শান্টিং কালে ওয়াগন বা ইঞ্জিনের কাপলিংগুলিকে ঝুলাইয়া রাখা
[illegible] কেবলমাত্র সাইড চেইন দ্বারা সংযুক্ত গাড়ীর কোন রকম শান্টিং করিতে
[illegible]।

[illegible]। লাইন আটক করণ (অবষ্ট্রাকশন)।-ষ্টেশন মাষ্টার অথবা বিশেষ
[illegible] নিযুক্ত কোন রেলওয়ে কর্মচারীর পূর্ব অনুমতি ব্যতীত কোন
[illegible] কোন বোঝাই করণ শান্টিং অথবা অন্য কোন কাজ আরম্ভ করিবেন
[illegible] ফলে কোন ব্রানিং লাইন বাধাগ্রস্থ (ফাউলড্) বা আটক হইতে পারে।
[illegible] কারী কর্মচারীকে দেখিতে হইবে যে এইরূপ কাজ চলিবার ফলে
[illegible] জন্য প্রয়োজনীয় সমস্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করা হইয়াছে।

[illegible] নিঃ ১৪৮ক-যখন, জরুরী অবস্থার দরুণ, পরিচালন বিভাগের পূর্ব অবগতি
[illegible] লাইন অবরোধ (ব্লক) করা প্রয়োজন হইয়া পড়ে, তখন ঘটনাস্থলে উপস্থিত
[illegible] বিভাগীয় সিনিয়র প্রতিনিধির দায়িত্ব হইবে সাধারণ নিয়মাবলী অনুসারে
[illegible] সিগনালসমূহ প্রদর্শন করা।

[illegible] নিঃ ১৪৮খ-বিভাগীয় প্রকৌশলী ডিটিও/ ডিটি এস এর সহিত যোগাযোগ
[illegible] যিনি সংশ্লিষ্ট সকলের অবগতির জন্য একটি বিজ্ঞপ্তি জারী করিবেন। যে
[illegible] কর্মকর্তা বা অধস্তন কর্মকর্তা কর্তৃক অবরোধ প্রত্যাহার করা হইবে তার বার্তায়
[illegible] উল্লেখ করিতে হইবে।

[illegible]নিঃ ১৪৮গ-ট্রেন সার্ভিসে যেন যতদূর সম্ভব কম বিঘ্নঘটে সেই দিকে লক্ষ্য
[illegible] লাইন অবরোধের সময়কাল নির্ধারণ করা সমীচিন।

আঃ নিঃ ১৪৮ঘ-কোন ইঞ্জিন বা গাড়ীকে দিনের বেলায় বা রাতের লাইন হইতে অন্য লাইনে অথবা পয়েন্ট সমূহের উপর দিয়া চালিত যতক্ষণ না একজন পয়েন্টসম্যান বা অপর কোন অধিকারপ্রাপ্ত ব্যক্তি কর্তৃক ঝাণ্ডা বা আলো দুলাইয়া সংকেত প্রদান করা হয়। একটি স্থির সিগনাল (উদাহ সবুজ আলো প্রদর্শনরত মাটির উপর স্থাপিত ল্যাম্প) একটি ইঞ্জিনকে পয়েন্টের উপর চালিত করিবার জন্য যথেষ্ট নয়।

আঃ নিঃ ১৪৮ঙ-কোন চালক শেষ ষ্টপ সিগনাল অতিক্রম করিয়া কোন কারণে সামনের ব্লক সেকশনে দাঁড়াইয়া পড়িলে তাহার ট্রেনকে পিছাইয়া না যতক্ষণ না এইরূপ করিবার জন্য ষ্টেশন মাষ্টার বা কেবিন সহকারী তাহাকে অধিকার দেন। ইহা চালকের নিকট হস্তান্তরিত হইবার পূর্বে গার্ড কর্তৃক পরিদর্শিত হইতে হইবে। এইরূপ লিখিত অধিকার জারীর পূর্বে ষ্টেশন মাষ্টার বা কেবিন সহকারী এই বিষয় নিঃসন্দেহ হইবেন যে-

(ক) একটি 'বি' শ্রেণীর ষ্টেশনে ষ্টেশন সেকশন এবং যে লাইনটির উপর ট্রেনটি পিছানো হইবে তাহা পরিষ্কার আছে হোম এবং আউটার সিগন্যাল নিষেধজ্ঞাপক করা হইয়াছে এবং বিশেষ লকিং ব্যবস্থা বিহীন ফেলিং পয়েন্ট সমূহ চলাচলের জন্য সঠিকভাবে বানানো এবং ক্ল্যাম্পযুক্ত হইয়াছে।

(খ) একটি 'এ' শ্রেণীর ষ্টেশনে প্রথম ট্রেনটির জন্য পশ্চাদবর্তী ষ্টেশনের 'ট্রেন আউট অব সেকশন' সিগনাল প্রেরিত হয় নাই। সিগনালটি ইতিপূর্বে হইয়া থাকিলে 'পশ্চাত অবরোধ (ব্লক ব্যাক) সিগনাল অবশ্যই প্রদত্ত হইবে এবং মাত্র পশ্চাত অবরোধ সিগনালটি পশ্চাদবর্তী ষ্টেশন কর্তৃক গৃহীত হইলেই ট্রেনটি ষ্টেশনের ভিতরে পিছানো যাইতে পারিবে।

১৪৯। **খাড়া চড়াই-এর (ষ্টীপ গ্রেডিয়েন্ট) উপর শান্টিং**।-যখন কোন খাড়া চড়াই-এর উপর শান্টিং করা হয় তখন কাজটির ভারপ্রাপ্ত কর্মচারীকে হইবে যেন যথেষ্ট সংখ্যক ব্রেক আটকানো হয়, প্রয়োজন হইলে গোঁজ ব্যবহার করা হয় এবং গাড়ীটি যাহাতে আয়াত্তের বাহিরে না চলিয়ে যায় তাহার সমস্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়।

১৫০। লুজ শান্টিং।-যে গাড়ীতে যাত্রী, বিস্ফোরক দ্রব্য, বিপদজনক মাল জীবজন্তু থাকে সেইগুলিকে লুজ শান্টিং করা হইবে না এবং সেইরূপ গাড়ীর লুজ শান্টিং করা যাইবে না।

এই নিয়ম গ্যাস ধারক, তেল বা পেট্রোল ট্যাঙ্ক জাতীয় বোঝাই বা খালী গাড়ীর

আঃ নিঃ ১৫০ ক-যখন লুজ শান্টিং করা হয় অর্থাৎ মালগাড়ী গুলিকে ইঞ্জিন হইতে বিচ্ছিন্ন করার পরে একাকী সামনে যাইতে দেওয়া হয় তখন হাত ব্রেক আটকাইবার গাড়ীগুলির সাথে অবশ্যই একজন লোক থাকিবে। যে গাড়ীগুলিতে ব্রেকের ব্যবস্থা নাই সেইগুলিকে লুজ শান্টিং করা যাইবে না।

নিম্নে বর্ণিত ক্ষেত্রসমূহ লুজ শান্টিং নিষিদ্ধ।

নিম্নে বর্ণিত ক্ষেত্রসমূহে লুজ শান্টিং নিষিদ্ধঃ-

(ক) রাতের বেলায়, যে ইয়ার্ড গুলি উজ্জ্বল ভাবে আলোকিত হয় না সে গুলিতে

(খ) অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা কোড়ো আবহাওয়ায় সকল ইয়ার্ডে এবং

(গ) কেহ ধরিয়া রাখা ছাড়া লুজ শান্টিং এর জন্য কাপলিং হুক উঠানো অবস্থায় চালানো সম্ভব না হয়।

আঃ নিঃ ১৫০ খ-ফ্লাই শান্টিং লুজ শান্টিং এর অনুরূপ তবে এই ক্ষেত্রে দুই বা ততোধিক ওয়াগনকে ঠেলিয়া অগ্রবর্তী ওয়াগন বা ওয়াগনগুলি অতিক্রম করিবার পরে সেগুলি উল্টাইয়া অনুসরণকারী ওয়াগন বা ওয়াগনসমূহকে অপর একটি লাইনে চালনা করিবার মাধ্যমে একাধিক পথ ধরানো হয়। ফ্লাই শান্টিং কঠোরভাবে নিষিদ্ধ।

আঃ নিঃ ১৫০ গ- স্লিপ শান্টিং মানে একটি ওয়াগনকে একটি ইঞ্জিন কর্তৃক ঠেলিয়া নেওয়ার সময় ক্ষণিকের জন্য ইঞ্জিন ব্রেক করিয়া একই সময়ে কাপলিং খুলিয়া দেওয়া। ইহার পর ইঞ্জিনের গতি বৃদ্ধি করিয়া ওয়াগনটিকে অপেক্ষাকৃত ধীর গতিতে চালানো অবস্থায়, ইঞ্জিন হইতে পৃথক রাস্তা ধরানো হয়। স্লিপ শান্টিংও কঠোর ভাবে নিষিদ্ধ।

আঃ নিঃ ১৫০ঘ-যে ষ্টেশন গুলির ইয়ার্ড ৩০০ তে ১ এর অধিক খাড়া চড়াইয়ের উপর বা কাছাকাছি অবস্থিত, কেবল মাত্র নিম্নলিখিত শর্তসাপেক্ষে এই সকল ষ্টেশনের লাইনের উপর লুজ শান্টিং করা হইবে-

(১) গাড়ীগুলি উহাদের গতিরোধের জন্য একই লাইনের উপরে দন্ডায়মান একটি ইঞ্জিন অথবা অন্য গাড়ীর দিকে লুজ শান্টিং করা হইতেছে,

(২) এইরূপ দন্ডায়মান গাড়ীগুলির ব্রেক আটকানো আছে ও উহাদের পিছনে ব্রেক লোকসহ ব্রেক ভ্যান সংযুক্ত আছে, এবং

(৩) এইরূপ সকল দন্ডায়মান গাড়ী একত্রে কাপলিংযুক্ত আছে।

১৫১। **ষ্টেশন সীমার বাহিরে সাইডিং-এ গাড়ী রাখিয়া যাওয়া**- রেলওয়ে কর্মচারী কোন গাড়ীকে ষ্টেশন সীমার বাহিরে সাইডিং-এ রাখিয়া যাইবে যদি না গাড়ীটি প্রত্যেক রানিং লাইন হইতে বাধামুক্ত দূরত্বে থাকে এবং বিশেষ নির্দেশ অনুসারে তাহার চাকা যথাযথরূপে আবদ্ধ করা থাকে।

১৫২। **ষ্টেশনের গাড়ী সমূহকে আবদ্ধ (সিকিউর) করা**।-ষ্টেশন মাষ্টার দেখিতে হইবে যেন তাহার ষ্টেশনে অবস্থিত গাড়ী সমূহ বিশেষ নির্দেশ অনুযায়ী যথাযথরূপে আবদ্ধ করা হয়।

আঃ নিঃ ১৫২ক-ষ্টেশন মাষ্টারগণ তাহাদের ষ্টেশন সমূহে গাড়ীগুলির অযাচিত চলাচলের বিরুদ্ধে আবদ্ধ করিবার জন্য দায়ী থাকিবেন এবং ইহার জন্য যেক্ষেত্রে নিরাপদ শিকল (সেফটি চেইন) বা গোঁজ ব্যবহার করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৫২ খ-যখন সাময়িকভাবে একটি রানিং লাইনের উপরে একাধিক গাড়ী অবস্থান করাইবার প্রয়োজন হয়, তখন ব্রেক বিহীন গাড়ীগুলি শিকল গোঁজের দ্বারা আবদ্ধ হইবে। শিকল বা গোঁজের ব্যবহার অসুবিধাজনক হইলে কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টারের বিবেচনায় উহা প্রত্যাহার করা যাইবে, তবে গাড়ীগুলিকে অপর গাড়ীর সাথে শক্ত করিয়া যুক্ত (কাপল) এবং এই গুলির মধ্যে এক বা একাধিক ব্রেক যুক্ত গাড়ী দ্বারা নিয়ন্ত্রিত থাকিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৫২ গ-**শিকল, গোঁজ এবং স্কচের ব্যবহার**।-স্ব স্ব ষ্টেশনে কি শিকল (সেফটি চেইন) গোঁজ এবং স্কচের পর্যাপ্ত সরবরাহের জন্য ষ্টেশন মাষ্টারগণ থাকিবেন এবং তাহারা দেখিবেন যেন যখন দরকার, সকল গাড়ী নিরাপদ শিকল লাগানো, ব্রেকপিন নামাইয়া রাখা, গোঁজ লাগানো এবং স্কচ ব্লকসমূহ আটকানো মাধ্যমে সঠিকভাবে আবদ্ধ করা হয়।

আঃ নিঃ ১৫২ঘ- গাড়ী আবদ্ধকরণে নিম্নলিখিত বিশেষ নির্দেশাবলী পালন করিতে হইবে-

(১) সকল গাড়ীগুলির সহিত লাগানো ব্রেকসমূহ আটকাইয়া রাখা হইবে।

(২) একক গাড়ী হইলে ব্রেক আটকানো ছাড়াও নিরাপদ শিকল এবং স্কচ দ্বারা আবদ্ধ করা হইবে।

(৪) রেকযুক্ত গাড়ী গুলিকে কাপলযুক্ত করা হইবে। প্রত্যেক রেকের সর্বশেষ শিকল দ্বারা আবদ্ধ হইবে, এবং রেকটি দীর্ঘ হইলে বিশেষতঃ ঝোড়ো পর্যাপ্ত সংখ্যক অতিরিক্ত শিকল বা স্প্র্যাগ ব্যবহৃত হইবে।

(৫) নিরাপদ শিকল চাকা এবং রেলের চতুর্দিকে দুইবার পেঁচানো হইবে এবং ঢিলা ও এমনভাবে তালাবদ্ধ করা হইবে যাহাতে প্যাডলকের উপরে কোন চাপ না পড়ে। যে গাড়ীগুলিতে পূর্ণ বা ডিস্ক চাকা আছে, নিরাপদ শিকলটি সে এক্সেলের উপরে এবং রেলের নীচে দিয়া দুইবার পেঁচাইয়া তালাবদ্ধ করিতে হইবে।

(৬) কোন নিরাপদ শিকল সম্পূর্ণরূপে ভাল অবস্থায় না থাকিলে এবং দৈর্ঘ সাত ফুটের কম হইলে উহা গাড়ীগুলি আবদ্ধ করণে ব্যবহৃত হইবে না।

(৭) ওয়াগনসমূহ চালিত হওয়া বা ট্রেনের সহিত কাপলযুক্ত হইবার পূর্বে শিকল শিকলগুলি খুলিয়া ফেলিবার জন্য বিশেষ যত্ন লইতে হইবে।

(৮) যখন স্কচব্লক, ডিরেলার বা ফাঁদ (ট্র্যাপ) সমূহ ব্যবহৃত হয়, তখন গাড়ীগুলির ভিতরে স্থাপিত হইবে এবং স্কচব্লকগুলি লাইনের উপর আড়াআড়িভাবে থাকিবে।

১৫৩। **ষ্টেশন হইতে নিয়ন্ত্রণহীনভাবে ধাবমান (এস্কেপিং) গাড়ী সমূহ**।-কোন গাড়ী কোন ষ্টেশন হইতে নিয়ন্ত্রণহীনভাবে ধাবিত হইলে ষ্টেশন মাষ্টার যতদূর সম্ভব, উহা নিবারণের জন্য, সংশ্লিষ্ট অপর ষ্টেশনসমূহকে সর্তক করিবার নিমিত্ত অবিলম্বে ব্যবস্থা অবলম্বন করিবেন।

আঃ নিঃ ১৫৩ ক - একটি ষ্টেশন হইতে কোন গাড়ীর ধাক্কা খাইয়া বা অন্য কোন কারণে ধাবমান হইবার ক্ষেত্রে, সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার তৎক্ষণাৎ গাড়ীটি যে দিকে গিয়াছে সেদিকের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকে ঘটনাটি অবহিত করিবেন।

আঃ নিঃ ১৫৩খ-গাড়ীটি যে দিকে অগ্রসরমান সেইদিকের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার সুইচ পয়েন্ট সমূহ এমনভাবে বানাইবেন যাহাতে গাড়ীটি একদম থামিবার স্থান (ডেড এন্ড) পর্যন্ত ছুটিতে পারে। যদি ইহা সম্ভব না হয় এবং বিপরীত দিক হইতে একটি ট্রেন আসিতে থাকে, তবে ষ্টেশন মাষ্টার অবশ্যই গাড়ীটিকে লাইনচ্যুত করিবার জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

জ ।-খোয়াবাহী (ব্যালাষ্ট) ট্রেনসমূহ।

১৫৪। **খোয়াবাহী ট্রেনের পরিচালন বিধি** ।-(ব্যালাষ্ট) ট্রেন কেবলমাত্র পার্শ্বের ষ্টেশন মাষ্টারের অনুমতি এবং বিশেষ নির্দেশ অনুসারে পরিচালিত হইবে।

টীকাঃ-খোয়াবাহী ট্রেনসমূহ পরিচালনার জন্য নির্দেশাবলী-

অনুচ্ছেদ ২৪, পরিশিষ্ট ১,

অনুচ্ছেদ ৩১, পরিশিষ্ট ৩ এবং

অনুচ্ছেদ ১০ পরিশিষ্ট ৪-এ পাওয়া যাইবে।

আঃ নিঃ ১৫৪ ক-কার্যরত খোয়াবাহী ট্রেনের সুরক্ষা ।-যখন কোন খোয়াবাহী ট্রেন অগ্রসর হইবার অনুমতির ভিত্তিতে ষ্টেশন সমূহের মধ্যে কাজ করিবার অধিকার প্রাপ্ত হয় তখন কোন কারণে ঐরূপ ট্রেন হইতে ইঞ্জিনটি কাটিয়া এবং পরবর্তী ষ্টেশন অভিমুখে যাওয়ার সময় ব্যতীত অন্য সময়ে গার্ড কর্তৃক তাহার ট্রেনটি সুরক্ষা করিবার প্রয়োজন হইবে না। (সাধারণ নিয়ম ১৬৮ দ্রষ্টব্য।)

এইরূপ ক্ষেত্রে ইঞ্জিনটি যে দিকে ফেরৎ আসিবে সেই দিকে এবং পেছনে ট্রেনটির পিছন দিকেও তাহার ট্রেনটি সুরক্ষা করিবার জন্য গার্ড দায়ী থাকিবেন। ইঞ্জিন হইতে ইঞ্জিন কাটিবার পূর্বে চালক গার্ডকে তাহার এইরূপ ইচ্ছা সম্বলিত একটি মেমোরেণ্ডাম দিবেন।

আঃ নিঃ ১৫৪ খ-(১) সকল ক্ষেত্রে, প্রকৌশল বিভাগ নির্দিষ্টভাবে কোন সময়সূচী সহ পরিচালন কর্মসূচী জারী করিবেন।

(২) সাধারণতঃ সকল ট্রেন কর্মীদের কার্যদিবস ১২ ঘন্টার বেশী হইবে না। এই নিয়মটি পালনের জন্য খোয়াবাহী ট্রেনটির গার্ড দায়ী থাকিবেন। ইঞ্জিন ক্ষেত্রে এই সময়সীমা ইঞ্জিনের দায়িত্বভার গ্রহণ করিতে এবং হস্তান্তর করিতে সময়ের বাহিরে।

(৩) অবশ্য জরুরী অবস্থায় এই সময়সীমা ট্রেনটির ভারপ্রাপ্ত গার্ড কর্তৃক ঘন্টা পর্যন্ত বর্ধিত হইতে পারে, তবে তিনি অবিলম্বে চিঠির মাধ্যমে বিষয়টি এবং সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীকে অবহিত করিবেন।

৪। যখন কার্যকাল উপরোক্ত আঃ নিঃ খ(৩) তে বর্ণিত ১৫ ঘন্টা অতিক্রম হইবার সম্ভাবনা দেখা দেয় তখন সঠিক সময়ে বদলী ইঞ্জিন ক্রু এবং গার্ডের ব্যবস্থা করিবার জন্য ট্রেনটির ভারপ্রাপ্ত গার্ড দায়ী হইবেন।

(৪) কর্তব্যরত গার্ডগণ আঃ নিঃ ১৫৪ খ (৩) এ বর্ণিত ১৫ ঘন্টার সময় সীমার অধিক কাজ করিবার জন্য কোন অতিরিক্ত পারিশ্রমিক পাইবেন না।

(৫) খোয়াবাহী ট্রেনের গার্ডগণ অভিজ্ঞ এবং সংশ্লিষ্ট ডিটিও/ডিটি এস ও বদলী উভয়ের দ্বারা ব্যক্তিগত ভাবে অনুমোদিত হইবেন।

আঃ নিঃ ১৫৪ গ-**কার্যরত খোয়াবাহী ট্রেন খন্ডিত করণ** ।-কেবলমাত্র কাজের জন্য অবিমিশ্র প্রয়োজন কালে ষ্টেশন সমূহের মধ্যে খোয়াবাহী ট্রেনসমূহ বিভক্ত করা যাইতে পারিবে কিন্তু কখনোই ৩০০ তে ১ এর অধিক খাড়া চড়াই এর উপরে নয়।

আঃ নিঃ ১৫৪ঘ-**খন্ডিত খোয়াবাহী ট্রেনের গাড়ীগুলিকে আটকানো** ।-যে কোন একটি খোয়াবাহী ট্রেনের ইঞ্জিন কাটা হইলে কিংবা ট্রেনটি খন্ডিত হইলে উহার ট্রেনের গাড়ীগুলি আটকাইবার জন্য দায়ী থাকিবেন। ইঞ্জিন হইতে বিচ্ছিন্ন ব্রেকসমূহের সক্রু আঁটিয়া বা চাপিয়া সর্ব প্রথম উহাদিগকে আটকাইতে একটি খন্ডিত ট্রেনের প্রত্যেক ভাগের কমপক্ষে অর্ধেক সংখ্যক ব্রেক লাগানো থাকিবে এবং প্রত্যেক ভাগের কমপক্ষে একটি চাকা স্প্র্যাগযুক্ত থাকিবে।

আঃ নিঃ ১৫৪ ঙ-**মাল বোঝাই এবং খালাস করণ** ।-যখন খোয়া বা অন্যান্য বোঝাই কিংবা খালাস করা হয় তখন ট্রেন চলাচলের জন্য লাইনকে খোয়া এবং চলাচল রাখিবার জন্য গার্ড দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ১৫৪ চ- হপার ট্রাক ব্যতীত অন্য খোয়াবাহী ট্রেন সমূহ চলন্ত অবস্থায় খালাস করা হইবে না।

আঃ নিঃ ১৫৪ ছ- **লুজ শান্টিং**। -খোয়াবাহী ট্রেনের গাড়ীতে কুলি বা মজুর থাকা অবস্থায় লুজ শান্টিং কঠোরভাবে নিষিদ্ধ।

আঃ নিঃ ১৫৪ জ-ঠেলিয়া নেওয়া খোয়াবাহী ট্রেনসমূহের শর্তাবলী এবং ব্যতিক্রম ।-(১) একক লাইনের ষ্টেশনসমূহের মধ্যে একটি খোয়াবাহী ট্রেনের ইঞ্জিন যে ষ্টেশন হইতে ইহা ছাড়িয়াছে উহার ভিতরে ঠেলিয়া পিছাইয়া নিতে এই দূরত্ব চার মাইলের অধিক না হয় এবং সম্মুখবর্তী ষ্টেশনের দূরত্ব যে হইতে উহা ছাড়িয়াছে উহার দূরত্ব হইতে অধিক হয়। পশ্চাদবর্তী ষ্টেশন দূরত্ব চার মাইল অতিক্রম করিলে কিংবা সম্মুখবর্তী ষ্টেশনের দূরত্ব পশ্চাদবর্তী দূরত্ব অপেক্ষা কম হইলে ট্রেনটি সম্মুখবর্তী ষ্টেশন অভিমুখে অগ্রসর হইবে

যাহাতে সেখানে ইঞ্জিনটি ঘুরিয়া ট্রেনে লাগিতে পারে এবং ট্রেনটিকে টানিয়া
ষ্টেশনে প্রত্যাবর্তন করিতে পারে। ইঞ্জিনটি অনুরূপ ভাবে ট্রেনটিকে ষ্টেশ
বাহিরে ঠেলিয়া নিতে পারে, যদি ঐ দূরত্ব চার মাইলের অধিক না হয়,
ক্ষেত্রে খোয়াবাহী ট্রেনটির ভারপ্রাপ্ত স্থায়ীপথ/পূর্তকর্ম পরিদর্শক
পরিদর্শক হিসাবে কাজ করা কালে গার্ড কর্তৃক চালকের নিকট একটি
প্রদত্ত হইবে।

(২) জোড়া লাইনে কার্যরত খোয়াবাহী ট্রেনসমূহ সর্বদা সম্মুখের পরবর্তী
অভিমুখে অগ্রসর হইবে, এবং কোন অবস্থাতেই উহাদিগকে ভুল লাইনের উপর
ষ্টেশন হইতে ছাড়িয়াছে সেই ষ্টেশনে ঠেলিয়া পিছানো হইবে না।

(৩) কোন খোয়াবাহী ট্রেন একটি ইঞ্জিন কর্তৃক পিছনে ঠেলার কালে,
গাড়ীটি একটি ব্রেক-ভ্যান হইলে গতিবেগ ঘণ্টায় ২৪ কিলোমিটার (১৫মাইল)
করিবে না এবং সামনের গাড়ীটি একটি ব্রেক-ভ্যান না হইলে ৮ কিলোমিটার
অতিক্রম করিবে না।

(সাঃ নিঃ ৯১ এর আঃ নিঃ ৯১ চ দ্রষ্টব্য।)

আঃ নিঃ ১৫৪ ঝ-**মজুর ব্যতীত অন্যান্যদের বহণ**।-যদি সঠিক
থাকে তবে খোয়াবাহী ট্রেনসমূহের গার্ডগণ উহাতে কর্মরত প্রকৌশল বিভাগীয়
কর্মচারীগণ ব্যতীত অন্য কাহাকেও ঐরূপ ট্রেনে ভ্রমণ করিতে দিবেন না।

আঃ নিঃ ১৫৪ ঞ-**খোয়াবাহী ট্রেনসমূহের গতিবেগ**।-যখন কোন খোয়াবাহী
না থামিয়ে সরাসরি এক ষ্টেশন হইতে অপরটিতে চলিতে চায়, তখন ইহা একটি
ট্রেন হিসাবে বিবেচিত হইবে। একটি বিশেষ ট্রেন হিসাবে চলন্ত কোন খোয়াবাহী
গতিবেগ কার্যকরী সময় পঞ্জিতে বর্ণিত মালবাহী গাড়ীগুলির গতিসীমার সমান হইবে

আঃ নিঃ ১৫৪ ট-**কার্যরত নয় (নন ওয়াকিং) এরূপ খোয়াবাহী
চলাচল**।-যদি কোন খোয়াবাহী ট্রেন সূর্যাস্তের পরে সরাসরি (থ্রু) চলাচল করে
সংশ্লিষ্ট গার্ড দায়ী থাকিবেন যেন যে সব খোলা গাড়ীতে বোঝাইকৃত মালামালের
অন্ততঃ ১২ ইঞ্চি স্থান খালি নাই সে সব গাড়ীতে মজুরগণ ভ্রমণ না করেন।

আঃ নিঃ ১৫৪ ঠ-**সাইডিংগুলিতে গাড়ীসমূহ রক্ষাকরণ**।-যখন কোন
ওয়াগন ষ্টেশন সীমার বাহিরের সাইডিং-এ পরিত্যাক্ত হয়, তখন গার্ড বা ট্রেনটির

সাইডিংটির পয়েন্ট সমূহের সবচেয়ে নিটকবর্তী ওয়াগনটির চাকাগুলি
এবং দেখিবেন যে ওয়াগন গুলি অন্য উপায়ে সঠিকভাবে আবদ্ধ আছে এবং
আছে সেখানে স্কচ ব্লকগুলি লাগানো আছে। পয়েন্টসমূহের সবচেয়ে
ওয়াগনের চাকাগুলি চেইন দ্বারা বাঁধা এবং তালাবদ্ধ হইবে এবং অপর সকল
লাগানো থাকিবে।

নিঃ ১৫৪ড-যখন ষ্টেশন সীমার অভ্যন্তরের কোন সাইডিং এর উপরে একটি
ট্রেন পরিত্যক্ত হয় তখন গার্ডগণ শক্ত করিয়া সকল ব্রেকসমূহ লাগাইয়া
সাইডিং এর পয়েন্টসমূহের সবচেয়ে নিকটবর্তী গাড়ীটির চাকা গুলিকে
নিরাপদ শিকল দ্বারা রেলের সহিত বাঁধিয়া রাখিবেন।

নিঃ ১৫৪ঢ-ডিটি/ডিটিএস এর বিশেষ নির্দেশানুসারে ব্যতীত কার্যকরী সময়
ষ্টেশন ছাড়া অন্য কোন ষ্টেশনে খোয়াবাহী ট্রেন রাখা হইবে না।

১৫৫। **খোয়াবাহী ট্রেন চালিত করিবার পূর্বে সতর্কী করণ**।-খোয়াবাহী ট্রেন
করিবার পূর্বে ট্রেনটি যে চলিবার উপক্রম করিয়াছে তৎসম্বন্ধে মজুরদিগকে সর্তক
জন্য চালক অর্ধ মিনিট বিরামে দুইটি পরিষ্কার বংশীধ্বনি করিবেন।

নিঃ ১৫৫ক-লাইনের উপর কিংবা ষ্টেশন ইয়ার্ডের মধ্যে থাকা কালে
ট্রেনটির ভারপ্রাপ্ত গার্ডের ইহা দেখা কর্তব্য যে কোন মজুর ওয়াগনের নীচে
করেন নাই এবং রাতের বেলায় ট্রেন ছাড়িয়া যাইবার কালে দেখা কর্তব্য যে
ওয়াগনের নীচে থাকিতে দেওয়া হয় নাই।

১৫৬। **খোয়াবাহী ট্রেনের উপর মজুর**।-খোয়াবাহী ট্রেন সমূহের ভারপ্রাপ্ত
ছাড়িবার জন্য সিগনাল দিবার পূর্বে দেখিবেন যে, সকল মজুর ট্রেনের আছে
তিনি তাহাদিগকে বসিবার জন্য সাবধান করিবেন।

নিঃ ১৫৬ক- অবশ্যই সব চেয়ে অভিজ্ঞ গার্ডগণ খোয়াবাহী ট্রেন সমূহের
নিয়োজিত হইবেন।

১৫৭। **ষ্টেশনে অবস্থানকালে খোয়াবাহী ট্রেনের রক্ষা ব্যবস্থা**।-মজুর সহ
ট্রেন ষ্টেশনে অবস্থিত হইলে ইহাকে নিম্নলিখিত প্রকারে রক্ষা করিতে হইবে-

(ক) ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত গার্ড, পয়েন্ট গুলিকে আবদ্ধ করিবার জন্য তাহার
অংশ হিসাবে দুইটি ক্ল্যাম্প অথবা তালা চাবি দিবার জন্য কোন উপায় সাথে
। তিনি নিজে নিঃসন্দেহ হইবেন যে প্রয়োজনীয় সকল পয়েন্ট ষ্টেশন

কর্মচারীগণ কর্তৃক তাহার ট্রেনের জন্য ঠিক ভাবে বানানো হইয়াছে এবং
দ্বারা সেই পয়েন্ট গুলিকে আবদ্ধ করিবেন। তিনি অতঃপর ষ্টেশন মাষ্টারকে
জানাইবেন যে ইহা করা হইয়াছে।

(আ) ষ্টেশন মাষ্টার অতঃপর গার্ডের উপস্থিতিতে নিজের তালা
সমূহের লাগানো ক্ল্যাম্প গুলিকে আবদ্ধ করিবেন এবং নিজে গার্ডকে
করিবেন। গার্ড সেই গুলির জন্য একটি রসিদ দিবেন যাহা ষ্টেশন মাষ্টার
রাখিবেন।

(ই) ট্রেনটি সাইডিং ছাড়িয়া যাইবার জন্য প্রস্তুত হইলে, গার্ড লিখিত
মাষ্টারকে জানাইবেন এবং ষ্টেশন মাষ্টার গার্ডের নিকট হইতে চাবিগুলি
এবং সেই গুলির জন্য প্রাপ্ত রসিদ ফেরৎ দিয়া পয়েন্ট গুলিকে ঠিকভাবে
বন্দোবস্ত করিবেন।

আঃ নিঃ ১৫৭ক-দিনের কাজের শেষে খোয়াবাহী ট্রেনের গার্ড
ব্যক্তিগতভাবে দেখিবেন যে তাহার ট্রেনটি ইয়ার্ডের উভয় প্রান্তের পয়েন্টগুলি
(ফাউল) করে নাই, তাহার ব্রেকগুলি শক্তভাবে আটা আছে এবং যথেষ্ট সংখ্যক
ব্রেক লাগানো হইয়াছে।

আঃ নিঃ ১৫৭খ-কোন খোয়াবাহী ট্রেন, ডিটিও/ডিটিএস এর বিশেষ নির্দেশ
ব্যতীত কোন রোড সাইড ষ্টেশনে ষ্টেবল করা হইবে না যদি না সেখানে প্রধান
লাইন এবং ক্রসিং লুপ ছাড়াও ট্রেনটি গ্রহণে সক্ষম একটি লুপ বা সাইডিং থাকে।

আঃ নিঃ ১৫৭গ-যে স্থানে পয়েন্টসমূহের সহিত ব্লাডস লকসমূহ সংযুক্ত
খানে বিশেষ ক্লাম্পের পরিবর্তে সেই গুলি ব্যবহার করিতে হইবে।

ঝ। যথার্থ রানিং লাইন।

১৫৮। **যথার্থ রানিং লাইন**।—চালক নিজের ট্রেনকে যথার্থ রানিং লাইন
লইয়া যাইবেন।

১৫৯। **চলিবার দিক**।-(অ) যদি বিশেষ নির্দেশে অন্যরূপ বিধান না থাকে
জোড়া পথে প্রত্যেক ট্রেন বাম পার্শ্বের লাইন দিয়া চলিবে।

দুই অপেক্ষা অধিক সংখ্যক সমান্তরাল লাইন থাকিলে কোন লাইনের উপর
নিজের ট্রেন যাইবে তাহা বিশেষ নির্দেশ দ্বারা নির্দিষ্ট হইবে।

ঞ। ব্যক্তিগত বা বেসরকারী ইঞ্জিন ও গাড়ী সমূহ।

। ব্যক্তিগত বা বেসরকারী ইঞ্জিন ও গাড়ী সমূহ।-বেসরকারী বা ব্যক্তিগত
কোন ইঞ্জিন বা অন্য কোন যান বিশেষ নির্দেশ অনুসারে ব্যতীত
ঢুকিতে দেওয়া হইবে না।

চতুর্থ অধ্যায়

দুর্ঘটনা

১৬১। নিরাপত্তা নিশ্চিত করণের জন্য কর্তব্য কর্ম।-(ক) প্রত্যেক [illegible] কর্মচারী-

(১) জনসাধারণের নিরাপত্তা নিশ্চিত করিবার জন্য সর্বাত্তক চেষ্টা করিবেন;

(২) যদি তাহার নজরে আসে যে, কোন ঘটনার ফলে নিরাপদ এবং [illegible] রেলওয়ে পরিচালন বিঘ্নিত হইতে পারে, তাহা হইলে সংগে সংগে [illegible] নিকটতম উপর ওয়ালাকে অবহিত করিবেন; এবং

(৩) দুর্ঘটনা অথবা বাধার ক্ষেত্রে চাহিবার সম্ভাব্য সকল সহায়তা [illegible] করিবেন।

(খ) প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী, যিনি লক্ষ্য করেন যে,

(১) কোন সিগনাল ত্রুটিযুক্ত আছে;

(২) স্থায়ীপথ বা পূর্তকর্মের কোন অংশে কোন রূপ বাধা, বিকলতা বা বিপদ সম্ভাবনা আছে।

(৩) কোন ট্রেনে কোন প্রকার ত্রুটি কিংবা কোন অস্বাভাবিক অবস্থা আছে; বা

(৪) কোন অস্বাভাবিক পরিস্থিতি কর্তৃক ট্রেন সমূহের নিরাপদ চলাচল [illegible] জনসাধারণের নিরাপত্তা ব্যাহত করিবার সম্ভাবনা আছে;

তিনি দুর্ঘটনা নিবারণের জন্য অবিলম্বে অবস্থায় পরিপ্রেক্ষিতে ব্যবস্থা [illegible] করিবেন এবং যেখানে প্রয়োজন সম্ভাব্য দ্রুততম পন্থায় নিকটতম ষ্টেশন মাষ্টার [illegible] অবহিত করিবেন।

টীকাঃ- পূর্ণাঙ্গ নির্দেশাবলীর জন্য পরিশিষ্ট-দ্রষ্টব্য। (২৬০ পৃঃ)

১৬১ ক- বিশেষ গতি নিয়ন্ত্রণের বিজ্ঞপ্তি।-(১) একটি বিশেষ এলাকায় [illegible] সম্পর্কে বিজ্ঞপ্তিদাতা প্রকৌশল কর্মচারীদের উচিত হইবে তাহাদের [illegible] বিভাগীয় ট্রাফিক তত্ত্বাবধায়ক/বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তাকে অনুলিপি [illegible] উক্ত এলাকার উভয় পার্শ্বের ষ্টেশন মাষ্টারগণকে প্রদান করা। এই সকল [illegible] যথারীতি সতর্কতা আদেশ (কশন অর্ডার) প্রদানের মাধ্যমে তাহাদের [illegible] সংশ্লিষ্ট ট্রেনের চালকগণকে সর্তক করিবেন এবং ইহা ছাড়াও যে লাইনের [illegible] নিয়ন্ত্রিত হইয়াছে উহার নিকটতম ষ্টেশন মাষ্টার বিভাগীয় ট্রাফিক [illegible] বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা কর্তৃক প্রদত্ত তালিকা অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট সকল [illegible] সকল কর্মচারীকে ঐ নিয়ন্ত্রণের বিবরণ সম্বলিত একটি বার্তা দ্বারা অবহিত [illegible] জন্য দায়ী থাকিবেন। যদি কোন ষ্টেশনে কোন ট্রেন বিরতিহীনভাবে অতিক্রম [illegible] হয় তখন বাধাগ্রস্থ অংশের উভয় পার্শ্বের ষ্টেশন মাষ্টারগণ তাহার নিজের [illegible] যে ষ্টেশনে এইরূপ ট্রেন থামার কথা সেই ষ্টেশন মাষ্টারকে এই গতিনিয়ন্ত্রণ [illegible] করিয়া প্রাপ্তিস্বীকার লইয়া সংশ্লিষ্ট চালককে যথাযথ লিখিত পরামর্শ দিতে [illegible] এবং উক্ত ষ্টেশন মাষ্টার তখন এই ধরণের ট্রেনের চালককে যথারীতি সতর্কতা [illegible] দিবেন। উপরোক্ত গতিনিয়ন্ত্রণ বার্তার প্রাপ্তি স্বীকার না পাইলে বা সতর্কতা [illegible] দিবার পূর্বেই ট্রেনটি পূর্ব ষ্টেশন ছাড়িয়া চলিয়া আসিলে এ ট্রেনটিকে সতর্কতা [illegible] প্রদানের জন্য বাধাগ্রস্থ অংশের পার্শ্ববর্তী ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার নিজ ষ্টেশনে [illegible]। বিভাগীয় ট্রাফিক তত্ত্বাবধায়ক/ বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা কর্তৃক প্রদত্ত [illegible] নামের তালিকা প্রয়োজনে ব্যবহারের জন্য প্রতিটি ষ্টেশনের ষ্টেশন [illegible] অন্তর্ভূক্ত থাকিবে। নির্বাহী প্রকৌশলী/বিভাগীয় প্রকৌশলী প্রদত্ত তথ্যের [illegible] লাইনের যে অংশে গতি নিয়ন্ত্রণ আরোপ করা হইয়াছে। উহা স্থায়ী সিগনাল [illegible] সংরক্ষিত হইয়াছে কিনা তাহা উল্লেখ পূর্বক অস্থায়ী গতি নিয়ন্ত্রণ সমূহের একটি [illegible] গেজেটে প্রকাশ করিতে হইবে। গতিনিয়ন্ত্রিত স্থায়ী সিগনাল দ্বারা লাইনের [illegible] গতির বিষয়ে গেজেটে প্রকাশিত হইবার পর আর কোন সতর্কতা আদেশ [illegible] অর্ডার) চালককে দিতে হইবে না।

(সাধারণ নিয়ম ৩০৪,৩৪৭ এবং উহাদের আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী দ্রষ্টব্য)

(২) যে সমস্ত গতি নিয়ন্ত্রণ গেজেটে বিজ্ঞাপন প্রকাশের দ্বারা আরোপিত [illegible] সেই সমস্ত গতি নিয়ন্ত্রণ বা তাহার কোন দফা গেজেটের পরবর্তী কোন [illegible] বিজ্ঞাপন প্রকাশের দ্বারা রহিত করিতে হইবে এবং এইরূপে রহিত করিবার পূর্ব [illegible] উহা বলবৎ থাকিবে।

যে সমস্ত অস্থায়ী গতি নিয়ন্ত্রণ গেজেটে বিজ্ঞাপিত হয় নাই তাহা [illegible] একজন যোগ্য প্রকৌশল কর্মচারী গতিনিয়ন্ত্রিত লাইনের উভয় প্রান্ত মাষ্টারদ্বয়কে অবহিত করিবেন এবং তাহারা উক্ত গতি নিয়ন্ত্রণ আদেশ যাহাদিগকে অবহিত করিয়াছিলেন তাহাদের সকলকে এই গতি নিয়ন্ত্রণ বিষয় জ্ঞাত করাইবেন।

আঃ নিঃ ১৬১খ-**বিশেষ গতি নিয়ন্ত্রণের বিজ্ঞপ্তি** ।-ইঞ্জিন [illegible] সমূহে লোকো ফোরম্যানগণ ৪৯ক এবং ১৬১ক আনুষঙ্গিক নিয়মের অধীন বিশেষ নির্দেশাবলীর সকল বিজ্ঞপ্তি সংরক্ষণ এবং চালকগনকে সেই বিষয় করাইবার জন্য দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ১৬১গ-**চলন্ত অবস্থায় ট্রেনে উঠা বা ট্রেন হইতে নামা** ।-চলন্ত ট্রেনে উঠা বা ট্রেন হইতে নামা হইতে যাত্রীদিগকে বিরত রাখিতে হইবে এবং কর্মচারীগণ, কোন অবস্থাতেই, চলন্ত অবস্থায় কোন গাড়ীর দরজা খুলিবেন বা উঠা নামায় রত কোন যাত্রীকে কোনরূপ সহায়তা করিবেন না। যদি কোন ব্যক্তি ট্রেনে উঠিতে গিয়া উহার এত নিকটে আসিয়া পড়েন যাহা তাহার জন্য বিপদজনক তাহাকে একা ছাড়িয়া দেওয়া হইবে। কিন্তু তিনি যদি অক্ষত অবস্থায় উঠিতে সমর্থ হন, তবে তাহার বিবরণ পরবর্তী ষ্টেশনে বার্তার মাধ্যমে জানাইতে হইবে তাহাকে খুঁজিয়া পাওয়া যায় এবং শাস্তি প্রদানের জন্য বিচারার্থে সোপর্দ করা হয়। ঐ যাত্রী ট্রেনে উঠিবার চেষ্টা করা কালে পা পিছলাইয়া যান কিংবা অন্য কোন বিপদে হন, তবে তৎক্ষণাৎ ট্রেনটিকে থামানো হইবে এবং সম্ভব হইলে যাত্রীটিকে নিরাপদ অবস্থানে নেওয়ার ব্যাপারে সহায়তা করা হইবে, কিন্তু বিপদাপন্ন হইবার পূর্বে বিভ্রান্ত করিবার জন্য কিছু করা বা অন্য কোনভাবে তাহার ঝুঁকি বাড়ানো যাইবে অনুরূপভাবে চলন্ত অবস্থায় ট্রেন হইতে নামিবার কালে কোন যাত্রীকে তাহার বিপদ বাড়াইয়া ত্বরিৎ ব্যবস্থা দ্বারা তাহাকে থামানো গেলে অনুরূপ ব্যবস্থা গ্রহণ করা হইবে কিন্তু তিনি যদি নামিবার উপক্রম করেন ও বিপদাপন্ন না হন, তবে ট্রেন থামিবার পর তাহাকে বিদ্রূপ করা হইবে না এবং ট্রেন থামিবার পরে তাহার বিচারের জন্য প্রয়োজনীয় তাৎক্ষণিক ব্যবস্থা গৃহীত হইবে।

আঃ নিঃ ১৬১ঘ-**মেরামতাধীন স্থান সমূহে আলোর ব্যবস্থা** ।-যখনি প্লাটফর্ম, ষ্টেশন ভবন, প্রবেশ পথ প্রভৃতি মেরামতাধীন থাকে এবং তথায় জায়গায় গর্তে কিংবা অস্থায়ী বাধায় যাত্রী বা অন্যান্যদের হোঁচট খাইয়া পড়িবার [illegible] থাকে, তখন উক্ত স্থানসমূহ আলোকিত করিতে হইবে এবং ষ্টেশন মাষ্টার [illegible] প্রকৌশল বিভাগ কর্মী দ্বারা এই ব্যবস্থা নিশ্চিত করিবেন।

আঃ নিঃ ১৬১ঙ-প্লাটফরে অগ্নিকান্ড ।-গার্ড এবং চালকগণ কোন স্টেশন বা [illegible] কোন অংশে অগ্নিকান্ড দেখিবার সাথে সাথে থামিবেন ও [illegible] সম্পূর্ণরূপে নির্বাপিত করিবেন এবং নিশ্চিত হইবেন যে, অকুস্থল [illegible] সেখানে দগ্ধ হইবার মত কিছু ফেলিয়া রাখেন নাই। নিকটতম [illegible] তৎক্ষণাৎ ঘটনাটি জানাইতে হইবে এবং ট্রেনটি প্রথম যে ষ্টেশনে [illegible] ষ্টেশন মাষ্টারকেও ঘটনাটি সম্পর্কে অবহিত করিতে হইবে। [illegible] ট্রেন কর্মচারীগণ পানি পাইবার জন্য ও অগ্নি নির্বাপণে সাধারণ [illegible] জন্য যে কোন পথচারী বা পার্শ্ববর্তী গ্রামবাসীর সাহায্য চাহিতে এবং [illegible] পারিতোষিক প্রদান করিতে বা প্রদানের অংগীকার করিতে পারেন। [illegible] দ্রষ্টব্য)।

আঃ নিঃ ১৬১চ-**গার্ড এবং চালক কর্তৃক পথিমধ্যস্থ বাধাবিঘ্নের সংবাদ** ।-গার্ড এবং চালক পথিমধ্যের যে কোন বাধাবিঘ্ন বা বিপদজনক অবস্থা সম্পর্কে [illegible] ষ্টেশন মাষ্টারকে অবহিত করিবেন। ভ্রমণ শেষে, গার্ড তাহার ভ্রমণ বৃত্তান্তে [illegible] এই বিষয়ে একটি অন্তর্ভুক্তির মাধ্যমে বিভাগীয় ট্রাফিক তত্ত্বাবধায়ক/বিভাগীয় [illegible] কর্মকর্তা এবং চালক তাহার টিকেটে অন্তর্ভুক্তির মাধ্যমে লোকোমোটিভ [illegible] অবহিত করিবেন।

আঃ নিঃ ১৬১ছ-**দুর্ঘটনা পরিস্থিতিতে রেলওয়ে কর্মচারীদের কর্তব্য** ।-দুর্ঘটনার [illegible] সকল রেলওয়ে কর্মচারী, তিনি কর্তব্যরত থাকুন বা না থাকুন ট্রেনসমূহের [illegible] জন্য প্রয়োজনীয় সংকেত সমূহ প্রদর্শন করিবেন এবং স্বীয় ক্ষমতার মধ্যে সব [illegible] সহায়তা প্রদান করিবেন।

আঃ নিঃ ১৬১জ-**জখমের ক্ষেত্রে ডাক্তারী সহায়তা** ।-যাত্রী বা কর্মচারীগণের যে [illegible] জখমের ক্ষেত্রে, যত শীঘ্র সম্ভব তাহাকে ডাক্তারী সহায়তা প্রদান করিতে [illegible] হাসপাতালে প্রেরণ কিংবা আত্মীয়পরিজন বা বন্ধু বান্ধবের নিকট হস্তান্তরের পূর্ব [illegible] যথাযথভাবে তাহার সেবা যত্ন করিতে হইবে। পুলিশ এবং মেডিকেল [illegible] মারাত্মক দুর্ঘটনাস্থলে পৌঁছিতে সকল প্রকার সাহায্য প্রদান করিতে হইবে। [illegible] জীবন রক্ষার্থে এবং কোন মেডিকেল কর্মকর্তাকে আহতদের নিকট [illegible] কিংবা আহতদিগকে একজন মেডিকেল কর্মকর্তার নিকট পৌঁছাইয়া দিতে ট্রেণী [illegible] ব্যক্তিগণ উহাদেরকে প্রেরণ করিতে পারেন। যে কোন ট্রেন বিলম্বিত [illegible] ইঞ্জিন কাটিয়া পাঠানো যাইতে পারে বা মালগাড়ীর লোড কমাইয়া উহাকে

কাছে কোন যাত্রীবাহী ট্রেন থাকিলে ষ্টেশন মাষ্টার এবং গার্ডগণ যাত্রীদের [illegible] ডাক্তার আছেন কিনা তাহা খুঁজিয়া দেখিবেন।

আঃ নিঃ ১৬১ ঝ-**লাইন বাধামুক্ত করণ** ।-কোন দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে, [illegible] পরিষ্কার করার অর্থাৎ সকল ক্ষতিগ্রস্থ ইঞ্জিন এবং গাড়ী অপসারণের প্রাথমিক [illegible] লোকোমোটিভ বিভাগের এবং অন্যান্য সকল বিভাগ যথোচিতভাবে তাহাদের [illegible] করিবেন।

আঃ নিঃ ১৬১ ঞ-**লাইন পুনঃ চালু করণ** ।-(১) দুর্ঘটনা কারণে যদি [illegible] বিচ্ছিন্ন হয় বা অন্য কোন ভাবে ক্ষতিগ্রস্থ হয় তবে প্রকৌশল বিভাগ লাইনটি [illegible] চালু করার জন্য দায়ী থাকিবে এবং আউটার সিগনাল বহির্ভূত এলাকায় [illegible] বিপত্তি থাকিলে ইতিমধ্যে সংকেত প্রদর্শনের মাধ্যমে তাহার নিরাপত্তা নিশ্চিত [illegible] জন্যও প্রকৌশল বিভাগ দায়ী থাকিবে। লাইনটিকে পুনর্বার ট্রেন চলাচলের [illegible] নিরাপদ বিবেচনা করা যাইবে না যতক্ষণ না প্রকৌশল বিভাগীয় একজন [illegible] কর্মকর্তা লিখিতভাবে পরিবহণ বিভাগীয় একজন দায়িত্বশীল কর্মকর্তাকে [illegible] অবহিত করেন।

(২) ষ্টেশন সীমাভুক্ত গুডস সাইডিং সমূহের ক্ষেত্রে সরবরাহকৃত ক্রসিং [illegible] বহি হইতে একটি পাতা খুলিয়া ক্রটি মেরামতকৃত ও সাইডিংটি ব্যবহার [illegible] হইবার প্রত্যায়পত্র হিসাবে প্রকৌশল বিভাগের লাইন মিস্ত্রী পরিবহণ বিভাগের [illegible] নিকট হস্তান্তর করিবেন। পরিবহণ বিভাগের কর্মীর নিকটে প্রত্যায়নপত্রটি [illegible] করিয়া অবশ্যই সংখ্যায়কপত্রে (কাউন্টারফয়েল) তাহার দস্তখত লইতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৬১টি-**রিলিফ ট্রেন সমূহ** ।-রিলিফ ট্রেনসমূহের দায়িত্বে নিযুক্ত [illegible] ফোরম্যান এবং অন্যান্যরা রিলিফ ট্রেনকে সর্বদা কার্যোপযোগী ও প্রয়োজনে [illegible] সরঞ্জামাদি সম্পূর্ণ রাখার জন্য দায়ী থাকিবেন। 'এ' শ্রেণীর দুর্ঘটনা ভ্যান বা [illegible] ট্রেন সমূহের সকল অবস্থাতেই একটি মেডিকেল চেষ্ট রাখিতে হইবে। (পরিশিষ্ট [illegible] সংযুক্তি 'খ' দ্রষ্টব্য)।

(২) রিলিফ ট্রেনের টুল ভ্যানে প্রকৌশল যন্ত্রপাতি এবং সরঞ্জামাদি কার্যোপযোগী [illegible] ও পূর্ণাঙ্গ রাখার জন্য বিভাগীয় প্রকৌশলী দায়ী থাকিবেন এবং তিনি একজন [illegible] বা স্থায়ীপথ পরিদর্শক দ্বারা ইহাদের ত্রৈমাসিক পরিদর্শনের ব্যবস্থা করিবেন।

[illegible] এবং ইহার সরঞ্জামাদি পরিদর্শন করিবেন এবং প্রতিবার পূর্ণাঙ্গ [illegible] ঘাটতি পূরণ নিশ্চিত করিবার জন্য তিনি দায়ী থাকিবেন।

(৩) বিভাগীয় মেডিকেল কর্মকর্তা নির্ধারিত ঔষধ সমূহের মজুদ এবং [illegible] যথাযথভাবে মেডিকেল চেষ্টা রক্ষা করার জন্য এবং যন্ত্রপাতি ও ঔষধ [illegible] অবস্থায় রাখার জন্য দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ১৬১ঠ-**ট্রেন সমূহে অগ্নিকান্ড** ।-(অ) কোন যাত্রীবাহী ট্রেনে অগ্নিকান্ডের [illegible] নিরাপত্তার দিকে প্রথমে নজর দিতে হইবে। কোন ডাক বিভাগীয় [illegible] পরিলক্ষিত হইলে সরকারী ডাক রক্ষার জন্য সক রকম চেষ্টা করা হইবে।

(আ) কোন চলন্ত ট্রেনে অগ্নিকান্ড লক্ষ্য করা গেলে চালক তৎক্ষণাৎ [illegible] করিবেন, অগ্নিকান্ডে পতিত গাড়ী হইতে পিছনের গাড়ীগুলি বিচ্ছিন্ন [illegible] অতঃপর ট্রেনটির সম্মুখের অংশ সামনে অগ্রসর হইবে যাহাতে পিছনের [illegible] আগুন ছড়াইয়া পড়িতে না পারে। যেইমাত্র ট্রেনটির সম্মুখভাগ [illegible] নিরাপদ দূরত্বে আসিয়া পৌঁছাইবে অমনি প্রজ্জলিত গাড়ীটিকে [illegible] করা হইবে এবং উহার সম্মুখস্থ অংশটি নিরাপদ দূরত্বে সরাইয়া [illegible] অতঃপর উহার অগ্নি নির্বাপণ এবং ভিতরের দ্রব্যাদি রক্ষার জন্য সব [illegible] করা হইবে। কিন্তু অনুরূপ চেষ্টা ব্যর্থ হইলে উহাকে নিঃশেষে জ্বলিতে [illegible] গাড়ীটির চাকা এবং অন্যান্য লৌহ নির্মিত অংশগুলি সম্ভবপর হওয়া [illegible] হইতে সরাইয়া ফেলা হইবে এবং অতঃপর ট্রেনটি সংযুক্ত করিয়া [illegible] অগ্নিনির্বাপক যন্ত্র অনতিবিলম্বে ব্যবহার করিতে হইবে। মাটি বা বালি [illegible] যায়, তাহাও কাজে লাগানো হইবে। যদি জানা যায় যে উক্ত স্থান হইতে [illegible] মধ্যে পানি পাওয়া যাইবে তবে প্রজ্জ্বলিত গাড়ীটিকে উক্ত স্থান পর্যন্ত [illegible] বিবেচিত হইলে উহাকে সেখানে নেওয়া যাইবে। অবশ্য বেশীর ভাগ [illegible] করিবে গাড়ীর ভিতরকার দ্রব্যাদির প্রকৃতি আগুনের বিস্তার এবং অন্যান্য [illegible] অগ্নিদগ্ধ হইবার সম্ভাবনার উপর। গার্ড এবং চালক এই রূপ ক্ষেত্রে [illegible] বিবেচনাকে কাজে লাগাইবেন। কিন্তু কোন অবস্থাতেই উপরোক্ত [illegible] করা সমীচীন হইবে না, যতক্ষণ না প্রথমে প্রজ্জ্বলিত গাড়ীটির পিছনে [illegible] করা হয়।

মেইল ট্রেনের গতিতে চালাইয়া ঘটনাস্থলে লওয়া যাইতে পারে। মারাত্মক দুর্ঘটনার কাছে কোন যাত্রীবাহী ট্রেন থাকিলে ষ্টেশন মাষ্টার এবং গার্ডগণ যাত্রীদের মধ্যে ডাক্তার আছেন কিনা তাহা খুঁজিয়া দেখিবেন।

আঃ নিঃ ১৬১ ক-**লাইন বাধামুক্ত করণ** ।-কোন দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে, পরিষ্কার করার অর্থাৎ সকল ক্ষতিগ্রস্থ ইঞ্জিন এবং গাড়ী অপসারণের প্রাথমিক লোকোমোটিভ বিভাগের এবং অন্যান্য সকল বিভাগ যথোচিতভাবে তাহাদে করিবেন।

আঃ নিঃ ১৬১ ঞ-**লাইন পুনঃ চালু করণ** ।-(১) দুর্ঘটনা কারণে যদি বিচ্ছিন্ন হয় বা অন্য কোন ভাবে ক্ষতিগ্রস্থ হয় তবে প্রকৌশল বিভাগ লাইনটি চালু করার জন্য দায়ী থাকিবে এবং আউটার সিগনাল বহির্ভূত এলাকায় বিপত্তি থাকিলে ইতিমধ্যে সংকেত প্রদর্শনের মাধ্যমে তাহার নিরাপত্তা নিশ্চিত জন্যও প্রকৌশল বিভাগ দায়ী থাকিবে। লাইনটিকে পুণর্বার ট্রেন চলাচলে নিরাপদ বিবেচনা করা যাইবে না যতক্ষণ না প্রকৌশল বিভাগীয় একজন দায়ি কর্মকর্তা লিখিতভাবে পরিবহণ বিভাগীয় একজন দায়িত্বশীল কর্মকর্তাকে সেই অবহিত করেন।

(২) ষ্টেশন সীমাভুক্ত গুডস সাইডিং সমূহের ক্ষেত্রে সরবরাহকৃত ক্রমিক বহি হইতে একটি পাতা খুলিয়া ক্রটি মেরামতকৃত ও সাইডিংটি ব্যবহার হইবার প্রত্যায়পত্র হিসাবে প্রকৌশল বিভাগের লাইন মিস্ত্রী পরিবহণ বিভাগের নিকট হস্তান্তর করিবেন। পরিবহণ বিভাগের কর্মীর নিকটে প্রত্যায়নপত্রটি করিয়া অবশ্যই সংখ্যায়কপত্রে (কাউন্টারফয়েল) তাহার দস্তখত লইতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৬১টি-**রিলিফ ট্রেন সমূহ** ।-রিলিফ ট্রেনসমুহের দায়িত্বে নিয়ো ফোরম্যান এবং অন্যান্যরা রিলিফ ট্রেনকে সর্বদা কার্যোপযোগী ও প্রয়ো সরঞ্জামাদি সম্পূর্ণ রাখার জন্য দায়ী থাকিবেন। 'এ' শ্রেণীর দুর্ঘটনা ভ্যান বা ট্রেন সমূহের সকল অবস্থাতেই একটি মেডিকেল চেষ্ট রাখিতে হইবে। (পরিশি সংযুক্তি 'খ' দ্রষ্টব্য)।

(২) রিলিফ ট্রেনের টুল ভ্যানে প্রকৌশল যন্ত্রপাতি এবং সরঞ্জামাদি কার্যোপ ও পূর্ণাঙ্গ রাখার জন্য বিভাগীয় প্রকৌশলী দায়ী থাকিবেন এবং তিনি একজন বা স্থায়ীপথ পরিদর্শক দ্বারা ইহাদের ত্রৈমাসিক পরিদর্শনের ব্যবস্থা করিবেন।

(১) সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী ব্যক্তিগতভাবে প্রতি তিন মাসে একবার ট্রেণী এবং ইহার সরঞ্জামাদি পরিদর্শন করিবেন এবং প্রতিবার দুর্ঘটনায় ঘাটতি পূরণ নিশ্চিত করিবার জন্য তিনি দায়ী থাকিবেন।

(২) বিভাগীয় মেডিকেল কর্মকর্তা নির্ধারিত ঔষধ সমূহের মজুদ এবং শল্য যথাযথভাবে মেডিকেল চেষ্টা রক্ষা করার জন্য এবং যন্ত্রপাতি ও ঔষধ পত্রাদি অবস্থায় রাখার জন্য দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ১৬১ঠ-**ট্রেন সমূহে অগ্নিকান্ড** ।-(অ) কোন যাত্রীবাহী ট্রেনে অগ্নিকান্ডের নিরাপত্তার দিকে প্রথমে নজর দিতে হইবে। কোন ডাক বিভাগীয় ভ্যানে পরিলক্ষিত হইলে সরকারী ডাক রক্ষার জন্য সক রকম চেষ্টা করা হইবে।

(আ) কোন চলন্ত ট্রেনে অগ্নিকান্ড লক্ষ্য করা গেলে চালক তৎক্ষণাৎ ট্রেনটি থামাইবেন, অগ্নিকান্ডে পতিত গাড়ী হইতে পিছনের গাড়ীগুলি বিচ্ছিন্ন করা হইবে। অতঃপর ট্রেনটির সম্মুখের অংশ সামনে অগ্রসর হইবে যাহাতে পিছনের আগুন ছড়াইয়া পড়িতে না পারে। যেইমাত্র ট্রেনটির সম্মুখভাগ উক্ত স্থানের মত যথেষ্ট দুরত্বে আসিয়া পৌছাইবে অমনি প্রজ্জলিত গাড়ীটিকে থামান করা হইবে এবং উহার সম্মুখস্থ অংশটি নিরাপদ দুরত্বে সরাইয়া নিতে হইবে। অতঃপর উহার অগ্নি নির্বাপণ এবং ভিতরের দ্রব্যাদি রক্ষার জন্য সব রকম চেষ্টা করা হইবে। কিন্তু অনুরূপ চেষ্টা ব্যর্থ হইলে উহাকে নিঃশেষে জ্বলিতে দেওয়া হইবে। গাড়ীটির চাকা এবং অন্যান্য লৌহ নির্মিত অংশগুলি সম্ভবপর হওয়া মাত্রই ট্রেন হইতে সরাইয়া ফেলা হইবে এবং অতঃপর ট্রেনটি সংযুক্ত করিয়া অগ্রসর হইবে। অগ্নিনির্বাপক যন্ত্র অনতিবিলম্বে ব্যবহার করিতে হইবে। মাটি বা বালি যদি পাওয়া যায়, তাহাও কাজে লাগানো হইবে। যদি জানা যায় যে উক্ত স্থান হইতে স্বল্প দূরত্বের মধ্যে পানি পাওয়া যাইবে তবে প্রজ্জলিত গাড়ীটিকে উক্ত স্থান পর্যন্ত নেওয়া সমীচীন বিবেচিত হইলে উহাকে সেখানে নেওয়া যাইবে। অবশ্য বেশীর ভাগ বিষয় নির্ভর করিবে গাড়ীর ভিতরকার দ্রব্যাদির প্রকৃতি আগুনের বিস্তার এবং অন্যান্য গাড়ী অগ্নিদগ্ধ হইবার সম্ভাবনার উপর। গার্ড এবং চালক এই রূপ ক্ষেত্রসমূহে তাদের বিবেচনাকে কাজে লাগাইবেন। কিন্তু কোন অবস্থাতেই উপরোক্ত কোন কাজ করা সমীচীন হইবে না, যতক্ষণ না প্রথমে প্রজ্জলিত গাড়ীটির পিছনের অংশ বিচ্ছিন্ন করা হয়।

১৬২। দুর্ঘটনা বা বাধা।-(ক) কোন দুর্ঘটনা অথবা বাধাবিঘ্ন সম্পর্কে কোন ষ্টেশন মাষ্টার সংবাদ পান, তখন তিনি নিশ্চিত করিবেন, যে [illegible] (ট্রেনচলাচলের) নিরাপত্তা বিধানের জন্য সম্ভাব্য সত্বর সকল পূর্ব সতর্কতা [illegible] হইয়াছে।

(খ) কোন ট্রেন যদি দুর্ঘটনায় পতিত হয়, তবে ষ্টেশন মাষ্টার [illegible] সকল প্রয়োজনীয় সাহায্য পাঠাইবার ব্যবস্থা করিবেন।

(গ) ষ্টেশন মাষ্টার যত তাড়াতাড়ি সম্ভব, প্রত্যেক দুর্ঘটনার বিষয়ে [illegible] নির্দেশানুসারে সংশ্লিষ্ট সকলকে সংবাদ দিবেন।

আঃ নিঃ ১৬২ক-১৬১নং সাধারণ নিয়মের আনুসঙ্গিক নিয়মসমূহ পরিশিষ্ট-৭ দ্রষ্টব্য। দুর্ঘটনার সংবাদ প্রেরণে ব্যর্থতা ১৮৯০ সালের রেলওয়ে [illegible] ৮৩ এবং ১০৩ ধারা মোতাবেক একটি অপরাধ হিসাবে গণ্য।

১৬৩। **দুর্ঘটনা অথবা বৈদ্যুতিক যোগাযোগ ব্যবস্থার বিকলতায় পরিচালনা**।-রেলওয়ে লাইন কিংবা কোন ট্রেন দুর্ঘটনা কবলিত হইলে, [illegible] বৈদ্যুতিক যোগাযোগ ব্যবস্থা অচল বা বিঘ্নিত হইলে ষ্টেশনসমূহের মধ্যে [illegible] বিশেষ নির্দেশানুসারে পরিচালিত হইবে।

আঃ নিঃ ১৬৩ক-দ্বৈত পথের কোন এক লাইনের উপর বাধা।-(১) যখন [illegible] দুর্ঘটনা বা বাধাহেতু দ্বৈত পথের কোন একটি লাইনের ব্যবহার বিঘ্নিত হয় তখন [illegible] ষ্টেশন মাষ্টার প্রথমে উক্ত বাধা সম্পর্কে জানিতে পারেন, তিনি জরুরী বার্তার [illegible] নিম্ন লিখিত ব্যক্তিগণকে উহা জানাইবেনঃ-

(১) বাধাটির নিকটতম উভয় পার্শ্বের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারগণকে

(২) বাধাটির নিকটতম উভয় পার্শ্বের ক্রস-ওভার সম্পূর্ণ ষ্টেশনের [illegible] মাষ্টারগণকে

(৩) তাহার সেকশনের নিয়ন্ত্রণকারী রেগুলেটিং ষ্টেশন মাষ্টারকে [illegible] অনুচ্ছেদ (৫) অনুযায়ী]

(৪) বিভাগীয় ট্রাফিক তত্ত্বাবধায়ক/বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা এবং [illegible] যান্ত্রীক প্রকৌশলীকে।

(১) উভয় পার্শ্বের নিকটতম ক্রস-ওভারযুক্ত ষ্টেশন দ্বয়ের ষ্টেশন মাষ্টারগণ [illegible] লাইন পরিষ্কার বা 'লাইন ক্লিয়ার' পদ্ধতির নিয়মানুসারে ট্রেন সমূহকে [illegible] লাইনটির উপর দিয়া চলাচলের ব্যবস্থা করিবেন। ইহার নিয়ম সমূহ পরিশিষ্ট [illegible] বর্ণিত হইয়াছে।

(২) উপরোক্ত ক্রস-ওভারযুক্ত ষ্টেশন সমূহের মাঝখানে যদি এমন কোন মধ্যবর্তী [illegible] থাকে যেখানে ট্রেনসমূহ পরস্পর অতিক্রম বা ক্রস করিতে পারে না, তাহা [illegible] পরবর্তী একক পথ এলাকার ক্রসিং ষ্টেশন হইতে ট্রেন ছাড়িবার পূর্বে উক্ত [illegible] ষ্টেশনসমূহের মাধ্যমে সম্মুখের ক্রসিং ষ্টেশন হইতে লাইন ক্লিয়ার গ্রহণ করিতে [illegible] এবং সকল ট্রেন বার্তাসমূহ বা লাইন ক্লিয়ারসমূহ মধ্যবর্তী ষ্টেশন বা ষ্টেশনসমূহের [illegible] আদান-প্রদান করিতে হইবে।

(৩) নিম্নলিখিত সতর্কতা মূলক ব্যবস্থা সমূহও গৃহীত হইবে-

(ক) (অ) বৈদ্যুতিক ব্লক যন্ত্রের সাহায্যে কার্যপদ্ধতি বা উক্ত সেকশনে আগে [illegible] অবলম্বিত অন্য কোন কার্যপদ্ধতি সম্পূর্ণরূপে স্থগিত থাকিবে। ষ্টেশন মাষ্টার সম্পূর্ণ [illegible] গ্রহণ করিবেন এবং পরিশিষ্ট ৪-এ বর্ণিত নিয়মাবলী মাফিক মোর্স যন্ত্রের মাধ্যমে [illegible] সংকেত আদান-প্রদানের জন্য সকল ব্যবস্থা অবলম্বন করিবেন।

(আ) ঘটনা প্রবাহ সম্পর্কে অবহিত থাকিবার জন্য বাধাপ্রাপ্ত এলাকার ষ্টেশন [illegible] ষ্টেশন মাষ্টারগণ কর্তৃক অবাধে টেলিগ্রাফ ও টেলিফোন ব্যবহৃত হইবে।

টীকা-টেলিগ্রাফ যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু থাকা কালে টেলিফোনের মাধ্যমে লাইন ক্লিয়ার বা [illegible] গ্রহণের জ্ঞাপক "অনুসন্ধান ও উত্তর" এবং "ইন ও আউট" রিপোর্ট সমূহ আদান-প্রদান [illegible] নিষিদ্ধ।

(ই) লাইন ক্লিয়ার পদ্ধতির অধীনে একক পথ পরিচালন শুরু করিবার ব্যবস্থাদি [illegible] টেলিগ্রাফ এবং টেলিফোনের মাধ্যমে প্রেরিত বা গৃহীত সংবাদসমূহ সচরাচর [illegible] ট্রেন মেসেজ ফরমে (ওপিটি ৩৬, ওপিটি ৩৮, ওপিটি ৩৯ এবং ওপিটি ৪০) [illegible] হইবে।

টীকাঃ-টেলিফোনে প্রাপ্ত সংবাদ সমূহ প্রাপক ষ্টেশন হইতে পুনরাবৃত্তি করা হইবে।

(ঈ) টেলিগ্রাফ ও টেলিফোন যোগাযোগ ব্যবস্থার সম্পূর্ণ অচলাবস্থা সিঙ্গল লাইন সেকশনে টেলিগ্রাফ যোগাযোগের সম্পূর্ণ অচলাবস্থা কালে পরিচালনার জন্য আনুষঙ্গিক নিয়ম ১৬৩ছ-এ বর্ণিত নিয়মসমূহ অনুসৃত হইবে।

(খ) **বাধাগ্রস্থ লাইনকে অবরোধ এবং স্থায়ী সংকেতসমূহকে অকার্যকর যোগী করণ**।-বাধাহীন লাইনটির উপর সিঙ্গল লাইন ওয়াকিং চলাকালে লাইনটি অবরোধ করিতে হইবে এবং উভয় লাইনের যে কোনটির সহিত সকল স্থায়ী সংকেতের অব্যবহারোপযোগী বলিয়া ঘোষিত হইবে।

(গ) **স্থায়ী সংকেতসমূহের স্থলে হাত সংকেত ব্যবহার**।-চালকগণ পথের উপর স্বাভাবিক অবস্থায় তাহাদের প্রতি যে সকল সংকেত প্রযোজ্য সকল সংকেতে অবস্থান হইতে প্রদর্শিত হাত সংকেত সমূহ অনুসারে কাজ করিবে।

(ঘ) **সতর্কতা আদেশ**।-'লাইন ক্লিয়ার অথরিটির' সহিত ষ্টেশন মাষ্টার ট্রেনের চালককে একটি করিয়া সতর্কতা আদেশ ফরম (ফরম ওপিটি-৮০) যাহাতে পরিস্কার ভাবে নিম্নোক্ত বিষয়গুলি লিপিবদ্ধ করিতে হইবে-

(১) কোন লাইনের উপর দিয়া ট্রেনটিকে যাইতে হইবে;

(২) বাধাটি কোন স্থানে অবস্থিত;

(৩) প্রকৌশল বিভাগ কর্তৃক আরোপিত কোন গতি নিয়ন্ত্রণ থাকিলে বিবরণ; এবং

(৪) সেকশনের সকল স্থায়ী সংকেত ব্যবহার অনুপযোগী রহিয়াছে ও হাত সংকেতের ভিত্তিতে কাজ করিতে হইবে মর্মে নির্দেশ।

টিকাঃ-(১) এই পদ্ধতিতে জারীকৃত 'সতর্কতা আদেশ' সকল স্থায়ী সংকেতকে অকার্যকর অবস্থায় অতিক্রম করিবার জন্য চালকগণকে অধিকার প্রদান করে, তবে শর্ত থাকে মধ্যবর্তী ব্লক কেবিন সমূহের সংকেতসমূহে স্বৈত পথে স্বাভাবিক ট্রেন পরিচালনের সময় জন্য প্রযোজ্য সকল স্থায়ী সংকেতের অবস্থানের নিকট হইতে প্রয়োজনীয় হাত সংকেত প্রদর্শিত হয়।

(২) বাধাহীন লাইনটির সকল পয়েন্ট ট্রেন চলাচলের জন্য ক্ল্যাম্প কৃত এবং অবস্থায় রাখিতে হইবে।

(ঙ) লাইট সমূহ।- রাতের বেলা এবং অপস্কির কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো একক লাইনের উপর চলন্ত ইঞ্জিন সমূহ একক লাইনের হেডলাইট প্রদর্শন

(চ) নিয়ন্ত্রণকারী (রেগুলেটিং) ষ্টেশন সমূহ।-সিঙ্গল লাইন সেকশনে চলাচল নিয়ন্ত্রণের উদ্দেশ্যে কতিপয় ষ্টেশনকে নিয়ন্ত্রণকারী ষ্টেশন হিসাবে নিযুক্ত ইহার একটি তালিকা কার্যকরী সময় পঞ্জির পরিশিষ্টে প্রদত্ত হয়।

(ছ) নিয়ন্ত্রণকারী' ষ্টেশন মাষ্টার নিশ্চিত করিবেন যে একক পথ সেকশন বহির্ভূত একক পার্শ্বের ষ্টেশন মাষ্টারগণ প্রকৃত অবস্থা সম্পূর্ণ রূপে অবগত আছেন এবং তিনি নিজে অকুস্থলের দিকে অগ্রসর হইবেন অথবা এইরূপ ব্যবস্থা লইবেন নিয়ন্ত্রণ হয় এবং একক পথ পরিচালনাধীন এলাকার প্রান্তসমূহে বিধি বা জট রোধ করা যায়। অনুরূপ সকল ক্ষেত্রে ষ্টেশন মাষ্টারগণ তাহাদের ধারণ ক্ষমতার অতিরিক্ত কোন মালগাড়ীকে আসিতে দেওয়ার বিষয়ে সর্তক যাহাতে মূল পথটি (মেইন লাইন) ট্রেন সমূহের চলাচলের জন্য পরিস্কার নিয়ন্ত্রণকারী ষ্টেশন মাষ্টার তাহার গৃহীত ব্যবস্থা এবং সকল সর্বশেষ পরিস্থিতি বিভাগীয় ট্রাফিক তত্ত্বধায়ক/বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তাকে ওয়াকিবহাল রাখিবে।

(জ) যখনি স্বৈত পথে কোন দুর্ঘটনা একক পথ পরিচালন পদ্ধতিতে উর্ধগামী বা লাইনটির উপর দিয়া উভয় দিকের ট্রেন চালাইবার প্রয়োজনের সূচনা করে, দিগকে জাগাইবার ভারপ্রাপ্ত ব্যক্তিকে উক্ত ঘটনা সম্পর্কে এবং উর্ধগামী বা ট্রেনসমূহ, যে ক্ষেত্রে যাহা প্রযোজ্য উল্টা লাইনে (রং লাইন) আসিবে এই মর্মে সতর্ক করিয়া দিবার জন্য বিশেষভাবে নির্দেশ দিতে হইবে।

(ঝ) মেরামতের জন্য কোন লাইন বন্ধ থাকাকালে উহার উপর ব্যালাষ্ট ট্রেন পারিবে কিন্তু যদি উহা ষ্টেশন কর্মীদের মধ্যে হইতে একজন ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মচারী পাইলটকৃত না হয় তবে কোন অবস্থাতেই বন্ধ লাইনটি হইতে উহা কোন ষ্টেশনে করিবে না বা কোন পয়েন্ট আগলাইয়া দাঁড়াইবে না।

(ঞ) **স্বৈত পথ ষ্টেশনগুলির লাইন ক্লিয়ার ফরম সমূহ**।-সকল স্বৈত পথ জরুরী অবস্থার জন্য দুইটি করিয়া লাইন ক্লিয়ার 'অনুসন্ধান' এবং 'উত্তর' বহি হইবে যাহা চাহিলেই পাওয়া যায় এমন অবস্থায় টেলিগ্রাফ অফিসে থাকিবে।

এই বহিগুলি হইল-

উর্ধগামী লাইন ক্লিয়ার অনুসন্ধানপত্র ওপিটি ৩৬ এবং ওপিটি ৩৮।

নিম্নগামী লাইন ক্লিয়ার অনুসন্ধানপত্র ওপিটি ৩৯ এবং ওপিটি ৪০।

উর্ধগামী লাইন ক্লিয়ার উত্তরপত্র ওপিটি ৪১ এবং ওপিটি-৪৩।

নিম্নগামী লাইন ক্লিয়ার উত্তরপত্র ওপিটি ৪৪ এবং ওপিটি ৪৫ ক।

টীকাঃ-ষ্টেশনসমূহ পরিদর্শনকালে পরিবহণ পরিদর্শকগণকে নিশ্চিত করিতে হইবে সকল বহি প্রয়োজনবোধে ব্যবহার করিবার জন্য প্রস্তুত রহিয়াছে।

(১০) স্বাভাবিক দ্বৈত পথ কার্যপরিচালনার পুনঃপ্রবর্তন।-দ্বৈত পথ পরিচালনা পুনঃপ্রবর্তনের সাথে সাথে বৈদ্যুতিক ব্লক যন্ত্র এবং স্থায়ী সংকেত পুনরায় ব্যবহারের আওতায় আনিতে হইবে। ট্রেন রেজিষ্টার বহিটিতে পরিচালনা বন্ধ এবং পুনঃ প্রবর্তিত হইবার সময় লিপিবদ্ধ করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৬৩খ-**দ্বৈত পথ সমূহের উভয় লাইনে বাধা।**-(১) (ব্রেকডাউন) বা অন্য যে কোন কারণ হেতু উভয় লাইন ট্রেন চলাচলের জন্য হইলে, অথবা যদি ইহা বিশ্বাস করিবার কারণ থাকে যে লাইনদ্বয় বাধাপ্রাপ্ত হইলে বাধাটির প্রত্যেক পার্শ্বের ষ্টেশন মাষ্টারগণের তাৎক্ষণিক কর্তব্য হইবে সেকশনটিকে অবরোধ করা এবং প্রকৃত ঘটনা জানিবার জন্য সর্বোত্তম ব্যবস্থা যদি প্রয়োজন হয় তবে যে কোন একজন বা উভয় ষ্টেশন মাষ্টার ইঞ্জিন ট্রলি যোগে বা পদব্রজে প্রতিবন্ধকতার স্থান অভিমুখে অগ্রসর হইবেন।

(২) যতক্ষণ না উক্ত প্রতিবন্ধকতা প্রত্যাহৃত হয় ততক্ষণ প্রয়োজন ট্রেনসমূহ বাধাগ্রস্থ স্থানটি পর্যন্ত 'লাইন ক্লিয়ার ছাড়া অগ্রসর হইবার অনুমতি' (ওপিটি ২৪৮ এবং ২৪৯)-এর ভিত্তিতে পরিচালিত হইবে। ইহাতে পরিস্কারভাবে থাকিবে যে উক্ত ট্রেনসমূহ তৎক্ষণাৎ ফিরিয়া আসিবে না অন্য কোন অনুসরণকারী ট্রেনের যাহা পাঠাইবার প্রয়োজন পড়িতে পারে, সেখানে গিয়া ফিরিয়া আসা বাধাপ্রাপ্ত স্থানে অপেক্ষা করিবে। কোন অবস্থাতেই কোন দ্বিতীয় ট্রেনকে প্রথম ট্রেন অনসরণ করিয়া যাইতে দেওয়া যাইবে না যদি প্রথমোক্ত ট্রেনটিকে প্রদত্ত 'লাইন ক্লিয়ার ছাড়া অগ্রসর হইবার অনুমতি' পত্রে এই মর্মে উল্লেখ না থাকে যে পিছনে একটি ট্রেন অনুসরণ করিয়া যাইবে। বাধাপ্রাপ্ত স্থানে প্রেরিত ট্রেন সমূহ সাঃ নিঃ ১৬৪ অনুসারে সুরক্ষিত হইবে।

(৩) যে কোন একটি লাইন পরিস্কারকৃত হইবার সাথে সাথে উপরে বর্ণিত ১৬৩-এর আনুষঙ্গিক নিয়ম ১৬৩ক অনুসারে একক পথ পরিচালন ব্যবস্থা হইবে।

আঃ নিঃ ১৬৩গ- **একক পথের উপরে বাধা**।-বিকলতা বা অন্য যে কোন কারণ একটি বাধাপ্রাপ্ত হইলে, অথবা অনুরূপ ঘটিয়াছে মনে করিবার কারণ ঘটিলে উভয় পার্শ্বের ষ্টেশন মাষ্টারগণের তাৎক্ষণিক দায়িত্ব হইবে বাধাপ্রাপ্ত সেকশনকে করা ও প্রকৃত ঘটনা সম্পর্কে জানার জন্য সম্ভাব্য প্রথম ব্যবস্থা গ্রহণ করা এবং হয় তবে বাধাপ্রাপ্ত স্থান অভিমুখে ইঞ্জিন (যদি লাইনটির উপর কোন ট্রেন ট্রলী বা গাড়ী যোগে বা পদব্রজে অগ্রসর হওয়া।

(১) বাধা সম্পর্কিত বিশদ বিবরণ পরিশিষ্ট ৭-এ অন্তর্ভূক্ত দুর্ঘটনা সমূহের সংবাদ অনুসারে ত্বরিৎ ব্যবস্থার মাধ্যমে প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা, বিভাগীয় কর্মকর্তা, পরিবহণ পরিদর্শক এবং পশ্চাদবর্তী ষ্টেশন সমূহ ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রেরিত হইবে।

(২) যতক্ষণ না উক্ত অবরোধ প্রত্যাহৃত হয় প্রয়োজনে ট্রেন সমূহ বাধাপ্রাপ্ত স্থানটি লাইন ক্লিয়ার ছাড়া অগ্রসর হইবার অনুমতি " (ওপিটি ২৪৮ এবং ২৪৯) এর পরিচালিত হইবে। ইহাতে এই মর্মে পরিস্কারভাবে লিখিত থাকিবে যে ট্রেনসমূহ ফিরিয়ে আসিবে, না অন্য কোন অনুসরণকারী ট্রেনের যাহা পাঠাইবার প্রয়োজন পরে, সেখানে গিয়া ফিরিয়া আসা পর্যন্ত বাধাপ্রাপ্ত স্থানে অপেক্ষা করিবে। কোন কোন দ্বিতীয় ট্রেনকে প্রথম ট্রেনটিকে অনুসরণ করিয়া যাইতে দেওয়া যাইবে না ট্রেনকে প্রদত্ত লাইন ক্লিয়ার ছাড়া অগ্রসর হইবার অনুমতি পত্রে এই মর্মে থাকে যে উহার পিছনে একটি ট্রেন অনুসরণ করিয়া যাইবে। বাধাপ্রাপ্ত স্থানে ট্রেন সমূহ সাঃ নিঃ ১৬৪ অনুসারে সুরক্ষিত হইবে।

আঃ নিঃ ১৬৩ ঘ-**বৈদ্যুতিক ব্লক যন্ত্রের অচলাবস্থা**।- বৈদ্যুতিক ব্লক যন্ত্র অচল পড়িলে নিম্নলিখিত পদ্ধতি অবলম্বন করিতে হইবেঃ-

(১) **দ্বৈত পথ**।-অচলাবস্থা কেবলমাত্র আংশিক হইলে এবং উহা যাত্রা করিবার সংকেত বা বৈদ্যুতিক ষ্টাটারকে অকেজো করিয়া দিলে, ট্রেন সংকেতসমূহ ব্লক যন্ত্রের মাধ্যমে প্রেরণ অব্যাহত থাকিবে এবং লাইন ও অন্যান্য ট্রেন বার্তাগুলি ব্লক যন্ত্রের টেলিফোন দ্বারা প্রেরিত হইবে- কিন্তু

লাইন ক্লিয়ার জ্ঞাপক বার্তাসমূহ সম্মুখবর্তী ষ্টেশন হইতে প্রাপ্ত গোপন সংখ্যা (প্রাইভেট নাম্বার) দ্বারা সমর্থিত হইবে। সকল বার্তাসমূহ ট্রেন রেজিষ্টারে লিপিবদ্ধ হইবে।

(খ) সম্পূর্ণ অচলাবস্থার ক্ষেত্রে অথবা ব্লক সংকেত প্রদান মেরামতের জন্য খুলিয়া লওয়া হইলে, যে স্থানে বৈদ্যুতিক ব্লক যন্ত্র প্রদত্ত হয় বৈদ্যুতিক টেলিগ্রাফ যন্ত্রের মাধ্যমে দ্বৈত পথের পূর্ণ অবরোধ পদ্ধতিতে (এক সিষ্টেম) ট্রেন সমূহ পরিচালনার জন্য সাধারণ এবং আনুষঙ্গিক নিয়মাবলীর বর্ণিত নিয়মাবলী মোতাবেক ট্রেনগুলিকে সংকেত প্রদান করা হইবে।

(গ) টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থাও অচল হইয়া পড়িলে, ট্রেন নিয়ন্ত্রক কন্ট্রোল টেলিফোন দ্বারা, যে স্থানে আছে গৃহীত লাইন ক্লিয়ার ভিত্তিতে ট্রে পরিচালিত হইবে। এই রূপ "লাইন ক্লিয়ার " জ্ঞাপক বার্তাসমূহ সম্মুখস্থ ষ্টেশ প্রাপ্ত গোপন সংখ্যা (প্রাইভেট নাম্বার) দ্বারা সমর্থিত হইবে, এবং এইরূপে 'লাইন ক্লিয়ার' জ্ঞাপক ট্রেন বার্তাসমূহ ট্রেন রেজিষ্টারে লিপিবদ্ধ হইবে। নামাইবার জন্য ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক কেবিনকে প্রদত্ত নির্দেশাবলীও গোপন মাধ্যমে দিতে হইবে যাহা ট্রেন রেজিষ্টারে লিপিবদ্ধ হইবে।

(ঘ) সকল প্রকার বৈদ্যুতিক যোগাযোগ ব্যবস্থার সম্পূর্ণ অচলাবস্থায় ট্রে ১৬৩ চ নং আনুষঙ্গিক নিয়মে বর্ণিত নিয়মাবলী অনুসারে পরিচালিত হইবে।

(২) **একক পথ** ঃ-(ক) ব্লক সংকেত প্রদান করিবার যন্ত্র বিকল হইল পরিশিষ্ট-৪ মোতাবেক একক পথে টেলিগ্রাফের মাধ্যমে পূর্ণ অবরোধ কার্য পদ্ধতি বলবৎ নিয়মাবলী অনুসারে ট্রেনগুলিকে সংকেত প্রদান করা হইবে।

(খ) টেলিগ্রাফ ও টোকেন যন্ত্র একসাথে অকেজো হইয়া গেলে, ট্রেন জন্য সংকেত টোকেন যন্ত্রের টেলিফোনের মাধ্যমে প্রদান করা হইবে, এবং সংকেত কৃত বার্তাসমূহ পরিশিষ্ট৪-এ বর্ণিত নিয়মানুসারে টেলিগ্রাফ যন্ত্রের প্রেরিত বার্তা গুলির ন্যায় লিপিবদ্ধ হইবে।

(গ) টোকেন যন্ত্রের সংলগ্ন টেলিফোনটিও বিকল হইয়া পড়িলে, ক্লিয়ার এবং ট্রেন বার্তা সমূহ ট্রেন নিয়ন্ত্রকের মাধ্যমে কন্ট্রোল টেলিফোন স্থানে আছে, প্রেরিত হইবে। লাইন ক্লিয়ার জ্ঞাপক বার্তাসমূহ সম্মুখবর্তী হইতে প্রাপ্ত গোপন সংখ্যা (প্রাইভেট নাম্বার) দ্বারা সমর্থিত হইবে এবং

পরিশিষ্ট ৪-এ বর্ণিত নিয়মানুসারে টেলিগ্রাফ মাধ্যমে প্রেরিত লিপিবদ্ধ হইবে।

(৩) সকল প্রকার বৈদ্যুতিক যোগাযোগ ব্যবস্থায় অচলাবস্থার ক্ষেত্রে, ট্রেনসমূহ আনুষঙ্গিক নিয়মানুসারে পরিচালিত হইবে।

১৬৩ ঙ- বৈদ্যুতিক টেলিগ্রাফের আংশিক বিকলতা ঃ দ্বৈত এবং

(১) দুইটি ষ্টেশনের মধ্যে টেলিগ্রাফ যোগাযোগ বিঘ্নিত হইলে, সত্বর পরবর্তী একটি ষ্টেশনের মাধ্যমে লাইন ক্লিয়ার সংকেত লওয়ার ব্যবস্থা করা সরাসরি, মধ্যবর্তী অথবা ট্রেন ওয়্যার-এর মাধ্যমে যে দিক দিয়া সবচেয়ে নিকটবর্তী অভীষ্ট স্থানে পৌছানো যাইবে সেই দিক দিয়া প্রেরণ করা হইবে।

(২) প্রেরিত ট্রেন বার্তা সমূহের প্রেরিতব্য খসড়াসমূহ (ট্রানজিট ড্রাফটস্) নির্ধারিত বার্তাপত্র সমূহে লিখিত হইবে, এবং উহা ট্রেন রেজিষ্টার বা ট্রেন বার্তা লিপিবদ্ধ করা হইবে, যাহার অনুলিপিসমূহ ঘটনার বিশেষ প্রতিবেদন সমেত নিকটস্থ তত্ত্বধায়ক/বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তার নিকট প্রেরিত হইবে।

(৩) নিম্নলিখিত ফরমে টেলিগ্রাফ কর্মীদলের ভারপ্রাপ্ত কর্মচারী কর্তৃক সংশ্লিষ্ট ব্লক সেকশনসমূহের প্রত্যেক পার্শ্বের ষ্টেশন মাষ্টারগণকে সম্বোধন করিয়া লিখিত প্রেরণ এবং তাহাদের প্রাপ্তিস্বীকার গ্রহণ ছাড়া কোন এলাকাধীন লাইনে ব্লক ভারবাহী খুটিসমূহের নির্মাণ বা সংস্কার বা নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ মূলক কাজ করা যাইবে না।

নং

ষ্টেশন মাষ্টার ক,

টেলিগ্রাফ কর্মীদল. . . . . হইতে. . . . . পর্যন্ত এলাকায়. . . . . তারিখে. . . . . ঘটিকায় কাজের (ওয়্যার) সহিত সম্পর্কযুক্ত কাজ শুরু করিবে। প্রাপ্তি স্বীকার করুন।"

(৪) ষ্টেশন মাষ্টার ক, যাহার নিকট টেলিগ্রাফ কর্মীদলের ভারপ্রাপ্ত কর্মচারী কর্তৃক লিখিত বার্তা হস্তান্তরিত হইয়াছে, ভারবার্তাটির প্রাপ্তি স্বীকার করিবার পূর্বে সংশ্লিষ্ট ব্লক সেকশনসমূহের সহিত সম্পর্কযুক্ত ষ্টেশনসমূহের ষ্টেশন মাষ্টারগণের নিকট, ব্লক রক্ষণাবেক্ষণকারী ব্লক সংকেত পরিদর্শক, সহকারী ব্লক সংকেত পরিদর্শক, বা

পরিবহণ বিভাগীয় পরিদর্শক, পরিবহণ কর্মকর্তা এবং বিভাগীয় [illegible] অনুলিপি প্রদান পূর্বক নিম্নে বর্ণিত আকারে একটি বার্তা প্রেরণ করিবেন।

"টেলিগ্রাফ কর্মীদল. . . . . হইতে . . . . .

পর্যন্ত এলাকায়. . . . . তারিখে. . . .

'তার' সম্পর্কিত কাজ শুরু করিবে। পরবর্তী সংবাদ না [illegible] ১৬৩ ঘ নং আনুষঙ্গিক নিয়মানুসারে পরিচালিত হইবে। প্রাপ্তি স্বীকার [illegible]

(খ) সংশ্লিষ্ট ব্লক সেকশন বা সেকশনসমূহের প্রত্যেক [illegible] প্রাপ্তি স্বীকার পাইবার পর, ষ্টেশন মাষ্টার 'ক' নিম্নোক্ত আকারে [illegible] ভারপ্রাপ্ত কর্মচারীর নিকট একটি বার্তা প্রেরণ করিবেনঃ-

"আপনার পত্র নং . . . . . তারিখ. . . . . হইল। আপনি. . . . . ঘটিকা হইতে কাজ শুরু [illegible]

(গ) টেলিগ্রাফ কর্মীদলের ভারপ্রাপ্ত কর্মচারী, কাজটি শেষ [illegible] মাষ্টার 'ক' কে টেলিগ্রামের মাধ্যমে জানাইবেন যে তাহার কাজ [illegible] ষ্টেশন মাষ্টারের প্রাপ্তিস্বীকার গ্রহণ করিবেন।

(ঘ) অতঃপর ষ্টেশন মাষ্টার 'ক' সংশ্লিষ্ট সকলের নিকট [illegible] বার্তা প্রেরণ করিবেন ঃ-

"আমার পত্র নং . . . . . তারিখ. . . . . হইল। . . . . . তারিখ. . . . . স্বাভাবিক কার্য পরিচালনা পুনঃ চালু করুন।"

আ ঃ নিঃ ১৬৩চ- বৈদ্যুতিক যোগাযোগ ব্যবস্থার সম্পূর্ণ [illegible] পথ।- (১) দুইটি ষ্টেশনের মধ্যে বৈদ্যুতিক যোগাযোগ ব্যবস্থা সম্পূর্ণ [illegible] পড়িলে, প্রথমে থামিয়া দাঁড়ানো ছাড়া এবং চালক ও গার্ডকে অবস্থা [illegible] ছাড়া কোন ট্রেনকে অচলাবস্থা বিরাজমান সেকশনটিতে প্রবেশ করিতে [illegible] ট্রেনটিকে অতঃপর পূর্ববর্তী ট্রেনকে অনুসরণ করিতে দেওয়া হইবে, [illegible] অনুরূপ ক্ষেত্রসমূহে পূর্ববর্তী ট্রেনটির সম্মুখের ষ্টেশনে পৌঁছিবার নির্ধারিত [illegible] অন্যূন ১৫ মিনিট পূর্বে (মেইল বা দ্রুতগামী যাত্রীবাহী ট্রেনকে [illegible] ক্ষেত্রে ১০ মিনিট) কোন ট্রেন ছাড়িবে না। এইরূপ ক্ষেত্রসমূহে ট্রেনটি [illegible] ক্লিয়ার ছাড়া অগ্রসর হইবার অনুমতি (ওপিটি ২৪৮ এবং ২৪৯) গ্রহণ করিবে।

[illegible] সমূহে ষ্টেশন মাষ্টারগণ একদিকে চলাচলকারী ট্রেন [illegible] বাহির হইয়াছে' জ্ঞাপক লিখিত প্রতিবেদন নির্ধারিত খামে [illegible] ট্রেনসমূহের গার্ডগণের মাধ্যমে পাঠাইবেন। এইরূপ [illegible] এবং যদি জানিতে পারা যায় যে লাইনটি পরিস্কার আছে, [illegible] ট্রেনটিকে 'লাইন ক্লিয়ার ছাড়া অগ্রসর হইবার অনুমতি' পত্র [illegible] হইবে না ঃ-

[illegible] এবং ২৪৯ এর ভিত্তিতে চলন্ত ট্রেন সমূহের গতিমাত্রা [illegible] করিবে না ঃ-

[illegible] সম্মুখের দৃষ্টিগোচরতা পরিস্কার থাকিলে-ঘন্টায় ২৪ [illegible]। হুইসেল (বাঁশী) অবশ্যই ঘন ঘন বাজাইতে হইবে।

[illegible] সম্মুখের দৃষ্টিগোচরতা বাধাগ্রস্থ (অবষ্ট্রাকটেড) থাকিলে- [illegible] (৮ মাইল)। হুইসেল অবশ্যই পুনঃ পুনঃ বাজাইতে হইবে।

[illegible] হেডলাইট যদি কার্যোপযোগী থাকে-

[illegible] দৃষ্টিগোচরতা পরিস্কার থাকিলে-ঘন্টায় ২৪ কিলোমিটার (১৫

[illegible] দৃষ্টিগোচরতা বাধাগ্রস্থ থাকিলে-ঘন্টায় ১৩ কিলোমিটার

[illegible] হেড লাইট যদি কার্যোপযোগী না থাকে, অথবা, অপরিস্কার [illegible] অবস্থায়-

[illegible] দৃষ্টিগোচরতা পরিস্কার থাকিলে-ঘন্টায় ৮ কিলোমিটার (৫

[illegible] দৃষ্টিগোচরতা বাধাগ্রস্থ থাকিলে-পটকা সিগনাল সমেত একজন [illegible] মিটার বা সিকি মাইল সামনে থাকিয়া লাল আলো দেখাইতে

অগ্রসর হইবেন এবং ট্রেনটিও হাঁটার গতিতে অগ্রসর হইবে। হুইসেল [illegible] পুনঃ বাজাইতে হইবে।

(আঃ নিঃ ১৬৮ চ দ্রষ্টব্য)

টীকা :- আঃ নিঃ ১৬৩ চ (৩)-এ বর্ণিত 'ঘন ঘন' এবং পুনঃ পুনঃ' শব্দ সংজ্ঞা নিম্নোক্তরূপ হইবে ঃ-

(ক) 'ঘন ঘন' অর্থ হইল প্রতি মিনিটে অন্ততঃ একবার করিয়া।

(খ) 'পুনঃ পুনঃ' অর্থ হইল প্রতি মিনিটে অন্ততঃ চারবার করিয়া।

আঃ নিঃ ১৬৩ ছ- বৈদ্যুতিক টেলিগ্রাফের সম্পূর্ণ অচলাবস্থা-এক [illegible] টেলিগ্রাফ যোগাযোগ ব্যবস্থার সম্পূর্ণ বিচ্ছিন্নাবস্থায়, নিম্নলিখিত পদ্ধতি সমূহ [illegible] করিতে হইবে ঃ-

(১) টেলিযোগাযোগের সম্পূর্ণ বিচ্ছিন্নাবস্থায় সেকশনের কোন প্রান্তে [illegible] আসিয়া পৌঁছিবার পর, ইঞ্জিনটিকে ট্রেনটি হইতে বিচ্ছিন্ন করিতে [illegible] এবং চালককে ঊর্ধগামী ট্রেনসমূহের ক্ষেত্রে ওপিটি ২৪৮, এবং নিম্ন [illegible] ট্রেন সমূহের ক্ষেত্রে ওপিটি ২৪৯ এর ভিত্তিতে সতর্কতার সহিত [illegible] ষ্টেশন অভিমুখে অগ্রসর হইতে হইবে। উক্ত চালক তাহার সহিত [illegible] জন্য প্রদত্ত অনুসন্ধান বার্তা এবং ইঞ্জিনের জন্য প্রদত্ত ট্রেনবিহীন [illegible] ট্রেনের সহিত সংযুক্ত অবস্থায় ফিরিয়া আসিতে অনুমতি দানের [illegible] শর্তসাপেক্ষ লাইন ক্লিয়ার বার্তা নিবেন। এই উভয় বার্তাই টেলিগ্রাফ [illegible] লিখিত এবং ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক স্বাক্ষরিত হইতে হইবে। উক্ত [illegible] তাহার ট্রেনের জন্য প্রদত্ত লাইন ক্লিয়ার বার্তাটি ফেরৎ লইয়া আসিবেন।

(২) ইঞ্জিনকে ট্রেন হইতে বিচ্ছিন্ন করিয়া অনুসন্ধান বার্তা সমেত সম্মুখে [illegible] করিবার পরে, উক্ত ইঞ্জিন ফিরিয়া আসা পর্যন্ত ঐ একই দিকে [illegible] অবস্থাতেই আর কোন ট্রেনকে যাইতে দেওয়া যাইবে না।

(৩) ট্রেনবিহীন একটি ইঞ্জিন বা শুধুমাত্র ইঞ্জিন ও ব্রেক ভ্যানের [illegible] কোন অনুসন্ধান বার্তা প্রদত্ত হইবে না, কিন্তু ইঞ্জিনটি ওপিটি ২৪৮ [illegible]

[illegible] এর ভিত্তিতে, যে ক্ষেত্রে যাহা প্রযোজ্য, সরাসরি চালিয়া যাইতে এবং পরবর্তী ষ্টেশনে পৌঁছিবার পর ভ্রমণ অব্যাহত রাখিতে পারিবে।

[illegible] একটি সেকশনে একই সাথে চলন্ত দুইটি ইঞ্জিনের ক্ষেত্রে-

(ক) যদি উহারা উভয়ে একই শ্রেণীর ট্রেন পরিচালনারত থাকে, তাহা হইলে উভয় একসাথে যুক্ত হইবে এবং নিকটতর ষ্টেশনটির দিকে অগ্রসর হইবে।

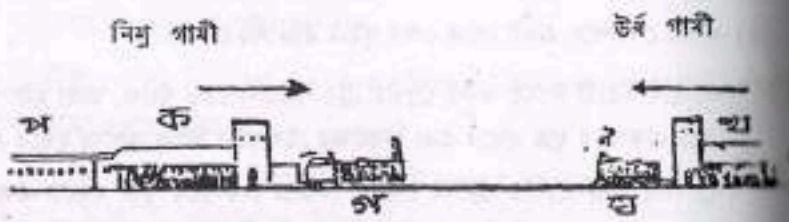
(খ) ভিন্ন ভিন্ন শ্রেণীর ট্রেনের ক্ষেত্রে, উভয়ে একসাথে যুক্ত হইবে এবং অপেক্ষাকৃত গুরুত্বপূর্ণ ট্রেন যে ষ্টেশনে দাঁড়াইয়া রহিয়াছে সেই ষ্টেশন-এর অভিমুখে অগ্রসর হইবে।

উপরোল্লিখিত ষ্টেশনে পৌঁছিবার পর, যে কোন একটি ইঞ্জিনের চালক কর্তৃক বহনকৃত লাইন ক্লিয়ার জ্ঞাপক অনুমতি পত্রের ভিত্তিতে উভয় ইঞ্জিন ট্রেনটি গ্রহণ করিবে। অপর ইঞ্জিনের চালক পরবর্তী ষ্টেশনে পৌঁছিবার পর তাহার নিজস্ব ট্রেনটিকে ছাড়িবার জন্য শর্তসাপেক্ষ লাইন ক্লিয়ার বার্তা বহন করিবেন।

[illegible] (১) এইরূপ ক্ষেত্রে, কোন সেতুর উপর দিয়া একত্রে সংযুক্ত অবস্থান ইঞ্জিন চলাচলের উপর প্রকৌশল নিয়ন্ত্রণ বলবৎ থাকিলে সেখানে ইঞ্জিন বিযুক্ত করিয়া পৃথক পৃথক ভাবে এইরূপ সেতু অতিক্রম করিতে হইবে।

(২) যদি কোন সেকশনে মুখোমুখী অবস্থানরত ইঞ্জিনদ্বয় একত্রে সংযুক্ত হইতে না পারে, তাহা হইলে পরস্পরে বিষয়ে সচেতন থাকিয়া একটিকে সামনে এবং অপরটিকে পিছনে রাখিয়া পৃথক পৃথক ভাবে চালানো হইবে এবং উভয়ের মধ্যে নিরাপদ দূরত্ব বজায় রাখিতে হইবে যাহাতে সম্মুখের ইঞ্জিনটিকে থামিতে হইলে অনুসরণকারী ইঞ্জিনটিও থামিতে পারে।

(৫) এইরূপ কোন ক্ষেত্রে কার্য পরিচালনার বিশদ বিবরণী নিম্নোক্ত উদাহরণে [illegible] যাইবে ঃ-



চিত্র-১২

'ক' এবং 'খ' দুইটি ষ্টেশন

'প' একটি নিম্নগামী ট্রেন।

'ফ' একটি উর্ধগামী ট্রেন।

'গ' হইল 'প' ট্রেনটির ইঞ্জিন।

'ঘ' হইল 'ফ' ট্রেনটির ইঞ্জিন।

'প' ট্রেনটি 'ক' ষ্টেশনে পৌঁছিবার পরে, ষ্টেশন মাষ্টার তাহার অনুসন্ধান বা একটি অনুসন্ধান বার্তা লিখিবেন এবং উহার একটি অনুলিপি সাধারণ টেলিগ্রাফ লিখিয়া ইঞ্জিনের চালকের নিকট হস্তান্তর করিবেন।

ষ্টেশন মাষ্টার 'গ' ইঞ্জিনের চালককে 'ক' ষ্টেশনটিতে ট্রেন বিহীন অবস্থায় কোন ট্রেনের সহিত সংযুক্ত অবস্থায় ফিরিয়া আসিবার জন্য অনুমতি প্রদান ক ওপিটি ২৪৯ পত্র সমেত সাধারণ টেলিগ্রাফ পত্রে লিখিত একটি শর্তসাপেক্ষ ক্রিয়ার পত্রও প্রদান করিবেন।

এইসকল কাগজ পত্র পাইবার পর, 'গ' ইঞ্জিনের চালক তাহার ইঞ্জিনটি ফি করিয়া 'খ' ষ্টেশন অভিমুখে সতর্কতার সহিত অগ্রসর হইবেন।

সেকশনে 'প' ইঞ্জিন 'খ' ষ্টেশন হইতে ওপিটি ২৪৮ এর ভিত্তিতে আগত ইঞ্জিনের সাক্ষাৎ পাইলে, এই নিয়ম সমূহের উপ-অনুচ্ছেদ (৪) এর অনু কোন ট্রেনটি অগ্রাধিকার পাইবে সেই বিষয়ে আলোচনার পরে, ইঞ্জিনদ্বয় এ সংযুক্ত হইবে এবং মনোনীতে ষ্টেশন অভিমুখে, যাহা এই ক্ষেত্রে 'খ' ষ্টেশন ধরা হইয়াছে, রওনা হইবে।

'খ' ষ্টেশন পৌঁছিবার পর 'গ' ইঞ্জিনটির চালক তাহাকে প্রদত্ত শর্ত সাপেক্ষ লাইন ক্রিয়ার সমেত অনুসন্ধান বার্তাটি ষ্টেশন মাষ্টারের নিকট প্রদান করিবেন।

'খ' ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার যথানিয়মে অনুসন্ধান বার্তাটি লিপিবদ্ধ করিবেন এবং উক্ত নিম্নগামী লাইন ক্লিয়ার বহিতে 'ক' ষ্টেশনে 'ফ' ট্রেনটি গিয়া পৌঁছিবার পর সেখান হইতে ফিরিয়া আসিবার অনুমতি দান করিয়া 'প' ট্রেনটির জন্য একটি শর্ত সাপেক্ষ লাইন ক্লিয়ার বার্তা লিপিবদ্ধ করিবেন এবং সাধারণ টেলিগ্রাফ পত্রে লিখিত উহার একটি প্রতিলিপি 'প' ইঞ্জিনের চালকের নিকট হস্তান্তর করিবেন।

'খ' ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার 'ক' ষ্টেশন হইতে 'প' ইঞ্জিন কর্তৃক আনীতশর্ত সাপেক্ষ লাইন ক্লিয়ার সূচক অনুমতির ভিত্তিতে 'ঘ' ইঞ্জিন এবং 'ফ' ট্রেনটির সহিত সংযুক্ত অবস্থায় 'গ' ইঞ্জিনকে 'ক' ষ্টেশনে ফিরিয়া যাইবার অনুমতি দান করিয়া সাধারণ একটি লাইন ক্লিয়ার সূচক অনুমতি পত্রও প্রস্তুত করিবেন।

উক্ত ষ্টেশন মাষ্টার যে দুইটি বার্তা, পূর্বে 'ঘ' ইঞ্জিনের চালককে দিয়াছিলেন, তাহা ফেরৎ লইবেন এবং উহাদিগকে তাহার বহিতে বাতিলকৃত হিসাবে নথিভুক্ত করিবেন।

'ক' ষ্টেশনে পৌঁছিবার পরে, 'ফ' ট্রেনটি যথারীতি উহার যাত্রাপথে ভ্রমণ শুরু করিবে। 'প' ইঞ্জিনের চালক 'লাইন ক্লিয়ার' বার্তাটি 'ক' ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকে প্রদান করিবেন এবং তিনি একটি শর্ত সাপেক্ষ লাইন ক্লিয়ার সূচক অবিলম্বে পত্র প্রস্তুত করিবেন যাহার ভিত্তিতে 'প' ইঞ্জিনটি 'প' ট্রেনটিকে 'খ' ষ্টেশন অভিমুখে লইয়া যাইবে।

যেহেতু বাংলাদেশ রেলওয়েতে সাধারণতঃ শর্ত সাপেক্ষ লাইন ক্লিয়ার ব্যবহার হয় না এবং শর্ত সাপেক্ষ লাইন ক্লিয়ার পত্রটিতে আড়াআড়িভাবে 'বাতিলকৃত' শব্দটি মুদ্রিত থাকে, সেইহেতু ইহা লিখিত এবং চালককে প্রদান করা হইবার পূর্বে উক্ত মুদ্রিত 'বাতিল করণ' ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক কর্তিত এবং স্বাক্ষর দানকৃত হইতে হইবে। (প্রথম খণ্ডের পরিশিষ্ট-৪ এর ৪র্থ অনুচ্ছেদ দ্রষ্টব্য)

(৬) কোন লাইট ইঞ্জিন সেকশনের মধ্যে একটি ট্রেন ইঞ্জিনের সাক্ষাৎ লাভ করিলে, সর্বদা উক্ত ইঞ্জিনদ্বয় ইঞ্জিনটি যে ষ্টেশন হইতে আসিয়াছে তথায় ফিরিয়া যাইবে এবং ট্রেনটির জন্য লাইন ক্লিয়ার গ্রহণ করিবে।

(৭) উপরে বর্ণিত অনুচ্ছেদ (৪) এর টীকা দ্রষ্টব্য।

(৭) অনুচ্ছেদ (৫)-এ বর্ণিত উদাহরণে যদি 'খ' ষ্টেশনে 'প' ও 'ঘ' ইঞ্জিনদ্বয় পৌঁছিবার পর অন্য আরেকটি ঊর্ধগামী ট্রেন 'ব' কে

অপেক্ষমান বা আসন্ন দেখিতে পায়, তাহা হইলে 'খ' এর ষ্টেশন মাষ্টার ট্রেনটির জন্যও একটি অনুসন্ধান বার্তা 'গ' ইঞ্জিনের চালকের নিকট প্রেরণ করিবেন যিনি তাহার ট্রেন সমেত ফিরিয়া আসিবার কালে সংগে করিয়া সাপেক্ষ লাইন ক্লিয়ার বার্তার সহিত উক্ত অনুসন্ধান বার্তাও ফেরৎ আনিবেন। উপরোক্ত উদাহরণে বর্ণিত 'গ' ইঞ্জিনটি 'ক' ষ্টেশনে ফেরৎ আসিয়া যদি দেখিতে পায় যে তথায় অন্য আরেকটি নিম্নগামী ট্রেন অপেক্ষমান বা আসন্ন, তাহা হইলে 'ক' এর ষ্টেশন মাষ্টার 'ব' ট্রেনটির জন্য শর্ত সাপেক্ষ লাইন ক্লিয়ার বার্তার সাথে সাথে 'ম' ট্রেনটির জন্যও অনুসন্ধান বার্তা 'গ' ইঞ্জিনের চালকের নিকট প্রদান করিবেন এবং ট্রেনটির চালক তাহার সংগে করিয়া 'ম' ট্রেনটির জন্য শর্ত সাপেক্ষ ক্লিয়ার বার্তা লইয়া আসিবেন।

(৮) এইরূপে, উভয় দিক হইতে অনবরত ট্রেন আসিতে থাকিলে, কেবল প্রত্যেক দিক হইতে আগত প্রথম ট্রেনগুলির ইঞ্জিন বিচ্ছিন্ন করা হইবে এবং পরে অনুসন্ধান ও লাইন ক্লিয়ার বার্তাসমূহ ট্রেনগুলি দ্বারা বহনকৃত হইবে।

(৯) অনুচ্ছেদ (৫)-এ উল্লিখিত উদাহরণে বর্ণিত 'গ' ইঞ্জিনটি 'খ' ছাড়িবার পূর্বে 'খ' ষ্টেশনে আসিয়া পৌঁছিলে এবং তথায় 'ফ' ট্রেনটিকে অপেক্ষমান দেখিতে পাইলে, ইঞ্জিনদ্বয় 'ক' ষ্টেশন হইতে প্রাপ্ত শর্ত সাপেক্ষ লাইন ক্লিয়ার বা অনুমতির ক্ষমতাবলে ইস্যুকৃত 'লাইন ক্লিয়ার' এর ভিত্তিতে তৎক্ষণাৎ 'ফ' ট্রেনটিকে ষ্টেশন অভিমুখে লইয়া যাইতে পারিবে।

(১০) অবশ্য কোন ট্রেন বিহীন ইঞ্জিন ওপিটি ২৪৮ বা ওপিটি ২৪৯ এর বিধি আসিয়া পৌঁছিবার পর কোন ট্রেনকে অপেক্ষমান দেখিতে পাইলে, ট্রেন বিহীন ইঞ্জিন উহার ভ্রমণ অব্যাহত রাখিবে এবং অন্য ইঞ্জিনটি বিচ্ছিন্ন হইবার পরে অনুচ্ছেদ (৯) এর ভিত্তিতে অনুসন্ধান বার্তা সমেত পরবর্তী ষ্টেশনটির দিকে অগ্রসর হইবে।

ইহার কারণ হইল, সেকশনের উপর ট্রেন বিহীন ইঞ্জিনটিকে অনুসরণ করে আরেকটি ইঞ্জিন থাকিতে পারে, যাহা অনুচ্ছেদ (২) এবং (৩) অনুযায়ী ট্রেন ছাড়ার ক্ষেত্রে হইতে পারিত না।

(১১) কার্য পরিচালনা কালে যদি টেলিযোগাযোগ বিচ্ছিন্ন অবস্থায় কোন প্রান্তের ষ্টেশন মাষ্টার বুঝিতে পারেন যে তাহার নিকট বিপরীত দিক হইতে কোন আসন্ন হইবার পূর্বে, একই দিকে যাইবার মত দুই বা তিনটি ট্রেন রহিয়াছে

প্রথম ট্রেনটির জন্য লাইন ক্লিয়ার পত্র আনিবার নিমিত্ত এবং সেই সাথে পরবর্তী গুলি প্রথমটির পরে ২০ মিনিট অন্তর অন্তর ছাড়িয়া যাইবে-এই মর্মে অবগত তাহার ষ্টেশনে অপেক্ষারত থাকিতে পারে এইরূপ দুই, তিন বা ততোধিক জন্য লাইন ক্লিয়ার চাহিয়া প্রথম ট্রেনটির ইঞ্জিনটিকে প্রেরণ করিবেন। চালক, ষ্টেশনে তাহার ট্রেনটিকে রাখিয়া গিয়াছিলেন সেই ষ্টেশনে লাইন ক্লিয়ার সমেত আসিলে, উক্ত ষ্টেশন মাষ্টার প্রথম ট্রেনটিকে উহার জন্য প্রদত্ত 'লাইন ক্লিয়ার' এর ভিত্তিতে ছাড়িয়া দিবেন এবং উক্ত লাইন ক্লিয়ার পত্রের উপর লিখিয়া দিবেন যে অপর একটি ট্রেন (ইহার নম্বর এবং পূর্ণ বিবরণ প্রদান পূর্বক) ২০ মিনিট বিরতিতে উহাকে অনুসরণ করিয়া যাইবে।

সর্বশেষ ট্রেনটি ব্যতীত দ্বিতীয় এবং পরবর্তী ট্রেনসমূহ ছাড়িবার কালে, লাইন ক্লিয়ার পত্রের উপর এই মর্মে উল্লেখ থাকিবে যে, সেকশনটির উপর দিয়া একটি ট্রেন মিনিট পূর্বে ছাড়িয়া গিয়াছে এবং তৃতীয় ট্রেনটি (নম্বর এবং পূর্ণাঙ্গ বিবরণ প্রদান করিয়া) উহার পিছনে যাইবে। তৃতীয় (অথবা সর্বশেষ) ট্রেনটির বেলায় উল্লেখ করিতে হইবে যে দুইটি (বা ততোধিক) ট্রেন ২০ মিনিট অন্তর অন্তর ছাড়িয়া গিয়াছে।

প্রত্যেক ক্ষেত্রে, এইরূপ বার্তা সমূহের জন্য গার্ড এবং চালকগণের প্রাপ্তিস্বীকার স্বাক্ষর প্রদান প্রয়োজন হইবে।

যদি দুইটি ষ্টেশনের মধ্যবর্তী এলাকায় ইহাদের কোন একটি ট্রেনকে থামাইবার প্রয়োজন হয়, তাহা হইলে সংশ্লিষ্ট গার্ড তাহার ট্রেনটির নিরাপত্তা বিধানের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন এবং যতক্ষণ না চালক এই মর্মে নিশ্চিত হন যে গার্ড ট্রেনটিতে পুনরায় আরোহণ করিয়াছেন, ততক্ষণ তিনি তাহার ট্রেনটিকে পুনরায় চালাইবেন না। চালক সর্বদা তীক্ষ্ম নজর রাখিবেন এবং সম্মুখে কোন বাধা দৃষ্টিগোচর হইলে ১০০ মিটারের মধ্যে ট্রেনটি থামাইবার জন্য প্রস্তুত থাকিবেন। যদি এইরূপে থামানো ট্রেনকে পিছাইবার প্রয়োজন হয়, তাহা হইলে যতক্ষণ না ইহাকে অনুসরণকারী ট্রেন আসিয়া একত্রে ইহার পিছনে থামে এবং সম্মিলিত কার্যক্রম সম্ভব হয় ততক্ষণ কোন অবস্থাতেই ইহাকে পশ্চাদদিকে চালানো হইবে না।

(১২) অন্য কোন প্রকার যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু থাকিলে টোকেন বা ট্যাবলেট দ্বারা পরিচালিত সেকশন সমূহের ক্ষেত্রে উপরোক্ত পদ্ধতি প্রযোজ্য হইবে না। এই ক্ষেত্রে, ১৬৩ ঘ আনুষঙ্গিক নিয়মে বর্ণিত পদ্ধতি অনুসৃত হইবে।

(১৩) স্বল্পদৈর্ঘ্য শাখা লাইন সমূহে, প্রধান (মেইন) লাইনের সহিত জংশনের ষ্টেশন মাষ্টার ইস্তিন না কাটিয়া ওপিটি ২৪৮ বা ওপিটি ২৪৯ এর ট্রেন সমূহকে উক্ত শাখা লাইনে যাইতে দিতে কিংবা লাইন ক্লিয়ার পত্র আনিবার প্রেরণ করিতে পারেন, তবে শর্ত থাকে যে, উক্ত শাখা লাইনের উপর অন্য কোন নাই মর্মে তিনি নিশ্চিত হইবেন।

ইহা শুধুমাত্র শাখা লাইনের দিকে গমনকারী ট্রেন সমূহের বেলায় প্রযোজ্য, লাইন হইতে আগত ট্রেন সমূহের বেলায় নয়।

(১৪) একটি নিতান্ত স্থানীয় অচলাবস্থা বা সিগনালের অমনোযোগিতা অবস্থা এই আদেশের আওতায় টেলিগ্রাফ যোগাযোগ ব্যবস্থার অচলাবস্থা বা হিসাবে বিবেচিত হইবে না, যদি না উক্ত সিগনালের অপর পার্শ্বের ষ্টেশনের সংশ্লিষ্ট ষ্টেশনের মনোযোগ আকর্ষণে ব্যর্থ হন।

(১৫) কোন কোন ক্ষেত্রে, যেদিকে ট্রেনটি অগ্রসর হইতেছে সেই দিকের ষ্টেশন হইতে সরাসরি লাইন ক্লিয়ার পাওয়া সম্ভব হইতে পারে, যদি তাহা তারের (ইন্টারমিডিয়েট ওয়্যার) মাধ্যমে নেওয়া হয়। তবে, ষ্টেশন মাষ্টারগণকে হইতে হইবে যে, তাহাদের ষ্টেশনদ্বয়ের মধ্যবর্তী এলাকায় অন্য কোন ট্রেন নাই।

এই পন্থায় লাইন ক্লিয়ার বার্তা গ্রহণ করিবার কালে ষ্টেশন মাষ্টারগণ সতর্কতা অবলম্বন করিবেন এবং এইরূপে লাইন ক্লিয়ার গৃহীত হইলে চালক প্রকৃত অবস্থা জানাইয়া ওপিটি ৮০ পত্রে একটি করিয়া সতর্কতা আদেশ প্রদান হইবে।

(১৬) যদি মারাত্মক ধরণের বিকলতার কারণে ইহা করা সম্ভব না হয়, যদি মধ্যবর্তী কার্য পরিচালনাও অচল হইয়া পড়ে, তাহা হইলে অতিশয় সহ সহিত উপরে বর্ণিত নিয়ম অনুসরণ করিতে হইবে।

(১৭) ওপিটি ২৪৮ এবং ওপিটি ২৪৯ পত্রদ্বয় নিম্নরূপ -

ওপিটি ২৪৮ উর্ধগামী ট্রেন সমূহের জন্য লাল কাগজে মুদ্রিত এবং ইহার অংশের উপর কোণাকুণি ভাবে সবুজ রং-এ মুদ্রিত একটি ডোরা দাগ আছে (প্রথম খণ্ডের পরিশিষ্ট ৪ দ্রষ্টব্য)

ওপিটি ২৪৯ নিম্নগামী ট্রেন সমূহের জন্য লাল কাগজে কোন ডোরাদাগ মুদ্রিত হয় (প্রথম খণ্ডের পরিশিষ্ট-৪ দ্রষ্টব্য)

আঃ নিঃ ১৬৩ জ - যদি এইরূপ মনে করিবার কারণ ঘটে যে, কোন দুইটি ষ্টেশনের মধ্যে টেলিগ্রাফ যোগাযোগ ব্যবস্থার অচলাবস্থা বন্যার কারণে ঘটিয়াছে, সংশ্লিষ্ট লাইনটিকে বিপজ্জনক করিয়া থাকিতে পারে, তাহা হইলে যতক্ষণ না বিপজ্জনক বলিয়া ধারণাকৃত সেকশনটি নিকটতম স্থায়ীপথ পরিদর্শক, সহকারী পরিদর্শক কিংবা উক্ত বিভাগের (ডিভিশন) বিভাগীয়, প্রকৌশলী কর্তৃক অধিকারপ্রাপ্ত লাইন মিস্ত্রী দ্বারা পরিদর্শিত ও নিরাপদ বলিয়া ঘোষিত হয়, ততক্ষণ কোন ট্রেনকে উক্ত সেকশনের উপর দিয়া চলাচল করিতে দেয়া হইবে না।

উক্ত পরিদর্শন চালাইবার উদ্দেশ্যে, সংশ্লিষ্ট প্রকৌশল বিভাগীয় কর্মচারী একটি ইঞ্জিন ব্যবহার করিবেন যাহা জোড়া পথে ১৬৩ চ আনুষঙ্গিক নিয়ম এবং একক পথে ১৬৩ ছ আনুষঙ্গিক নিয়ম অনুসারে পরিচালিত হইবে।

১৬৪। **দুই ষ্টেশনের মধ্যে থামিয়া যাওয়া ট্রেন সমূহ।** -যখন কোন ট্রেন দুই ষ্টেশনের মধ্যে দুর্ঘটনা, বিকলতা, প্রতিবন্ধকতা বা অন্য কোন কারণে থামিয়া যায় এবং চালক বুঝিতে পারেন যে তাহার ট্রেনটি চলিতে অক্ষম, তখন তিনি তাহার অবস্থাটি সম্বন্ধে অবহিত করিবার জন্য বিশেষ নির্দেশ অনুসারে হুইসেল দিবেন এবং গার্ডের সহিত হাত সিগনাল বিনিময় করিবেন। হাত সিগনাল বিনিময় করিবার পরপরই অথবা গাড়ীটি থামিবার ৫ মিনিট পর, যদি এই সময়ের মধ্যে হাত সিগনাল বিনিময় না হইয়া থাকে, গার্ড এবং চালক নিম্নলিখিত ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন :-

(ক) গার্ড নিজে পিছনে যাইবেন অথবা কোন উপযুক্ত ব্যক্তিকে ট্রেনটির সুরক্ষা বিধানের জন্য পিছনে পাঠাইবেন। যদি গার্ড ট্রেনটির সুরক্ষা করিবার জন্য কোন উপযুক্ত ব্যক্তিকে নিযুক্ত করিয়া থাকেন, তাহা হইলে তিনি পরামর্শের জন্য তাহার নিকট যাইবেন;

(খ) ট্রেনটির সুরক্ষা করিবার জন্য যে ব্যক্তি পিছনে যাইবেন, তিনি কোন আসন্ন ট্রেন থামাইবার জন্য তাহার হাত দ্বারা বিপদ সংকেত দেখাইবেন এবং নিজের হাত সিগনাল ছাড়াও পট্‌কা (ডেটোনেটর) লইয়া যে লাইন বাধাপ্রাপ্ত হইয়াছে সেই লাইনে নিম্নরূপ পট্‌কাসমূহ বসাইবেন :-

(১) পশ্চাতে যাইবার পথে তাহার ট্রেন হইতে ৪০০ মিটার বা সিকি মাইল দূরে এক পট্‌কা; এবং

(২) তাহার ট্রেন হইতে কমপক্ষে ৮০০ মিটার বা অর্ধ মাইল দূরে অথবা নির্দেশ অনুসারে নির্ধারিত দূরত্বে ১০ মিটার বা ১০ গজ ব্যবধানে তিনটি পটকা

(গ) গার্ড ছাড়া অন্য কোন ব্যক্তি ট্রেনটির সুরক্ষা করিবার জন্য নিযুক্ত থাকিলে তিনি উপনিয়ম (খ) (১) ও (২) অনুসারে ব্যবস্থা গ্রহণ করিবার পর আসন্ন ট্রেনকে থামাইবার জন্য হাত দ্বারা বিপদ সংকেত দিতে থাকিবেন, এবং তাহাকে ফেরৎ আসার জন্য ডাকিয়া পাঠানো হয়।

(ঘ) গার্ড নিজে ট্রেনটির সুরক্ষা করিবার জন্য পিছনে গিয়া থাকিলে উপনিয়ম খ (১) ও (২) অনুসারে ব্যবস্থা গ্রহণ করিবার পর কোন আসন্ন থামাইবার নিমিত্ত হাত দ্বারা বিপদ সংকেত দেখাইবার জন্য কোন রেল কর্মীকে গেলে যতক্ষণ না উক্ত ব্যক্তিকে ডাকিয়া পাঠানো হয় ততক্ষণ পর্যন্ত বিপদ দেখাইবার জন্য নিযুক্ত করিবেন এবং গার্ড নিজে কারণ সম্বন্ধে নিশ্চিত হইয়া তাহার ট্রেনের নিকট ফিরিয়া আসিবেন।

(ঙ) গার্ড যদি উল্লিখিত উপ-নিয়ম (ঘ) অনুসারে বিপদ সংকেত দেখাইবার জন্য অপর কোন রেলওয়ে কর্মচারী না পান তাহা হইলে তিনি চালকের সংগে করিবার পর ট্রেন হইতে ৮০০ মিটার বা অর্ধমাইল দূরে যেইখানে তিনি পটকা করিয়াছেন, আসন্ন ট্রেনকে থামাইবার জন্য হাত সিগনাল দেখাইতে দেখাইতে সেইস্থানে ফিরিয়া যাইবেন এবং যতক্ষণ না তাহাকে ডাকিয়া পাঠানো হয় পর্যন্ত এইরূপ করিতে থাকিবেন।

(চ) এইরূপ ব্যক্তিকে ডাকিয়া পাঠানো হইলে তিনি ফিরিবার পথে তিনটি ছাড়িয়া মধ্যবর্তী পটকাটি তুলিয়া নিয়া আসিবেন;

(ছ) বিশেষ নির্দেশ অনুসারে অন্যরূপ বিধান দেওয়া না থাকিলে চালক সামনের দিকে বিপদের সংকেত দেখাইবেন এবং উপ-নিয়ম (খ) ও (চ) নিজে যাইয়া অথবা সহচালক বা অন্য কোন যোগ্য ব্যক্তিকে পাঠাইয়া ট্রেনটির জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন;

(জ) যদি একই বা বিভিন্ন গেজের দুই বা ততোধিক সমান্তরাল লাইন একটিতে প্রতিবন্ধকতা ঘটিয়া থাকে এবং দেখিতে পাওয়া যায় যে খালি বা লাইনসমূহও বাধাপ্রাপ্ত হইয়াছে তাহা হইলে (ক) হইতে (ছ) পর্যন্ত নিয়মগুলি অনুসারে ট্রেনটির সুরক্ষা করিতে নিযুক্ত ব্যক্তিগণ, উক্ত উপনিয়মগুলি

কর্মগুলি পালন করিবার সময়ে যে খালি লাইন বা লাইনগুলি বাধাপ্রাপ্ত লাইনটিকেও অনুরূপ ভাবে রক্ষণ করিবেন। পার্শ্ববর্তী বাধাপ্রাপ্ত লাইন বা নিরাপত্তার ব্যবস্থা অধিকৃত লাইনের নিরাপত্তা ব্যবস্থার পূর্বে করিতে হইবে।

নিয়ম ১৬৪ ক - **দুই ষ্টেশনের মধ্যবর্তীস্থানে অক্ষম ট্রেনের রক্ষণ পদ্ধতি।** কোন ট্রেন দুই ষ্টেশনের মধ্যবর্তী স্থানে দাঁড়াইয়া যায় এবং চালক বুঝিতে পারে যে উহা চলিতে অপারগ তখন তিনি চারটি তীক্ষ্ণ হুইসেল বাজাইবেন। গার্ড হুইসেল শুনিবার পর গাড়ী হইতে অবতরণ করিবেন এবং তিনি সংকেতটি জানাইবার জন্য রাত্রি কালে তাহার হাত বাতিটির লাল আলো সুস্পষ্ট খাড়াভাবে উপরে নীচে দুলাইবেন যাহার অর্থ হইল "আমি বুঝিতে পেরেছি যে আপনি (চালক) চলিতে অক্ষম এবং আমি ট্রেনের নিরাপত্তা ব্যবস্থা করিবার পিছনের দিকে যাইতেছি"। যতক্ষণ না চালক পুনরায় হুইসেলের আওয়াজ শুনিতে পাইবেন ততক্ষণ পর্যন্ত গার্ড তাহার বাতিটি দুলাইতে থাকিবেন যেন চালক লক্ষ্য করেন এবং গার্ডের সংকেত বুঝিতে পারেন। অধিকন্তু গার্ড তাহার ব্রেক-ভ্যানের পার্শ্ব বাতিটি (ল্যাম্প) চালকের জন্য অতিরিক্ত সংকেত হিসাবে বিপরীত মুখী করিয়া দিবেন যদি দিনের বিষয়টি অনুধাবন করিতে পারিয়াছেন। যদি দিনের বেলায় ইঞ্জিনের বিকলতা ধরা পড়ে তাহা হইলে গার্ড একটি লাল পতাকা দুলাইবেন এবং সংকেতটি চালক কর্তৃক স্বীকার হইলে পতাকাটি ল্যাম্প-ব্র্যাকেটে আটকাইয়া দিবেন। পার্শ্ব বাতি বিপরীত মুখী করিবার পর অথবা একটি লাল পতাকা ল্যাম্প-ব্র্যাকেটে রাখিবার পর, যেটি প্রযোজ্য, গার্ড দ্রুত গতিতে ট্রেন রক্ষণার্থে পশ্চাতে অগ্রসর হইবেন। প্রকৃত বিকল অবস্থার ক্ষেত্রেই এই ধরণের রক্ষণ ব্যবস্থা প্রয়োজন। যদি পাঁচ মিনিট দাঁড়ানোর পরও চালক চলিতে অপরাগ এই মর্মে গার্ডকে জানাইতে না হয় তাহা হইলে সাঃ নিঃ ১৬৪ (ক) হইতে (জ) অনুসারে ট্রেনটিকে রক্ষা করিবেন। গার্ড পশ্চাতে ট্রেনকে রক্ষা করিবার প্রস্তুতি নিবার পূর্বেই দিনের বেলায় একটি লাল পতাকাটি ল্যাম্প-ব্র্যাকেটে স্থাপন করিবেন এবং রাত্রি বেলায় পার্শ্ব বাতি বিপরীত মুখী করিয়া দিবেন।

সাঃ নিঃ ১৬৪ খ - যদি চালক থামিয়া পড়িবার পর চলিতে সক্ষম হন তাহা হইলে গার্ডকে পুনঃ আহবানের জন্য তিনটি হ্রস্ব ধ্বনি (হুইসেল) করিবেন এবং গার্ড তাহার দূরবর্তী তিনটি পটকা (ডেটোনেটর) রাখিয়া মধ্যবর্তী পটকাটি উঠাইয়া নিয়া আসিবেন। ব্রেক-ভ্যানে ফিরিয়া আসিবার পর গার্ড লাল পতাকাটি সরাইয়া নিবেন অথবা পার্শ্ব বাতিটি স্বাভাবিক অবস্থায় করিয়া দিবেন এবং চালককে ছাড়ার সংকেত দিবেন। যতক্ষণ না গার্ডের নিকট হইতে এই ধরণের সংকেত প্রাপ্ত

(৪) যদি চালকই প্রথমে ট্রেন বিচ্ছিন্ন হওয়া বিষয়ে জানিতে পারেন তাহা গার্ডকে দুর্ঘটনা সম্বন্ধে সতর্ক করিবার জন্য একটি ছোট এবং একটি দীর্ঘ বাজাইবেন এবং দিনের বেলা ও রাত্রি বেলায় গার্ডের জন্য নির্ধারিত সংকেতের পিছনের দিকে সিগনাল দেখাইবেন। পতাকার অভাবে চালক দিনের বেলায় খাড়াভাবে যতদূর সম্ভব উপরে নীচে দুলাইবেন।

(৫) অনুরূপ সিগনাল দেখিবার পর গার্ড তৎক্ষণাৎ তাহার ব্রেক ব্যবহার নং দফা অনুযায়ী সিগনাল বিনিময়ের মাধ্যমে সাড়া দিবেন এবং পিছনের অংশ যাওয়ার সঙ্গে সঙ্গে (৩) নং দফা অনুযায়ী উহার সুরক্ষার ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

(৬) অধীনস্থ গার্ড যদি বিচ্ছিন্ন হওয়া বিষয়ে অবহিত হন, তাহা হইলে

(ক) যদি তাহার এবং পিছনের ব্রেকের মধ্যে বিচ্ছিন্ন হয়, তবে শুধুমাত্র বর্ণিত নিয়ম অনুসারে সংকেত বিনিময়ের মাধ্যমে ট্রেনের বিচ্ছিন্ন হওয়া বুঝাইবেন এবং যতক্ষণ না পিছনের অংশ থামিয়া যায় ততক্ষণ পর্যন্ত ব্যবহার করিবেন না।

(খ) যদি তাহার ব্রেক এবং ইঞ্জিনের মধ্যে বিচ্ছিন্ন হয়, তাহা হইলে অবিলম্বনে তাহার ব্রেক চাপিয়া দিবেন এবং উপরে বর্ণিত নিয়ম অনুসারে বিনিময় করিবেন।

(৭) যদি না ট্রেনটি বাম দিকে বাঁকা লাইনে চলে তবে ডান পার্শ্ব হইতে দেখাইতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৬৭ খ- **দুই বা ততোধিক পাশাপাশি লাইন সম্পন্ন কোন ট্রেন বিচ্ছিন্ন হওয়া অথবা ট্রেনের অন্যকোন দূর্ঘটনা সংঘটিত হওয়া।**- (১) ততোধিক পাশাপাশি লাইন সম্পন্ন কোন ব্লক সেকশনে যদি কোন ট্রেন বিচ্ছিন্ন যায় অথবা দুর্ঘটনায় পতিত হয় এবং চালক ইঞ্জিনসহ সংশ্লিষ্ট গার্ডের সঙ্গে যোগ না করিয়াই অগ্রবর্তী ষ্টেশনে আসিয়া পৌছিয়া যান এবং সন্নিহিত লাইনটি লাইনগুলি পরিষ্কার আছে কিনা তদ্বিষয়ে অবহিত না থাকেন, অথবা-

(২) যদি ব্লক সেকশনে কোন আসন্ন ট্রেন দুর্ঘটনার সম্মুখীন হইয়াছে আশঙ্কা করার যুক্তিযুক্ত কারণ থাকে, অথবা-

(৩) যদি একটি ষ্টেশনে আসিয়া পৌছিতে কোন ট্রেন ১৫ মিনিট অথবা তাহার বিলম্বিত হয়,-

তবে যে ষ্টেশনে ইঞ্জিনটি ট্রেনের প্রথম অংশসহ বা অংশ ব্যতিরেকে আসিয়া পৌছে ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার অথবা যে ষ্টেশন মাষ্টার যুক্তিযুক্ত কারণে আশঙ্কা করেন যে ব্লক সেকশনে প্রত্যাশিত ট্রেনটি দুর্ঘটনায় পতিত হইয়াছে অথবা যে ষ্টেশনে আসন্ন নির্ধারিত সময়ের ১৫ মিনিট বা তাহার অধিক সময় পরেও পৌছে নাই, সেই ষ্টেশন মাষ্টার সন্নিহিত লাইনে বিপরীত দিকে গামী প্রথম ট্রেনটিকে দাঁড় করাইয়া এবং চালককে পরিস্থিতি ব্যাখ্যা পূর্বক সতর্কতা আদেশ প্রদান করিয়া এই মর্মে দিবেন যেন তিনি স্বল্প দূরত্বের মধ্যে কোন বাধার সম্মুখীন হওয়া মাত্রই গাড়ীটিকে থামাইতে পারেন। যদি সন্নিহিত লাইনে, একই গেজ অথবা ভিন্ন গেজের, সিংগেল বা লাইন হিসাবে কাজ চলে, তাহা হইলে তিনি (ষ্টেশন মাষ্টার) পিছনের ষ্টেশন একই দিকে আগত ট্রেনের চালককে অনুরূপ সতর্কতা আদেশ প্রদান করিবার অবহিত করিবেন। যখন কোন সন্নিহিত লাইন কিছু দূর পাশাপাশি চলার পরে মোড় অন্য ষ্টেশনের দিকে যায় তখন তিনি সংশ্লিষ্ট ব্লক সেকশন নিয়ন্ত্রণকারী উভয় দিকের মাষ্টারগণকে তাহাদের ষ্টেশন ত্যাগকারী ট্রেনের চালককে উপরোক্ত বিষয়ে সতর্কতা প্রদান করিবার জন্য অবহিত করিবেন।

১৬৮। **লাইনে পরিত্যক্ত ট্রেনের অংশ।**- যখন দুই ষ্টেশনের মধ্যে থামিয়া ট্রেনকে, দুর্ঘটনা বা সম্পূর্ণ ট্রেনটি সামনে লইয়া যাইতে ইঞ্জিনের অক্ষমতার বিচ্ছিন্ন করিবার প্রয়োজন হয়, তখন ভারপ্রাপ্ত গার্ড অবিলম্বে ১৬৪ নং সাধারণ অনুসারে তাহার ট্রেনের পিছনের অংশ সুরক্ষার ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

(খ) যদি ইঞ্জিনটি গাড়ী লইয়া অথবা গাড়ী ব্যতিরেকে অগ্রসর হইতে সক্ষম হয়, হইলে গার্ড উপ-নিয়ম (ক) অনুসারে ব্যবস্থা গ্রহণ করিবার পর এবং পিছনের বিযুক্ত করিবার পূর্বে ব্রেকসমূহ আটকাইয়া দিবেন, এবং প্রয়োজন হইলে অন্য ট্রেনটির পিছনের অংশ সতর্কতার সহিত আটকাইয়া দিবেন যাহাতে সেই অংশের নিশ্চিত হয়।

(গ) গার্ড উপরে বর্ণিত উপ-নিয়ম (খ) অনুসারে ব্যবস্থা গ্রহণ করিবার পর অংশ হইতে বিযুক্ত করিয়া পরবর্তী ষ্টেশনে অগ্রসর হইবার জন্য চালককে অনুমতি দিবেন এবং তিনি (গার্ড) যথাযথ মনে করিলে চালককে একই লাইনে জন্য লিখিত নির্দেশ দিতে পারেন।

(ঘ) একক লাইন সেকশনগুলিতে যেখানে টোকেন ওয়ার্কিং চালু আছে, ব্লক সেকশনে চালক তাহার ট্রেনের কোন অংশ ছাড়িয়া যাইবার পূর্বে টোকেনটি নিকট রাখিয়া যাইবেন এবং একটি লিখিত রসিদ গ্রহণ করিবেন। গার্ড উক্ত তাহার নিজের কাছে রাখিয়া দিবেন যতক্ষণ না তাহার ট্রেনের সমস্ত গাড়ী ব্লক মুক্ত করে।

(ঙ) রাত্রিকালে, অথবা অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়ায় ইঞ্জিনটি গাড়ীসহ বা গাড়ী বিহীন অবস্থায় সম্মুখের দিকে টানা হয়, তখন গার্ড হইবেন যেন ট্রেনের পিছনের অংশের সম্মুখের গাড়ীটির উপরে একটি লাল প্রদর্শিত হয়। দ্বৈত লাইনের ক্ষেত্রে সাঃ নিঃ ১৬৪ (চ) অনুযায়ী যদি গার্ড কর্তৃক ব্যবস্থা নেওয়ার প্রয়োজন না পড়ে তাহা হইলে তিনি মনে করিলে লাল আলোর 'সাদা' আলো বিকল্প হিসাবে ব্যবহার করিবেন।

(চ) যখন ট্রেনটির সামনের অংশ আগাইয়া নেওয়া হয়, তখন সহকারী দুইজন গার্ড থাকিলে দ্বিতীয় গার্ড, ইহা সম্ভব হইলে এবং নিরাপদ হইলে, সামনের অংশের শেষ গাড়ীটিতে চড়িবেন যে পর্যন্ত না ইহা পরবর্তী ষ্টেশনে কিন্তু তাহাতে কোন টেইল-ল্যাম্প বা টেইল-বোর্ড লাগানো চলিবে না।

(ছ) পিছনের ব্লক সেকশন বাধাগ্রস্থ থাকিবার অবগতি সহ ষ্টেশনে প্রবেশ সময়ে কেবল ইঞ্জিন থাকিলে চালকের প্রথম কর্তব্য হইবে কর্তব্যরত ষ্টেশন তৎক্ষণাৎ সতর্ক করা, এবং যখন কোন গাড়ী সহ থাকে ও একজন গার্ড সঙ্গে তখন এই কর্তব্য চালক এবং গার্ড উভয়ের উপরে যুক্তভাবে বর্তায়। ষ্টেশনে পথে কোন কেবিন অতিক্রম করিলে কেবিন কর্মচারীকেও ইহা জানাইতে হইবে।

(জ) যখন উপ-নিয়ম (গ) তে উল্লিখিত লিখিত নির্দেশ অনুসারে ফিরাইয়া আনিতে হয়, তখন ভারপ্রাপ্ত গার্ড ইঞ্জিনটি ফিরিয়া না আসা পর্যন্ত উপর পরিত্যক্ত ট্রেনের অংশকে পিছনে হইতে সুরক্ষা করার জন্য ১৬৪ নং নিয়ম অনুসারে পূর্ব সতর্কতা ব্যবস্থা অবলম্বন করিতে থাকিবেন এবং অনুগামী ট্রেনকে তাহার দায়িত্বের অধীন কোন গাড়ী সরাইবার অনুমতি দিবেন না।

(ঝ) ট্রেনে ভারপ্রাপ্ত গার্ডের নিকট হইতে উপ-নিয়ম (গ) অনুযায়ী লিখিত প্রাপ্ত না হইলে চালক তাহার ইঞ্জিনটি গাড়ী সহ বা গাড়ী বিহীন অবস্থায় একই দিয়া ফিরাইয়া আনিবেন না।

(ঞ) দ্বৈত লাইন হইলে চালক ষ্টেশন মাষ্টারের নির্দেশে কার্যপরিচালন (সিসটেম অব ওয়ার্কিং) অনুসারে তাহার ট্রেনকে যথাযথ লাইন দিয়া পিছনে

ট্রেনের অবশিষ্ট অংশ রাখিয়া আসিয়াছেন সেই লাইন অতিক্রম করিয়া সেই লাইন দিয়া অগ্রসর হইয়া ইঞ্জিন লাগাইবার পর যে ষ্টেশনে যাইবার নির্দেশ দেওয়া হইয়াছে সেই ষ্টেশনে ট্রেনটি লইয়া যাইবেন।

(ট) উপ-নিয়ম (গ) তে উল্লিখিত লিখিত নির্দেশ বলে উল্টা দিকে চলিবার সময়ে সতর্কভাবে অগ্রসর হইবেন, ধীরগতিতে চলিবার এবং পুনঃপুন ইঞ্জিনের হুইসেল দিবেন।

[সাঃ নিঃ ১৬৮ ক - সাঃ নিঃ ১৬৪ অনুসারে গার্ড ট্রেনের সম্মুখ অংশ যাহা উপর রাখা হইয়াছে তাহার সুরক্ষার ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

সাঃ নিঃ ১৬৮ খ - দুই ষ্টেশনের মধ্যবর্তী স্থানে যদি ট্রেনকে বিভক্ত করিবার আছে বলিয়া চালক মনে করেন, তাহা হইলে সম্মুখের অংশ বিচ্ছিন্ন করিবার পূর্বেই গার্ডের নিকট হইতে লিখিত অনুমতি গ্রহণ করিতে হইবে এবং সেই অংশ পরবর্তী ষ্টেশনে রাখিয়া পিছনের অংশ নিবার জন্য ফিরিয়া আসিতে হইবে।

সাঃ নিঃ ১৬৮ গ - গার্ড অবশ্যই অনুরূপ অনুমতি দিবেন না বা চালক গ্রহণ করিবেন না, যদি না তাহারা নিজেরা পিছনে রাখিয়া আসা অংশের চলাচল বন্ধের বিষয়ে নিশ্চিত হন।

সাঃ নিঃ ১৬৮ ঘ - চালককে পিছনের বাকী অংশ নেওয়ার জন্য ফিরিয়া আসিতে অবশ্যই ওপিটি/২৪৮ বা ২৪৯ (যেখানে যেটা প্রযোজ্য) দিতে হইবে।

সাঃ নিঃ ১৬৮ ঙ - ষ্টেশন মাষ্টারের অনুমতি ব্যতিরেকে চালক তাহার ট্রেনকে জন্য ষ্টেশন পরিত্যাগ করিবেন না।

সাঃ নিঃ ১৬৮ চ - যখন কোন ইঞ্জিন একটি অক্ষম ট্রেনকে সাহায্য করিবার জন্য হয়, তখন যেখানে অক্ষম ট্রেনটি আছে সেই সেকশনে প্রবেশ করিবার পর সতর্কতার সহিত অগ্রসর হইতে হইবে। সোজা লাইন হইলে কোন অবস্থায়ই ঘন্টায় ২৪ কিলোমিটারের (১৫ মাইল) বেশী হইবে না এবং সম্মুখে ভালভাবে গেলে গতিবেগ ১৩ কিলোমিটারের (৮ মাইল) বেশী হইবে না এবং ঘন ঘন বা পুর, যেখানে যাহা প্রযোজ্য, হুইসেল দিতে হইবে।

[সাঃ নিঃ ১৬৩ চ (৩) ও ১৬৩ ছ (৪) দ্রষ্টব্য]

১৬৯। **অগ্নিকান্ড**। - রেলওয়ের সম্পত্তির ক্ষতি করিতে পারে, এরূপ আগুন রেলওয়ে কর্মচারী দেখিতে পাইলে, তিনি তাহা নিভাইয়া ফেলিবার জন্য উহার ছড়াইয়া পড়া নিবারণ করিবার জন্য সম্ভাব্য সমস্ত ব্যবস্থা গ্রহণ

করিবেন এবং ঘটনাটি সম্পর্কে নিকটবর্তী ষ্টেশন মাষ্টারকে জানাইবেন। [illegible] সরঞ্জামাদিতে আগুন লাগিলে তিনি আগুন নিভাইবার জন্য এই ধরণে[illegible] উদ্যোগ নিবেন না, তবে সকল ক্ষেত্রেই নিকটবর্তী ষ্টেশন মাষ্টারকে [illegible] সংবাদ দিবেন যদি না অন্যবিধ ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য তিনি বিশেষ নি[illegible] হইয়া থাকেন। ষ্টেশন মাষ্টারগণ বৈদ্যুতিক যন্ত্রপাতিতে আগুন ধরিবার [illegible] পাইবার পরে বিশেষ নির্দেশানুযায়ী ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

আঃ নিঃ ১৬৯ ক - ষ্টেশন সীমার বা ষ্টেশনে ট্রেনের কোন কামরার [illegible] যন্ত্রপাতিতে আগুন লাগিলে ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত গার্ড মেইন সুইচটি (যদি থাকে) ব[illegible] দিবেন এবং ট্রেনের প্রান্তিক কেন্ট কাপলিংটি বিচ্ছিন্ন করিয়া কামরাটি বৈদ্যু[illegible] পৃথক করিয়া দিবেন।

অতঃপর আগুন নিভাইবার জন্য সম্ভাব্য সকল পদক্ষেপ গ্রহণ করিবে[illegible] যাহাতে আগুন ছড়াইয়া না পড়ে সেই ব্যবস্থা নিবেন এবং নিকটতম ষ্টেশন [illegible] বিদ্যুৎ কর্মীকে ঘটনাটি সম্পর্কে সংবাদ দিবেন। গাড়ীটি জেনারেটিং কোচ হইলে [illegible] সম্ভব হয় তাহা হইলে, সেটিকে ট্রেন হইতে বিচ্ছিন্ন করিয়া দিবেন। যদি কামরাটি [illegible] কারণ বশতঃ বিচ্ছিন্ন করা সম্ভবপর না হয় তাহা হইলে বেল্ট ফাসেনারের পিন [illegible] বেল্টটি সরাইয়া ফেলিবেন এবং পুনরায় লাগাইবেন না যতক্ষণ না বিদ্যুৎ বিভাগে[illegible] কর্তৃক পরীক্ষা করা হয়। যে তড়িৎ কর্মী কামরাটি পরীক্ষা করিবেন বেল্টটি [illegible] হস্তান্তর করিবেন।

আঃ নিঃ ১৬৯ খ- নির্ধারিত ট্রেন ব্যতিরেকে ষ্টেশন ইয়ার্ডে দণ্ডায়মান কোন [illegible] কামরায় বৈদ্যুতিক সরঞ্জামাদিতে আগুন লাগিলে ষ্টেশন মাষ্টার সংবাদ পাওয়া [illegible] সঙ্গে উহার মেইন সুইচটি (যদি থাকে) বন্ধ করিয়া দিবেন, গাড়ীটি অন্যান্য গাড়ী [illegible] বিচ্ছিন্ন করিয়া দিবেন এবং আগুন নিভাইবার জন্য সম্ভাব্য সকল পদক্ষেপ [illegible] করিবেন। আগুন যাহাতে ছড়াইয়া না পড়ে তাহার ব্যবস্থা করিবেন এবং নি[illegible] বিদ্যুৎ বিভাগের কর্মীকে বিষয়টি সম্বন্ধে সংবাদ দিবেন। যতক্ষণ না বিদ্যুৎ বি[illegible] কর্মী কর্তৃক গাড়ীটি চলাচলের জন্য উপযুক্ততা বিষয়ে প্রত্যায়ন করা হয় ততক্ষণ [illegible] উহাকে চলাইবেন না।

আঃ নিঃ ১৬৯ গ - যদি ষ্টেশনে স্থাপিত ২২০ ভোল্টের বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদিতে [illegible] ধরে তাহা হইলে অবিলম্বে ষ্টেশন মাষ্টার বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদি সংস্থাপনের ভারপ্রাপ্ত [illegible] কর্মীকে সংবাদ দিবেন।

পঞ্চম অধ্যায়

রেলকর্মচারীদের প্রতি সাধারণভাবে প্রযোজ্য অতিরিক্ত নিয়মাবলী

১৭০। নিয়ম সমূহের অনুলিপি বা অনুবাদ সরবরাহ।-

(ক) ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা,

(১) রেলওয়ে অ্যাক্টের ৪৭ নং ধারা অনুযায়ী রেলওয়েতে সমকালীন বলবৎ নিয়মসমূহের একটি অনুলিপি প্রত্যেক ষ্টেশনে ও প্রত্যেক রানিং শেডে, এবং

(২) উক্ত আইনের অধীনে যে সমস্ত রেলওয়ে কর্মচারীর উপর নির্দিষ্ট দায়িত্ব অর্পিত হইয়াছে এবং যাহারা ইংরেজী বা বাংলা বুঝিতে পারেন। তাহাদের প্রত্যেককে উক্ত নিয়ম সমূহের একটি অনুলিপি অথবা উহার যে অংশ তাহার কর্তব্য কর্মের সহিত সম্পর্কযুক্ত সেই অংশ সমূহের একটি অনুলিপি সরবরাহ করিবেন।

(খ) ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা, স্বীয় বিবেচনায় ইংরেজী বুঝেন না এইরূপ কোন [illegible] বাংলা ভাষায় উক্ত নিয়ম সমূহের একটি অনুলিপি অথবা উহার যে অংশ [illegible] কর্তব্যকর্মের সহিত সম্পর্কযুক্ত সেই অংশ সমূহের একটি অনুলিপি সরবরাহ [illegible]।

আঃ নিঃ ১৭০ ক - সাঃ নিঃ ১৭০ (ক) অনুযায়ী ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা হইলেন [illegible] বিভাগের বিভাগীয় পরিবহন কর্মকর্তা, বিভাগীয় ট্রাফিক তত্ত্বাবধায়ক, বিভাগীয় [illegible] প্রকৌশলী, নির্বাহী প্রকৌশলী কিংবা বিভাগীয় সংকেত প্রকৌশলী, যে ক্ষেত্রে [illegible] প্রযোজ্য।

আঃ নিঃ ১৭০ খ- সাঃ নিঃ ১৭০ (খ) অনুযায়ী ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা হইলেন [illegible] প্রধান এবং তাহার নির্দেশ মোতাবেক বিভাগীয় কর্মকর্তাগণ মাতৃভাষার অনুবাদ [illegible] সরবরাহ করিবেন।

আঃ নিঃ ১৭০ গ - সাঃ নিঃ ১৭০ (গ) (১) এ উল্লেখিত নিয়মসমূহ [illegible] এই পুস্তকে লিপিবদ্ধ হইয়াছে সেইগুলি।

আঃ নিঃ ১৭০ ঘ - এই পুস্তকে বর্ণিত সাধারণ নিয়মাবলীর [illegible] উহাদের সংশ্লিষ্ট আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী দেওয়া হইয়াছে এবং সংশ্লিষ্ট [illegible] ক্রমিক নম্বরের পূর্বে আঃ নিঃ কথাগুলিসহ ক্রমিক নম্বর হিসাবে [illegible] উহারা কোন সাধারণ নিয়মের সহিত সম্পর্কযুক্ত তাহা বুঝানো [illegible] নিয়মাবলীর পরিশিষ্ট সমূহ এই পুস্তকের শেষে সন্নিবেশ করা হইয়াছে। [illegible] উক্ত আনুষঙ্গিক নিয়মাবলীর বা পরিশিষ্ট সমূহ কোনক্রমেই মূল সাধারণ [illegible] হইতে কম গুরুত্বপূর্ণ নহে।

আঃ নিঃ ১৭০ ঙ - সাধারণ নিয়মসমূহ সংশোধন করিতে সরকারী [illegible] আনুষঙ্গিক নিয়ম ও পরিশিষ্ট সমূহ সংশোধন করিতে মহাব্যবস্থাপকের [illegible] উক্ত সংশোধনীসমূহ মহাব্যবস্থাপক কর্তৃক সময়ে সময়ে শুদ্ধিপত্রের আকারে [illegible] হইবে।

আঃ নিঃ ১৭০ চ - রেলওয়ে অ্যাক্টের ১০১ নং ধারামতে রেলওয়ের [illegible] কর্মচারী সাধারণ নিয়মসমূহের মতই আনুষঙ্গিক নিয়ম এবং পরিশিষ্ট সমূহের [illegible] এবং তিনি এই পুস্তকের অন্তর্ভুক্ত তাহার কর্তব্যকর্মের সহিত সম্পর্কযুক্ত [illegible] এবং সময়ে সময়ে উহাদের সংশোধনীসমূহ সম্পর্কে নিজেকে ওয়াকিবহাল [illegible]

আঃ নিঃ ১৭০ ছ - প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী তাহার নিকট সরবরাহকৃত [illegible] সকল নিয়ম এবং সঠিকভাবে আটকানো উহাদের শুদ্ধিপত্রসমূহ কর্তব্যরত [illegible] নিজের কাছে রাখিবেন।

১৭১। **নিয়মসমূহের উপস্থাপন।** - প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী যিনি [illegible] নিয়ম ১৭০ অনুযায়ী নিয়ম সমূহের অনুলিপি বা অনুবাদ প্রাপ্ত হইয়াছেন, তাহা [illegible] কোন উর্ধতন কর্মকর্তা চাহিবা মাত্র উপস্থাপন করিবেন।

১৭২। **নিয়মসমূহের নূতন অনুলিপির জন্য আবেদন।** - কোন রেলওয়ে [illegible] নিকট সরবরাহকৃত কোন অনুলিপি বা অনুবাদ হারাইয়া গেলে বা নষ্ট হইয়া গেলে [illegible] তাহার অব্যবহিত উপরওয়ালার নিকট নূতন আরেকটির জন্য দরখাস্ত করিবেন।

[illegible] নিয়মসমূহের সহিত **পরিচয়।** - প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী স্বীয় কর্তব্য [illegible] সম্পর্কযুক্ত নিয়মসমূহের অনুলিপি বা অনুবাদ প্রাপ্ত হন বা না হন, সেই [illegible] রাখিবেন এবং রেলওয়ে প্রশাসন ইহা করা নিশ্চিত করিবেন।

[illegible] ১৭৩ ক - ট্রেন পরিচালনের সহিত জড়িত রেলওয়ে কর্মচারীগণকে [illegible] নিকট একটি পরীক্ষায় উত্তীর্ণ হওয়া প্রয়োজন এবং বিভাগীয় [illegible] ও ষ্টেশন মাষ্টারগণের কর্তব্য হইল এই বিষয়ে নিজেরা নিয়মিত [illegible] অধস্তনগণ নিয়মসমূহ সম্পর্কে প্রয়োজনীয় জ্ঞান রাখেন এবং [illegible] পরিবর্ধন ও পরিবর্তনের বিষয়ে নির্দেশপ্রাপ্ত হন। যোগ্যতার সনদপত্র [illegible] পত্রে জারীকৃত হইবে। মূল অংশ (অরিজিনাল) বিভাগীয় কর্মকর্তার [illegible] জন্য প্রেরিত হইবে এবং নথি অংশ (রেকর্ড ফয়েল) ট্রাফিক পরিদর্শক [illegible] যে ক্ষেত্রে যিনি প্রযোজ্য, তাহার নিকট সংরক্ষিত থাকিবে।

[illegible] নিয়মসমূহ **প্রতিপালনে সহায়তা করুন এবং উহা লংঘনের সংবাদ** [illegible] রেলওয়ে আইনের ৪৭ নং ধারা মোতাবেক সমকালীন বলবৎ নিয়মসমূহ [illegible] প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী যখনই প্রয়োজন সহায়তা করিবেন এবং কিংবা [illegible] তাহার নজরে পড়িলে সংগে সংগে তাহার উপরওয়ালাকে জানাইবে।

[illegible] অনুপ্রবেশ। - প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী রেলওয়ে এলাকায় যাতে [illegible] কোন অনুপ্রবেশককে প্রতিরোধ করিবার ব্যবস্থা নিবেন।

[illegible] ট্রেন বিভক্তি। - যদি কোন রেলওয়ে কর্মচারী লক্ষ্য করেন যে, কোন ট্রেন [illegible] গিয়াছে তাহা হইলে তিনি উহার চালককে বিপদজ্ঞাপক সংকেত [illegible] কিন্তু চীৎকার, অঙ্গভঙ্গী ও ইশারার মাধ্যমে চালক এবং গার্ডের মনোযোগ [illegible] চেষ্টা করিবেন।

[illegible] আদেশসমূহের **প্রতিপালন।** - প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী তাহার উপর [illegible] কর্তৃক প্রদত্ত সকল আইনসঙ্গত আদেশ সত্বর পালন করিবেন।

আঃ নিঃ ১৭৭ ক - **ব্যক্তিগত কার্যে নিয়োগ।** - প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী [illegible] শ্রেণীর কর্মচারীদিগকে কর্তব্যকালীন সময়ে বা উহার পরে ব্যক্তিগত কাজ [illegible] করা কিংবা যে কোন ব্যবসায়ে প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে নিযুক্ত [illegible] নিষিদ্ধ।

আঃ নিঃ ১৭৭ খ - **সাময়িক বরখাস্তকালীন ভাতা।** - সকল পদ মর্যাদার [illegible] অসদাচরণের শাস্তি হিসাবে বা তাহাদের বিরুদ্ধে আনীত অভিযোগের [illegible] সাপেক্ষে সাময়িক বরখাস্তকালীন সময়ে দেয় সকল ভাতা ৪৮২, ৪৩ এবং [illegible] নং মৌলিক (ফাণ্ডামেন্টাল) নিয়মসমূহ দ্বারা নিয়ন্ত্রিত হইবে।

১৭৮। **কর্তব্যকর্মে হাজিরার সময়।** - প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী কর্তব্যকর্মে রেলওয়ে প্রশাসন কর্তৃক নির্ধারিত সময়ে উপস্থিত থাকিবেন এবং তাহার কাজ প্রয়োজন হইতে পারে এইরূপ যে কোন সময়েও আদিষ্ট হইলে উপস্থিত থাকিবেন।

আঃ নিঃ ১৭৮ ক - সকল রেলওয়ে কর্মচারী, যাহাদের উর্দি (ইউনিফর্ম) পরিহিত থাকা প্রয়োজন, কর্তব্যরত অবস্থায় উক্ত পোষাক পরিধান করিবেন। [illegible] মাষ্টারগণকে দেখিতে হইবে যে পোষাকগুলি পরিষ্কার আছে এবং ঠিকমত পরিধান করা হইয়াছে। উর্দি প্রাপ্ত হন নাই এইরূপ কোন কর্মচারীকে বা কোন প্লাটফর্ম [illegible] তাহারা নোংরা পোষাক কিংবা দৃষ্টিকটু পোষাক পরিধান করিতে দিবেন না।

আঃ নিঃ ১৭৮ খ - যাত্রীবাহী ট্রেনসমূহ প্লাটফর্মে থাকাকালে কর্তব্যরত [illegible] এইরূপ রেলওয়ে কর্মচারীদের প্লাটফর্মে ঘোরাফিরা করা নিষিদ্ধ।

১৭৯। **কর্তব্যকর্মে অনুপস্থিতি।** - (ক) কোন রেলওয়ে কর্মচারী তাহার [illegible] কর্মকর্তার অনুমতি ব্যতীত কর্তব্যকর্ম হইতে অনুপস্থিত থাকিতে পারিবেন না, [illegible] তাহার হাজিরার নির্ধারিত সময় পরিবর্তন করিবেন না বা অন্য কোন রেলওয়ে কর্মচারীর সহিত কর্তব্যকর্ম বদল করিবেন না।

(খ) কোন রেলওয়ে কর্মচারী অসুস্থতার কারণে কর্তব্যকর্ম হইতে অনুপস্থিত থাকিতে চাহিলে অবিলম্বে তাহা তাহার উপরস্থ কর্মকর্তাকে জানাইবেন এবং [illegible] কোন ব্যক্তির উপর স্বীয় দায়িত্বভার অর্পিত হইবার পূর্বে তাহার কর্তব্যকর্ম ত্যাগ করিবেন না।

আঃ নিঃ ১৭৯ ক - কোন কর্মচারী, অসুস্থতা হেতু কর্তব্যকর্মে যোগদান করিতে নিজেকে অক্ষম দেখিতে পাইলে একজন বিকল্প কর্মচারীকে সংগ্রহ করিবার যথেষ্ট সময় পূর্বে তাহা উপরওয়ালাকে অবহিত করিবেন এবং তৎক্ষণাৎ যথাযথ ক্ষমতাপ্রাপ্ত মেডিকেল কর্মকর্তার সহিকৃত কর্তব্যপালনে অনুপযুক্ততার ডাক্তারী সনদপত্র দাখিল করিবেন। ডাক্তারী সনদপত্র প্রাপ্তি কোন কর্মচারীকে স্বীয় বিভাগীয় প্রধান বা বিভাগীয় কর্মকর্তার অনুমতি ব্যতীত (হেডকোয়ার্টার) ত্যাগ করিবার অধিকার প্রদান করে না। কোন রেলওয়ে কর্মচারী যিনি অসুস্থ এবং চিকিৎসাধীন থাকাকালে বিভাগীয় প্রধান বা বিভাগীয় কর্মকর্তার অনুমতি ব্যতীত কর্মস্থল ত্যাগ করেন তিনি নিজেকে সরাসরি বরখাস্ত (সামারী ডিসমিজ্যাল) করেন।

আঃ নিঃ ১৭৯ খ - রেলওয়ের সকল কর্মচারী, যাহাদের ডাক্তারী ছুটি মঞ্জুর [illegible] কিন্তু ছুটি শেষে কার্যে যোগদান করেন নাই, কিংবা তাহাদের ছুটি বর্ধিত করা [illegible] মর্মে ডাক্তারী সনদপত্র সমর্থিত প্রয়োজনীয় খবর দেন নাই, তাহারা উক্ত ছুটি [illegible] দিন হইতে পুরা মেয়াদের বেতন কাটা যাইবার যোগ্য বিবেচিত হইবেন।

আঃ নিঃ ১৭৯ গ - **ছোঁয়াচে রোগের বিজ্ঞপ্তি।** - কোন রেলওয়ে কর্মচারী, যাহার [illegible] টি বসন্ত অথবা এই পুস্তকের দ্বিতীয় খণ্ডের প্রথম অধ্যায়ের ৬ নং নিয়মে [illegible] কোন ছোঁয়াচে রোগ থাকিতে পারে, তিনি এই বিষয়ে যথাযথ ক্ষমতাপ্রাপ্ত [illegible] কর্মকর্তাকে যথার্থ বিজ্ঞপ্তি প্রদান এবং তাহার অনুমতি গ্রহন ব্যতীত উক্ত [illegible] কর্তব্যকর্মে যোগদান করিবেন না। এইরূপ অবস্থায় মেডিকেল কর্মকর্তা কর্তৃক [illegible] ছোঁয়াচে রোগের আশঙ্কা দূরীভূত হইবার রিপোর্ট না পাওয়া পর্যন্ত ডাক্তারী [illegible] ভিত্তিতে উক্ত কর্মচারীর অনুপস্থিত থাকিবার ছুটি মঞ্জুর করা হইবে।

আঃ নিঃ ১৭৯ ঘ - অসুস্থতার পর কার্যে পুনরায় যোগদানের পুর্বে কর্মচারীগণকে [illegible] মেডিকেল কর্মকর্তা প্রদত্ত সঠিকভাবে সহিকৃত স্বাস্থ্য যোগ্যতার সনদপত্র [illegible] করিতে হইবে।

১৮০। **কর্তব্যরত অবস্থায় মদ, তাড়ি ইত্যাদি গ্রহণ।** - (ক) কোন রেলওয়ের [illegible] নেশাগ্রস্থ অবস্থায় কর্তব্য কর্মে উপস্থিত হইবেন না।

(খ) ট্রেন পরিচালনের সহিত প্রত্যক্ষভাবে সম্পর্কযুক্ত কোন রেলওয়ে কর্মচারী [illegible] অবস্থায় বা উর্দি পরিহিত অবস্থায় বিশেষ নির্দেশাবলী অনুসারে ব্যতীত মদ, [illegible] ইত্যাদি গ্রহণ করিবেন না। (রেলওয়ে আইনের ১২০ নং ধারা*দ্রষ্টব্য)।

---

*১২০ নং ধারা। -যদি কোন ব্যক্তি কোন রেল যানের ভিতরে কিংবা রেলওয়ের কোন অংশে,

(ক) নেশাগ্রস্ত অবস্থায় থাকেন, কিংবা

(খ) যে কোনরূপ উৎপাত বা অশালীন কাজ করেন অথবা অশ্লীল ভাষা ব্যবহার করেন কিংবা

(গ) ইচ্ছাকৃত ভাবে এবং আইন সংগত অজুহাত ছাড়া কোন যাত্রীর আরাম আয়েশে বিঘ্ন ঘটান কিংবা কোন বাতি নিভাইয়া ফেলেন;

তবে, কোন ভাড়া যাহা তিনি পূর্বে প্রদান করিয়া থাকিতে পারেন এবং কোন পাশ বা টিকেট যাহা তিনি পূর্বে লাভ করিয়া বা কিনিয়া থাকিতে পারেন, তাহা বাজেয়াপ্ত করা ছাড়াও তাহাকে ৫০ টাকা পর্যন্ত জরিমানা করা হইবে এবং যে কোন রেলওয়ে কর্মচারী কর্তৃক তিনি রেলওয়ে এলাকা হইতে বহিস্কৃত হইবার যোগ্য হইবেন।

আঃ নিঃ ১৮০ ক - চালক, গার্ড, শান্টার এবং ফায়ারম্যানগণের প্রথম
রিফ্রেশমেন্ট কক্ষে প্রবেশ নিষিদ্ধ এবং চলন্ত ট্রেনে কর্তব্যরত অবস্থায় তাহা
কোনরূপ উত্তেজক পানীয় পরিবেশন করা যাইবে না।

আঃ নিঃ ১৮০ খ- **নেশাগ্রস্থ হওয়ার শাস্তি**। -কোন রেলওয়ে কর্মচারী
কর্তব্যরত থাকা বা না থাকা কালে নেশাগ্রস্থ অবস্থায় রেলওয়ে এলাকায় পাওয়া
তিনি সরাসরি বরখাস্ত বা জরিমানার যোগ্য হইবেন।

আঃ নিঃ ১৮০ গ- **নেশাগ্রস্ততা সংক্রান্ত সাক্ষ্যপ্রমাণ**। -কোন নেশাগ্রস্থতার
বা যাহা নেশাগ্রস্থতা বলিয়া প্রতীয়মান হয় এমন ঘটনা পরিলক্ষিত হইলে, সত্বে
তৎক্ষণাৎ একটি ডাক্তারী প্রতিবেদন এবং দুইজন নিরপেক্ষল স্বাক্ষীর সাক্ষ্য
করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৮০ ঘ- **স্বভাবজাত অমিতাচার**। -অমিতাচারী স্বভাবসমূহ,
অবস্থায় হউক বা অন্য অবস্থায় হউক, রেলওয়ে কার্যের জন্য অনুপযুক্ততা
বিবেচিত হইবে এবং অমিতাচারী বলিয়া পরিচিত কোন ব্যক্তি শুধুমাত্র
বরখাস্তযোগ্য হইবেন।

আঃ নিঃ ১৮০ ঙ- কোন রেলওয়ে কর্মচারী, কর্তব্যরত থাকুন বা না থাকুন
পরিহিত অবস্থায় ষ্টেশন প্লাটফর্মের উপর ধুমপান করিবেন না।

১৮১। **সাধারণ আচরণ বিধি**। - (ক) প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারীর
ক্ষিপ্র, শিষ্ট এবং বিনয়ী হইবে।

(খ) প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী সর্বদা জনসাধারণকে ন্যায্য সুবিধা দিবে
সঠিক তথ্য প্রদানের বিষয়ে যত্নবান হইবেন।

১৮২। **হারানো দ্রব্যাদি প্রাপ্তি**। যদি কোন রেলওয়ে কর্মচারী রেলওয়ে
অথবা কোন গাড়ীর ভিতরে এমন কোন দ্রব্য পান যাহা ট্রেন হইতে পড়িয়া
হারানো বলিয়া মনে হয়, উহা রেলওয়ে প্রশাসনের হউক বা ব্যক্তিগত মালিকের
তবে তিনি সেইরূপ দ্রব্যাদি বিশেষ নির্দেশানুসারে নিষ্পত্তির জন্য সত্বর নিকটস্থ
মাষ্টারকে প্রদান বা তাহার নিকট প্রেরণ করিবেন।

আঃ নিঃ ১৮২ ক - একটি ট্রেন প্রান্তিক ষ্টেশনে পৌছিবার পর অবশ্যই
আর, পি, সি, কোন পুলিশ কনষ্টেবল পাওয়া গেলে তাহাকে সহ যাত্রীদের

সাথে সাথে প্রতিটি কোচের অভ্যন্তরে পূর্ণাঙ্গরূপে পরীক্ষা করিবেন। কোচের
প্রাপ্ত অদাবীকৃত দ্রব্যাদি অবশ্যই সত্বর ষ্টেশন মাষ্টারের নিকট হস্তান্তরিত হইবে
একদফাংক্রান্ত একটি প্রাপ্তিস্বীকারপত্র গৃহীত হইবে যাহা গার্ডের জার্নালের সহিত
করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৮২ খ- এই পরীক্ষার পর ট্রেন পরীক্ষকদল তাহাদের পরীক্ষাকার্য শুরু
। (সাঃ নিঃ ১৪১ দ্রষ্টব্য)

১৮৩। **চাকুরী ছাড়িবার পূর্বের বিজ্ঞপ্তি**। -প্রত্যেক রেলওয়ে কর্মচারী চাকুরী
পূর্বে রেলওয়ে প্রশাসনকে তাহার চাকুরী চুক্তিতে নির্ধারিত সময়ের বিজ্ঞপ্তি
থাকে) অথবা, যদি এইরূপ বিজ্ঞপ্তি নির্ধারিত না থাকে তাহা হইলে, এক মাসের
বিজ্ঞপ্তি প্রদান করিবেন।

আঃ নিঃ ১৮৩ ক - এই নিয়মের অধীনে একজন রেলওয়ে কর্মচারী তাহার চাকুরী
ইচ্ছার বিষয়ে এক মাসের বিজ্ঞপ্তি প্রদান করিতে বাধ্য, অন্যথায় তিনি নিজের
বেতন কাটা যাইবার যোগ্য হইবেন। কোন কর্মচারী এই নিয়মে বর্ণিত এক
বিজ্ঞপ্তি প্রদান ছাড়াই চাকুরী ছাড়িলে, যদি এইরূপ করিবার দরকার হয়, পলাতক
গণ্য হইতে এবং মহা-ব্যবস্থাপকের বিবেচনা সাপেক্ষে প্রভিডেন্ট সুবিধার পুরা
বোনাস কর্তনের মাধ্যমে অনুচ্ছেদ ২৯ পরিশিষ্ট ১, রেলওয়ে এষ্টাবলিশমেন্ট
(বিধি) তল্যুম ২, এর অধীনে ব্যবস্থাপ্রাপ্ত হইতে পারেন।

১৮৪। **চাকুরী ছাড়িবার সময়ে রেলওয়ের সম্পত্তি সমর্পণ**। -যখন কোন
কর্মচারী চাকুরী ছাড়িয়া দেন, তখন তিনি তাহার জিম্মায় রক্ষিত রেলওয়ে
যে কোন সম্পত্তি রেলওয়ে প্রশাসনের নিকট বা উক্ত প্রশাসন কর্তৃক
নিযুক্ত ব্যক্তির নিকট সমর্পণ করিবেন।

ষ্টেশন মাষ্টারগণের প্রতি প্রযোজ্য অতিরিক্ত নিয়ম

১৮৫। **কার্যপরিচালন বিষয়ে ষ্টেশন মাষ্টরের দায়িত্ব।** -(ক) ষ্টেশন ষ্টেশন সীমার মধ্যে তাহার আজ্ঞাধীন স্থায়ী অথবা অস্থায়ীভাবে নিযুক্ত কর্মচারীর উপরে ন্যস্ত কর্তব্যকর্মের সম্পাদনের জন্য ষ্টেশন মাষ্টার দায়ী এবং এইরূপ কর্মচারীবৃন্দ ষ্টেশন কার্য পরিচালন বিষয়ে তাহার নির্দেশাধীন হইবেন।

(খ) ষ্টেশনের সাধারণ কার্য পরিচালন যাহাতে সমকালীন বলবৎ নিয়ম নিষ্ঠার সহিত সম্পাদিত হয় সেই বিষয়েও ষ্টেশন মাষ্টার দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ১৮৫ ক - সংশ্লিষ্ট ষ্টেশনের ইন্টারলকিং পদ্ধতি সম্পর্কিত আদেশ একটি পরীক্ষায় সন্তোষজনকভাবে উত্তীর্ণ হইবার আগে এবং রেলওয়ে প্রশাসন এই ব্যাপারে নিযুক্ত একজন রেলওয়ে কর্মচারী কর্তৃক প্রদত্ত উপযুক্ততার সনদপত্র করা ব্যতীত কোন ব্যক্তি অনুরূপ ইন্টারলকড ষ্টেশনের দায়িত্বে নিয়োজিত হইবেন।

আঃ নিঃ ১৮৫ খ- ইন্টারলকিং এর বিষয়ে উপযুক্ততার সনদপত্র প্রাপ্ত কোন মাষ্টার বা সহকারী ষ্টেশন মাষ্টার যদি ১২ মাসের বেশী কোন ইন্টারলকড ষ্টেশনে কাজ করেন, তাহা হইলে তাহাকে একটি ইন্টারলকড ষ্টেশন নিয়োগের পূর্বে পুনরায় পরীক্ষা করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৮৫ গ - এই আনুষঙ্গিক নিয়মের (ক) তে বর্ণিত উপযুক্ততার সনদপত্র তিন বছরের জন্য কার্যকর থাকিবে।

আঃ নিঃ ১৮৫ ঘ- **কর্মচারীগণের নাম এবং ঠিকানা সমূহ।** - ষ্টেশন মাষ্টার ষ্টেশনের সহিত সংশ্লিষ্ট কর্মচারীগণের নাম এবং ষ্টেশন সীমার বাহিরে বসবাসকারী ক্ষেত্রে প্রত্যেকের পূর্ণ ঠিকানা সম্বলিত, একটি রেজিষ্টার রক্ষা করিবেন। কোন বদলকারী যে কোন ব্যক্তি ঐ বিষয়ে ষ্টেশন মাষ্টারকে অবহিত করিবেন।

আঃ নিঃ ১৮৫ ঙ - **ক্যাশ বহিসমূহ।** - ষ্টেশন মাষ্টার সকল ক্যাশ বহির রক্ষণ এবং উহাদের মধ্যে যে কোন খাত হইতে প্রাপ্ত সকল টাকা হিসাবে অন্তর্ভুক্ত

[illegible]ভাবে দায়ী। তিনি প্রত্যহ বহি গুলিতে সহি দিবেন, অন্তর্ভুক্তি সমূহের নির্ভুলতা [illegible] করিবেন এবং দেখিবেন যে নগদ অর্থ সমূহ সঠিকভাবে ক্যাশ অফিসে [illegible] হইয়াছে।

আঃ নিঃ ১৮৫ চ - **টোকা বহি পরিদর্শন।** - পরিদর্শনকারী কর্মকর্তাগণের মন্তব্য [illegible]লীর জন্য প্রত্যেক ষ্টেশনে একটি করিয়া পরিদর্শন টোকাবহি (নোট বুক) [illegible] হইবে। উক্ত বহি ষ্টেশন মাষ্টারের ব্যক্তিগত জিম্মায় রক্ষিত থাকিবে এবং [illegible] পরিদর্শনকারী কর্মকর্তাদের কোন সদস্য ষ্টেশনটি পরিদর্শন করা কালে [illegible] মাষ্টার কর্তৃক দাখিল করা হইবে। ট্রাফিক পরিদর্শকগণ ষ্টেশনটি প্রতিবার [illegible] কালে এই সকল বহি পরীক্ষা করিবেন এবং উহাতে স্বাক্ষর দান করিবেন।

আঃ নিঃ ১৮৫ ছ - **আয় সমূহ হইতে নিত্য খরচাদি পরিশোধ্য নহে।** - [illegible] আয় সমূহ কোন অবস্থাতেই নিত্য খরচাদি পরিশোধের জন্য ব্যবহৃত হইবে [illegible] ষ্টেশন মাষ্টারগণ ষ্টেশনের জন্য মঞ্জুরীকৃত খুচরা নগদ, যদি থাকে, অথবা নিজস্ব [illegible] অনুরূপ খরচাদি পরিশোধ করিবেন এবং ঐ অংকের অর্থ স্বাভাবিক পদ্ধতিতে [illegible] করিবেন; কিন্তু কোন অবস্থাতেই খরচকৃত টাকার রসিদ পাওয়ার আগে কোন বিল [illegible] করিবেন না।

আঃ নিঃ ১৮৫ জ - **জনসাধারণের প্রতি শিষ্টাচার।** - ষ্টেশন মাষ্টারগণ [illegible]সাধারণ ও ব্যবসায়ীদের প্রতি সব রকম শিষ্টাচার ও মনোযোগ প্রদান [illegible]।

(ঝ) জনসাধারণ কর্তৃক আনীত অভিযোগসমূহের ত্বরিৎ ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে [illegible] ছাড়া প্রভৃতি সম্পর্কিত জনসাধারণের প্রশ্নসমূহের উত্তরগুলি ভদ্রোচিত ভাষায় [illegible] হইবে এবং এতদুদ্দেশ্যে সরবরাহকৃত ফরমে যত্নের সহিত এবং স্পষ্ট করিয়া [illegible] ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক তাহার নাম এবং পদবীসহ পূর্ণাঙ্গ দস্তখতকৃত হইবে।

আঃ নিঃ ১৮৫ ঝ - **পয়েন্টস্‌ম্যানদের পরীক্ষা।** -পয়েন্ট পরিচালনার কাজে [illegible] পরীক্ষিত এবং কৃতকার্য হইয়াছেন এইরূপ ব্যক্তিগণ ছাড়া আর কাহাকেও উক্ত [illegible] অনুমতি দেওয়া যাইবে না। প্রত্যেক পয়েন্টস্‌ম্যান, পরীক্ষিত এবং কৃতকার্য [illegible] পর পরিবহণ পরিদর্শক প্রদত্ত একটি উপযুক্ততার সনদপত্র লাভ করিবেন, যাহা [illegible] জিম্মায় উক্ত ব্যক্তির ব্যক্তিগত নথির সহিত বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তার [illegible] লিপিভুক্ত থাকিবে।

১৮৬। **'আসিবার অনুমতি' (পারমিশন টু এপ্রোচ) এবং 'অগ্রসর হইবার অধিকার' (অথরিটি টু প্রসীড)**। -ষ্টেশন মাষ্টার ভিন্ন অপর কোন ব্যক্তি ট্রেন [illegible] অনুমতি' চাহিবেন না বা দিবেন না, কিংবা ট্রেন 'অগ্রসর হইবার অধিকার [illegible] করিবেন না।

আঃ নিঃ ১৮৬ ক - কর্তব্যকর্ম বদল করিবার কালে ষ্টেশন মাষ্টারগণ [illegible] ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইবেন যে, শেষ ট্রেনটি, যাহার জন্য 'লাইন ক্লিয়ার' [illegible] দেওয়া হইয়াছিল, সংশ্লিষ্ট সেকশন পরিষ্কার (ক্লিয়ার) করিয়াছে এবং ট্রেন সংক্রান্ত [illegible] বা ট্রেন সিগনাল রেজিষ্টার পূরণ করা হইয়াছে।

১৮৭। **সমগ্রকার্য পরিচালন যন্ত্রের জন্য দায়িত্ব**। -ষ্টেশন মাষ্টার [illegible] ষ্টেশনের সমস্ত সিগনাল, পয়েন্ট, লেভেল ক্রসিং গেটসমূহ এবং ট্রেন পরিচালন [illegible] যথাযথ কার্যকর অবস্থায় রাখার জন্য দায়ী থাকিবেন এবং তাহাতে যে কোন ত্রুটি পড়িলে তৎক্ষণাৎ তাহা যথাযথ কর্তৃপক্ষকে অবহিত করিবেন।

আঃ নিঃ ১৮৭ ক - সকল ষ্টেশন মাষ্টার প্রত্যহ একটি নির্দিষ্ট সময়ে [illegible] দেখিবেন যে সিগনাল, সিগনাল বাতি, পয়েন্ট সমূহ এবং অন্যান্য ষ্টেশন [illegible] ব্যবস্থাদি কার্যকর অবস্থায় আছে এবং উক্ত পরীক্ষার ফলাফল ষ্টেশনের রোজনামচা ষ্টেশন ডায়েরীতে লিপিবদ্ধ করিবেন।

আঃ নিঃ ১৮৭ খ - অবশ্যই সকল পয়েন্ট প্রত্যহ পরিষ্কার করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৮৭ গ - ত্রুটি বা ক্ষয়ক্ষতির সংবাদ প্রদানের বিষয়ে ৩৯, [illegible] ১৬১ নং সাধারণ নিয়ম সমূহের আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী অনুসরণ করা হইবে।

১৮৮। **প্রাত্যহিক ষ্টেশন পরিদর্শন**। -ষ্টেশন মাষ্টার প্রত্যহ তাহার [illegible] পরিদর্শন করিবেন এবং দেখিবেন যে সকল কক্ষ, দপ্তর, প্লাটফর্ম, পায়খানা [illegible] অন্যান্য ব্যবহার্য বস্তুসমূহ পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন আছে।

১৮৮। **রেলওয়ে সম্পদের বিষয়ে ষ্টেশন মাষ্টারের দায়িত্ব**। - ষ্টেশন [illegible] তাহার ষ্টেশনস্থিত রেলওয়ে প্রশাসনের সম্পদের নিরাপত্তা এবং সংরক্ষণের জন্য [illegible] হইবেন।

১৯০। **নিয়মাবলী সরবরাহ এবং অন্যান্য দলিলপত্র বন্টন বা প্রদর্শন**। -[illegible] মাষ্টার ইহা নিশ্চিত করিবেন যে-

(ক) তাহার অধীনস্থ যে সকল রেলওয়ে কর্মচারীকে ১৭০ নং নিয়মের অধীনে এই [illegible] অনুলিপি বা অনুবাদ সরবরাহ করা উচিত, তাহারা প্রত্যেকে যথাযথভাবে [illegible] করেন।

(খ) শুদ্ধিপত্র এবং পরিশিষ্টসহ, যদি থাকে, কার্যকরী ওয়াকিং টাইম টেবিল, [illegible] নির্দেশাবলী এবং লাইনের কার্য পরিচালন সংক্রান্ত অন্যান্য বিজ্ঞাপনসমূহ [illegible] সঠিকভাবে বণ্টিত এবং প্রদর্শিত হয়;

(গ) যদি উক্ত ষ্টেশন হইতে ট্রাফিক বুক করা হয় তাহা হইলে ষ্টেশনটিতে [illegible] ও ভাড়ার হারের তালিকা সঠিকভাবে প্রদর্শিত হয়; এবং

(ঘ) জনসাধারণের পরিদর্শনের জন্য আইনের অনুলিপি এবং মাল ও যাত্রী [illegible] সমূহ পাওয়া যায়।

১৯১। **আদেশ প্রতিপালন এবং বহি ও হিসাব সমূহের রক্ষন**। -ষ্টেশন মাষ্টার [illegible] যেন প্রত্যেক আদেশ ও নির্দেশ সংশ্লিষ্ট কর্মচারীদের নিকট যথাযথভাবে [illegible] এবং সঠিকভাবে প্রতিপালিত হয় এবং সকল বহি ও হিসাবপত্র নিয়মিত লিখিত [illegible] রূপে রক্ষিত হয়।

১৯২। **রেলকর্মচারীদের আচরণ বিধি**। - ষ্টেশন মাষ্টার দেখিবেন যে, তাহার [illegible] প্রত্যেক কর্মচারী জনসাধারণ এবং সকল শ্রেণীর যাত্রীদের সহিত সম্মানজনক [illegible] আচরণ করেন।

১৯৩। **যাত্রীদের প্রতি সহায়তা**। (ক) ষ্টেশন মাষ্টার দেখিবেন যে, প্লাটফর্ম [illegible] প্রত্যেক সদস্য সকল যাত্রীবাহী গাড়ী আসিবার এবং ছাড়িবার সময়সূচীর [illegible] পরিচিত আছেন, যাহাতে প্রয়োজনে জনসাধারণকে তাহা জানানো যায়।

(খ) ষ্টেশন মাষ্টার দেখিবেন যে, একটি যাত্রীবাহী ট্রেন পৌঁছিবার পর যাত্রীগণ [illegible] পাইবার জন্য ইচ্ছা জ্ঞাপক কোনরূপ ইঙ্গিত করিলে তাহার প্রতি ষ্টেশন [illegible] তৎক্ষণাৎ মনোযোগ দেন।

আঃ নিঃ ১৯৩ ক - রিফ্রেশমেন্ট কক্ষ সম্বলিত কোন ষ্টেশন হইতে ট্রেন ছাড়িবার [illegible] প্রদানের পূর্বে ষ্টেশন মাষ্টার নিশ্চিত হইবেন যে, রিফ্রেশমেন্ট কক্ষে উক্ত ট্রেনটির [illegible] যাত্রী নাই।

আঃ নিঃ ১৯৩ খ - যে সকল ষ্টেশনে বাতি সমূহ সরবরাহকৃত, প্রজ্বলিত ও অপসারিত হয়, উহাদের ষ্টেশন মাষ্টারগণ এই বিষয়ে দেখিবার জন্য দায়ী হইবেন। ট্রেন ছাড়িবার পূর্বে উহার ছাদ হইতে ল্যাম্পম্যান অবতরণ করিয়াছেন।

আঃ নিঃ ১৯৩ গ - ষ্টেশন মাষ্টার, একটি আসন্ন ট্রেনের জন্য 'লাইন পরিষ্কার' জ্ঞাপক সংকেত দিবার সাথে সাথে দেখিবেন যে, সকল কর্তব্যরত কর্মচারী নিজ নিজ কর্মস্থলে সতর্ক অবস্থায় আছেন এবং ওয়াটারম্যানের নিকট পানীয় জলের পূর্ণ পাত্র রহিয়াছে এবং রাত্রের বেলায়, ষ্টেশন বাতিগুলি প্রজ্বলিত রহিয়াছে। ষ্টেশনটিতে আসন্ন হইবার সময় ঘণ্টা বাজানো হইবে।

টীকা :- সাঃ নিঃ ১১৫, আঃ নিঃ ১১৫ ক (টীকা-৪) ও দ্রষ্টব্য।

১৯৪। **কার্যে অবহেলার সংবাদ প্রদান।** - ষ্টেশন মাষ্টার স্বীয় আদেশাধীন কোন রেলওয়ে কর্মচারীর তরফ হইতে গঠিত কার্যে অবহেলার সকল ঘটনা তাহার অব্যবহিত উপরওয়ালাকে অবগত করাইবেন।

সপ্তম অধ্যায়

স্থায়ীপথ এবং পূর্তকর্ম

ক।-স্থায়ীপথ এবং পূর্তকর্মে নিয়োজিত রেলকর্মচারীবৃন্দ।

১৯৫। **স্থায়ীপথ ও পূর্তকর্মের অবস্থা।** প্রত্যেক স্থায়ীপথ পরিদর্শক অথবা পূর্তকর্ম পরিদর্শক তাহার অধীনস্থ স্থায়ীপথ ও পূর্তকর্মের সার্বিক অবস্থার জন্য দায়ী থাকিবেন।

১৯৬। **লাইন রক্ষণাবেক্ষণ।** - প্রত্যেক স্থায়ীপথ অথবা পূর্তকর্ম পরিদর্শক-

(ক) তাহার দায়িত্বাধীন স্থায়ীপথ অথবা পূর্তকর্ম সুষ্ঠভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করিবেন;

(খ) দুর্ঘটনা রোধকল্পে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ সহ সকল দুর্ঘটনা অথবা স্থায়ীপথ বা পূর্তকর্মের কোন ত্রুটি যাহা তাহার বিবেচনায় নিরাপদে ট্রেন চলাচল বিঘ্নিত করিতে পারে এমন সকল বিষয় তৎক্ষণাৎ তাহার উপরস্থ সংশ্লিষ্ট দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মচারীকে জানাইবেন।

১৯৭। **সরঞ্জামাদি রক্ষণাবেক্ষণ।** - প্রত্যেক স্থায়ীপথ পরিদর্শক অথবা পূর্তকর্ম পরিদর্শক তাহার দায়িত্বাধীন সকল রেল, চেয়ার, স্লীপার ও অন্যান্য সরঞ্জামাদির হিসাব নিশ্চিত করিবেন এবং বস্তুতঃ ব্যবহার করা হয় না সেই ধরণের মালামাল লাইন হইতে নিরাপদ দূরত্বে সুন্দরভাবে গুছাইয়া রাখিবেন।

আঃ নিঃ ১৯৭ ক - স্লীপারের গাদাগুলিকে এক স্তর মাটি দিয়া ঢাকিয়া রাখিতে হইবে এবং আগুন হইতে রক্ষা করার জন্য গাদাটির চারিপাশের ৮ মিটার (২৫ ফুট) পর্যন্ত ঘাস ছোট করিয়া ছাঁটিয়া রাখিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৯৭ খ - আলগা স্থায়ীপথ সরঞ্জাম, যন্ত্রপাতি ইত্যাদি লাইনের ধারে ফেলিয়া রাখা যাইবে না যেখানে সেগুলি ব্যবহার করিয়া দুষ্কৃতকারীগণ বিপদজনক অবস্থা সৃষ্টি করিতে পারে। এই ধরণের দ্রব্যাদি যত তাড়াতাড়ি সম্ভব সংগ্রহ করিয়া সাময়িকভাবে গুমটি ঘরে বা গ্যাং-হাটে বা অন্য কোন নির্ধারিত স্থানে রাখিতে হইবে এবং পরবর্তীকালে প্রথম সুযোগেই ষ্টেশনে লইয়া যাইতে হইবে।

১৯৮। **স্থায়ীপথ ও পূর্তকর্ম পরিদর্শন।** - (ক) বিশেষ নির্দেশে নিয়োজিত ব্যতীত সংখ্যক রেলওয়ে কর্মচারী প্রতিদিন পদব্রজে স্থায়ীপথের প্রতিটি অংশ পরিদর্শন করিবেন। তবে, যে সমস্ত লাইনে চলাচলকৃত ট্রেনের সংখ্যা কম ও দীর্ঘ বিরতি সেইখানে বিশেষ অনুমোদিত নির্দেশাধীনে এই ধরণের পরিদর্শন দুই দিনে একবার করিতে হইবে।

(খ) সিগনাল, সিগনালের তার, ইন্টারলকিং গিয়ার, পয়েন্টস ও ক্রসিং এবং সকল সেতু ও পূর্তকর্ম বিশেষ নির্দেশাধীনে নিয়মিত পরিদর্শন করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৯৮ ক - প্রতিটি গ্যাং এর চাবিওয়ালা সূর্যোদয়ের সময় বা তাহার পরই তাহার দায়িত্বাধীন স্থায়ীপথের অংশ পদব্রজে পরিদর্শন করিবেন। প্রয়োজনে এই পরিদর্শন দিনে একবারেরও বেশী করিতে হইবে। তিনি পথের অবস্থা পরীক্ষার সময়ে চাবি বা বাঁধন (ফেসেনিং) শিথিল দেখিলে তাহা শক্ত করিয়া লাগাইবেন এবং প্রয়োজনবোধে পরিবর্তন করিয়া নূতন চাবি বা বাঁধন লাগাইবেন।

আঃ নিঃ ১৯৮ খ - প্রত্যেক স্থায়ীপথ পরিদর্শক ও সহকারী পরিদর্শক তাহার এখতিয়ারাধীন প্রতিটি সেতু সপ্তাহে অন্ততঃ একদিন সুচারুরূপে পরিদর্শন করিবেন।

আঃ নিঃ ১৮৮ গ - প্রত্যেক স্থায়ীপথ পরিদর্শক ও সহকারী পরিদর্শক তাহার স্ব দায়িত্বাধীন এলাকা যথাক্রমে সপ্তাহে দুইবার ও তিনবার ট্রলিযোগে পরিদর্শন করিবেন। তবে কোন অনিবার্য কারণবশতঃ তাহা করিতে অপারগ হইলে তিনি দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রকৌশলীর নিকট সঙ্গে সঙ্গে একটি রিপোর্ট পেশ করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ১৯৮ - ঘ সিগনাল পরিদর্শকগণ তাহাদের সেকশনসমূহ অন্ততঃ একবার ট্রলিযোগে পরিদর্শন করিবেন এবং বিশেষ নির্দেশানুযায়ী সকল পয়েন্ট, সিগনাল ও অন্যান্য সরঞ্জামাদি/যন্ত্রপাতি ঠিকমত কাজ করিতেছে কিনা তাহা পরীক্ষা করিবেন। তাহারা মাসে অন্ততঃ একবার রাত্রিকালে সিগনাল বাতি পরিদর্শন করিবেন।

আঃ নিঃ ১৯৮ ঙ - অতিবৃষ্টি, বন্যা অথবা অন্য কোন পরিস্থিতি যাহা স্থায়ীপথের নিরাপত্তা বিপন্ন করিতে পারে, তাহার ক্ষেত্রে প্রকৌশল বিভাগ লাইন টহলের ব্যবস্থা করিবেন।

১৯৯। **স্থায়ীপথ এবং পূর্তকর্ম পরিদর্শককে প্রয়োজনীয় দলিল পত্র সরবরাহ।** প্রত্যেক স্থায়ীপথ বা পূর্তকর্ম পরিদর্শককে নিম্নোক্ত দলিলপত্র সরবরাহ করা হইবে এবং তাহারা নিজেরাও ঐ সকল দলিলপত্র সংগ্রহ করিবার জন্য দায়ী থাকিবেন :

(ক) সকল সংশোধনী কপি ও পরিশিষ্ট (যদি থাকে) সহ চলতি ওয়ার্কিং [illegible] একটি কপি; এবং

(খ) যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, রেলপথ বিভাগ কর্তৃক অনুমোদিত সকল প্রমীত মাপ [illegible] এর তালিকাসূচীর (শিডিউল) একটি কপি।

আঃ নিঃ ১৯৯ ক - স্থায়ীপথ পরিদর্শক ও সহকারী পরিদর্শকদিগকে তাহাদের [illegible] চলাচলকারী বিশেষ ট্রেনসমূহ ও ওয়ার্কিং টাইমটেবিল সম্পর্কে সম্যক ধারণা ও [illegible] হইবে।

২০০। **গ্যাঙের জন্য মেট।** -প্রত্যেক স্থায়ীপথ পরিদর্শক অথবা পূর্তকর্ম [illegible] এই মর্মে নিশ্চিত হইবেন যে, তাহার এখতিয়ারাধীন এলাকায় প্রতিটি গ্যাঙ-এ [illegible] মেট রহিয়াছেন।

২০১। **সিগনাল সম্পর্কে জ্ঞান ও গ্যাঙের সরঞ্জামাদি।** -প্রত্যেক স্থায়ীপথ [illegible] বিশেষ ভাবে লক্ষ্য রাখিবেন যে-

(ক) তাহার অধীনস্থ প্রত্যেক মেটের হাত সিগনাল ও পটকা সিগনাল সম্পর্কে [illegible] রহিয়াছে; এবং

(খ) তাহার এলাকাধীন লাইনে প্রত্যেক দলের (গ্যাঙ) নিকট বিশেষ নির্দেশাধীনে [illegible] অন্যান্য যন্ত্রপাতি ছাড়াও একটি স্থায়ীপথ গেজ, দুই সেট পতাকা সিগনাল, [illegible] হাত সিগনাল বাতি ও ১২টি পটকা (ডেটোনেটর) রহিয়াছে।

আঃ নিঃ ২০১ ক-সাধারণ নিয়ম ২০১-এ বর্ণিত দুইটি হাত সিগনাল বাতি ও [illegible] পটকার পরিবর্তে প্রতিটি গ্যাঙকে ৪টি হাত সিগনাল বাতি ও ১৮টি পটকা [illegible] করিতে হইবে।

২০২। **গেজ, সিগনাল ও যন্ত্রপাতি সমূহ পরিদর্শন।** -(ক) প্রত্যেক স্থায়ীপথ [illegible] পূর্তকর্ম পরিদর্শক সাধারণ নিয়ম ২০১ (খ) অনুযায়ী গ্যাঙগুলিকে সরবরাহকৃত [illegible] গেজ, পতাকা, সিগনাল বাতি, পটকা ও যন্ত্রপাতি প্রত্যেক মাসে অন্ততঃ [illegible] পরিদর্শন করিবেন এবং ঐ সকল সরঞ্জামাদি পূর্ণ ও ভালো অবস্থায় আছে কিনা [illegible] নিশ্চয় করিবেন।

(খ) উপরোক্ত কোন সরঞ্জাম খারাপ হইয়া অথবা হারাইয়া গেলে তিনি পূরণ [illegible] দিবার ব্যবস্থা করিবেন।

আঃ নিঃ ২০২ ক-গেজ ও স্পিরিট লেভেল সঠিক মানসম্পন্ন অবস্থায় রাখার [illegible] স্থায়ীপথ পরিদর্শক দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ২০২ খ-প্রতি দিনের কর্মের পর সকল সরঞ্জামাদি যাহাতে নিরাপদ তালাবদ্ধ থাকে সেই জন্যে মেট দায়ী থাকিবেন।

২০৩। **সিগনাল ও লাইনের নিরাপত্তার ব্যাপারে মেটের দায়িত্ব।** -[illegible] মেট এইমর্মে নিশ্চিত করিবেন যে-

(ক) ২০১ (খ) বিধি মোতাবেক তাহার নিকট সরবরাহকৃত সিগনাল যন্ত্র ঠিকঠাক এবং যে কোন সময়ে ব্যবহার উপযোগী অবস্থায় মওজুদ আছে,

(খ) তাহার অধীনস্থ দলের প্রত্যেকের হাত সিগনাল ও পটকা সিগনাল সম্পর্কে সঠিক জ্ঞান রহিয়াছে ; এবং

(গ) তাহার আওতাধীন লাইন ট্রেন চলাচলের জন্য নিরাপদ রহিয়াছে।

২০৪। **অনধিকার প্রবেশ।** -প্রত্যেক মেট তাহার এলাকাধীন লাইনে বা উহার বেড়াজালের (ফেন্সিং) ভিতরে মানুষ অথবা গবাদি পশুর কোনরূপ অনধিকার প্রবেশে বাধা দিবেন।

২০৫। **অগ্নিকান্ড।** -যেখানে ওয়েম্যান বা গ্যাঙম্যান কর্মে নিয়োজিত রহিয়াছে রেলওয়ের এইরূপ কোন অংশে অথবা উহার নিকটস্থ কোন স্থানে আগুন ধরিয়া ওয়েম্যান বা গ্যাঙম্যানগণ আগুন নিভাইতে সচেষ্ট হইবেন, যাহাতে আগুন ছড়াইয়া পড়িতে না পারে। তবে, অন্য কোন বিশেষ নির্দেশাবলী পাওয়া সাপেক্ষে, কোন বৈদ্যুতিক সরঞ্জামে আগুন ধরিলে কোন গ্যাঙম্যান তাহা নিভাইবার চেষ্টা না করিয়া তৎক্ষণাৎ এ বিষয়ে নিকটস্থ ষ্টেশন মাষ্টারের নিকট খবর দিবেন এবং ঐ পথে কোন ট্রেন বা ট্রলি গেলে তাহার মাধ্যমেও জানাইবেন। একজনের বেশী ওয়েম্যান থাকিলে যাহাতে উভয় দিকের ষ্টেশন মাষ্টারকেই জানাইতে হইবে।

টীকাঃ -সাঃ নিঃ ১৬৯ দ্রষ্টব্য।

২০৬। **ট্রেন বা ট্রাফিকের জন্য বিপদজনক এমন কোন কার্য।** -স্থায়ীপথ অথবা পূর্তকর্ম পরিদর্শকের অথবা তাহার পক্ষে বিশেষ নির্দেশানুসারে নিয়োজিত কোন যোগ্য রেলকর্মচারীর পূর্ব অনুমোদন ব্যতীত কোন গ্যাঙ এমন কোন কার্য শুরু করিবে না বা চালাইয়া যাইবে না যাহা ট্রেন চলাচল অথবা ট্রাফিক (যাত্রী ও মালামাল) চলাচল

[illegible] করিতে পারে। তবে কোন রেলওয়ে কর্মচারী যদি সেই রকম কোন অনুমোদন [illegible] স্বয়ং উপস্থিত থাকিয়া ঐ কার্য তত্ত্বাবধান করিবেন এবং বিধি ২১০, ২১২ ও [illegible] অনুযায়ী ঐ কার্য সমাধা হইতেছে কিনা তাহা লক্ষ্য রাখিবেন।

[illegible] বিশেষ জরুরী ক্ষেত্রে, উক্ত রেলওয়ে কর্মচারীর আগমনের পূর্বেই যদি [illegible] কারণে ঐ ধরণের কোন কার্য শুরু করিতে হয়, তাহা হইলে মেট তাহা [illegible] শুরু করিতে পারেন তবে, সাধারণ নিয়ম ২১৩-তে সন্নিবেশিত নির্দেশগুলি [illegible] পালিত হইতেছে কিনা তিনি তাহা নিশ্চিত করিবেন।

[illegible] **অপরিষ্কার, কুয়াচ্ছন্ন ও ঝোড়ো আবহাওয়াতে কাজ করা।** - [illegible] প্রয়োজন ব্যতীত অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন ও ঝোড়ো আবহাওয়াতে কোন [illegible] যাইবে না এবং ট্রেন চলাচলে বাধা ঘটাইতে পারে এমন কোন কার্য [illegible] না।

[illegible] **বিস্ফোরণ কার্য (ব্লাষ্টিং অপারেশন)** -বিশেষ নির্দেশ ব্যতীত, স্থায়ীপথে [illegible] কোন পূর্ত কর্মে নিয়োজিত কোন রেল কর্মচারী রেলওয়েতে অথবা রেলওয়ের [illegible] কোন স্থানে কোন বিস্ফোরণ মূলক কার্য করিবেন না।

[illegible] **পয়েন্ট ও ক্রসিং সমূহ বসানো অথবা সরানো।** -জরুরী অবস্থা ব্যতীত [illegible] রেলওয়ে কর্মচারী বিশেষ নির্দেশাবলীতে যেইভাবে অনুমতি দেওয়া হইয়াছে [illegible] ছাড়া কোন পয়েন্ট বা ক্রসিং বসাইতে বা সরাইতে পারিবেন না

আঃ নিঃ ২০৯ ক - **পয়েন্ট বসানোর অনুমতি।** -কোন পয়েন্ট অথবা ক্রসিং [illegible] পূর্বে বিভাগীয় প্রকৌশলীর লিখিত অনুমোদন লইতে হইবে।

আঃ নিঃ ২০৯ খ - **পয়েন্ট বসানোর পদ্ধতি।** - (১) সরাসরি রানিং লাইনের [illegible] অথবা রানিং লাইনের উপরে অবস্থিত প্রতি সেট পয়েন্টের জন্য একটি [illegible] ধরণের বন্ধ করার যন্ত্র থাকিবে। পয়েন্টটি ট্রাফিক বিভাগের নিকট হস্তান্তর [illegible] পর্যন্ত উক্ত যন্ত্রের চাবিটি স্থায়ীপথ পরিদর্শকের নিকট থাকিবে।

(২) যদি, উক্ত পয়েন্টসমূহে সিগনাল বিভাগকে কোন কাজ করিতে হয়, তবে [illegible] পরিদর্শক ব্যক্তিগতভাবে প্রাপ্তিস্বীকারপত্র গ্রহণ করিয়া চাবি সিগনাল [illegible] সহকারী সিগনাল পরিদর্শকের নিকট হস্তান্তর করিবেন। কার্যশেষে সিগনাল [illegible] বা সহকারী সিগনাল পরিদর্শক ব্যক্তিগতভাবে রসিদ গ্রহণ করিয়া স্থায়ীপথ [illegible] নিকট চাবি ফেরৎ দিবেন।

তালা খোলার প্রয়োজন পড়ে পয়েন্টে এমন কোন কার্য চলাকালীন
রেলকর্মচারীর দায়িত্বে চাবিটি থাকে তাহাকে অবশ্যই সেখানে উপস্থিত থাকিতে

আঃ নিঃ ২০৯ গ - সাধারণ নিয়ম ২১২ মোতাবেক নিরাপত্তা নিশ্চিত
পর্যন্ত কোন পয়েন্ট বসানো যাইবে না।

আঃ নিঃ ২০৯ ঘ - উপপোরক্ত আঃ নিঃ ২০৯ খ (২) - তে বর্ণিত নিয়ম
ট্রাফিক বিভাগের নিকট আনুষ্ঠানিকভাবে হস্তান্তর না করা পর্যন্ত পয়েন্ট বসানো
তাহা তালাবদ্ধ ও পেরেকযুক্ত (স্পাইকড) করিয়া রাখিতে হইবে।

আঃ নিঃ ২০৯ ঙ - **রানিং লাইনের পরিবর্তন**। - বিশেষ জরুরী
সরকারী পরিদর্শকের অনুমোদন ব্যতীত কোন রানিং লাইন [সাঃ নিঃ ১(৩৬)

আঃ নিঃ ২০৯ ঝ - জরুরী প্রয়োজনের ক্ষেত্রে আঃ নিঃ ২০৯ ঙ অনুযায়ী কোন
ষ্টেশনের পরিবর্তন সাধন করিলে এবং ফলশ্রুতিতে ইন্টারলকিং ব্যবস্থা
রহিত বা বাতিল হইলে ষ্টেশনটি যে আর ইন্টারলকড হিসাবে গণ্য নহে
পরিবহন বিভাগকে জানাইতে হইবে। যদি উক্ত পরিবর্তন যাত্রীবাহী
চলাচলের সংগে সম্পর্কিত হয়, তবে সব সময়ই তাহা সরকারী পরিদর্শককে
হইবে।

১১০। **মেটের উপস্থিতি ও দায়িত্ব**। - লাইন মেরামত, উঠানো অথবা নামানোর
অথবা অন্য কোন কার্যকালে যাহাতে ট্রেন সতর্কতার সহিত চলাচলের প্রয়োজন

২১১। বিপদাশংকা কালে মেটের দায়িত্ব। -স্থায়ীপথ বা পূর্ত কর্মে [illegible] ফলে অথবা অস্বাভাবিক বৃষ্টি বা বন্যা অথবা অন্য কোন ঘটনার ফলশ্রুতিতে [illegible] মনে করেন যে, লাইনের নিরাপত্তা বিঘ্নিত হইতে পারে অথবা ট্রেন চলাচল [illegible] হইতে পারে, তাহা হইলে, তিনি অবিলম্বে প্রয়োজনানুযায়ী ট্রেন সমূহকে [illegible] সহিত অগ্রসর হইবার অথবা থামিবার নির্দিষ্ট সংকেত প্রদানের মাধ্যমে ট্রেনের [illegible] ও লাইনের স্থিরতা (ষ্ট্যাবিলিটি) নিশ্চিত করার ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন এবং যত শীঘ্র [illegible] পরিস্থিতি সম্পর্কে নিকটস্থ ষ্টেশন মাষ্টার এবং স্থায়ীপথ পরিদর্শক অথবা [illegible] পরিদর্শকের নিকট রিপোর্ট করিবেন।

আঃ নিঃ ২১১ ক - জরুরী ক্ষেত্রে প্রকৌশল বিভাগের কোন কর্মচারী [illegible] কোন রেলওয়ে কর্মচারী লাইন ব্লক করিতে পারেন। তিনি, যতদূর সম্ভব সত্বর [illegible] সংকেত প্রদর্শন করিবেন এবং নিকটস্থ ষ্টেশন মাষ্টারের নিকট তৎক্ষণাৎ খবর পৌঁছা[illegible]

আঃ নিঃ ২১১ খ - যদি সঠিক সংকেত দেওয়ার সময় না থাকে অথবা [illegible] সমূহ হাতের কাছে না থাকে তবে বিপদগ্রস্থ স্থানটি লাল ঝাণ্ডা দ্বারা চিহ্নিত [illegible] হইবে এবং সাধারণ নিয়ম ৭২ ও উহার আনুষঙ্গিক নিয়ম অনুযায়ী লাইনে '[illegible]' বা পটকা স্থাপন করিতে হইবে।

২১২। লাইনে বাধা সৃষ্টি করিতে পারে এমন কাজ শুরুর পূর্বে [illegible] অবলম্বন। - স্থায়ীপথে অথবা পূর্তকর্মে নিয়োজিত কোন ব্যক্তি রেল লাইন [illegible] অথবা উল্টানো, পয়েন্টস ও সংকেত বিচ্ছিন্ন করণ অথবা এমন কোন [illegible] করিবেন না যাহাতে লাইনে বাধার সৃষ্টি হয় এবং বিপদ সংকেত দেখানোর [illegible] পড়ে, যদি না-

(ক) সেইরূপ সংকেত সমূহ প্রদর্শিত হয়; এবং

(খ) ষ্টেশন সীমার ভিতরে হইলে তিনি ষ্টেশন মাষ্টারের লিখিত অনুমোদন [illegible] সকল প্রয়োজনীয় সিগনাল বিপদজনক অবস্থায় থাকে। (সাধারণ নিয়ম ৪০ ও ৪১ [illegible]

আঃ নিঃ ২১২ ক - স্থায়ীপথ পরিদর্শক অথবা সহকারী পরিদর্শকের [illegible] ব্যতিরেকে কোন অবস্থাতেই লাইন হইতে কোন রেল সরানো যাইবে না।

আঃ নিঃ ২১২ খ- **স্থায়ীপথের পুনঃস্থাপন (রি-লেইং), দিক পরি[illegible] (ডাইভার্সন), সেতু নবায়ন ইত্যাদির সময় লাইনের নিরাপত্তা বিধান।** -(১) [illegible]

[illegible] খ (ক) অনুযায়ী অস্থায়ী প্রকৌশল নির্দেশক (ইণ্ডিকেটর বা সিগনাল) প্রদর্শন [illegible] হইবে।

(খ) ৬টা হইতে ১৭টা পর্যন্ত সকল ট্রেনের চালকগণ পূর্ণভাবে ট্রেন থামাইবেন [illegible] মাষ্টারম্যানের নিকট রক্ষিত বহিতে স্বাক্ষর করিবেন। ১৭টা হইতে ৬টা পর্যন্ত, [illegible] লাল সংকেত দেখানো না হইলে, ট্রেন সমূহ থামাইবার প্রয়োজন নাই। [illegible] দুইটি সিগনালের মধ্যে ট্রেনের গতিবেগ ঘণ্টায় ১০ মাইল বা ১৬ [illegible] বেশী হইবে না।

(গ) রেল কাটা হইলে অথবা অন্য কোন কারণে লাইনে ট্রেন চলাচল নিরাপদ না [illegible] সিগনালসমূহ অবশ্যই বিপদজনক অবস্থায় রাখিতে হইবে এবং ইহা [illegible] প্রতিটি সতর্ক সিগনালের (ওয়ার্ণার) পশ্চাদবর্তী সিকি মাইলে ১০ গজ বা ১০ [illegible] দূরে ২টি পটকা বসাইতে হইবে।

(ঘ) অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন অথবা ঝোড়ো আবহাওয়ার প্রতিটি সতর্কতা [illegible] পশ্চাদবর্তী সিকি মাইলে ১০ গজ বা ১০ মিটার দূরত্ব রাখিয়া ২টি পটকা [illegible] হইবে।

২১৩। সিগনাল প্রদর্শন। -(ক) যখন 'সতর্কতা' হাত সংকেত দেখাইতে হইবে [illegible] লাইনের বেলায় যেই দিক হইতে ট্রেন আসে সেই দিকে এবং সিংগেল [illegible] বেলায় উভয় দিকে অন্ততঃ সিকি মাইল বা ৪০০ মিটার দূরে এবং অবস্থা [illegible] প্রয়োজনে আরো দূরে একজন যোগ্য ব্যক্তিকে পাঠাইতে হইবে যিনি [illegible] এই সিগনালগুলি দেখাইবেন যাহাতে আগত ট্রেনের চালক ঐ গুলি স্পষ্টভাবে [illegible] পান।

(খ) যে সকল স্থানে সতর্কতার সহিত ট্রেন চালাইবার দরকার সেইখানে আগে [illegible] অনুরূপ সংকেত দেখাইতে হইবে এবং ট্রেনটি অকুস্থল বা বিপদজনক স্থান মুক্ত [illegible] সংগে সংগে চালককে অগ্রসর হওয়ার (প্রসিড) সিগনাল দেখাইতে হইবে।

(গ) এই অধ্যায় অনুযায়ী বিপদ সংকেত সমূহ দেখাইতে হইলে সেইগুলি বাধাগ্রস্থ [illegible] হইতে উভয় দিকে যথেষ্ট নিরাপদ দূরত্বে থাকিয়া (বিশেষ নির্দেশনা দ্বারা যাহা [illegible] করা হইবে) দেখাইতে হইবে। কিন্তু রেলওয়ের ডবল লাইনের ক্ষেত্রে যদি শুধু [illegible] মাত্র লাইন ক্ষতিগ্রস্থ হয় তবে ঐ লাইনের যেদিক হইতে ট্রেনগুলি আসে শুধু মাত্র [illegible] দিকে সিগনাল দেখাইতে হইবে।

(ঘ) বিপদজনক স্থানের সন্নিকটে এবং সামনেও বিপদ সংকেত
হইবে।

(ঙ) ৭১ হইতে ৭৩ পর্যন্ত সাধারণ নিয়মাবলীতে বর্ণিত পদ্ধতি অনুযায়ী
সংকেত গুলিকে ডেটনেটর বা পটকাসমূহ দ্বারা সম্পূরণ করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ২১৩ ক - (১) হাত সংকেত অথবা ব্যানার ফ্ল্যাগ। -এইগুলি
জরুরী ক্ষেত্রেই অথবা গতিনিয়ন্ত্রণ সিগনাল বোর্ড না বসানো পর্যন্ত ব্যবহার
এইরূপ ক্ষেত্রে যখনই সম্ভব হইবে, পূর্বকালীন নোটিশ দিতে হইবে এবং
গতিনিয়ন্ত্রণ প্রদর্শন বোর্ড বসাইতে হইবে।

(২) সতর্কতা হাত সংকেত। -কোন প্রকৌশল কার্য্যের নিরাপত্তা
কোন কারণে সাধারণ নিয়মের ২১৩ (ক) ও (খ) ধারা অনুযায়ী সতর্কতা হাত
দেখাইবার প্রয়োজন পড়িলে সাধারণ নিয়ম ৬২ অনুযায়ী হাত সংকেত দেখাইতে
এবং এই নিয়মাবলীর ১৩ নং চিত্রে প্রদর্শিত দূরত্ব অনুযায়ী ডেটনেটর বা পটকা
করিতে হইবে।

(৩) ব্যানার ফ্ল্যাগ অথবা হাত বিপদ সংকেত (ষ্টেশনের বাহিরে)।
প্রকৌশল কার্যের নিরাপত্তা বিধান অথবা অন্য কোন কারণে সাধারণ নিয়ম
এর (গ), (ঘ) ও (ঙ) উপধারা অনুযায়ী হাত বিপদ সংকেত দেখাইবার
পড়িলে এই নিয়মাবলীর ১৪নং চিত্রে প্রদর্শিত দূরত্ব অনুযায়ী ব্যানার ফ্ল্যাগ
নিয়ম ৬৮) ও ডেটনেটর স্থাপন করিতে হইবে। জরুরী ক্ষেত্রে ব্যানার ফ্ল্যাগ
কাছে না থাকিলে, হাত বিপদ সংকেত (সাধারণ নিয়ম ৬১) অবশ্যই প্রদর্শন
হইবে।

(৪) ব্যানার ফ্ল্যাগ অথবা হাত বিপদ সংকেত (ষ্টেশনের ভিতরে)।
সিগনালের নিরাপত্তাধীন এলাকার কোন কার্যের জন্য ব্যানার ফ্ল্যাগ প্রদর্শনের
পড়িলে তাহা এই নিয়মাবলীর ১৫নং চিত্র অনুযায়ী বসাইতে হইবে।

আঃ নিঃ ২১৩ খ - (১) অস্থায়ী প্রকৌশল গতি নিয়ন্ত্রণ নির্দেশক (হাতে
-গতি নিয়ন্ত্রণ নির্দেশকের ধরণ। -আনুষঙ্গিক নিয়ম ২১৩ ক-তে বর্ণিত হাত
ব্যানার সংকেতের পরিবর্তে ব্যবহৃত এইসব বিশেষ সংকেতসমূহ
আনুষঙ্গিক নিয়ম ২১৩ ক (১) এর মতো জরুরী ক্ষেত্র ব্যতীত অন্য সকল ক্ষেত্রে
ও ব্যবহার করিতে হইবে। চার ধরণের গতি নিয়ন্ত্রণ নির্দেশক রহিয়াছে, যথা

নির্দেশক, গতিবেগ (স্পীড) নির্দেশক, থামা (স্টপ) নির্দেশক এবং অন্ত
নির্দেশক। ১৬ নং চিত্রে এইসব নির্দেশক-এর বিষয়টি ব্যাখ্যা করা

(ঙ) সকল প্রকৌশল গতিবেগ নিয়ন্ত্রণ নির্দেশক এর স্থাপন, পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতা
করণের জন্য স্থায়ীপথ পরিদর্শক অথবা সহকারী পরিদর্শক দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ২১৩ গ - এই সব নির্দেশক-এর গুরুত্ব ও চালকগণকে এইক্ষেত্রে যে
ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে হইবে তাহা নিম্নে উল্লিখিত হইল:

(১) **সতর্কতা নির্দেশক**। -এই নির্দেশক দেখা মাত্র একজন চালক গতিবেগ হ্রাস
এবং প্রয়োজন পড়িলে পরবর্তী নির্দেশক এর নিকট যাহাতে থামিতে পারেন
প্রস্তুতি নিয়া সতর্কতার সহিত অগ্রসর হইবেন।

(২) **গতিবেগ নির্দেশক**। -যদি দ্বিতীয় সংকেতটি গতিবেগ নির্দেশক হয় তবে
তাহার ট্রেনের জন্য উক্ত নির্দেশক-এ নির্দিষ্ট গতিসীমা অতিক্রম না করিয়া অন্ত
পর্যন্ত অগ্রসর হইতে পারেন। যে কোন হাত সংকেত (যদি দেওয়া হয়) লক্ষ্য
পালন করার জন্য চালককে সতর্ক থাকিতে হইবে।

(৩) **থামা নির্দেশক**। -দ্বিতীয় সংকেতটি যদি 'থামা নির্দেশক' হয়, তবে
অবশ্যই তাহা অতিক্রম করার পূর্বে ট্রেনকে থামাইতে হইবে। একজন যোগ্য
চালকের নিকট একটি বহি হস্তান্তর করিবেন যাহাতে চালক তারিখ, সময়,
ট্রেনের বর্ণনা লিপিবদ্ধ করিবেন। বহিতে ঠিকমত স্বাক্ষর প্রদানের পর চালক
নিরাপদ থাকিলে সতর্কতা হাত সংকেত অনুসারে অন্ত নির্দেশক পর্যন্ত ঘন্টায়
মাইল বা ৮ কিঃ মিঃ গতিতে অগ্রসর হইবেন।

(৪) **অন্ত নির্দেশক**। -অন্ত নির্দেশক অতিক্রম করার পর চালক তাহার
গতি অর্থাৎ ঐ ট্রেনের সর্বোচ্চ অনুমোদিত গতিতে পুনরায় ট্রেন চালাইতে
পারেন।

আঃ নিঃ ২১৩ ঘ-(১) **স্থায়ী (ফিক্সড) সিগনাল সমূহের নিকটে নহে এমন
গতিবেগ নির্দেশক**। -স্থায়ী সিগনালের নিকটে নহে এমন স্থানে গতিবেগ
জন্য কতটুকু দূরত্বে প্রকৌশল গতিবেগ নিয়ন্ত্রণ নির্দেশক বসাইতে হইবে
তাহাদের প্রয়োগ কিরূপ হইবে সেই সম্পর্কে ১৭ নং চিত্রে বিশদভাবে ব্যাখ্যা
হইয়াছে।

(২) স্থায়ী সিগনালসমূহের নিকটে নহে এমন স্থানে পূর্ণ থামা (...) নির্দেশক। -স্থায়ী সিগনাল সমূহের নিকটে নহে এমন স্থানে পূর্ণ থামা নির্দেশ জন্য কতদূর দূরত্বে গতিবেগ নিয়ন্ত্রণ নির্দেশক সমূহ বসাইতে হইবে এবং প্রয়োগ কিরূপ হইবে সেই সম্পর্কে ১৮ নং চিত্রে বিশদভাবে দেখানো হইয়াছে।

আঃ নিঃ ২১৩ ঙ - (১) ষ্টেশনের স্থায়ী সিগনালের ভিতরে যদি কোন গতিবেগ নিয়ন্ত্রণ নির্দেশক বসাইতে হয় তাহা হইলে স্থায়ীপথ পরিদর্শক পরিদর্শককে অবশ্যই অবহিত করিবেন এবং যৌথ পরমর্শক্রমে গতিবেগ নির্দেশক এর অবস্থান নির্ধারণ করিবেন।

(২) এইরূপ ক্ষেত্রে সিগনাল পরিদর্শক সিগনাল স্থাপন এবং/অথবা তালাবন্ধকরণের জন্যে (যদি প্রয়োজন থাকে) দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ২১৩ (চ) -প্রকৌশল গতিবেগ নিয়ন্ত্রণ নির্দেশক ব্যবহারে পূর্বে, বিশেষ সাবধানতা অবলম্বনের প্রয়োজনীয় স্থান (কিলোমিটার উল্লেখ) এইরূপ পূর্ব সাবধানতা অবলম্বনের কারণ, যেইস্থানে সতর্কতাপূর্ণ চালনার পড়িবে সেই স্থানের গতিবেগ এবং কোন তারিখ হইতে প্রকৌশল গতিবেগ নির্দেশক কার্যকর হইবে তাহা বর্ণনা পূর্বক প্রকৌশল বিভাগকে অপারেটিং নিকট যথাযথ নোটিশ দিতে হইবে।

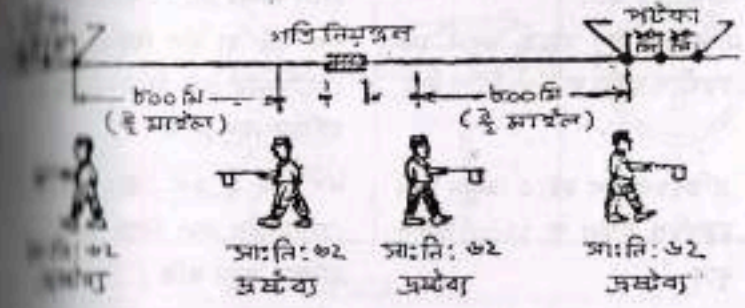
আঃ নিঃ ২১৩ ছ - আনুষঙ্গিক নিয়ম ২১৩ ঘ-তে নির্দিষ্ট বিশদ বর্ণনা পূর্বক অপারেটিং বিভাগ সকল ট্রেনের রানিং ষ্টাফকে যথাযথ করিবেন।

আঃ নিঃ ২১৩ জ-অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন ও ঝোড়া আবহাওয়ায় এই নিয়মাবলীতে নির্দিষ্ট সিগনাল প্রদর্শনের সঙ্গে সম্পূরক হিসাবে সাধারণ নিয়ম এবং উহাদের সংশ্লিষ্ট আনুষঙ্গিক নিয়মানুসারে ডেটোনেটর বা পটকা ব্যবহার হইবে।

আঃ নিঃ ২১৩ ঝ - ওয়ার্কিং টাইম টেবিলে কোন রাত্রিকালীন ট্রেন নির্ধারিত কর্মসূচী না থাকিলে, অপারেটিং বিভাগ এই মর্মে প্রকৌশল জানাইবেন যে, বাতি ও রাত্রিকালীন সিগনালম্যানের প্রয়োজন নাই।

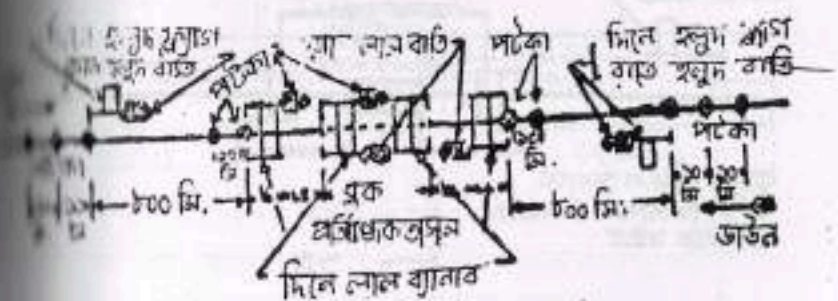
সাধারণ নিয়ম ২১৩ এর আনুষঙ্গিক নিয়ম ২১৩ ক-তে উল্লিখিত চিত্রসমূহ পৃষ্ঠায় দেওয়া হইল।

...কালীন প্রকৌশল গতি নিয়ন্ত্রণের জন্য সতর্কতা হাত সিগনাল



চিত্র – ১২

স্বল্পকালীন কার্য, লাইন ধ্বসিয়া যাওয়া (ব্রিচ), প্রতিবন্ধকতা ও লাইনচ্যুতির সময় ব্যবহৃত ব্যানার ফ্ল্যাগ



চিত্র - ১৪

...(১) দীর্ঘকালীন নহে, এমন সময়ের জন্যে লাইন মেরামত অথবা প্রতিবন্ধকতার ...বন্ধক স্থল হইতে পরবর্তী পৃষ্ঠায় বর্ণিত দূরত্বে লাইনের উভয় দিকে ডেটোনেটর ও ...ফ্ল্যাগ স্থাপন করিতে হইবে।

(ক) প্রতিবন্ধক স্থলে — দিনে ব্যানার ফ্ল্যাগ ও রাত্রিতে [illegible]

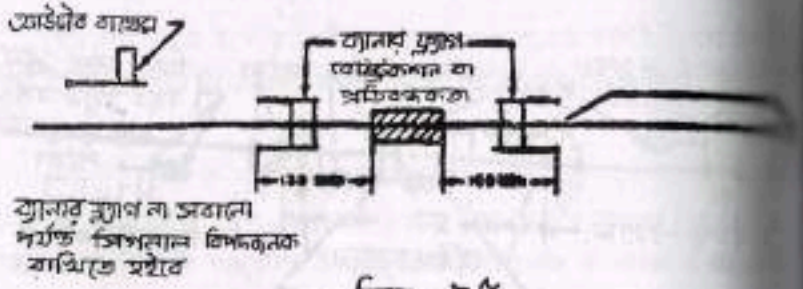
(খ) প্রতিবন্ধক স্থল হইতে অন্যূন এক চতুর্থাংশ মাইল বা ৪০০ মিটার দূরে — দশ গজ বা দশ মিটার অন্তর [illegible] ডেটোনেটর এবং দিনে ব্যানার [illegible] রাত্রিতে লাল বাতি।

(গ) প্রতিবন্ধক স্থল হইতে অন্যূন তিন চতুর্থাংশ মাইল বা ১২০০ মিটার দূরে — দশ গজ বা দশ মিটার অন্তর [illegible] ডেটোনেটর এবং দিনে হলুদ [illegible] রাত্রিতে হলুদ বাতি।

টীকা :- ব্যানার ফ্ল্যাগ অথবা লালবাতি, প্রতিবন্ধক স্থলের উভয় দিকে অন্ততঃ [illegible] মাইল বা ৪০০ মিটার অথবা আরও দূরে এমন স্থানে স্থাপন করিতে হইবে যাহাতে [illegible] চালকগণ নিরবচ্ছিন্নভাবে তাহা অবলোকন করিতে পারেন।

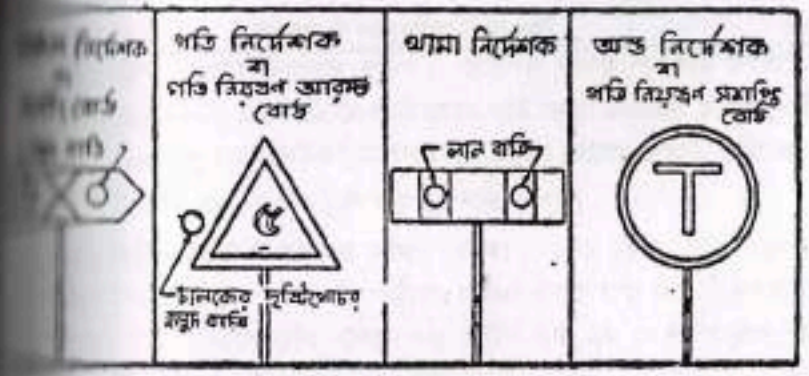
স্থায়ী সিগনালের ভিতরে ব্যানার ফ্ল্যাগ-এর ব্যবহার

পয়েন্টস-এর নিকট প্রতিবন্ধকতা



চিত্র - ১৫

প্রকৌশল গতি নিয়ন্ত্রণ নির্দেশকের ধরন

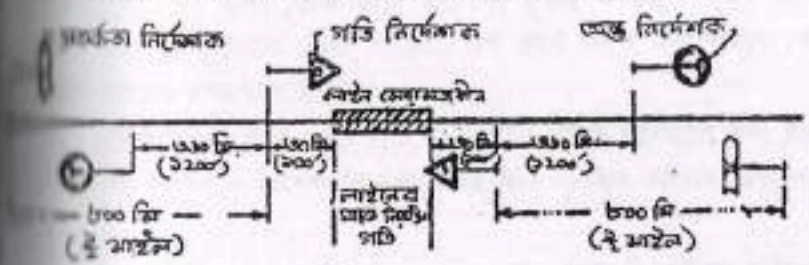


অবস্থান

	যেখানে গতি নিয়ন্ত্রণ শুরু হইবে সেখান হইতে ৩০মি (১০০ ফুট) আগে	যেখানে থামিতে হইবে সেখান হইতে ৩০মি. (১০০ ফুট) আগে	যেখানে গতি নিয়ন্ত্রণ এ [illegible] আসে সেখান হইতে ৩৬০ মি (১২০০ ফুট) পরে

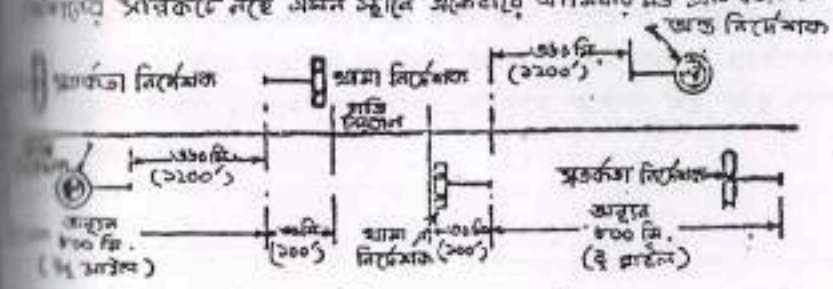
চিত্র - ১৬

প্রকৌশলের সন্নিকটে নহে এমন স্থানে গতি নিয়ন্ত্রণ



চিত্র - ১৭

প্রকৌশল সন্নিকটে নহে এমন স্থানে একেবারে থামিবার জন্য প্রতিবন্ধকতা



চিত্র - ১৮

(২) **স্থায়ী সিগনালসমূহের নিকটে নহে এমন স্থানে পূর্ণ থামা নির্দেশক**। -স্থায়ী সিগনাল সমূহের নিকটে নহে এমন স্থানে পূর্ণ থামা [illegible] জন্য কতদূর দূরত্বে গতিবেগ নিয়ন্ত্রণ নির্দেশক সমূহ বসাইতে হইবে [illegible] প্রয়োগ কিরূপ হইবে সেই সম্পর্কে ১৮ নং চিত্রে বিশদভাবে দেখানো হইয়াছে।

আঃ নিঃ ২১৩ ঙ - (১) ষ্টেশনের স্থায়ী সিগনালের ভিতরে যদি [illegible] গতিবেগ নিয়ন্ত্রণ নির্দেশক বসাইতে হয় তাহা হইলে স্থায়ীপথ পরিদর্শক [illegible] পরিদর্শককে অবশ্যই অবহিত করিবেন এবং যৌথ পরমর্শক্রমে [illegible] নির্দেশক এর অবস্থান নির্ধারণ করিবেন।

(২) এইরূপ ক্ষেত্রে সিগনাল পরিদর্শক সিগনাল স্থাপন এবং/[illegible] তালাবন্ধকরণের জন্যে (যদি প্রয়োজন থাকে) দায়ী থাকিবেন।

আঃ নিঃ ২১৩ (চ) -প্রকৌশল গতিবেগ নিয়ন্ত্রণ নির্দেশক ব্যবহার [illegible] পূর্বে, বিশেষ সাবধানতা অবলম্বনের প্রয়োজনীয় স্থান (কিলোমিটার [illegible] এইরূপ পূর্ব সাবধানতা অবলম্বনের কারণ, যেইস্থানে সতর্কতাপূর্ণ চালনার [illegible] পড়িবে সেই স্থানের গতিবেগ এবং কোন তারিখ হইতে প্রকৌশল গতিবেগ [illegible] নির্দেশক কার্যকর হইবে তাহা বর্ণনা পূর্বক প্রকৌশল বিভাগকে অপারেটিং [illegible] নিকট যথাযথ নোটিশ দিতে হইবে।

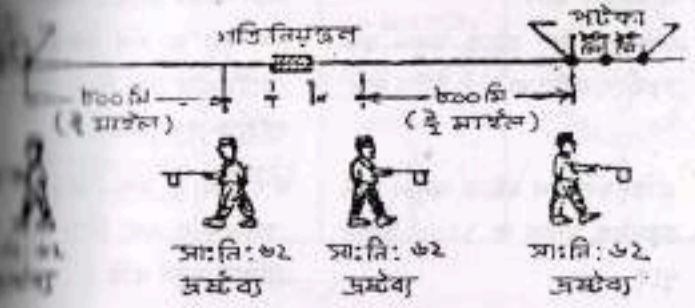
আঃ নিঃ ২১৩ ছ - আনুষঙ্গিক নিয়ম ২১৩ ঘ-তে নির্দিষ্ট বিশদ [illegible] বর্ণনা পূর্বক অপারেটিং বিভাগ সকল ট্রেনের রানিং ষ্টাফকে যথাযথ নির্দেশ করিবেন।

আঃ নিঃ ২১৩ জ-অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন ও ঝোড়া আবহাওয়ায় এই [illegible] নিয়মাবলীতে নির্দিষ্ট সিগনাল প্রদর্শনের সঙ্গে সম্পূরক হিসাবে সাধারণ নিয়ম [illegible] এবং উহাদের সংশ্লিষ্ট আনুষঙ্গিক নিয়মানুসারে ডেটোনেটর বা পটকা ব্যবহার [illegible] হইবে।

আঃ নিঃ ২১৩ ঝ - ওয়ার্কিং টাইম টেবিলে কোন রাত্রিকালীন ট্রেন [illegible] নির্ধারিত কর্মসূচী না থাকিলে, অপারেটিং বিভাগ এই মর্মে প্রকৌশল [illegible] জানাইবেন যে, বাতি ও রাত্রিকালীন সিগনালম্যানের প্রয়োজন নাই।

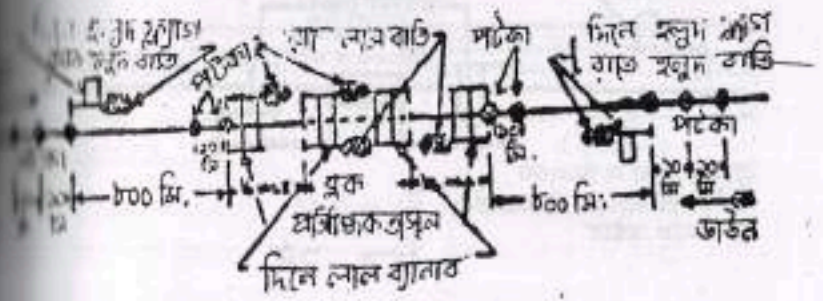
সাধারণ নিয়ম ২১৩ এর আনুষঙ্গিক নিয়ম ২১৩ ক-তে উল্লিখিত চিত্রসমূহ [illegible] পৃষ্ঠায় দেওয়া হইল।

[illegible] প্রকৌশল গতি নিয়ন্ত্রণের জন্য সতর্কতা হাত সিগনাল



চিত্র — ১২

[illegible] কালীন কার্য, লাইন ধ্বসিয়া যাওয়া (ব্রিচ), প্রতিবন্ধকতা ও লাইনচ্যুতির সময় ব্যবহৃত ব্যানার ফ্ল্যাগ



চিত্র - ১৪

[illegible] - (১) দীর্ঘকালীন নহে, এমন সময়ের জন্যে লাইন মেরামত অথবা প্রতিবন্ধকতার [illegible] স্থল হইতে পরবর্তী পৃষ্ঠায় বর্ণিত দূরত্বে লাইনের উভয় দিকে ডেটোনেটর ও [illegible] স্থাপন করিতে হইবে।

(ক) প্রতিবন্ধক স্থলে — দিনে ব্যানার ফ্ল্যাগ ও রাত্রিতে [illegible]

(খ) প্রতিবন্ধক স্থল হইতে অন্যূন এক চতুর্থাংশ মাইল বা ৪০০ মিটার দূরে — দশ গজ বা দশ মিটার [illegible] ডেটোনেটর এবং দিনে ব্যানার [illegible] রাত্রিতে লাল বাতি।

(গ) প্রতিবন্ধক স্থল হইতে অন্যূন তিন চতুর্থাংশ মাইল বা ১২০০ মিটার দূরে — দশ গজ বা দশ মিটার [illegible] ডেটোনেটর এবং দিনে হলুদ [illegible] রাত্রিতে হলুদ বাতি।

টীকা :- ব্যানার ফ্ল্যাগ অথবা লালবাতি, প্রতিবন্ধক স্থলের উভয় দিকে অন্ততঃ [illegible] মাইল বা ৪০০ মিটার অথবা অন্যত্র দূরে এমন স্থানে স্থাপন করিতে হইবে যাহাতে [illegible] চালকগণ নিরবচ্ছিন্নভাবে তাহা অবলোকন করিতে পারেন।

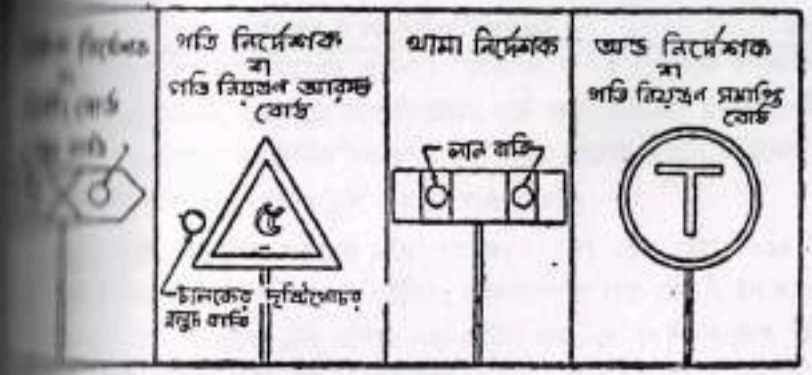
স্থায়ী সিগনালের ভিতরে ব্যানার ফ্ল্যাগ-এর ব্যবহার

পয়েন্টস-এর নিকট প্রতিবন্ধকতা



চিত্র - ১৫

প্রকৌশল গতি নিয়ন্ত্রণ নির্দেশকের ধরণ

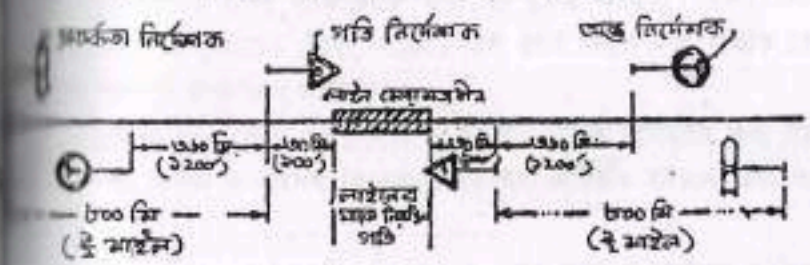


অবস্থান

[illegible]	যেখান গতি নিয়ন্ত্রণ শুরু সেখান হইতে ৩০ মি (১০০ ফুট) আগে	যেখানে থামিতে হইবে সেখান হইতে ৩০ মি (১০০ ফুট) আগে	যেখানে গতি নিয়ন্ত্রণ না থাকলে আগে সেখান হইতে ৩৬০ মি (১২০০ ফুট) পরে

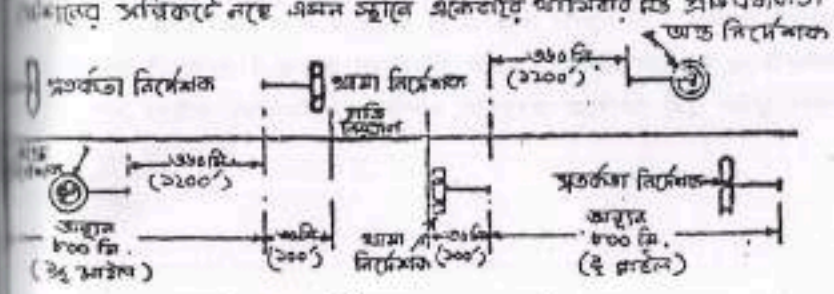
চিত্র - ১৬

[illegible] সন্নিকটে নহে এমন স্থানে গতি নিয়ন্ত্রণ



চিত্র - ১৭

[illegible] সন্নিকটে নহে এমন স্থানে একেবারে থামিবার [illegible] প্রতিবন্ধকতা



চিত্র - ১৮

২১৪। **ট্রেন সমূহের নিরাপদ রক্ষণ**। -স্থায়ীপথ অথবা পূর্তকর্মে নিয়োজিত [illegible] কর্মচারী, কোন ট্রেনের দায়িত্বপ্রাপ্ত গার্ড অথবা চালকের চাহিদানুযায়ী, [illegible] ১৬৪ অনুসারে ট্রেনটির নিরাপদ রক্ষণের জন্য যথাযথ সাহায্য করিবেন।

৪। লরী, ট্রলি এবং মোটর ট্রলি সমূহের পরিচালনা।

২১৫। **লরী এবং ট্রলি সমূহের মধ্যে পার্থক্য**। -(ক) ২১৫ হইতে ২২৪ নং [illegible] নিয়মসমূহের নির্মিত, যে গাড়ীকে চারজন লোক দ্বারা রেল লাইন হইতে [illegible] যায়, তাহাকে ট্রলি বলিয়া ধরা হইবে এবং যে কোন অনুরূপ কিন্তু [illegible] ভারী গাড়ীকে লরী বলিয়া ধরা হইবে।

(খ) জরুরী অবস্থা ছাড়া, কোন ট্রলি স্থায়ীপথের বা অন্য কোন প্রকার ভারী [illegible] ও সরঞ্জামাদি পরিবহণের জন্য ব্যবহৃত হইবে না এবং যখন কোন ট্রলি এই [illegible] লেখাইকৃত হইবে, তখন এই সকল বিধিসমূহের নির্মিত উহাকে লরী বলিয়া গণ্য [illegible] হইবে।

২১৬। **কার্যকর ব্রেকসমূহ**। -কোন লরী বা ট্রলি কার্যকর ব্রেকযুক্ত হওয়া ব্যতীত [illegible] উপর রাখা চলিবে না।

২১৭। **লাইনের উপর থাকাকালে লরী বা ট্রলির দায়িত্ব**। -(ক) বিশেষ [illegible] কোন প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত যোগ্য ব্যক্তিকে এই কার্যে নিযুক্ত করা ব্যতীত কোন [illegible] ট্রলি লাইনের উপর রাখা চলিবে না।

(খ) প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত যোগ্য ব্যক্তি লরী বা ট্রলিটির সহিত থাকিবেন এবং ইহার [illegible] নিরাপত্তা বিধান ও বিশেষ নির্দেশানুসারে ইহা ব্যবহৃত হইবার জন্য দায়ী [illegible] থাকিবেন।

[illegible]: নিঃ ২১৭ ক - (১) স্থায়ীপথ পরিদর্শক অথবা সহকারী স্থায়ীপথ পরিদর্শক [illegible] যান্ত্রিক সংকেত পরিদর্শক অথবা ভারপ্রাপ্ত সহকারী সংকেত পরিদর্শক অথবা, [illegible] এবং ক্যারেজ বিভাগের ক্ষেত্রে কেবলমাত্র ষ্টেশন ইয়ার্ডসমূহে, লোকো [illegible] বা ক্যারেজ পরীক্ষকের অনুপস্থিতিতে প্রত্যেক ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার [illegible] অনুমতি ছাড়া কোন লরী লাইনের উপর রাখা চলিবে না। অনুরূপ লিখিত [illegible] সংশ্লিষ্ট বিভাগের বিভাগীয় প্রকৌশলী অথবা সহকারী সংকেত প্রকৌশলীর [illegible] আদেশ ব্যতীত শিক্ষানবীস স্থায়ীপথ পরিদর্শক অপেক্ষা নিম্ন পদস্থ কোন [illegible] কে দেওয়া যাইবে না।

(২) **ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা**। -উপ অনুচ্ছেদ (১) -এ বর্ণিত একজন [illegible] কোন লরী লাইনের উপরে থাকাকালে পুরা সময় উহার সহিত থাকিবেন এবং সঠিক নিরাপত্তা বিধান ও ব্যবহারের জন্য দায়ী থাকিবেন।

(৩) **লরী কর্মীবৃন্দ**। -কোন লরীর সংগে লাইন হইতে উহাকে [illegible] যথেষ্ট সংখ্যক লোক না থাকিলে তাহা লাইনের উপর চালানো যাইবে না এবং অবস্থাতেই তাহাদের সংখ্যা ছয় এর কম হইবে না।

(৪) **লরী সমূহের চিহ্নিতকরণ**। -সকল লরী একটি করিয়া সংখ্যা [illegible] বিভাগে উহা কর্মরত আছে তাহার নাম দ্বারা চিহ্নিত থাকিবে।

(৫) **লরী চালানোর জন্য লাইন অবরোধ করণ**। -যখন কোন লরী [illegible] জন্য লাইনকে অবরোধ করিতে হয়, তখন লরীর দায়িত্বে নিয়োজিত প্রকৌশল [illegible] কর্মচারী সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টারে নিকট হইতে লাইনটি অবরুদ্ধ থাকিবার সম্ভাব্য [illegible] উল্লেখ পূর্বক স্বাক্ষর প্রদান করিয়া একটি লিখিত অনুমতি গ্রহণ করিবেন অথবা [illegible] সেকশন বাধামুক্তকরণের জন্য এবং নির্ধারিত সময়ের মধ্যে উহা সমাধা করিবার [illegible] ষ্টেশন মাষ্টারকে লিখিতভাবে অবহিত করিবার জন্য দায়ী থাকিবেন।

(৬) **সাজ সরঞ্জামাদি**। -প্রত্যেক লরী একটি কড়ার তালা (প্যাডলক) ব্যবহারের জন্য শিকল, ১২টি পটকা, তিনটি লাল ঝাণ্ডা, একটি সবুজ ঝাণ্ডা, দুইটি হাত সিগনাল বাতি এবং একটি মাস্তুল হেড বাতি বহন করিবে। বাতিই একক পথে উভয় দিকে লাল এবং শ্বেত পথে একই লাইনের উপর [illegible] হইতে ট্রেন আসিবার সম্ভাবনা থাকে সেই দিকে লাল এবং বিপরীত দিকে দেখাইতে থাকিবে। সঠিক ধারক বা ব্রাকেট দিনের বেলা লাল ঝাণ্ডা এবং [illegible] রেলা দ্বিমুখী (ডাবল ফেসেড) বাতি প্রদর্শনের জন্য ব্যবস্থিত থাকিবে (দ্র ২২০ দ্রষ্টব্য)

(৭) **লরীর ভারপ্রাপ্ত কর্মচারীর দায়িত্ব**। -লাইনের উপরে স্থাপিত একটি [illegible] ভারপ্রাপ্ত ব্যক্তি সকল অবস্থাতেই ইহার ব্যবহারের জন্য এবং আসন্ন ট্রেনের [illegible] জানিবার জন্য দায়ী থাকিবেন এবং ট্রেন বিহীন (লাইট) ইঞ্জিনের সহিত [illegible] এড়াইবার বিশেষ সতর্কতা ব্যবস্থা হিসাবে তিনি কোন ষ্টেশন অতিক্রমকালে [illegible] মাষ্টারকে জিজ্ঞাসা করিয়া জানিয়া লইবেন যে, লাইনটি পরিষ্কার ও বাধামুক্ত আছে এবং কোন দিক হইতে কোন ট্রেন আসিবার সম্ভাবনা আছে কিনা।

ট্রলিসমূহ পরিচালনার নিয়মাবলী

[illegible] ২১৭ খ - (১) **ট্রলি ব্যবহারের জন্য প্রয়োজনীয় অধিকার**। -ট্রলি [illegible] অধিকার ট্রলি পারমিট পত্রে প্রধান প্রকৌশলী কর্তৃক প্রদত্ত হইবে, যাহা [illegible] দেখাইতে হইবে।

[illegible] ট্রলি ব্যবহারকারী কর্মচারী ট্রলি পরিচালন নিয়মসমূহের সম্যক জ্ঞান থাকিতে [illegible] দৃষ্টিশক্তি পরীক্ষা করাইয়া প্রত্যয়ন পত্র সঙ্গে রাখিতে হইবে। কর্মকর্তাগণের [illegible] শক্তি পরীক্ষার প্রয়োজন হইবে না। যদি কোন কর্মচারী দৃষ্টি শক্তি পরীক্ষায় [illegible] হন, অথবা যদি কোন কর্মচারীকে শুধুমাত্র পদনামের ভিত্তিতে ছাড়পত্র দিতে [illegible] ট্রলিটি প্রধান ট্রলিম্যানের দায়িত্বে থাকিবে।

[illegible] ট্রলি ব্যবহারের জন্য বিশেষভাবে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোন কর্মকর্তা বা অধস্তনের [illegible] ব্যতীত কোন ট্রলি লাইনের উপর রাখা চলিবে না। প্রতিটি ট্রলিতে [illegible] ট্রলিম্যান থাকিবেন, যিনি ট্রলি বিধিসমূহ সম্পর্কে সঠিকভাবে অবগত [illegible] সনদপত্র প্রাপ্ত থাকিবেন এবং একটি দৃষ্টি শক্তির সনদপত্র ও ধারণ [illegible]।

[illegible] প্রধান ট্রলিম্যান ট্রলি বিধিসমূহ সম্পর্কে অবগত আছেন এবং দৃষ্টিশক্তি [illegible] উত্তীর্ণ হইয়াছেন মর্মে প্রদত্ত সনদপত্র ট্রলিটির ভারপ্রাপ্ত কর্মচারী কর্তৃক [illegible] হইবে। এই সনদপত্র (ফর্ম নং ই বি/ই-৪৫) তিনটি অনুলিপি বিশিষ্ট হইবে, [illegible] পাতাটি দপ্তর রেকর্ড হিসাবে সংরক্ষিত হইবে, মাঝখানের পাতাটি সংশ্লিষ্ট [illegible] কর্তৃকর্তার নিকট নথিভুক্তির জন্য প্রেরিত হইবে এবং বাহিরের পাতাটি প্রধান [illegible] দেওয়া হইবে যাহা কর্তব্যরত অবস্থায় তাহার সংগে থাকিতে হইবে।

[illegible]দেশ রেলওয়ে)	(বাংলাদেশ রেলওয়ে)	(বাংলাদেশ রেলওয়ে)
[illegible] ই বি/ই-৪৫	ফর্ম নং ই বি/ই-৪৫	ফর্ম নং ই বি/ই-৪৫
[illegible] এই মর্মে প্রত্যায়ন [illegible] যে,	আমি এই মর্মে প্রত্যায়ন করিতেছি যে,	আমি এই মর্মে প্রত্যায়ন করিতেছি যে,
[illegible].....	আমি.....	আমি.....
.....কে	.....কে	.....কে
[illegible]লী সম্পর্কিত	ট্রলি/লরী সম্পর্কিত	ট্রলি/লরী সম্পর্কিত
[illegible] ও আনুষঙ্গিক বিধি	সাধারণ ও আনুষঙ্গিক বিধি	সাধারণ ও আনুষঙ্গিক বিধি
[illegible] বর্ণিত বিধি বিধান	সমূহে বর্ণিত বিধি বিধান	সমূহে বর্ণিত বিধি বিধান

সমূহের উপর পরীক্ষা করিয়াছি এবং তাহাকে ঐগুলি সম্পর্কে পুংখানুপুংখরূপে অবহিত পাইয়াছি। তিনি দৃষ্টি শক্তি পরীক্ষাতেও উত্তীর্ণ হইয়াছেন।	সমূহের উপর পরীক্ষা করিয়াছি এবং তাহাকে ঐগুলি সম্পর্কে পুংখানুপুংখরূপে অবহিত পাইয়াছি। তিনি দৃষ্টি শক্তি পরীক্ষাতেও উত্তীর্ণ হইয়াছেন।	সমূহের উপর করিয়াছি এবং ঐগুলি পুংখানুপুংখরূপে পাইয়াছি। তিনি পরীক্ষাতেও হইয়াছেন।
তিনি একজন প্রধান ট্রলিম্যান হিসাবে যোগ্য বিবেচিত হইলেন।	তিনি একজন প্রধান ট্রলিম্যান হিসাবে যোগ্য বিবেচিত হইলেন।	তিনি একজন ট্রলিম্যান হিসাবে বিবেচিত হইলেন।
স্বাক্ষর	স্বাক্ষর	স্বাক্ষর .....
পদনাম	পদনাম	পদনাম .....
ষ্টেশন	ষ্টেশন	ষ্টেশন .....
তারিখ	তারিখ	তারিখ .....

(৫) **ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা বিহীন ট্রলি**। -যখন কোন ট্রলি [illegible] ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যক্তি ট্রলির সহিত যাইতে অক্ষম হন, তখন প্রধান ট্রলিম্যানের [illegible] ট্রলিটিকে লাইনের উপর প্রেরণ করা যাইবে। এইরূপ ক্ষেত্রে ট্রলিটির সহিত [illegible] ট্রলিম্যান ছাড়াও আরো তিনজন কর্মী থাকিবেন। কর্মকর্তাগণ যখন ট্রলির [illegible] থাকিতে অসমর্থ হন, তখন প্রধান ট্রলিম্যান মৌখিক নির্দেশ সমূহ উল্লেখ [illegible] একটি লিখিত ছাড়পত্র দিবেন।

এই অনুমতি কেবলমাত্র দিবালোকে স্বল্প দূরত্বের ক্ষেত্রে ব্যতিক্রমধর্মী [illegible] এবং সমতল ও সহজ বাঁক সম্পন্ন সেকশনের লাইনের জন্য প্রযোজ্য হইবে। [illegible] রাত্রিকালীন চলাচলের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না।

(৬) **ট্রলিযোগে ভ্রমণের ছাড়পত্রধারীগণ**। -কোন ব্যক্তির ছাড়পত্র না [illegible] ট্রলি পাশ ধারী কোন রেলওয়ে কর্মকর্তা বা অধস্তনের সঙ্গী হওয়া ব্যতীত [illegible] ট্রলিযোগে ভ্রমণ করিতে দেওয়া হইবে না।

(৭) **ট্রলির সুরক্ষা**। -একটি ট্রলির ভারপ্রাপ্ত ব্যক্তি সকল অবস্থাতে [illegible] ব্যবহারের জন্য এবং ট্রেন আসন্ন হইবার সময় জানিবার জন্য দায়ী থাকিবে

[illegible] সমূহ প্রভৃতির সহিত দুর্ঘটনা এড়াইবার বিশেষ সতর্কতা ব্যবস্থা [illegible] কোন ষ্টেশন অতিক্রম কালে তিনি ষ্টেশন মাষ্টারকে জিজ্ঞাসা করিয়া জানিয়া [illegible] লাইনটি পরিষ্কার আছে কিনা এবং কোন দিক হইতে কোন ট্রেন আসিবার [illegible] আছে কিনা।

[illegible] যখন বাঁক, কুয়াশা, ঝড় অথবা অন্য কোন কারণে সামনে ও পিছনে আধা [illegible] ৬০০ মিটার পর্যন্ত লাইনের অবস্থা স্পষ্টভাবে দেখা যায় না, তখন ট্রলিটি আধা [illegible] হইতে একটি লাল সংকেত (দিনের বেলায় একটি লাল ঝাণ্ডা এবং রাতে লাল [illegible] ব্যক্তি দ্বারা অনুসৃত হইবে বা তাহাকে অনুসরণ করিবে অথবা প্রয়োজনে [illegible] অবলম্বন করিয়া অগ্রসর হইবে।

[illegible] ট্রলিম্যান। -কোন ট্রলিকে লাইন হইতে তৎক্ষণাৎ নামাইবার জন্য যথেষ্ট [illegible] লোক সঙ্গে না থাকিলে উহা প্রধান লাইনের (মেইন লাইন) উপর চালিত হইবে [illegible] কোন অবস্থাতেই এই লোকের সংখ্যা তিন-এর কম হইবে না।

[illegible] **ডিজাইন (নকশা)**। -সকল ট্রলি একটি করিয়া সাদা মাটা সংখ্যা এবং যে [illegible] ব্যবহারের জন্য সরবরাহকৃত হইয়াছে তাহার সাঙ্কেতিক পদনাম দ্বারা চিহ্নিত [illegible] কোন ট্রলি এবং ইহার বহনকৃত বোঝা তাহা অপেক্ষা ভারী হইবে না যাহা [illegible] অবস্থায় চারজন লোক এবং ঢাকা বিহীন অবস্থায় দুইজন লোক লাইন হইতে [illegible] ফেলিতে পারে, অন্যথায় তাহা একটি লরী হিসাবে পরিগণিত হইবে। সকল [illegible] একটি অনুমোদিত নকশা সম্পন্ন হইবে।

[illegible] **ব্রেকসমূহ**। - সকল ট্রলি কার্যকর ব্রেক গিয়ারযুক্ত হইবে এবং ভারপ্রাপ্ত [illegible] একটির কার্যকারিতার জন্য দায়ী থাকিবেন।

[illegible] **একত্রে চলন্ত ট্রলিসমূহ**। দুইটি ট্রলি, একত্রে একই দিকে চলাকালে [illegible] সতর্কতা অবলম্বন করিতে হইবে যে উহারা পর্যাপ্ত দূরত্বে রক্ষিত আছে যাহাতে [illegible] ট্রলি হইতে কোন ট্রলিকর্মী ছিটকাইয়া পড়িলে কিংবা হঠাৎ কোন কারণে [illegible] ট্রলিটি থামিয়া গেলে পিছনের ট্রলিটিকে সময়মত থামানো যায়। সমভূমিতে [illegible] চড়াইতে ট্রলিদ্বয়ের মধ্যে কমপক্ষে একটি টেলিগ্রাফ পোষ্টের দূরত্ব পরিমাণ

দূরত্ব থাকিবে এবং ঢালুতে চলাকালে বা পিছনে জোর হাওয়া থাকিলে [illegible] দূরত্ব থাকিবে অন্যূন দুইটি টেলিগ্রাফ পোষ্টের দূরত্বের সমান।

(১৩) **হাত সংকেত যাহা সংগে থাকিতে হইবে।** ট্রলি ব্যবহারকারী [illegible] অবশ্যই তাহাদের সহিত দুইটি লাল ঝাণ্ডা, একটি সবুজ ঝাণ্ডা, দুইটি [illegible] বাতি, একটি বিশেষ বাতি, একটি কড়ার তালা (প্যাডলক) এবং একটি [illegible] করিবেন। প্রতিটি ট্রলিতে হাত সংকেত বাতিতে কড়ার তালা আঁটিবার [illegible] কাঠামোর পাঁচফুট উপরে বিশেষ বাতি বহন করিবার ধারক এবং দিনের [illegible] ঝাণ্ডা লাগাইবার জন্য একটি সকেটের ব্যবস্থা থাকিবে। ট্রলিতে বহনকৃত [illegible] বাতি এবং বিশেষ (মাষ্টহেড) বাতি এই তিনটি বাতি একক পথে, সামনে ও [illegible] এবং দ্বৈত পথে যে দিক হইতে কোন ট্রেন আসিতে পারে সেইদিকে লাল এবং [illegible] দিকে সাদা দেখাইবে।

(১৪) **ব্রেক-ভ্যান যোগে ট্রলি।** -প্রধান, প্রকৌশলী কর্তৃক মঞ্জুরকৃত [illegible] উহার ধারণকারীকে যে কোন ট্রেনে তাহার ট্রলি এবং লোকজনকে অনুর্ধ্ব [illegible] উল্লিখিত নির্দিষ্ট দূরত্ব পর্যন্ত লইবার অধিকার দিবে, তবে শর্ত থাকে যে, ট্রেনটির [illegible] স্থান সংকুলান আছে এবং ট্রেনটি তথায় এই কারণে যেন বিলম্বিত না হয়। [illegible] অসুবিধা সৃষ্টি ছাড়াই ব্রেক-ভ্যানে বেশী সংখ্যক ট্রলীর স্থান সংকুলান হওয়া [illegible] যাত্রীবাহী ট্রেনে কেবলমাত্র একটি ট্রলি বহন করা যাইবে। কোন ট্রলি ব্রেক [illegible] মধ্যকার লাগেজ বা পার্সেলসমূহের উপর রক্ষিত হইবে না। ব্রেক-ভ্যানে [illegible] অসমর্থ হইলে গার্ডগণ তাহাদের যুক্তিসমূহ লিখিতভাবে প্রদান করিবেন, [illegible] চাওয়া হয়।

আঃ নিঃ ২১৭ গ - ষ্টেশন ইয়ার্ড সমূহের সীমার বাহিরে স্থাপিত কারখানা [illegible] অন্যান্য সাইডিং এ ট্রলি পরিচালনার বিধি সমূহ পরিশিষ্ট-৫ এর প্রথম পর্বে [illegible] মোটরট্রলি চলাচলের বিধিসমূহ পরিশিষ্ট ৬-এর প্রথম পর্বে পাওয়া যাইবে।

২১৮। **ট্রেনের সহিত সংযুক্তি।** - কোন লরী বা ট্রলি ট্রেনের সহিত [illegible] করা যাইবে না।

[illegible] চলাচলের সময়। - কোন লরীকে সাধারণতঃ দিবাভাগে এবং একটি [illegible] মাইল বা ৮০০ মিঃ দূরত্ব হইতে স্পষ্টরূপে দেখিতে পাইবার মত পরিষ্কার [illegible] চলাচল করিতে হইবে।

[illegible] ২১৯ ক - যখন রাতের বেলায় বা অপরিষ্কার কুয়াশাচ্ছন্ন কিংবা ঝোড়ো [illegible] কোন লরীকে লাইনের উপর স্থাপন করার প্রয়োজন হয় তখন লাইনটিকে [illegible] হইবে।

[illegible] ২১৯ খ - কোন লরী লাইনের উপর থাকাকালে কুয়াশা, ধুলিঝড় অথবা [illegible] কারণে দৃষ্টিগোচরতা অস্পষ্ট হইয়া পড়িলে লরীটিকে তৎক্ষণাৎ লাইন হইতে [illegible] হইবে। অবশ্য লরীটি যদি কোন অবরোধকৃত সেকশনে চলিতে থাকে [illegible] অবস্থায় সরাইয়া নেওয়ার প্রয়োজন নাই।

[illegible] **লাল ঝাণ্ডা বা আলো দেখানো।** -প্রতিটি লরী বা ট্রলি লাইনের [illegible] কালে যে দিক হইতে কোন ট্রেন আসিবার সম্ভাবনা থাকে সেই দিকে, [illegible] একটি লাল ঝাণ্ডা এবং রাতের বেলায় একটি লাল আলো দেখাইতে

[illegible] **লাইনের উপর অবস্থিত ট্রলির নিরাপদ রক্ষণ।** ট্রলির ভারপ্রাপ্ত [illegible] যোগ্য ব্যক্তি কোন ষ্টেশন ছাড়িবার পূর্বে সকল আসন্ন ট্রেনের অবস্থান [illegible] হইবেন এবং (ক) একক লাইন উভয় দিকে অথবা, (খ) দ্বৈত লাইনে [illegible] ট্রেন আসিতে পারে সেই দিকে, পর্যাপ্ত দূরত্ব পর্যন্ত পরিষ্কার দৃষ্টিগোচরতা [illegible] না গেলে নির্ধারিত বিশেষ নির্দেশাবলী অনুসারে নিরাপত্তা বা রক্ষণ ব্যবস্থার [illegible] সতর্কতা অবলম্বন করিবেন।

[illegible] ২২১ ক - কোন ট্রলি লাইন হইতে উঠাইয়া লাইন হইতে নিরাপদ দূরত্বে [illegible] সাথে সাথে লাল ঝাণ্ডা বা বাতি, যখন যাহা প্রযোজ্য, খুলিয়া ফেলিতে হইবে। [illegible] বিষয়ে সতর্ক থাকিতে হইবে যেন লাইনটি সকল প্রকার বাধা হইতে মুক্ত [illegible] পূর্বে এইরূপ করা না হয় এবং এইরূপভাবে লাইনটি বাধামুক্ত হওয়ার আগ [illegible] বা আলো অব্যাহতভাবে প্রদর্শিত হইতে থাকে।

[illegible] **লাইনের উপর অবস্থিত লরীর সুরক্ষা।** -(ক) যখনই একটি [illegible] লাইনের উপর বোঝাই কিংবা খালি অবস্থায় স্থাপন করিবার প্রস্তাব করা

হয়, তখন ট্রেনসমূহের পরিচালনার ব্যাঘাত না ঘটাইয়া সম্ভব হইলে পরিচালনার নিয়মানুসারে লাইনটিকে অবরুদ্ধ করিতে হইবে।

(খ) অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশাধীনে ব্যতীত, লাইনটি এইরূপ অবরোধ করার কোন বোঝাইকৃত বা খালি লরী লাইনের উপর রাখা হইলে উহা নিম্নরূপ হইবে:-

(১) দ্বৈত লাইনের যে দিক হইতে কোন ট্রেন আসিতে পারে সেদিকে আধা মাইল বা ৮০০ মিঃ দূরত্বে থাকিয়া একজন লোক লরীটির করিয়া বা উহার আগে আগে চলিয়া এবং সাদাসিধাভাবে বিপদজ্ঞাপক হাত সংকেত দেখাইয়া, অথবা

(২) একক লাইনে, লরীটি হইতে অন্যূন আধা মাইল বা ৮০০ মিঃ থাকিয়া একজন লোক উহাকে অনুসরণ করিয়া এবং অপর আরেকজন সামনে চলিয়া ও সাদাসিধাভাবে একটি বিপদজ্ঞাপক হাত দেখাইয়া। এইরূপে লরীটির অনুসরণকারী বা অগ্রগামী ব্যক্তিটি

(অ) সাথে পটকা রাখিবেন এবং লরীটি মাল খালাস কিংবা উদ্দেশ্যে কোথাও দাঁড়াইবার সাথে সাথে ১০ গজ বা ১০ মিটার তিনটি পটকা লাইনটিতে স্থাপন করিবেন,

(আ) অব্যাহতভাবে ঝাণ্ডাটি প্রদর্শন করিতে থাকিবেন এবং সেই কার্যক্রমের দায়িত্বে নিয়োজিত ব্যক্তির নিকট হইতে সংকেত আদেশ বহনকারী কোন বার্তাবাহক না আসা পর্যন্ত পটকা লাইনটির উপর রাখিয়া দিবেন এবং

(ই) যে কোন ক্ষেত্রে কোন ট্রেন আসিতেছে দেখিবা মাত্র পটকাগুলিকে লাইনটির উপর স্থাপন করিবেন, যদি তিনি বিপদজ্ঞাপক সংকেত প্রত্যাহার আদেশ না পাইয়া থাকেন।

সাধারণ নিয়ম: ২২১ এর আনুষঙ্গিক নিয়ম দ্রষ্টব্য।

মোটর ট্রলি। মোটর ট্রলি কেবলমাত্র বিশেষ নির্দেশাবলী অনুসারে

মোটর ট্রলি সমূহের চলাচলে প্রযোজ্য বিধি সমূহের জন্য প্রথম খণ্ডের পরিশিষ্ট ও দ্রষ্টব্য।

অব্যবহৃত লরী এবং ট্রলি সমূহ। -কোন লরী বা ট্রলি ব্যবহারে না লাইন হইতে নিরাপদ দূরত্বে রাখিতে হইবে এবং উহার শিকল এবং কড়ার তালা দ্বারা নিরাপদরূপে আটকাইয়া রাখিতে

২২৪ ক - ট্রলি ব্যবহারের ক্ষমতাপ্রাপ্ত সকল ব্যক্তি স্বীয় সদর দপ্তরে জন্য একটি নির্দিষ্ট জায়গার ব্যবস্থা করিবেন। কোন ট্রলি যাত্রীদের যাইবে না।

২২৪ খ - কোন ট্রলি ব্যবহারে না থাকাকালীন সময়ে প্রধান ট্রলিম্যান একটি শিকল এবং কড়ার তালা দ্বারা নিরাপদরূপে আটকাইয়া রাখিবার করিবেন এবং চাবিটি তাহার ব্যক্তিগত জিম্মায় রাখিবেন। ট্রলিটির ভারপ্রাপ্ত ব্যতিরেকে যাহাতে উহা ব্যবহার করা না হয় সেজন্যও তিনি দায়ী

অষ্টম অধ্যায়

গেইটম্যান

২২৫। সিগনাল বিষয়ক জ্ঞান। -কোন ব্যক্তি গেইটম্যান হিসাবে নিযুক্ত না যদি না তাহার সিগনাল বিষয়ক জ্ঞান থাকে।

আঃ নিঃ ২২৫ ক - ট্রাফিক গেইট সমূহের গেইটম্যানদিগকে [illegible] ট্রাফিক পরিদর্শক যোগ্যতার সনদপত্র প্রদান করিবেন এবং প্রকৌশল [illegible] গেইটম্যানদিগকে এস এস এ ই/ওয়ে (স্থায়ীপথ পরিদর্শক) অনুরূপ [illegible] করিবেন।

২২৬। হাত সিগনাল সমূহের সরবরাহ ও রক্ষণ। - প্রত্যেক [illegible] (অ) দিবা ও রাত্রিকালীন হাত সিগনাল এবং পটকা সিগনালের [illegible] পাইবেন, এবং

(আ) ঐ সকল সিগনালকে সঠিক ও ব্যবহারোপযোগী অবস্থায় রাখিবেন।

আঃ নিঃ ২২৬ ক - ষ্টেশন সীমার বাহিরের গেইটসমূহ প্রকৌশল [illegible] নিয়ন্ত্রণাধীন এবং ষ্টেশন সীমার অন্তর্গত গেইটসমূহ পরিবহন বিভাগের [illegible] থাকিবে।

আঃ নিঃ ২২৬ খ - **গেইটম্যানের সরঞ্জামাদি** ।- লোক নিয়ন্ত্রিত গেইটের [illegible] গেইটম্যানের নিকট নিম্নলিখিত সরঞ্জামাদি থাকিবে ঃ-

১। দুইটি হাত সিগনাল বাতি
২। তিনটি হাত সিগনাল ঝাণ্ডা
(ক) দুইটি লাল ঝাণ্ডা
(খ) একটি সবুজ ঝাণ্ডা
৩। বারটি ফগ সিগনাল/পটকা
৪। একটি টমি বার
* ৫। একটি বাঁশী
৬। দুইটি কড়ার তালা (প্যাডলক)
৭। একটি শাবল (শোভেল)
৮। একটি কোদাল
৯। একটি মুগুর (সুরমুজ)
১০। একটি বালতি
১১। একটি ঝুড়ি
১২। একটি গেইট নির্দেশিকা [illegible]
১৩। একটি পরিদর্শন বহি
১৪। একটি অভিযোগ বহি
১৫। তিনটি আগুন নিভাইবার [illegible] (একটি বালি এবং দুইটি পানি [illegible]

[illegible] ট্রেন কোন গেইট অতিক্রম কালে কর্তব্যরত গেইটম্যান ট্রেনটির চালক এবং গার্ডের [illegible] সীমার মধ্যে থাকিয়া বাঁশীটি বাজাইবেন।

[illegible] ২২৬ গ - স্থায়ীপথ পরিদর্শক অথবা ষ্টেশন মাষ্টার তাহাদের এলাকাস্থ বা [illegible] সকল গেইটে আঃ নিঃ ২২৬ খ-তে বর্ণিত সরঞ্জামাদি সরবরাহকৃত হইয়াছে [illegible] করিবার জন্য দায়ী থাকিবেন।

[illegible] ২২৬ ঘ - প্রত্যেক গেইটম্যান অবশ্যই প্রতিটি ট্রেন অতিক্রম করিবার [illegible] এলাকা, সরঞ্জামাদি এবং গাড়ীর চাকার ফলার (ফ্লেঞ্জের) নিরাপদ [illegible] জন্য চ্যানেল পরিষ্কার রাখিবেন।

[illegible] সড়ক যান। - (১) এই সকল নিয়ম দ্বারা অনুমোদিত ও প্রযোজ্য বিশেষ [illegible] সাপেক্ষে, লেভেল ক্রসিং সমূহের গেইট চলাচলের পথের আড়াআড়ি অথবা [illegible] উভয় পার্শ্বে সর্বক্ষণ বন্ধ এবং নিশ্চিতভাবে আটকানো থাকিবে এবং যখন [illegible] চলাচলের জন্য উহা প্রয়োজন ও নিরাপদ কেবল মাত্র তখনই খোলা হইবে। [illegible] কোন বেলওয়ে প্রশাসন, সময়ে সময়ে, যে কোন বিশেষ লেভেল ক্রসিং [illegible] বিশেষ শ্রেণীর লেভেল ক্রসিং এর ক্ষেত্রে বিশেষ নির্দেশ জারী করিতে পারেন [illegible] বিশেষ নির্দেশ দ্বারা যে কোন লেভেল ক্রসিং অথবা লেভেল ক্রসিং-এর শ্রেণী [illegible] সড়ক যান চলাচলের জন্য সর্বক্ষণ উন্মুক্ত রাখিবার অনুমতি দিতে পারেন এবং [illegible] অবস্থায় ট্রেন চলাচল বা রেল পরিচালনার অন্য কোন কাজের জন্য গেইট [illegible] সড়ক যান চলাচলের জন্য বন্ধ রাখিতে হইবে সেই গুলি নির্ধারণ করিতে [illegible] যতক্ষণ পর্যন্ত এই সকল বিশেষ নির্দেশাবলী রহিত বা পরিবর্তিত না হইবে [illegible] পর্যন্ত সেই গুলি রেলওয়ে আইনের (এ্যাক্ট) ৪৭ নং ধারার শর্ত অনুসারে এবং [illegible] সীমার আওতায় সাধারণ নিয়মাবলী হিসাবে বিবেচিত হইবে।

[illegible] যে সকল লেভেল ক্রসিং-এ গেইটম্যান আছে সেই সকল লেভেল ক্রসিং-এ [illegible] যখন লেভেল ক্রসিং সড়ক যানের জন্য উন্মুক্ত থাকিবে তখন, যে কোন [illegible] ট্রেনের দিকে বিপদজ্ঞাপক সিগনাল দেখাইবার জন্য প্রস্তুত থাকিবেন।

(৩) যেখানে রাত্রিকালীন কর্তব্যে নিয়োজিত বিশেষ গেইট[illegible] নির্দেশ সাপেক্ষে সেই সকল লেভেল ক্রসিং-এ সড়ক চলাচলের জন্য [illegible] ব্যতীত গেইট (যদি থাকে) রাত্রিবেলা তালাবদ্ধ থাকিবে।

আঃ নিঃ ১২৭ ক - (১) **লেভেল ক্রসিং এর শ্রেণী বিভাগ।** -সড়ক [illegible] ব্যবহৃত লেভেল ক্রসিং-এর শ্রেণী বিভাগ সংশ্লিষ্ট স্থানীয় সরকার ও [illegible] আলোচনা সাপেক্ষে (ক) সড়কের অবস্থা, (খ) সড়ক যান চলাচলের [illegible] উক্ত লেভেল ক্রসিং এর উপর দিয়া যাতায়াতকারী ট্রেনের সংখ্যার উপর [illegible] স্থির করা হইবে এবং তাহা নিম্নরূপ হইবে :-

বিশেষ	শ্রেণী
'এ'	শ্রেণী
'বি'	শ্রেণী
'সি'	শ্রেণী

(২) যখন কোন লেভেল ক্রসিং বন্ধ বা স্থানান্তর করা হয় তখন, [illegible] একটি নূতন ক্রসিং স্থাপন করা কিংবা বর্তমান ক্রসিংকে উচ্চতর শ্রেণী [illegible] শ্রেণীতে নামানো হয় তখন, ইহার শ্রেণী নির্ধারণের জন্য স্থানীয় বেসামরিক [illegible] অনুমোদন লইতে হইবে।

(৩) ষ্টেশন সীমা বহির্ভূত লেভেল ক্রসিং সমূহের শ্রেণী বিভাগ [illegible] কর্তৃক নিধারিত হইবে এবং যেগুলি ষ্টেশন সীমার ভিতরে অবস্থিত সেগুলির [illegible] ট্রাফিক বিভাগ কর্তৃক নির্ধারিত হইবে।

(৪) প্রকৌশল ভিাগ সকল লেভেল ক্রসিং-এর রক্ষণাবেক্ষণের জন্য [illegible] এবং ষ্টেশন সীমার অন্তর্গত লেভেল ক্রসিং সমূহের সকল প্রকার পরিবর্তনে [illegible] ট্রাফিক বিভাগের পরামর্শ গ্রহণ করিবে।

(৫) **লেভেল ক্রসিং সমূহের ইন্টারলকিং।** -ষ্টেশন সীমার বাহিরের সকল [illegible] শ্রেণীর লেভেল ক্রসিং সমূহে ইন্টারলকড গেইট সিগনালের ব্যবস্থা থাকিবে [illegible] ষ্টেশন সমূহের ষ্টেশন সীমার মধ্যে অবস্থিত লেভেল ক্রসিং গুলি নিয়ন্ত্রণকারী [illegible] সহিত এবং নন-ইন্টারলকড ষ্টেশন সমূহে ইহার অভিমুখের একটি এপ্রোচ [illegible] সহিত ইন্টারলকড থাকিবে।

[illegible] ষ্টেশন সমূহের ষ্টেশন সীমার মধ্যে অবস্থিত 'এ' শ্রেণীর লেভেল [illegible] নিয়ন্ত্রণকারী সিগনালের সহিত ইন্টারলকড থাকিবে।

[illegible] ক - **প্রতিবন্ধক (বেরিয়ার), গেইট বা শিকল সমূহ।** (১) বিশেষ [illegible] সমূহে প্রধান প্রকৌশলী দ্বারা অনুমোদিত নমুনার উত্তোলনযোগ্য প্রতিবন্ধক [illegible]-এর ব্যবস্থা থাকিবে।

[illegible] "এ" এবং "বি" শ্রেনীর ক্রসিং সমূহে, প্রধান প্রকৌশলী দ্বারা অনুমোদিত [illegible] উত্তোলন যোগ্য প্রতিবন্ধক সমূহের ব্যবস্থা থাকিবে।

[illegible] "সি" শ্রেণীর লেভেল ক্রসিং সমূহে, কেবল মাত্র যদি হোম সিগনাল সমূহের [illegible] হোম সিগনাল না থাকিলে দূরতম ফেসিং পয়েন্ট সমূহের মধ্যে অবস্থিত [illegible] গেইট বা শিকলের ব্যবস্থা থাকিবে।

[illegible] উত্তোলনযোগ্য প্রতিবন্ধক বা গেইট আছে এইরূপ সকল লেভেল ক্রসিং-এ [illegible] সংযুক্ত হইয়া পড়িলে ব্যবহারের জন্য একটি লাল চাকতি (ডিস্ক) এবং তালা [illegible] চাবিসহ শিকলের ব্যবস্থাও থাকিবে।

[illegible] হোম সিগনাল সমূহের পশ্চাদবর্তী খোলা "সি" শ্রেণীর লেভেল ক্রসিং সমূহ সাঃ নিঃ [illegible] ৩)-এর অর্থ অনুযায়ী কোন বাধা (অবষ্ট্রাকশন) সৃষ্টি করে না।

[illegible] রেল লাইনের উপর দিয়া আড়াআড়ি ভাবে বন্ধ করিতে হয় এইরূপ গেইট দ্বারা কোন [illegible] নির্দিষ্ট হইবে না।

[illegible] গ - **গেইট সমূহে কর্মী সংখ্যা।** - বিশেষ, "এ" এবং "বি" শ্রেণীর [illegible] নিম্নবর্ণিত ন্যূনতম সংখ্যক গেইট রক্ষী নিযুক্ত থাকিবেন :-

[illegible] শ্রেণী..	..তিনজন
[illegible] শ্রেণী..	..তিনজন
[illegible] শ্রেণী..	..দুইজন
[illegible] শ্রেণী..	..গেইট ম্যান বিহীন

টীকা :- (ক) ষ্টেশন সীমার (ষ্টেশন সেকশন) ভিতরে অবস্থিত 'সি' শ্রেণীর সমূহে গেইট বা শিকলের ব্যবস্থা থাকিলে উহা গেইটম্যান বা কর্তব্যরত নিয়ন্ত্রিত হইতে পারে।

(খ) গেইটম্যান বিহীন লেভেল ক্রসিং সমূহের উপর দিয়া যাবার গেইটটি যে কর্মীবিহীন তাহা নির্দেশ করিবার জন্য হুশিয়ারী ফলকের (ওয়ার্নিং থাকিবে।

আঃ নিঃ ২২৭ ঘ - গেইটম্যান নিযুক্ত আছে এইরূপ সকল লেভেল ক্রসিং সমূহের নিরাপদ যাতায়াতের জন্য বন্ধ করিবার প্রয়োজন ছাড়া বাকী সময় খোলা থাকিবে।

আঃ নিঃ ২২৭ ঙ - **কর্তব্যরত অবস্থায় গেইটম্যান**। লেভেল ক্রসিং যান চলাচলের জন্য গেইট বা শিকল খোলা থাকা কালে, গেইটম্যান আগত দিকে সর্তক দৃষ্টি রাখিবেন এবং ট্রেন সমূহকে যাইতে দিবার জন্য সড়ক গেইট বা শিকল বন্ধ করিয়া তালা লাগাইবার জন্য প্রস্তুত থাকিবেন।

আঃ নিঃ ২২৭ চ - **গেইট সমূহকে তালাবন্ধ করণ**। - সড়ক বন্ধ থাকাকালে লেভেল ক্রসিং সমূহের গেইট বা শিকল নিশ্চিত থাকিবে।

আঃ নিঃ ২২৭ ছ - **পয়েন্টসম্যান কর্তৃক পরিচালিত গেইটসমূহ**। সীমার ভিতরে অবস্থিত গেইট সমূহ পরিচালনার জন্য কর্তব্যরত পয়েন্টসম্যানগণ নিযুক্ত হইতে পারেন। সেই ক্ষেত্রে এইরূপ নিয়োজিত উপর গেইটম্যানদের বেলায় প্রযোজ্য সকল নিয়মাবলী পূর্ণরূপে প্রযোজ্য কোন নির্দেশ না থাকিলে পয়েন্টসম্যান কর্তৃক পারিচালিত গেইটসমূহ সড়ক যানের জন্য খোলা থাকিবে।

আঃ নিঃ ২২৭ জ - **রাত্রিকালে গেইটসমূহে বাতির ব্যবস্থা**। উত্তোলনযোগ্য প্রবিতবন্ধকওয়ালা সকল লেভেল ক্রসিং-এ বাতির এমন যাহাতে লেভেল ক্রসিংটি সড়ক যানের জন্য বন্ধ থাকাকালে রাত্রে সড়কের আলো দেখাইবে ও অগ্রসরমান ট্রেনের দিকে কোন আলো দেখাইবে না যানের জন্য খোলা থাকা কালে সড়কের দিকে সাদা আলো দেখাইবে ও কোন আলো দেখাইবে না।

আঃ নিঃ ২২৭ ঝ - **গেইট ল্যাম্প প্রজ্জলিত করণ**। - লেভেল ক্রসিং সমূহে প্রদত্ত সময় জ্বালানো হইবে এবং শুধুমাত্র সূর্যোদয়ের সময় নিভানো অন্ধকার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহওয়াতেও প্রজ্জলিত রাখিতে

আঃ নিঃ ২২৭ ঞ - **গতিরোধক এবং গতিরোধক চিহ্ন**। - সকল লেভেল সড়কমুখে সবচেয়ে নিকটতম রেল পথের (ট্রাক) কেন্দ্র হইতে ১০ দূরে প্রধান প্রকৌশলী কর্তৃক অনুমোদিত আকৃতির একটি গতিরোধক গতিরোধকের ১০ মিটার বা ১০ গজ দূরে গতিরোধকটির অস্তিত্ব একটি সড়ক ফলক (রোড সাইন) থাকিবে এবং গতি রোধকটি কালো/ রঙের হইবে।

আঃ নিঃ ২২৭ ট- **হুশিয়ারী ফলক (ওয়ার্নিং বোর্ড)**। -সকল গেইটম্যান বিহীন এর সড়কের মুখে অগ্রসরমান সড়ক যানের প্রতি এই মর্মে হুশিয়ারকারী ফলক থাকিবে যে, "গেইটটি গেইটম্যান বিহীন এবং রেলপথ (ট্রাক) সম্ভাব্য দুর্ঘটনা জনিত যে কোন ক্ষয়ক্ষতির জন্য সড়ক ব্যবহারকারী দায়ী হুশিয়ারী ফলক নিম্নলিখিত রূপে লিখিত থাকিবে:

'সাবধান'

লেভেল ক্রসিং-এ কোন গেইটম্যান নাই। **পথচারী ও সকল প্রকার** ফলক ইহার উপর দিয়া নিজ দায়িত্বে পারাপার করিবেন এবং যে কোন জন্য ক্ষতিপূরণ দিতে বাধ্য থাকিবেন।

আঃ নিঃ ২২৭ ঠ - **হুইসেল ফলক**। - গেইটম্যান ওয়ালা হউক বা গেইটম্যান সকল লেভেল ক্রসিং-এর রেলের আগমন পথে প্রধান প্রকৌশলী কর্তৃক সড়ক হুইসেল ফলক থাকিবে। সকল অগ্রসরমান ট্রেনের চালকগণ এই নিকটে একটি দীর্ঘ বংশীধ্বনী করিবেন।

আঃ নিঃ ২২৭ ড - **ষ্টেশন কার্যবিধিতে (ওয়ার্কিং রুল) লেভেল ক্রসিং সমূহের**। - ষ্টেশন কার্যবিধিতে ষ্টেশন এলাকায় অবস্থিত সকল লেভেল ক্রসিং এর লেভেল ক্রসিংটির শ্রেণী গেইটম্যানের সংখ্যা এবং সাধারণতঃ কখন গেইটগুলি জন্য উন্মুক্ত এবং বন্ধ থাকিবে তাহারও বিবরণ থাকিবে।

নবম অধ্যায়

কার্য পরিচালন পদ্ধতি সমূহ

(সিসটেমস্ অব ওয়ার্কিং)

২৩৪। **কার্য পরিচালন পদ্ধতি সমূহ।** -(অ) দুই [illegible] সকল ট্রেন নিম্নলিখিত পদ্ধতিগুলির যে কোন একটি অনুসারে পরিচালিত [illegible]

১। এবসলিউট ব্লক (সম্পূর্ণ অবরোধ)

২। অটোমেটিক ব্লক (স্বয়ংক্রিয় অবরোধ)

৩। সেকশন ক্লিয়ার (এলাকা মুক্ত)

৪। ফলোয়িং ট্রেনস (অনুগামী ট্রেন)

৫। ট্রেন ষ্টাফ এণ্ড টিকেট (ট্রেন দণ্ড ও প্রমাণ পত্র)

৬। পাইলট গার্ড (পথ প্রদর্শক গার্ড)

৭। ওয়ান ইঞ্জিন ওনলি (কেবল মাত্র এক ইঞ্জিন)

(আ) কোন রেলওয়ে বা রেলওয়ের অংশ, যেখানে [illegible] (অ)-তে উল্লিখিত অন্য কোন পদ্ধতির বিশেষ অনুমোদন [illegible] করেন, সেখানে ব্যতীত রেলওয়ের প্রত্যেক অংশে কেবলমাত্র [illegible] ব্যবহৃত হইবে।

আঃ নিঃ ২৩৪ ক - বাংলাদেশ রেলওয়েতে ব্যবহৃত পদ্ধতিগুলি [illegible]

(ক) ওয়ান ইঞ্জিন ওনলি সিসটেম কোন কোন ছোট শাখা [illegible] মন্ত্রণালয়ের অনুমোদনে ব্যবহৃত আছে। এই শাখা লাইনগুলি [illegible] বিজ্ঞাপিত হইয়া থাকে।

(খ) ওপিটি ৪০২ অনুসারে মটর ট্রলির চলাচল।

(গ) অবশিষ্ট লাইনে "সম্পূর্ণ অবরোধ" (এবসলিউট ব্লক) পদ্ধতি।

দশম অধ্যায়

সম্পূর্ণ অবরোধ পদ্ধতি

(দি এব্সলিউট ব্লক সিষ্টেম)

[illegible] অবরোধ পদ্ধতি প্রধান অংগসমূহ (এসেন্সিয়্যালস্)। -

[illegible] ট্রেনসমূহ সম্পূর্ণ অবরোধ পদ্ধতি অনুসারে পরিচালিত হয়,

[illegible] ব্লক ষ্টেশন ত্যাগ করিতে দেওয়া হইবে না, যদি না সামনের [illegible] হইতে আসিবার অনুমতি (পারমিশন টু এ্যাপ্রোচ) পাওয়া গিয়া [illegible]

[illegible] লাইনগুলিতে উক্ত অনুমতি দেওয়া হইবে না, যদি না লাইনটি, যে [illegible] হইতে এইরূপ অনুমতি দেওয়া হয়, সেই ব্লক ষ্টেশনের শুধু [illegible] সিগনাল পর্যন্তই নহে, পরন্তু তাহা হইতে যথেষ্ট দূরত্ব অবধিও [illegible]

[illegible] লাইনগুলিতে, দফা (ক) -তে যে অনুমতির উল্লেখ করা হইয়াছে [illegible] হইবে না, যদি না লাইনটি, যে ব্লক ষ্টেশন হইতে এইরূপ [illegible] দেওয়া হয় সেই ব্লক ষ্টেশনের শুধু প্রথম ষ্টপ সিগনাল পর্যন্তই [illegible] পরন্তু তাহা হইলে যথেষ্ট দূরত্ব অবধিও, একই দিকে গমনকারী [illegible] ট্রেন হইতে মুক্ত থাকে এবং

(১) যে ব্লক ষ্টেশনকে এইরূপ অনুমতি দেওয়া হয়, সেই ব্লক ষ্টেশনের [illegible] দিকে গমনকারী সমস্ত ট্রেন হইতে মুক্ত থাকে, অথবা-

(২) যে ব্লক ষ্টেশনকে এইরূপ অনুমতি দেওয়া হয়, সেই ব্লক ষ্টেশনে [illegible] গমনকারী কোন ট্রেনের সম্পূর্ণ উপস্থিতির পরে মুক্ত হইবে।

[illegible] নিয়ম (অ) এর দফা (গ) (২) -তে যে অনুমতির উল্লেখ করা [illegible] সাপেক্ষ হইবে এবং অগ্রসরমান ট্রেনের সম্পূর্ণ উপস্থিতির দ্বারা ব্লক [illegible] হইবার পরেই কেবল বৈধ হইবে। এইরূপ শর্ত সাপেক্ষ অনুমতি [illegible] বিশেষ নির্দেশানুসারে প্রদত্ত হইবে।

(ই) উপ-নিয়ম (অ) (খ) এবং (গ)-তে যে দূরত্বের উল্লেখ করা হইয়াছে ৪০০ মিটার বা সিকি মাইলের কম হইবে না, যদি না অনুমোদিত বিশেষ নির্দেশে অন্য প্রকার নির্দেশ দেওয়া থাকে।

আঃ নিঃ ২৩৫ ক- **কোন আসন্ন ট্রেনকে গ্রহণের জন্য ব্যবহার হইবে সন্নিহিত অ-বিচ্ছিন্ন (নন আইসোলেটেড) রানিং লাইনে দাঁড়ানো ইঞ্জিন যুক্ত গাড়ী।** -ইঞ্জিন চেঞ্জিং বা জংশন ষ্টেশন ব্যতীত অন্যান্য ষ্টেশন সমূহে কোন ট্রেনকে গ্রহণ করিবার সময় অ-বিচ্ছিন্ন লাইন সমূহকে পরিষ্কার রাখিবার জন্য নিম্নে নির্দেশাবলী প্রতিপালন করিতে হইবে :-

(১) কোন ষ্টেশনের অ-বিচ্ছিন্ন লাইন সমূহ ইঞ্জিনের সহিত সংযুক্ত থাকা সকল গাড়ী হইতে মুক্ত না থাকিলে উক্ত ষ্টেশনের উপর দিয়া কোন ট্রেন সরাসরি (থ্রু) যাইবার অনুমতি দেওয়া হইবে না।

(২) কোন অগ্রসরমান ট্রেনের জন্য 'আসিবার অনুমতি' (পারমিশন টু এ্যাপ্রোচ) প্রদান করিবার পূর্বে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশনটির সকল অ-বিচ্ছিন্ন লাইন সকল ইঞ্জিন বিহীন (লুজ) গাড়ী হইতে মুক্ত থাকিবে এবং সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি পৌঁছিবার অথবা সরাসরি (থ্রু) চলিয়া যাইবার পূর্ব পর্যন্ত ঐ সকল লাইনকে পরিষ্কার রাখিতে হইবে। থামিবার জন্য নির্ধারিত ট্রেন ক্ষেত্রে উক্ত ট্রেনটির সহিত সংযুক্ত করিবার জন্য প্রয়োজনীয় সুবিধার নিমিত্ত সংশ্লিষ্ট ইঞ্জিন বিহীন গাড়ীগুলি ডিটিও/ডিটিএস অনুমতিক্রমে অ-বিচ্ছিন্ন রানিং লাইনের উপর রাখা যাইবে, তবে ধরণের শান্টিং যদি সহজেই কোন গুড্‌স সাইডিং-এ করা যায় তাহা উপরোক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করা হইবে না।

(৩) স্বাভাবিক অবস্থায়, কোন রানিং লাইনের উপরে দাঁড়ানো অবস্থায় ইঞ্জিন বিহন গাড়ীতে মাল বোঝাই বা ঐ রূপ গাড়ী হাতে মাল নামা নিষিদ্ধ। ইহা অনস্বীকার্য্য যে, অনেক ষ্টেশনে এই নিয়ম দারুণ অসুবিধা সৃষ্টি করিবে, এবং এই সমস্ত ষ্টেশনে ডিটিও/ডিটিএস এর অনুমতিক্রমে রানিং লাইনের উপর দাঁড়ানো অবস্থায় ইঞ্জিন বিহীন গাড়ীতে এক হইতে মাল বোঝাই এবং খালাস করা যাইবে। তবে উক্ত ষ্টেশনে যে দিক হইতে অগ্রসরমান কোন ট্রেনের জন্য আসিবার অনুমতি প্রদান পূর্বেই উক্ত রানিং লাইন হইতে ঐরূপ গাড়ীকে গুড্‌স সাইডিং বা এর ভিতরে ঢুকাইয়া ফেলিতে হইবে।

যে সমস্ত ষ্টেশনে কেবলমাত্র একটি লুপ লাইন আছে এবং কোন ডেড-এণ্ড বা গুড্‌স সাইডিং নাই, সেই সমস্ত ষ্টেশনে দুর্ঘটনা জনিত জরুরী অবস্থা ব্যতিরেকে অন্য কোন অবস্থায় কোন গাড়ীকে ইঞ্জিন হইতে বিচ্ছিন্ন করা যাইবে না। যখন উপরোল্লিখিত কোন জরুরী কারণে কোন গাড়ীকে ইঞ্জিন হইতে বিচ্ছিন্ন করিবার প্রয়োজন দেখা যায় এবং লুপ লাইনটিকেও মেইন লাইন হইতে বিচ্ছিন্ন (আইসোলেট) করা না যায়, তখন উক্ত ষ্টেশনে ততক্ষণ ঐ ইঞ্জিন বিহীন গাড়িটি দাঁড়ানো থাকিবে ততক্ষণ পর্যন্ত ঐ ষ্টেশনের উপর দিয়া সকল প্রকার ট্রেনের সরাসরি চলাচল নিষিদ্ধ থাকিবে।

সাইডিং সমূহ হইতে রানিং লাইনের উপর ইঞ্জিন বিহীন গাড়ী সমূহের উঠিয়া পড়ার সম্ভাবনাকে এড়াইবার জন্য সাইডিং সমূহের ট্র্যাপ, হেইস ডিরেইল ও স্কচ ব্লক সমূহ এবং উক্ত রানিং লাইনে প্রবেশপথ দানকারী সকল ক্রস ওভারকে সর্বদাই রানিং লাইনটির প্রতিকূলে বানানো ও তালাবদ্ধ করিয়া রাখা হইবে।

'এ' শ্রেণীর ষ্টেশন। -ডবল লাইন

। **অগ্রসর হইবার অনুমতি দেওয়ার শর্তসমূহ।** -লাইনটিকে মুক্ত (ক্লিয়ার) না এবং "আসিবার অনুমতি" (পারমিশন টু এ্যাপ্রোচ) দেওয়া হইবে না,

শেষ পূর্ববর্তী (লাষ্ট প্রিসিডিং) ট্রেন সম্পূর্ণভাবে আসিয়া থাকে,

উক্ত ট্রেনের পশ্চাতে সমস্ত সিগনালগুলি নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায় প্রতিস্থাপন থাকে,

যে লাইনটিতে আসন্ন ট্রেনটিকে লইবার জন্য মনস্থ করা হইয়াছে তাহা ষ্টার্টার থাকে এবং

উক্ত লাইনে ট্রেনটিকে লইবার জন্য সমস্ত পয়েন্ট ঠিকভাবে বানানো (সেট) এবং সমস্ত ফেসিং পয়েন্ট তালাবদ্ধ করা হইয়া থাকে।

নিঃ ২৩৬ ক-অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়া কিংবা ধুলিঝড় যে কোন কারণে যদি ষ্টেশন মাষ্টারের পক্ষে সংশ্লিষ্ট এক বা একাধিক সিগনাল করা অসম্ভব হইয়া দাঁড়ায় তাহা হইলে নিম্নলিখিত শর্ত সমূহ পূরণ হওয়ার পরই কোন ট্রেনের জন্য আসিবার অনুমতি প্রদান করা হইবে না :-

(ক) যে ষ্টেশনে সিগনাল আচ্ছন্ন হইয়াছে সেই ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার অবশ্যই উক্ত অবস্থা সম্পর্কে টেলিগ্রামের মাধ্যমে পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকে অবহিত করিয়াছেন এবং সংশ্লিষ্ট সকল ট্রেনের চালককে সতর্কতা আদেশ দেওয়ার নির্দেশ দিয়াছেন।

(খ) উক্ত সতর্কতা আদেশ চালকের প্রতি নির্দেশ করিবে যে তিনি কিলোমিটারের (১০ মাইলের) অধিক গতিতে প্রথম ষ্টপ সিগনালটির দিকে করেন এবং সিগনালটির নির্দেশ দ্বারা অনুমতিপ্রাপ্ত হইলে সতর্কতার সহিত

(গ) পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার এই নির্দেশ প্রাপ্তি করিয়া এবং আসিবার অনুমতি চাহিবার সময় ঘোষণা করিবেন, "আসার ------ অনুসারে চালককে প্রধান করিবার জন্য সতর্কতা আদেশ দেওয়া হইয়াছে।"

(ঘ) সাঃ নিঃ ৭১-এ বর্ণিত ব্যবস্থা সমূহও অবশ্যই প্রতিপালিত হইবে।

২৩৭। **অগ্রসরমান ট্রেনের মুখে বাধা।** -আসিবার অনুমতি হোম সিগনালের বাহিরে অথবা যে লাইনটিতে ট্রেনটিকে লইবার হইয়াছে তাহাতে, ষ্টার্টার পর্যন্ত কোন বাধা থাকিবার অনুমতি দেওয়া হইবে না।

২৩৮। **ব্লক সেকশন মুক্ত থাকা কালে ষ্টার্টারের পিছনে থাকা।** সেকশন মুক্ত থাকাকালে হোম সিগনালের বাহিরে অথবা হোম লাইন আটক করিবার প্রয়োজন হইলে, লাইনটিকে "ব্লক-ব্যাক" করিতে হইবে।

২৩৯। **ব্লক সেকশন মুক্ত থাকাকালে শেষ ষ্টপ সিগনালের** সামনের ব্লক সেকশন মুক্ত থাকাকালে শেষ ষ্টপ সিগনালের বাহিরে ট্রেন করিবার প্রয়োজন হইলে-

(ক) হয় শান্টিং আর্ম (যাহা এতদুদ্দেশ্যে শেষ ষ্টপ সিগনালের হইতে পারে) আনত (অফ) করিতে হইবে, না হয় শান্টিং করিবার জন্য চালককে দিতে হইবে এবং

(খ) লাইনটিকে ব্লক ফরোয়ার্ড করিতে হইবে।

২৪০। **ষ্টেশন হইতে গমনকারী ট্রেন ব্লক সেকশনে থাকাকালে** শান্টিং-এর কাজ করিতে হইবে সেই ব্লক ষ্টেশন হইতে চলিয়া যাইবে।

সেখানে শান্টিং-এর অনুমতি কেবল সাধারণ নিয়ম ২৪১ এর দফা শর্তের যে কোন একটি অনুসারে দেওয়া হইবে এবং ট্রেনটির ষ্টেশন মাষ্টারের সংবাদ পাইবার সাথে সাথে লাইনটিকে ব্লক ফরোয়ার্ড তখনও শান্টিং-এর কাজে আটক থাকে।

কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহওয়া। -অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন "অগ্রসর হইবার অধিকার" (অথরিটি টু প্রসীড) প্রাপ্তির জন্য অবস্থিত ষ্টার্টার অথবা এডভান্সড্ ষ্টার্টার পর্যন্ত টানিয়া লইয়া

'এ' শ্রেণীর ষ্টেশন।-সিংগল লাইন।

হইবার অনুমতি দেওয়ার শর্ত সমূহ। -লাইনটিকে মুক্ত ধরা অনুমতি দেওয়া হইবে না, যদি না-

ট্রেনের সম্পূর্ণটা আসিয়া থাকে,

পশ্চাতে সমস্ত সিগনালগুলি নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায় প্রতিস্থাপন

আসন্ন ট্রেনটিকে লইবার জন্য মনস্থ করা হইয়াছে তাহা ষ্টার্টার

ট্রেনটিকে লইবার জন্য সমস্ত পয়েন্ট ঠিকভাবে বানানো হইয়া পয়েন্ট তালাবদ্ধ হইয়া থাকে।

- অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়া কিংবা ধুলিঝড় যদি ষ্টেশন মাষ্টারের পক্ষে সংশ্লিষ্ট এক বা একাধিক সিগনাল হইয়া দাঁড়ায়, তাহা হইলে নিম্ন লিখিত শর্তসমূহ পূরণ হওয়ার ট্রেনের জন্য আসিবার অনুমতি প্রদান করা হইবে না :-

ষ্টেশনে সিগন্যাল আচ্ছন্ন হইয়াছে সেই ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার অতি সম্পর্কে টেলিগ্রামের মাধ্যমে পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকে সংশ্লিষ্ট সকল ট্রেনের চালককে সতর্কতা আদেশ (কশান অর্ডার) দিবেন।

(খ) উক্ত সতর্কতা আদেশ চালকের প্রতি নির্দেশ করিবে যেন তিনি ঘণ্টায় ১৬ কিলোমিটারের (১০ মাইল) অধিক গতিতে প্রথম ষ্টপ সিগনালটিকে অতিক্রম করেন এবং সিগনালটির নির্দেশ দ্বারা অনুমতিপ্রাপ্ত হইলে সতর্কতার সহিত অগ্রসর হন।

(গ) পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার এই নির্দেশ প্রাপ্তি স্বীকার করিবেন এবং আসিবার অনুমতি চাহিবার সময় ঘোষণা করিবেন, "আপনার মেসেজ নং ------ অনুসারে চালককে প্রদান করিবার জন্য সতর্কতা আদেশ ইস্যু করা হইয়াছে।"

(ঘ) সাঃ নিঃ ৭১-এ বর্ণিত ব্যবস্থা সমূহও অবশ্যই প্রতিপালিত হইবে।

২৪৩। **অগ্রসর মান ট্রেনের মুখে বাধা**। -আসিবার অনুমতি দেওয়া থাকিলে হোম সিগনালের বাহিরে, অথবা যে লাইনটিতে ট্রেনটিকে লইবার জন্য ব্যবস্থা করা হইয়াছে তাহাতে ট্রেনটির নিয়ন্ত্রণকারী ষ্টার্টার পর্যন্ত কোন বাধা থাকিবার অনুমতি দেওয়া হইবে না।

২৪৪। **ব্লক সেকশন বাধাগ্রস্থ করা**। -শান্টিং এর উদ্দেশ্যে ব্লক সেকশন বাধাগ্রস্থ করা হইবে না, যদি না-

(ক) ষ্টেশন মাষ্টার ব্লক সেকশনের অপর প্রান্তের ষ্টেশন মাষ্টারের নিকট হইতে সেকশনটিতে 'আসিবার অনুমতি' পাইয়া থাকেন, অথবা -

(খ) ব্লক সেকশনটিকে ব্লক ব্যাক করা হইয়া থাকে, অথবা যেখানে শান্টিং কাজ করিতে হইবে সেই ব্লক ষ্টেশন হইতে চলিয়া যাইতেছে এমন কোন ট্রেন সেকশনটিতে থাকে এবং

(গ) চালক বা শান্টিং কার্যের ভারপ্রাপ্ত অপর কোন ব্যক্তি ষ্টেশন মাষ্টারের নিকট হইতে বিশেষ নির্দেশ দ্বারা আদিষ্ট রীতি অনুসারে শান্টিং করিবার জন্য স্পষ্ট অনুমতি পাইয়া থাকেন।

২৪৫। **অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়া**। -অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়াতে অগ্রসর হইবার অধিকার প্রাপ্ত কোন অপেক্ষমাণ ট্রেনকে দূরে অবস্থিত ষ্টার্টার অথবা এড্ভান্সড্ ষ্টার্টার পর্যন্ত টানিয়া যাইতে দেওয়া হইবে না।

"বি" শ্রেণীর ষ্টেশন। -ডবল লাইন।

২৪৬। **অগ্রসর হইবার অনুমতি দেওয়ার শর্তসমূহ**। -লাইনটিকে মুক্ত ধরা হইবে এবং আসিবার অনুমতি দেওয়া হইবে না, যদি না -

(ক) শেষ পূর্ববর্তী ট্রেন সম্পূর্ণভাবে হোম সিগনালের ভিতরে অসিয়া থাকে।

(খ) উক্ত ট্রেনের পশ্চাতে হোম এবং আউটার সিগনালগুলি নিষেধজ্ঞাপক অবস্থানে স্থাপন করা হইয়া থাকে এবং

(গ) লাইনটি হোম সিগনাল অবধি মুক্ত থাকে।

সাঃ নিঃ ২৪৬ ক - অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়া কিংবা অন্য যে কোন কারণে যদি ষ্টেশন মাষ্টারের পক্ষে সংশ্লিষ্ট এক বা একাধিক সিগনাল পর্যবেক্ষণ করা অসম্ভব হইয়া দাঁড়ায়, তাহা হইলে নিম্ন লিখিত ব্যবস্থা গ্রহণ হইবার পূর্বে অবশ্যই কোন ট্রেনের জন্য আসিবার অনুমতি প্রদান করিবেন না :-

(ক) যে ষ্টেশন সিগনাল আচ্ছন্ন হইয়াছে সেই ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার অতি উক্ত অবস্থা সম্পর্কে টেলিগ্রামের মাধ্যমে পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকে অবহিত করিবেন এবং সংশ্লিষ্ট সকল ট্রেনের চালককে সতর্কতা আদেশ দেওয়ার নির্দেশ দিবেন।

(খ) উক্ত সতর্কতা আদেশ চালকের প্রতি নির্দেশ করিবে যেন তিনি ঘণ্টায় ১৬ কিলোমিটারের (১০ মাইল) অধিক গতিতে প্রথম ষ্টপ সিগনালটিকে অতিক্রম না করেন এবং সিগনালটির নির্দেশ দ্বারা অনুমতিপ্রাপ্ত হইলে সতর্কতার সহিত অগ্রসর হন।

(গ) পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার এই নির্দেশ প্রাপ্তি স্বীকার করিবেন এবং আসিবার অনুমতি চাহিবার সময় ঘোষণা করিবেন, "আপনার মেসেজ নং -- অনুসারে চালককে প্রদান করিবার জন্য সতর্কতা আদেশ ইস্যু করা হইয়াছে।"

(ঘ) সাঃ নিঃ ৭১-বর্ণিত ব্যবস্থা সমূহও অবশ্যই প্রতিপালিত হইবে।

২৪৭। **অগ্রসরমান ট্রেনের মুখে বাধা**। -আসিবার অনুমতি দেওয়া থাকিলে সিগনালের বাহিরে লাইনটি আটক করা যাইবে না কিন্তু আবশ্যক সিগনাল সমূহ

নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায় রাখা থাকিলে ষ্টেশনটির হোম সিগনাল এবং শেষ ষ্টপ [illegible] মধ্যে শান্টিং চলিতে পারে।

২৪৮। ব্লক সেকশন মুক্ত থাকা কালে হোম সিগনালের পিছনে [illegible] ব্লক সেকশন মুক্ত থাকাকালে, হোম সিগনালের বাহিরে লাইন আটক [illegible] হইলে লাইনটিকে ব্লক-ব্যাক করিতে হইবে।

টীকা :-পরিশিষ্ট ১-এর প্রথম পর্বের ২৯ খ নং অনুচ্ছেদ দ্রষ্টব্য।

২৪৯। **ব্লক সেকশন মুক্ত থাকালে শেষ ষ্টপ সিগনালের সামনে** [illegible] সামনের ব্লক সেকশন মুক্ত থাকাকালে শেষ ষ্টপ সিগনালের বাহিরে [illegible] করিবার প্রয়োজন হইলে-

(ক) হয় শান্টিং আর্ম (যাহা, এতদুদ্দেশ্য, শেষ ষ্টপ সিগনালের খুঁটির [illegible] হইতে পারে) 'আনত' (অফ) করিতে হইবে নতুবা লিখিতভাবে বা যাহা [illegible] দ্বারা নির্দিষ্ট এমন নিদর্শন প্রদান করিয়া চালককে শান্টিং করিবার জন্য [illegible] হইবে এবং

(খ) লাইনটি ব্লক-ফরোয়ার্ড করিতে হইবে।

টীকা :- প্রথম পর্বের পরিশিষ্ট ১-এর ৩০ নং অনুচ্ছেদ দ্রষ্টব্য।

২৫০। **ষ্টেশন হইতে গমনরত ট্রেন ব্লক সেকশনে থাকাকালে বাধা** [illegible] শান্টিং-এর কাজ করিতে হইবে, সেই ব্লক ষ্টেশন হইতে চলিয়া যাইতেছে [illegible] ট্রেন ব্লক সেকশনে থাকিলে, সেইরূপ শান্টিং-এর অনুমতি কেবল মাত্র [illegible] ২৫১ এর দফা (ক) তে নির্দিষ্ট দুইটি শর্তের যে কোন একটি অনুসারে [illegible] এবং ট্রেনটির সামনের ব্লক ষ্টেশনে পৌঁছিবার সংবাদ পাইবার সাথে সাথে [illegible] ব্লক ফরোয়ার্ড করিতে হইবে, যদি তাহা তখনও শান্টিং-এর কাজে আটক থাকে।

২৫১। **অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়া।** [illegible] কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়াতে অগ্রসর হইবার অধিকার প্রাপ্তির জন্য [illegible] ট্রেনকে দূরে অবস্থিত ষ্টার্টার অথবা এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার পর্যন্ত টানিয়া লইয়া যাইতে [illegible] হইবে না।

"বি শ্রেণীর ষ্টেশন-সিংগল লাইন।

[illegible] অগ্রসর **হইবার অনুমতি দেওয়ার শর্তসমূহ।** -লাইনটিকে মুক্ত ধরা [illegible] আসিবার অনুমতি দেওয়া হইবে না, যদি না-

(১) শেষ পূর্ববর্তী ট্রেন সম্পূর্ণভাবে হোম সিগনালের (যদি কোন হোম সিগনাল [illegible] আসিয়া থাকে, অথবা ট্রেনগুলি যেখানে সচরাচর থামে, সেই স্থানে [illegible] থাকে।

(২) হোম (যদি থাকে) এবং আউটার নিষেধাজ্ঞাপক অবস্থায় প্রতিস্থাপন করা [illegible] এবং

(৩) লাইনটি-

(১) ষ্টেশনের যে প্রান্ত প্রত্যাশিত ট্রেনের সব চেয়ে নিকটে, সেই প্রান্তের শান্টিং বোর্ড অথবা এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার (যদি থাকে) পর্যন্ত, অথবা

(২) শান্টিং বোর্ড বা এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার না থাকিলে, হোম সিগনাল পর্যন্ত অথবা

(৩) শান্টিং বোর্ড বা এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার এবং হোম সিগন্যাল না থাকিলে সর্ব দূরবর্ত্তী ফেসিং পয়েন্ট পর্যন্ত-মুক্ত থাকে।

[illegible] নিঃ ২৫২ ক-যে সমস্ত ষ্টেশনে শান্টিং বোর্ড নাই সেই সমস্ত ষ্টেশনে, সাঃ নিঃ [illegible] বিশেষ নির্দেশে অনুমোদিত না হইলে এবং ষ্টেশন কার্যবিধিতে উল্লেখ না [illegible] শান্টিং পরিচালনার বহিঃ সীমা নিয়ন্ত্রণের জন্য এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার সিগনালকে [illegible] করা যাইবে না।

[illegible] :- সাঃ নিঃ ৩১ এবং উহার আনুষঙ্গিক নিয়মাবলী দ্রষ্টব্য।

[illegible] নিঃ ২৫২ খ - অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়া কিংবা ধূলিঝড় [illegible] যে কোন কারণে যদি ষ্টেশন মাষ্টারের পক্ষে সংশ্লিষ্ট এক বা একাধিক সিগনাল [illegible] করা অসম্ভব হইয়া দাঁড়ায় তাহা হইলে, নিম্নলিখিত শর্তসমূহ পূরণ হইবার [illegible] কোন ট্রেনের জন্য আসিবার অনুমতি প্রদান করা হইবে না-

(ক) যে ষ্টেশনে সিগনাল আচ্ছন্ন হইয়াছে সেই ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার অতি [illegible] অবস্থা সম্বন্ধে টেলিগ্রামের মাধ্যমে পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকে

অবহিত করিবেন এবং সংশ্লিষ্ট সকল ট্রেনের চালককে সতর্কতা আদেশ নির্দেশ দিবেন।

(খ) উক্ত সতর্কতা আদেশ চালকের প্রতি নির্দেশ করিবে যেন তিনি ঘন্টায় ১৬ কিলোমিটারের (১০ মাইল) অধিক গতিতে প্রথম ষ্টপ সিগনালটিকে অতিক্রম না এবং সিগনালটির ইংগিত দ্বারা অনুমতিপ্রাপ্ত হইলে সতর্কতার সহিত অগ্রসর হন।

(গ) পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার এই নির্দেশ প্রাপ্তি স্বীকার করিবেন এবং 'আসিবার অনুমতি' চাহিবার সময় ঘোষণা করিবেন, "আপনার মেসেজ নং -------- অনুসারে চালককে প্রদান করিবার জন্য সতর্কতা আদেশ ইস্যু করা হইয়াছে।"

(ঘ) সাঃ নিঃ ৭১-এ বর্ণিত ব্যবস্থা সমূহও অবশ্যই প্রতিপালিত হইবে।

২৫২-ক। **হস্তচালিত বহু অবস্থাবিশিষ্ট সিগনাল সজ্জিত ষ্টেশন সমূহ।** সকল ষ্টেশনে সাধারণ নিয়ম ৮১ অনুসারে হস্তচালিত বহু অবস্থা বিশিষ্ট সিগনাল লাগানো হইয়াছে, সেই সকল ষ্টেশন নিম্নলিখিত নিয়মাবলী প্রযোজ্য হইবে।

'বি' শ্রেণী ষ্টেশনসমূহে লাইনটি মুক্ত ধরা হইবেনা এবং আসিবার অনুমতি দেওয়া হইবে না যদি না-

(ক) শেষ পূর্ববর্তী ট্রেনটি আউটার সিগনাল অতিক্রম করে এবং গাড়ীটি সাধারণতঃ দাঁড়াইবার কথা সেখানে দাঁড়ায়।

(খ) আউটার এবং দূরবর্তী সিগনালকে নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায় প্রতিস্থাপন করা হয় এবং

(গ) লাইনটি-

(১) প্রত্যাশিত ট্রেনের নিকটতম প্রান্তের এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার পর্যন্ত (যদি থাকে) অথবা

(২) যদি এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার না থাকে, প্রত্যাশিত ট্রেনের নিকটতম প্রান্তের ষ্টার্টার পর্যন্ত, অথবা

(৩) যদি এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার বা ষ্টার্টার কোনটিই না থাকে, তবে সর্বশেষ ফেসিং পয়েন্ট পর্যন্ত-মুক্ত থাকে।

আঃ নিঃ ২৫২-ক- অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়া

...যে কোন কারণে যদি ষ্টেশন মাষ্টারের পক্ষে সংশ্লিষ্ট এক বা ...পর্যবেক্ষন করা অসম্ভব হইয়া দাঁড়ায়, তাহা হইলে নিম্নলিখিত ...হইবার পূর্বে অবশ্যই কোন ট্রেনের জন্য আসিবার অনুমতি প্রদান ...

...ষ্টেশন সিগনাল আচ্ছন্ন হইয়াছে সেই ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার অতি ...অবস্থা সম্পর্কে টেলিগ্রামের মাধ্যমে পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকে ...এবং সংশ্লিষ্ট সকল ট্রেনের চালককে সতর্কতা আদেশ দেওয়ার ...।

...সতর্কতা আদেশ চালকের প্রতি নির্দেশ করিবে যেন তিনি ঘন্টায় ১৬ ...(১০ মাইল) অধিক গতিতে প্রথম ষ্টপ সিগনালটিকে অতিক্রম না ...সিগনালটির ইংগিত দ্বারা অনুমতিপ্রাপ্ত হইবার পরে সতর্কতার সহিত ...।

...পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার এই নির্দেশ প্রাপ্তি স্বীকার করিবেন ...অনুমতি চাহিবার সময় ঘোষণা করিবেন, "আপনার মেসেজ নং -- ...অনুসারে চালককে প্রদান করিবার জন্য সতর্কতা আদেশ ইস্যু করা ...।

...নিঃ ৭১-এ বর্ণিত ব্যবস্থা সমূহও অবশ্যই প্রতিপালিত হইবে।

...। **অগ্রসরমান ট্রেনের মুখে বাধা।** -যে ট্রেনের জন্য আসিবার অনুমতি ...সেই ট্রেনের দিকে হোম সিগনালের বাহিরে অথবা হোম সিগনাল না ...ফেসিং পয়েন্টের বাহিরে, কেবলমাত্র যখন সাধারণ নিয়ম ২৪ (উ) ...বোর্ড অথবা এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার দেওয়া হইয়াছে তখন এবং ট্রেনের ...ও গতিরোধক শক্তি (ব্রেক পাওয়ার), পথের চড়াই/উৎরাই (গ্রেডিয়েন্ট), ...সিগনালের অবস্থান এবং যে দূরত্ব হইতে উক্ত সিগনালটি আসন্ন ট্রেনের চালক ...হয়, তাহা বিবেচনা করিয়া প্রণীত বিশেষ নির্দেশানুসারে লাইন বাধাগ্রস্থ ...করা যাইবে।

...নিঃ ২৫৩ ক-যে সমস্ত ষ্টেশনে শান্টিং বোর্ড আছে সেই সকল স্থানে কোন ...ট্রেন আসিয়া পৌঁছিবার নির্ধারিত সময়ের ১৫ মিনিট পূর্বে উক্ত ট্রেনের ...অবস্থিত শান্টিং বোর্ডের সীমানার মধ্যে সকল প্রকার শান্টিং বন্ধ করিতে

হইবে। সংশ্লিষ্ট শান্টিং বোর্ড ও হোম সিগনালের মধ্যবর্তী লাইনটিকে [illegible] হইবে। অগ্রসরমান ট্রেনটি আসিয়া আউটার সিগনালের গোড়ায় [illegible] কেবলমাত্র পুনরায় শান্টিং শুরু করা যাইবে।

টীকা :- সাঃ নিঃ ২৫২ এর আঃ নিঃ ২৫২ ক দ্রষ্টব্য।

২৫৪। **ষ্টেশন সেকশনের মধ্যে বাধা**। -আবশ্যক সিগনালগুলি [illegible] অবস্থায় রাখা থাকিলে-

(ক) সাধারণ নিয়ম ২৫৫-এর বিধানাধীন শান্টিং বোর্ডদ্বয় [illegible] ষ্টার্টারদ্বয়ের মধ্যে অথবা,

(খ) শান্টিং বোর্ড বা এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার সমূহ না থাকিলে, হোম [illegible] মধ্যে, অথবা

(গ) হোমসিগনাল বা এড্‌ভান্সড্ ষ্টার্টার বা শান্টিং বোর্ড [illegible] সর্বদূরবর্তী ফেসিং পয়েন্টদ্বয়ের মধ্যে শান্টিং চালোনা যাইতে পারে।

কিন্তু সাধারণ নিয়ম ৯০ (ই) অনুসারে স্বতন্ত্রীকৃত নহে (non-[illegible]) এমন লাইন কোন আসন্ন ট্রেনকে লইবার জন্য সিগনালসমূহ আনত করা হইলে, যে পয়েন্টের উপর দিয়া আসন্ন ট্রেনটি যাইবে সেই পয়েন্টের [illegible] শান্টিং-এর কাজ চালানো হইবে না।

আঃ নিঃ ২৫৪ ক-সাধারণ নিয়ম ২৫৩-এর আনুষঙ্গিক নিয়ম দ্রষ্টব্য।

২৫৫। **ষ্টেশন সেকশনের বাহিরে বাধা**। -ষ্টেশন সেকশন এবং আউটার [illegible] মধ্যেবর্তী লাইনটি আটক করা হইবে না, যদি না ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক [illegible] বিশেষভাবে নিযুক্ত কোন রেলওয়ে কর্মচারী কার্যটির ভারপ্রাপ্ত হন এবং যদি না-

(ক) যে ব্লক সেকশনের মধ্যে শান্টিং করা হইবে, তাহা আসন্ন ট্রেন [illegible] থাকে, অথবা

(খ) কোন আসন্ন ট্রেন আউটার সিগনালের নিকটে পৌঁছাইয়া থাকিলে [illegible] মাষ্টার স্বয়ং নিঃসন্দেহ হন যে ট্রেনটিকে উক্ত সিগনালের নিকটে সম্পূর্ণরূপে [illegible] হইয়াছে।

কিন্তু অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঝোড়ো আবহাওয়ায় অথবা বিশেষ [illegible] অনুমোদিত না হইলে অন্য কোন ক্ষেত্রে দফা (খ)-এর অধীনে লাইনটি [illegible] হইবে না।

[illegible] ক-সংশ্লিষ্ট ষ্টেশনটির কার্যবিধিতে (ওয়ার্কিং রুল) এইরূপ [illegible] থাকিলে উপরোক্ত সাঃ নিঃ ২৫৫-তে বর্ণিত শর্ত সাপেক্ষে ষ্টেশন সেকশন [illegible] সিগনালের মাঝখানে কোন বাধা সৃষ্টি করা যাইবে না।

[illegible] খ-সংশ্লিষ্ট চালককে যদি শেষ ষ্টপ সিগনালটি অতিক্রম করিতে হয় [illegible] চালনা শুরু করিবার পূর্বেই তাহাকে ওপিটি/২৭৫ পত্রে লিখিত অধিকার [illegible]।

[illegible] আউটার সিগনালের পিছনে বাধা। -আউটার সিগনালের বাহিরে কোন [illegible] করা হইবে না, যদি না লাইনটিকে ব্লক ব্যাক করা হইয়া থাকে।

[illegible] ক-লাইন ক্লিয়ার দেওয়ার আগে ও পরে শান্টিং পরিচালনা। -[illegible] ষ্টেশন সমূহে নিম্নলিখিত নিয়মগুলি শান্টিং পরিচালনা নিয়ন্ত্রণ করে এবং [illegible] এই সকল নিয়ম সঠিকভাবে মানিয়া চলিবেন :-

[illegible] আউটার সিগনালের পিছনে শান্টিং পরিচালনা। -লাইনটিকে ব্লক ব্যাক [illegible] আউটার সিগনালের পশ্চাদবর্তী মেইন লাইনে কোনরূপ শান্টিং বা বাধা সৃষ্টি [illegible]

[illegible] লাইন ক্লিয়ার দেওয়ার পরে শান্টিং পরিচালনা। -কোন ষ্টেশন হইতে [illegible] ট্রেনের জন্য লাইন ক্লিয়ার প্রদান করিবার পরে কেবল মাত্র আঃ নিঃ [illegible] ২৫৩ ক-এ বর্ণিত শর্ত সাপেক্ষে উক্ত ষ্টেশনের সংশ্লিষ্ট হোম সিগনাল এবং [illegible] বা শান্টিং লিমিট বোর্ডের মাঝখানে বাধা সৃষ্টি বা শান্টিং করা যাইবে।

[illegible] কোন ষ্টেশন হইতে কোন অগ্রসারমান ট্রেনের জন্য লাইন ক্লিয়ার প্রদান [illegible] কেবলমাত্র তখনি আউটার ফেসিং পয়েন্ট (অথবা ফেসিং পয়েন্টের গোড়ায় [illegible] সিগনাল) এবং আউটার সিগনালের মাঝখানে শান্টিং বা বাধা সৃষ্টি করা [illegible] সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি আসিয়া আউটার সিগনালটির গোড়ায় পৌঁছিয়াছে এবং [illegible] ব্যক্তিগতভাবে নিশ্চিত হইয়াছেন যে, ট্রেনটি আসিয়া ঐ সিগনালের গোড়ায় [illegible]।

"সি" শ্রেণীর ষ্টেশন-ডবল এবং সিংগল লাইন।

[illegible]। **অগ্রসর হইবার অনুমতি দেওয়ার শর্তসমূহ**। -লাইনটিকে মুক্ত ধরা [illegible] আসিবার অনুমতি দেওয়া হইবে না, যদি না-

(ক) শেষ পূর্ববর্তী ট্রেন সম্পূর্ণভাবে হোম সিগনাল অতিক্রম
৪০০ মিটার বা সিকি মাইল অগ্রসর হইয়া থাকে এবং তাহার ভ্রমণপথে
থাকে এবং

(খ) হোম ও ওয়ার্ণার সিগনালসমূহ নিষেধজ্ঞাপক অবস্থায়
হইয়া থাকে।

আঃ নিঃ ২৫৭ ক-অপরিষ্কার, কুয়াশাচ্ছন্ন বা ঘোড়ো আবহাওয়া
অন্য যে কোন কারণে যদি ষ্টেশন মাষ্টারের পক্ষে সংশ্লিষ্ট এক বা
পর্যবেক্ষণ করা অসম্ভব হইয়া দাঁড়ায়, তাহা হইলে নিম্ন লিখিত শর্তসমূহ
পূর্বে অবশ্যই কোন ট্রেনের জন্য আসিবার অনুমতি প্রদান করা হইবে না।

(ক) যে ষ্টেশনে সিগনাল আচ্ছন্ন হইয়াছে সেই ষ্টেশনের ষ্টেশন
অবশ্যই উক্ত অবস্থা সম্পর্কে টেলিগ্রামের মাধ্যমে পিছনের ষ্টেশনের
অবহিত করিবেন এবং সংশ্লিষ্ট সকল ট্রেনের চালককে সতর্কতা আদেশ
দিবেন।

(খ) উক্ত সতর্কতা আদেশ চালকের প্রতি নির্দেশ করিবে যেন
কিলোমিটারের (১০ মাইল) অধিক গতিতে প্রথম ষ্টপ সিগনালটিকে
করেন এবং সিগনালটির ইংগিত দ্বারা অনুমতিপ্রাপ্ত হইবার পরে
অগ্রসর হন।

(গ) পিছনের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার এই নির্দেশ প্রাপ্তি
এবং আসিবার অনুমতি চাহিবার সময় ঘোষণা করিবেন, "আপনার
------ অনুসারে চালককে প্রদান করিবার জন্য সতর্কতা আদেশ
হইয়াছে।"

(ঘ) সাঃ নিঃ ৭১-এ বর্ণিত ব্যবস্থা সমূহও অবশ্যই প্রতিপালিত হইবে।

টীকা :- ওয়ার্কিং টাইম টেবিলে উল্লিখিত প্রতিটি ষ্টেশনের নামের পাশে কোন
তাহা নির্দেশ করা হইয়াছে।

একাদশ অধ্যায়

স্বয়ংক্রিয় অবরোধ (অটোমেটিক ব্লক) পদ্ধতি

[রেলওয়েতে এই পদ্ধতি চালু নাই বিধায় এই অধ্যায় অনুবাদ করা হয় নাই]

দ্বাদশ অধ্যায়

সেকশন ক্লিয়ার পদ্ধতি

[এই অধ্যায়টি মূল বইয়ে বাদ দেওয়া হইয়াছে]

ত্রয়োদশ অধ্যায়

ট্রেন অনুসরণ (ট্রেন ফলোয়িং) পদ্ধতি

[এই অধ্যায়টি মূল বইয়ে বাদ দেওয়া হইয়াছে]

ষষ্ঠদশ অধ্যায়

কেবলমাত্র এক ইঞ্জিন পদ্ধতি

২৯৮। **কেবলমাত্র এক ইঞ্জিন (ওয়ান ইঞ্জিন ওনলি) পদ্ধতির বৈশিষ্ট্য।** যে সকল সেকশনের দৈর্ঘ ও ট্রাফিকের ঘনত্ব কম বিধায় 'বি' [illegible] স্থাপন করিয়া লাইন ক্লিয়ারের মাধ্যমে ট্রেন পরিচালনা করা [illegible] যুক্তিসংগত নহে সেই সকল সেকশনে এক ট্রেন যথাযথ অনুমতিসহ [illegible] উহা ফিরিয়া না আসা পর্যন্ত অন্য কোন ট্রেন প্রবেশ করার বিধান [illegible] পরিচালনার এই পদ্ধতিকে কেবলমাত্র একটি ইঞ্জিন পদ্ধতি বলা হয়। যে [illegible] এই পদ্ধতিতে ট্রেন পরিচালনা করা হয় সেখানে শুধু মাত্র একটি ইঞ্জিন [illegible] ট্রেনের সাথে সংযুক্ত দুই বা ততোধিক ইঞ্জিন যে কোন এক সময়ে [illegible] থাকিতে পারিবে।

২৯৯। **কেবলমাত্র এক ইঞ্জিন পদ্ধতির ব্যবহার।** -শুধুমাত্র [illegible] লাইন সেকশনে এক ইঞ্জিনের সাহায্যে ট্রেন চালনা পদ্ধতি ব্যবহার করা [illegible]

৩০০। **দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে গৃহীতব্য কার্য্য প্রণালী।** -(ক) এই সকল [illegible] কোন ট্রেন চলিতে অক্ষম হওয়ায় সাহায্যের প্রয়োজন হয় বা এমন কোন [illegible] যাহার ফলে ইঞ্জিন বা ইঞ্জিনগুলির (একাধিক ইঞ্জিন ব্যবহৃত হইলে) পক্ষে [illegible] হওয়া সম্ভব না হয়, তবে ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত পরিচালক তাহার ফিরিয়া না [illegible] চালককে তাহার ইঞ্জিন না চালাইবার নির্দেশ দিয়া যে ষ্টেশন হইতে সেকশন [illegible] অনুমতি লওয়া হইয়াছিল বা যে ষ্টেশন হইতে স্বল্পতম সময়ে প্রয়োজনীয় সাহায্য [illegible] যাইবে সেই ষ্টেশনের দিকে অগ্রসর হইবেন এবং ষ্টেশন মাষ্টারকে সেখানের [illegible] অবগত করাইবেন।

(খ) উক্ত ষ্টেশন মাষ্টার তখন অন্য একটি ইঞ্জিন সেই সেকশনে [illegible] অনুমতি দিতে পারিবেন।

[illegible] উল্লিখিত অক্ষম ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত পরিচালক এই দ্বিতীয় ইঞ্জিনের সাথে [illegible] অক্ষম ট্রেনটি কোথায় ও কী পরিস্থিতিতে দাঁড়াইয়া আছে তাহা সেই [illegible] বুঝাইয়া বলিবেন।

[illegible] পর্যন্ত না প্রতিটি ইঞ্জিন সেকশন ত্যাগ করে ও উক্ত সেকশন পুনরায় [illegible] উপযোগী হয়, ততক্ষণ পর্যন্ত উক্ত পরিচালক এই লাইনের নিরাপদ ও [illegible] পরিচালনার জন্য দায়ী থাকিবেন।

[illegible] অক্ষম ট্রেনে যদি কোন ভারপ্রাপ্ত পরিচালক না থাকেন তবে উক্ত ট্রেনের [illegible] না প্রয়োজন হইলে চালক, পরিচালককে প্রদত্ত কর্তব্য পালন [illegible]

[illegible] ৩০০ ক-অক্ষম ট্রেন বা ইঞ্জিনকে সাহায্য করিবার জন্য প্রেরিত [illegible] চালককে অবশ্যই ওপিটি-৮০ নম্বর ফরমে একটি সতর্কতা আদেশ দিতে [illegible]

[illegible] ৩০০ খ-বাংলাদেশ রেলওয়ের ফেনী-বেলোনিয়া এবং জেমারা-রায়তা [illegible] এই পদ্ধতিতে ট্রেন পরিচালনা করা হয়।

সপ্তদশ অধ্যায়

দ্বৈত পথে বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদির ব্যবহার

ক। -সাধারণ ব্যবস্থা সমূহ।

৩০১। **আসিবার অনুমতি প্রদানের মাধ্যম সমূহ।** -একটি [illegible] কোন ট্রেনের জন্য পশ্চাদবর্তী ব্লক ষ্টেশনটিকে নিম্নলিখিত উপায়ে [illegible] প্রদত্ত হইতে পারে-

(১) হস্ত দ্বারা নিম্নবর্ণিত যন্ত্রাদির সাহায্যে-

(ক) বৈদ্যুতিক অবরোধ যন্ত্র, বা

(খ) বৈদ্যুতিক কথোপকথন যন্ত্র, কিংবা

(২) স্বয়ংক্রিয়ভাবে, ট্র্যাক সার্কিট সমূহের সাহায্যে, তবে [illegible]

(ক) সংশ্লিষ্ট ব্লক সেকশনটির আওতাধীন লাইন [illegible] সার্কিট দ্বারা নিয়ন্ত্রিত হয়,

(খ) পশ্চাদবর্তী ব্লক ষ্টেশনটির সর্বশেষ থামিবার [illegible] ষ্টেশনের সম্মুখবর্তী ট্র্যাক সার্কিটসমূহ [illegible] নিয়ন্ত্রিত হয় যে, ঐ সংকেতটি কখনোই [illegible] ইংগিত করিতে পারে না, যদি না সম্মুখবর্তী [illegible] পরিষ্কার থাকে এবং

(গ) প্রত্যেক ব্লক ষ্টেশনে সংশ্লিষ্ট ব্লক সেকশনের [illegible] পশ্চাতের অবস্থা প্রদর্শন করিবার জন্য নির্দেশক [illegible] ব্যবস্থা আছে।

৩০২। **যন্ত্রাদির ব্যবস্থা।** -(ক) বৈদ্যুতিক কথোপকথন যন্ত্রাদি [illegible] ষ্টেশনসমূহ ব্যতীত অন্য সকল ষ্টেশনে ব্যবস্থিত হইবে।

[illegible] সকল ষ্টেশনে প্রদত্ত বৈদ্যুতিক ব্লক যন্ত্রাদি (যেখানে আছে) এবং বৈদ্যুতিক [illegible] পরিদর্শক কর্তৃক অনুমোদিত প্রকারের হইবে।

[illegible] (১) কোন ষ্টেশনে প্রদত্ত হইবার সাথে সাথে বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদির ব্যবহার শুরু [illegible] না, যতক্ষণ না উহারা সরকারী পরিদর্শক কর্তৃক এই মর্মে প্রত্যয়িত হয় যে, [illegible] ব্যবহারোপযোগী আছে এবং ট্রেন সমূহের নিরাপদ পরিচালন নিশ্চিত করিবার [illegible] হইয়াছে।

[illegible] বৈদ্যুতিক ব্লক যন্ত্রাদির রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বে নিয়োজিত ব্যক্তি, সরকারী [illegible] অনুমোদন ব্যতীত, যন্ত্রাদির বিকল্প হিসাবে প্রথম দফায় ব্যবহারের জন্য [illegible] যন্ত্র স্থাপন করিবার অনুমতি দিবেন না যাহা উপ-অনুচ্ছেদ (১)-এ বর্ণিত [illegible] পূরণ করে না।

[illegible] অগ্রসর হইবার অধিকার।- চালক কোন ব্লক ষ্টেশন হইতে তাহার ট্রেন [illegible] করিবেন না যদি না তিনি শেষ থামিবার সিগনালটিকে 'অনুমতি জ্ঞাপক' [illegible] অগ্রসর হইবার অধিকারপ্রাপ্ত হন।

[illegible] সতর্কতা আদেশ।- (ক) যখনই লাইনের মেরামত বা অন্য কোন কারণে [illegible] সতর্কতা গ্রহণের প্রয়োজন হয়, তখন যে স্থানে অনুরূপ পূর্ব সতর্কতার [illegible] সেই স্থানের নিকটতম থামিবার ষ্টেশন কিংবা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা কর্তৃক [illegible] ষ্টেশনসমূহ হইতে চালকের নিকট, যে কিলোমিটার নির্দেশক খুঁটি সমূহের মধ্যে [illegible] পূর্ব সতর্কতা প্রয়োজন তাহার বিবরণ, এই পূর্ব সতর্কতা গ্রহণের কারণ এবং [illegible] ট্রেন চলাচলের গতিমাত্রা সম্পর্কে বিশদ বিবরণ সম্বলিত সতর্কতা আদেশ হস্ত [illegible] হইবে।

[illegible] সংশ্লিষ্ট স্থানে নিরাপদ দূরত্বে স্থায়ী সিগনালসমূহের ব্যবস্থা থাকিলে এবং [illegible] বা ট্রাফিক বিভাগ কর্তৃক সংশ্লিষ্ট সকল ভ্রাম্যমান (রানিং) কর্মচারীকে বিজ্ঞপ্তির [illegible] অবহিত করা হইয়া থাকিলে দীর্ঘ মেয়াদি মেরামতের ক্ষেত্রে উপ-নিয়ম (ক) [illegible] হইবে না।

[illegible] উপ-নিয়ম (ক) উল্লিখিত সতর্কতা আদেশ উভয় পৃষ্ঠা সবুজ বর্ণের কাগজে [illegible] সম্পূর্ণভাবে লিখিত ও সহিকৃত হইবে, তবে অস্থায়ী ব্যবস্থা হিসাবে কোণাকুণি [illegible] যেকোনো সাদা কাগজেও সতর্কতা আদেশ দেওয়া যাইতে পারে।

আঃ নিঃ ৩০৪ ক– **সতর্কতা আদেশ জারী করিবার ক্ষেত্র** :- লাইনের মেরামত, কোন সংকেত বা ইন্টারলক্ড ফেসিং পয়েন্ট-এর ত্রুটি কোন কারণে চালককে বিশেষ পূর্ব সতর্কতা, নিয়ন্ত্রণ বা নির্দেশ পালন তখন নিম্নলিখিত অনুচ্ছেদ (২)-এর ক্ষেত্র ব্যতীত অন্যান্য ক্ষেত্রে যে বিশেষ সতর্কতা, নিয়ন্ত্রণ বা নির্দেশসমূহ প্রযোজ্য সেই সেকশনের ষ্টেশন হইতে চালককে একটি সতর্কতা আদেশপত্র ওপিটি/৮০ প্রদান পালনযোগ্য বিশেষ পূর্ব সতর্কতা নিয়ন্ত্রণ বা নির্দেশসমূহ সতর্কতা এতদুদ্দেশ্যে রক্ষিত পৃষ্ঠায় লিপিবদ্ধ করিতে হইবে। সতর্কতা চালককে প্রদত্ত নির্দেশাবলী তাহাকে অবশ্যই পালন করিতে হইবে।

নিম্নলিখিত ক্ষেত্র সমূহে এই নিয়ম প্রযোজ্য হয়না– অর্থাৎ সতর্কতা জারী করিতে হয় না :–

(ক) উপরে বর্ণিত ক্ষেত্র সমূহ ব্যতিরেকে ত্রুটিযুক্ত সিগনালসমূহ হুসিয়ারীর ক্ষেত্রে, যাহার জন্য সাঃ নিঃ ৪৭ হইতে ৪৯ এবং উহাদের নিয়মাবলী দ্রষ্টব্যঃ

(খ) কার্যকরী সময়পঞ্জীতে বর্ণিত বিশেষ নিয়ন্ত্রণ বা নির্দেশ সমূহের ক্ষেত্র

(গ) গেজেট প্রকাশিত ও স্থায়ী সংকেত সমূহ দ্বারা নির্দেশিত বলিয়া প্রজ্ঞাপিত বিশেষ বাধানিষেধ (রেষ্ট্রিকশন) সমূহের ক্ষেত্রে।

টীকা: – একটি ফ্ল্যাগ বা 'ডি' শ্রেণীর ষ্টেশন এই সকল নিয়মাবলীর আওতাধীন

(২) বিশেষ পূর্ব সতর্কতা বা নিয়ন্ত্রণসমূহ প্রযোজ্য হয় এইরূপ অব্যবহিত পূর্বের ষ্টেশন সমূহের উপর দিয়া বিরতিহীনভাবে চলাচলের জন্য ট্রেন সমূহের চালকগণ, যখনই প্রয়োজন, সংশিষ্ট সেকশনে প্রবেশের পূর্ব বিরতির ষ্টেশন হইতে একটি সতর্কতা আদেশ গ্রহণ করিবেন।

আঃ নিঃ ৩০৪ খ– **খোয়াবাহী ট্রেনের জন্য প্রযোজ্য সতর্কতা আদেশ** :- সমূহের মধ্যে কার্য করিবে এইরূপ খোয়াবাহী ট্রেনের চালকগণ একটি করিয়া আদেশ গ্রহণ করিবেন। প্রত্যেক ক্ষেত্রে অনুসরণীয় বিশেষ নির্দেশাবলী এবং যে লাইনটি মুক্ত হইবে সেই সময়টি সতর্কতা আদেশ পত্রের অপর পৃষ্ঠায় লিপিবদ্ধ ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক সহিকৃত হইবে।

আঃ নিঃ ৩০৪ গ- (১) **ষ্টেশন মাস্টার কর্তৃক সতর্কতা আদেশ সহিকরণ** :- সতর্কতা আদেশ জারী করিবার পূর্বে, উহার নির্ধারিত স্থানে ষ্টেশন মাষ্টার তারিখ করিবেন।

(২) ষ্টেশন মাষ্টার, সতর্কতা আদেশ সহি ও তারিখ প্রদান করিয়া উহা বা ষ্টেশনের কোন কর্মচারীর মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট গার্ডের নিকট হস্তান্তর

(৩) আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩০৪ (১) এবং (২) মোতাবেক একটি সতর্কতা এবং হস্তান্তর করিবার পরে ষ্টেশন মাষ্টার নিশ্চিত করিবেন যে, উহার (কাউন্টারফয়েল) গার্ড এবং চালক উভয় কর্তৃক সহিকৃত হইয়াছে এবং কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হইলে তৎক্ষণাৎ তাহা তাহার বিভাগীয় অবহিত করিবেন।

আঃ নিঃ ৩০৪ ঘ– **গার্ড কর্তৃক সতর্কতা আদেশ এবং উহার প্রতিপত্র** :- অনুসরণীয় বিশেষ সতর্কতা বা নিয়ন্ত্রণ সমূহ সম্পর্কে ওয়াকিবহাল এবং সংশ্লিষ্ট চালক যথেষ্ট শিক্ষিত না হইলে, অনুসরণীয় বিশেষ তাহাকে অনুবাদ করিয়া ব্যাখ্যা করা হইয়াছে– এই মর্মে স্বীকৃতি স্বরূপ আদেশ এবং উহার প্রতিপত্র গার্ড কর্তৃক সহিকৃত হইবে।

আঃ নিঃ ৩০৪ ঙ– **চালক কর্তৃক প্রতিপত্র সহিকরণ** :- চালক প্রতিপত্রটি সহি মাধ্যমে সর্তকতা আদেশটির প্রাপ্তিস্বীকার করিবেন, এবং যথেষ্ট শিক্ষিত নহেন চালক কর্তৃক প্রদত্ত উক্ত সহি অনুসরণীয় বিশেষ নির্দেশাবলী তাহার নিকট কর্তৃক তরজমাকৃত এবং ব্যাখ্যাত হইবার স্বীকৃতি স্বরূপ গণ্য হইবে।

আঃ নিঃ ৩০৪ চ– **সতর্কতা আদেশ প্রদানের জন্য ট্রেনসমূহ থামানো** :- সর্তকতা আদেশ প্রদান করিবার জন্য ট্রেন সমূহকে অনির্ধারিতভাবে থামানো না, তবে শর্ত থাকে যে, যে সেশকনের জন্য বিশেষ পূর্ব সতর্কতা বা সমূহ প্রযোজ্য উহার অব্যবহিত পূর্ববর্তী ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার এই মর্মে বিরতির ষ্টেশন হইতে বিজ্ঞপ্তি পাইয়াছেন যে, সংশ্লিষ্ট চালক প্রয়োজনীয় আদেশ লাভ করিয়াছেন।

(২) সর্বশেষ বিরতির ষ্টেশন আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩০৪ চ (১)–এ বর্ণিত বিজ্ঞপ্তিটি তারবার্তার মাধ্যমে নিম্নলিখিত আকারে প্রেরণ করিবেন:–

"ট্রেন নং . . . . . এর চালক . . . . . হইতে . . . . . ষ্টেশন পর্যন্ত সেকশনের জন্য . . . . . সতর্কতা আদেশ গ্রহণ করিয়াছেন।"

(৩) আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩০৪ ক (২)-এর ব্যবস্থা সমূহ পালনকল্পে [illegible] বাধানিষেধ সমূহ বলবৎ রহিয়াছে এইরূপ প্রতিটি ষ্টেশন-হইতে-ষ্টেশন সেকশনে [illegible] বাধানিষেধ সমূহের ক্রমিক নম্বর সহ, একাধিক হইলে, একটি করিয়া পৃথক [illegible] আদেশ জারী করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ৩০৪ ছ- ভ্রমণ শেষে, চালক তাহা কর্তৃক গৃহীত সতর্কতা [illegible] আদেশসমূহ সংশ্লিষ্ট লোকোমোটিভ ফোরম্যানের নিকট হস্তান্তর করিবেন।

খ। যে সকল ষ্টেশনে বৈদ্যুতিক ব্লক যন্ত্র ব্যবহৃত আছে।

৩০৫। **ট্রেন সমূহের সংকেত প্রদান।**- প্রত্যেক ট্রেন একটি ব্লক [illegible] আর একটি ব্লক ষ্টেশনে অগ্রসর হইতে থাকা কালে বৈদ্যুতিক ব্লক যন্ত্রপাতির [illegible] তাহার জন্য সংকেত প্রদান করা হইবে।

টীকা:- সম্পূর্ণ অবরোধ পদ্ধতির অধীন দ্বৈতপথে বৈদ্যুতিক ব্লক [illegible] মাধ্যমে ট্রেন সমূহের সংকেত করণ এবং পরিচালনা সম্পর্কে বিশদ নির্দেশাবলী [illegible] পর্বের পরিশিষ্ট ১-এ প্রদত্ত হইয়াছে।

৩০৬। **যোগ্যতার সনদপত্র।**- (ক) কোন ব্যক্তি ব্লক যন্ত্রাদি সমূহের [illegible] করিবেন না যতক্ষণ না তিনি এই বিষয়ে পরীক্ষায় সন্তোষজনকভাবে কৃতকার্য [illegible] রেলওয়ে প্রশাসন কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে নিযুক্ত কোন রেলওয়ে কর্মচারী কর্তৃক [illegible] একটি যোগ্যতার সনদপত্র লাভ করেন।

(খ) উপ-নিয়ম অনুচ্ছেদ (ক)- তে বর্ণিত যোগ্যতার সনদপত্রটি কেবল [illegible] বৎসর মেয়াদ কিংবা বিশেষ নির্দেশাবলীতে নির্ধারিত হইতে পারে এইরূপ [illegible] মেয়াদের জন্য কার্যকর থাকিবে।

আঃ নিঃ ৩০৬ ক- এই নিয়মের অধীনে যোগ্যতার সনদপত্র প্রদানের [illegible] রেলওয়ে কর্মকর্তাগণ হইলেন সহকারী সংকেত প্রকৌশলী এবং বিভাগীয় [illegible] কর্মকর্তা যাহারা যুক্তভাবে এই সনদপত্র প্রদান করিবেন। উক্ত যোগ্যতার [illegible] কেবলমাত্র তিন বৎসরের জন্য কার্যকর থাকিবে।

৩০৬ খ-ব্লক যন্ত্রাদির পরিচালনা ছাড়া ট্রেন আদান প্রদান মূলক অন্যান্য [illegible] জন্য ষ্টেশন মাষ্টার, সহকারী ষ্টেশন মাষ্টার কেবিন সহকারী, ব্লক সিগন্যাল [illegible] কর্মচারীগণকে প্রদত্ত যোগ্যতা সনদপত্র অনুরূপভাবে প্রতি তিন বছর অন্তর [illegible] পরিবহণ কর্মকর্তা কর্তৃক নবায়ন করিতে হইবে।

[illegible] ঘন্টা সংকেত **(বেল কোড)**।- অনুমোদিত বিশেষ নিয়মাবলী অনুযায়ী [illegible] এই অধ্যায়ের শেষে প্রদত্ত ছকে বর্ণিত ঘন্টা সংকেত ব্যবহৃত হইবে [illegible] পুস্তিকা প্রতিটি ষ্টেশনে ব্লক যন্ত্রের সন্নিকটে ঝুলাইয়া রাখিতে হইবে।

[illegible] সংকেত **সমূহের প্রাপ্তি স্বীকার**।- (ক) প্রাপ্ত প্রতিটি সংকেতের প্রাপ্তি [illegible] স্বীকার প্রেরণ পদ্ধতির মাধ্যমে স্বীকৃত হইবে।

[illegible] কোন সংকেতের প্রাপ্তি স্বীকৃত হইবে না, যতক্ষণ না ইহা পরিষ্কার-রূপে [illegible]।

[illegible] কোন সংকেত সমাপ্ত হইয়াছে বলিয়া বিবেচিত হইবে না, যতক্ষণ না ইহার [illegible]।

[illegible] যে ষ্টেশনে সংকেতটি প্রেরিত হইয়াছে সেই ষ্টেশন যদি উত্তর না দেয়, তাহা [illegible] ২০ সেকেণ্ড পর পর উক্ত সংকেতটি পুনরাবৃত্ত হইবে যতক্ষণ না উহার [illegible] যায়।

[illegible] ট্রেন **রেজিষ্টার বহি**।- (ক) ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক বা তাহার আদেশ [illegible] একটি ট্রেন রেজিষ্টার বহি রক্ষিত হইবে।

[illegible] যে ব্যক্তি উল্লিখিত বহিটি রক্ষণ করেন তিনি তাহাতে নিম্নলিখিত বিষয়গুলি [illegible] করিবেন:-

[illegible] প্রাপ্তি স্বীকারের অব্যবহিত পরে, ব্লক যন্ত্রাদির মাধ্যমে গৃহীত বা প্রেরিত [illegible] এবং গ্রহণ ও প্রেরণের সময়; এবং

[illegible] কোন ট্রেনকে যাইতে দিবার জন্য অন্য ট্রেনকে এক লাইন হইতে অন্য [illegible] দিবার প্রতিটি ঘটনা।

(গ) সকল ক্ষেত্রে বহিটিতে লিপিবদ্ধ সময়গুলি প্রকৃত সময় হইবে, কোন ভগ্নাংশকে পূর্ণ এক মিনিট হিসাবে গণ্য করিতে হইবে।

(ঘ) বহিটিতে সকল অন্তর্ভুক্তি অবশ্যই কালিতে লিপিবদ্ধ করিতে হইবে।

(ঙ) বহিটিতে কোনরূপ মোছামুছি করা যাইবে না। কিন্তু কোন ভুল বলিয়া দেখা গেলে উহার উপর দিয়া হালকা ভাবে একটি রেখা টানিয়া দেওয়া হইবে, যাহাতে যে কোন সময় উহা পড়িতে পারে যায় এবং সঠিক কথাটি উপরে লিপিবদ্ধ হইবে।

(চ) যে ব্যক্তি বহিটি রক্ষণ করেন তিনি উহাতে লিপিবদ্ধ সকল কথা উহার প্রতিটি ঘর সঠিকভাবে পূরণ করিবার জন্য ব্যক্তিগতভাবে দায়ী থাকিবেন।

৩১০। **দৃষ্টি আকর্ষণ সংকেত**।– ব্লক যন্ত্রাদির প্রতি দৃষ্টি আকর্ষণ প্রয়োজন হইলে এবং 'লাইন কি পরিষ্কার?' (ইজ লাইন ক্লিয়ার) সংকেতটি পূর্বে দৃষ্টি আকর্ষণ (এটেনশান) সংকেত প্রদত্ত হইবে।

৩১১। **'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত প্রেরণের সময়**।– (ক) ষ্টেশনটি পশ্চাদবর্তী ষ্টেশনটিকে আসিবার অনুমতি প্রদান করিবার অবস্থায় তাহা জানিবার জন্য এবং সংশ্লিষ্ট ট্রেনটির বর্ণনা দিবার জন্য 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি (ট্রেনের বর্ণনা অনুযায়ী ঘন্টা সংকেত বা 'বেল কোড' মোতাবেক) ব্লক ষ্টেশনে প্রেরিত হইবে।

(খ) 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি প্রদত্ত হইবে না যতক্ষণ না 'ট্রেন বাহিরে' (ট্রেন আউট অব সেকশন) সংকেতটি সর্বশেষ পূর্ব বর্তী ট্রেনটির জন্য প্রদত্ত হয়।

৩১২। **'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত গ্রহণ এবং 'লাইন পরিষ্কার' সংকেত প্রেরণ**।– (ক) 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি পাইবার পরে আসিবার অনুমতি প্রদানের জন্য প্রয়োজনীয় শর্তসমূহ পূরণ করা হইয়া থাকিলে উক্ত ব্লক যন্ত্রের ব্যবহৃত নির্দিষ্ট ব্লক যন্ত্রের সাহায্যে 'লাইন পরিষ্কার' নির্দেশ করিবার নির্দিষ্ট নির্দেশাবলী মোতাবেক সংকেত প্রদানের মাধ্যমে সম্মুখবর্তী ব্লক ষ্টেশন সংকেতটি গ্রহণ করিবে।

ব্লক যন্ত্রের বিকল হইবার ক্ষেত্র ব্যতীত অন্য কোন ক্ষেত্রে যে ব্লক সেকশনে ট্রেন প্রবেশ করিতে যাইতেছে উক্ত সেকশনের ব্লক যন্ত্রটি 'লাইন পরিষ্কার' সংকেত প্রদর্শন না করা পর্যন্ত কোন ট্রেনকে ব্লক ষ্টেশন ত্যাগ করিতে দেওয়া হইবে না।

(খ) এইরূপে 'লাইন পরিষ্কার' প্রদর্শিত হইলে ট্রেনটিকে অগ্রসর হইতে দিবার পূর্বে থামিবার সংকেতটিকে (লাইট টপ সিগনাল) অনুমতিজ্ঞাপক করা হইবে।

৩১৩। **'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত প্রত্যাখ্যান এবং 'বাদ বিপদ' (ব্লকার) সংকেত প্রেরণ**।– (ক) অবরোধ এলাকায় কোন ট্রেনের কিংবা অন্য যে কোন কারণে লাইনটি অবরুদ্ধ থাকার কারণে সম্মুখবর্তী ষ্টেশন 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি গ্রহণে অপারগ হয়, তাহা হইলে উক্ত 'বাদ বিপদ' সংকেত প্রেরণের মাধ্যমে উহা প্রত্যাখ্যান করিবে।

(খ) সম্মুখবর্তী ষ্টেশনটি 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি গ্রহণ না করিলে, ট্রেনকে থামানো হইবে এবং উহাকে সেখান হইতে ছাড়িয়া যাইতে দেওয়া হইবে না একটি নূতন 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত সম্মুখবর্তী ব্লক ষ্টেশনে প্রেরিত হয়।

৩১৪। **'ট্রেন সেকশনে প্রবেশ করিতেছে' সংকেত**।–(ক) কোন ব্লক ষ্টেশন হইতে ট্রেন ছাড়িয়া যাইবার পরে 'ট্রেন সেকশনে প্রবেশ করিতেছে' সংকেতটি পরবর্তী ব্লক ষ্টেশনে প্রেরিত এবং উহা কর্তৃক সঠিকভাবে উক্ত সংকেতের প্রাপ্তি স্বীকার।

(খ) এইরূপে প্রাপ্তি স্বীকৃত হইলে সংশ্লিষ্ট ব্লক সেকশনটি অনুসরণকারী যে কোন জন্য অবরুদ্ধ বলিয়া পরিগণিত হইবে।

৩১৫। **'ট্রেন সেকশনের বাহিরে' বা 'বাধা অপসারিত' সংকেত**।–

(ক) সম্পূর্ণ ট্রেনটি আসিয়া পৌছিবার পর অথবা যে কারণে সেকশনটি অবরুদ্ধ করা হইয়াছিল তাহা অপসারণ করিবার পর 'ট্রেন সেকশনের বাহিরে' বা 'বাধা অপসারিত' সংকেত সম্মুখবর্তী ষ্টেশন কর্তৃক প্রেরিত হইবে।

(খ) 'ট্রেন সেকশনের বাহিরে' সংকেতটি প্রদান করিবার পূর্বে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন নিশ্চিতভাবে নিশ্চিত হইবেন যে,–

(১) ট্রেনটি সম্পূর্ণরূপে আসিয়া পৌঁছিয়াছে, এবং

(২) আসিবার অনুমতি প্রদানের জন্য প্রয়োজনীয় শর্তসমূহ পূরণ করা হইয়াছে।

৩১৬। **'বাতিল করণ' সংকেত**।– (ক) কোন ব্লক ষ্টেশন হইতে প্রেরিত 'বাতিল করণ' সংকেত উক্ত ষ্টেশন হইতে প্রদত্ত পূর্ববর্তী সংকেতটিকে বাতিল করিয়া দিবে।

(খ) 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি প্রেরিত হইবার পরে যদি দেখিতে পাওয়া যায় যে, যে ট্রেনের জন্য সংকেতটি প্রদত্ত হইয়াছে উহা শান্টিং বা অন্য কোন কারণে তথায় বিলম্বিত হইবে অথবা যে ব্লক ষ্টেশন হইতে উক্ত সংকেতটি প্রেরিত হইয়াছে সেই ষ্টেশনে ফিরিয়া আসিয়াছে, তাহা হইলে সম্মুখবর্তী ব্লক ষ্টেশনে 'বাতিল করণ' সংকেতটি পাঠানো হইবে যাহাতে পূর্বতন সংকেতটি বাতিলকৃত হইতে পারে।

৩১৭। **'পরীক্ষা করণ' সংকেত**।– পরীক্ষা করণ সংকেতটি কেবল যন্ত্রপাতিসমূহের কার্যকারিতা পরীক্ষাকরণের উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত হইবে।

৩১৮। **ব্লক যন্ত্রের বিকলতা**।– (ক) ব্লক যন্ত্রসমূহ বা উহাদের সংযোগাদি বিকল হইয়া পড়িলে, আসিবার অনুমতি বৈদ্যুতিক কথোপকথন মাধ্যমে প্রেরিত হইবে।

(খ) এইরূপে আসিবার অনুমতি গৃহীত হইলে ট্রেন রেজিষ্টার বহিতে লিপিবদ্ধ হইবে এবং অতঃপর ট্রেনটিকে অগ্রসর হইতে দেওয়া যাইবে।

গ।– যে সকল ব্লক ষ্টেশনে বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদি ব্যবস্থিত নাই।

৩১৯। **সংকেত সমূহ প্রেরণ**।– ৩০৭, ৩০৮ এবং ৩১১ হইতে ৩১৬ নং নিয়মসমূহে বর্ণিত সংকেতসমূহ অথবা উহাদের এইরূপ সংশোধনসমূহ যাহা নির্দেশাবলী কর্তৃক নির্দেশিত হইয়াছে, প্রয়োজনের ক্ষেত্রে বৈদ্যুতিক কথোপকথন মাধ্যমে প্রেরিত হইবে।

৩২০। **বার্তাসমূহের জন্য ব্যবহৃত ফর্মসমূহ**।–(ক) ট্রেন সমূহের গতি সম্পর্কে প্রেরিত সকল বার্তা রেলওয়ে প্রশাসন কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে বিশেষভাবে ফর্মসমূহ লিখিত হইবে।

(খ) এইরূপ ফর্মসমূহ পুস্তকাকারে বাঁধাইকৃত থাকিবে এবং প্রত্যেক ষ্টেশনে [illegible] বা বিশেষ নির্দেশাবলী মোতাবেক এতদুদ্দেশ্যে নিযুক্ত রেলকর্মচারী কর্তৃক [illegible] রাখিবে।

৩২১। **বার্তাসমূহের বৈশিষ্ট্য**।– ট্রেন পরিচালনা সম্পর্কে প্রেরিত প্রতিটি বার্তা, [illegible] সহিত সম্পর্কিত উহার বিষয় সুষ্ঠুরূপে বর্ণনা করিবে।

(খ) প্রতিটি ট্রেনের জন্য একটি করিয়া পৃথক অনুসন্ধান এবং উত্তর প্রেরিত হইবে।

৩২২। **বার্তাসমূহের লিখন এবং গ্রহিকরণ**।– (ক) ট্রেন পরিচালনা সম্পর্কে [illegible] বার্তা কালিতে লিখিত এবং উহা প্রেরণ কিংবা জারী করণের ক্ষমতাপ্রাপ্ত [illegible] গ্রহিকৃত হইবে।

(খ) কোন বার্তা, যতক্ষণ না প্রয়োজন হয়, সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে লিখিত বা [illegible] হইবে না।

৩২৩। **বার্তাসমূহের সম্পূর্ণ করণ**।– দুর্ঘটনা প্রতিরোধ করণ বা অপর কোন [illegible] ব্যতীত, কোন বার্তার অংশবিশেষ প্রেরিত কিংবা উহা অনুযায়ী কোন কাজ [illegible] না, যতক্ষণ না বার্তাটি সম্পূর্ণরূপে লিখিত হয়।

৩২৪। **বার্তাসমূহের সংরক্ষণ**।– বার্তা সমূহ জারী করণের পর বিশেষ [illegible] দ্বারা নির্দেশিত সময়ের পরে এগুলিকে বিনষ্ট করা হইবে।

(ক) কোন বার্তা জারী করণের পর ন্যূনপক্ষে এক মাস পূর্বে বিনষ্ট করা হইবে না।

(খ) নিঃ ৩২৪ ক– ট্রেন সংকেত রেজিষ্টার বহিসমূহ সম্পূর্ণ হইবার পরে, এবং [illegible] নিয়মাবলী অনুসারে প্রেরিত এবং গৃহীত বার্তা সমূহ, তিন মাসের জন্য ষ্টেশন [illegible] রক্ষিত হইবে, যাহার পরে উহাদিগকে বিনষ্ট করা যাইবে।

দ্বৈত লাইন (ডাবল লাইন) ব্লক যন্ত্রাদি

রেল সংকেত সমূহের কোড।- নিম্নবর্ণিত সংকেত কোড ব্যবহার করা হইবে এবং প্রতিটি সংকেত ধীরে ধীরে ও স্পষ্টভাবে দিতে হইবে-

সূত্র নং	নির্দেশনা	সংকেত	যেভাবে সিগনাল প্রেরিত হইবে।	যেভাবে সিগনাল প্রাপ্তি স্বীকৃত হইবে।
১।	দৃষ্টি আকর্ষণ	০	এক স্ট্রোক বা বীট	এক স্ট্রোক বা বীট
২।	লাইন কি ক্লিয়ার? বা লাইন ক্লিয়ার অনুসন্ধান...			
	(ক) মেইল ট্রেন	০০	দুই	দুই এবং লাইন ক্লিয়ার প্রেরণ
	(খ) পোষ্টাল এক্সপ্রেস			
	(গ) এক্সপ্রেস যাত্রী বা সেনা ট্রেন			
	(ঘ) রিলিফ ট্রেন বা দুর্ঘটনাস্থলে গমনকারী ইঞ্জিন			
	(ঙ) সরাসরি গমনকারী পরিদর্শক স্পেশাল			
	(চ) সাধারণ যাত্রীবাহী ট্রেন	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	(ছ) মিশ্র ট্রেন			

১	২	৩	৪	৫
	(জ) সরাসরি গমনকারী মালগাড়ী	০০-০০	দুই বিরতি দুই	দুই বিরতি দুই এবং লাইন ক্লিয়ার প্রেরণ
	(ঝ) সরাসরি গমনকারী খোয়াবাহী ট্রেন			
	(ঞ) দুর্ঘটনাস্থল হইতে প্রত্যাবর্তনকারী রিলিফ ট্রেন	০০-০০০	দুই বিরতি তিন	দুই বিরতি তিন এবং লাইন ক্লিয়ার প্রেরণ
	(ট) ভ্যান গুডস, পিক-আপ বা ওয়াকিং ট্রেন			
	(ঠ) সেকশনে থামিবে এরূপ খোয়াবাহী ট্রেন	০০-০০০০	দুই বিরতি চার	দুই বিরতি চার এবং লাইন ক্লিয়ার প্রেরণ
	(ড) সেকশনে থামিবে এরূপ পরিদর্শন ট্রেন			
	(ঢ) লাইট ইঞ্জিন বা সংযুক্ত লাইট ইঞ্জিন	০০-০০০০০০	দুই বিরতি পাঁচ	দুই বিরতি পাঁচ এবং লাইন ক্লিয়ার প্রেরণ
	(ণ) রিমাউন্ট স্পেশাল ট্রেন	০০-০০০০০০	দুই বিরতি ছয়	দুই বিরতি ছয় এবং লাইন ক্লিয়ার প্রেরণ
	(ত) গরু ছাগলবাহী বিশেষ ট্রেন			
	(থ) এক্সপ্রেস মালগাড়ী	০০-০০০-০	দুই বিরতি তিন বিরতি এক	দুই বিরতি তিন বিরতি এক এবং লাইন ক্লিয়ার প্রেরণ

১	২	৩	৪	৫
৩	(ক) সেকশনে ট্রেন প্রবেশ করিতেছে	০০০	তিন	তিন এবং 'ট্রেন অন লাইন' প্রেরণ
	(খ) পরবর্তী অতিক্রমকারী ট্রেনের জন্য শান্টিং করিতে ট্রেন সেকশনে প্রবেশ করিতেছে	০০০-০	তিন বিরতি এক	তিন বিরতি এক এবং 'ট্রেন অন লাইন প্রেরণ
	(গ) ব্রাঞ্চ লাইনের জন্য, ট্রেন সেকশনে প্রবেশ করিতেছে	০০০-০০	তিন বিরতি দুই	তিন বিরতি দুই এবং 'ট্রেন অন লাইন' প্রেরণ
	(ঘ) পিছনে ইঞ্জিন সহ ট্রেন সেকশনে প্রবেশ করিতেছে	০০০-০০০	তিন বিরতি তিন	তিন বিরতি তিন এবং 'ট্রেন অন লাইন' প্রেরণ
	(১) পিছনে অবরোধ (ব্লকিং ব্যাক)	০০০-০০০০	তিন বিরতি চার	তিন বিরতি চার
	(২) সামনে অবরোধ (ব্লকিং ফরওয়ার্ড)	০০০-০০০০০	তিন বিরতি পাঁচ	তিন বিরতি পাঁচ
৪	(ক) ট্রেন সেকশনের বাহিরে	০০০০	চার	চার
	(খ) বাধা অপসারিত			
৫	(ক) শেষ সংকেত বাতিল			
	(খ) [illegible]			

১	২	৩	৪	৫
৬	(ক) বাধা বিপদ সংকেত (সাধারণ)	০০০০০০	ছয়	ছয়
	(খ) ট্রেন থামান এবং পরীক্ষা করুন	০০০০০০-০	ছয় বিরতি এক	ছয় বিরতি এক
	(গ) টেইল-ল্যাম্প বা টেইল-বোর্ড ছাড়া ট্রেন গিয়াছে	০০০০০০-০০	ছয় বিরতি দুই	ছয় বিরতি দুই
	(ঘ) ট্রেন বিভক্ত হইয়াছে	০০০০০০-০০০	ছয় বিরতি তিন	ছয় বিরতি তিন
	(ঙ) ভুল লাইনে ডেলিভারী যাইতেছে	০০০০০০-০০০০	ছয় বিরতি চার	ছয় বিরতি চার
	(চ) ঠিক লাইনে ভেহিকল যাইতেছে	০০০০০০-০০০০০	ছয় বিরতি পাঁচ	ছয় বিরতি পাঁচ
৭	সংকেত পরীক্ষা করণ	০০০০০০০০০০০০০০০০	ষোল	ষোল

কৃতকার্য হন, এবং এতদুদ্দেশ্যে রেলওয়ে প্রশাসন কর্তৃক নিযুক্ত কোন রেলওয়ে কর্তৃক প্রদত্ত একটি যোগ্যতার সনদপত্র প্রাপ্ত হন।

(খ) উপ-নিয়ম (ক) তে বর্ণিত যোগ্যতার সনদপত্রটি কেবল মাত্র কিছু বা বিশেষ নির্দেশাবলী দ্বারা নির্ণীত হইতে পারে এইরূপ দীর্ঘতর মেয়াদের কার্যকর থাকিবে।

আঃ নিঃ ৩২৯ ক– এই নিয়ম অনুসারে যোগ্যতার সনদপত্র ক্ষমতাপ্রাপ্ত রেলওয়ে কর্মচারীগণ হইলেন সহকারী সংকেত প্রকৌশলী এবং বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা যাহারা যুক্তভাবে উহা প্রদান করিবেন।

আঃ নিঃ ৩২৯ খ-ব্লক যন্ত্র পরিচালনা ছাড়া ট্রেন আদান প্রদান সম্পর্কিত কর্তব্য কর্মের জন্য ষ্টেশন মাষ্টার, সহকারী ষ্টেশন মাষ্টার, কেবিন সহকারী, সিগনালম্যান এবং সুইচম্যানগণকে প্রদত্ত যোগ্যতার সনদপত্র সমূহ অনুরূপভাবে তিন বৎসর অন্তর অন্তর বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা কর্তৃক নবায়ন করিতে হইবে।

৩৩০। **ঘন্টা সংকেত**।– (বেল কোড) অনুমোদিত বিশেষ নিয়মাবলী ব্যতীত সর্বক্ষেত্রে পরবর্তী পৃষ্ঠাগুলিতে প্রদত্ত ছকে বর্ণিত নিয়মাবলী অনুযায়ী সর্বক্ষেত্রে পরবর্তী পৃষ্ঠাগুলিতে প্রদত্ত ছকে বর্ণিত ঘন্টা সংকেত ব্যবহৃত হইবে। উহার অনুলিপি প্রতিটি ষ্টেশনে ব্লক যন্ত্রের সন্নিকটে ঝুলাইয়া রাখিতে হইবে।

৩৩১। **সংকেত সমূহের প্রাপ্তি স্বীকার**।– (ক) প্রাপ্ত প্রতিটি সংকেত বৈধ স্বীকার বার্তা প্রেরণের মাধ্যমে স্বীকৃত হইবে।

(খ) কোন সংকেতের প্রাপ্তি স্বীকৃত হইবে না, যতক্ষণ না ইহা পরিষ্কার বোধগম্য হয়।

(গ) কোন সংকেত সম্পূর্ণ হইয়াছে বলিয়া বিবেচিত হইবে না, যতক্ষণ না ইহার প্রাপ্তি স্বীকৃত হয়।

(ঘ) যে ষ্টেশনে সংকেতটি প্রেরিত হইয়াছে সেই ষ্টেশনটি যদি উত্তর দেয় তাহা হইলে অন্যূন ২০ সেকেণ্ড পর পর সংকেতটি পুনরাবৃত্ত হইতে থাকিবে না ইহার উত্তর পাওয়া যায়।

রেল সংকেতসমূহের কোড।–নিম্ন বর্ণিত সংকেত কোড ব্যবহার করা হইবে এবং প্রতিটি সংকেত ধীরে ধীরে ও স্পষ্টভাবে দিতে হবে-

ক্রম নং	নির্দেশনা	সংকেত	যেভাবে সিগনাল প্রেরিত হইবে।	যেভাবে সিগনাল প্রাপ্তি স্বীকৃত হইবে
১।	দৃষ্টি আকর্ষণ	০	এক স্ট্রোক বা ধাক্কা	এক স্ট্রোক বা ধাক্কা
২।	লাইন ক্লিয়ার বা লাইন ক্লিয়ার অনুসন্ধান			
	(ক) মেইল	০০	দুই	দুই
	(খ) পোষ্টাল এক্সপ্রেস			
	(গ) এক্সপ্রেস যাত্রী বা সেনা ট্রেন ...			
	(ঘ) বিলিফ ট্রেন বা দুর্ঘটনা স্থলে গমনকারী ইঞ্জিন			
	(ঙ) সরাসরি গমনকারী পরিদর্শন স্পেশাল			
	(চ) সাধারণ যাত্রীবাহী ট্রেন	০০-০	দুই বিরতি এক	দুই বিরতি এক
	(ছ) মিশ্র ট্রেন			

১	২	৩	৪	৫
	(জ) সরাসরি গমনকারী মালগাড়ী....	00-00	দুই বিরতি দুই	দুই বিরতি দুই
	(ঝ) সরাসরি গমনকারী খোয়াবহী ট্রেন....			
	(ঞ) দুর্ঘটনাস্থল হইতে প্রত্যাবর্তনকারী রিলিফ ট্রেন	00-000	দুই বিরতি তিন	দুই বিরতি তিন
	(ট) ভ্যান গুডস, পিক-আপ বা ওয়ার্কিং ট্রেন	00-0000	দুই বিরতি চার	দুই বিরতি চার
	(ঠ) সেকশনে থামিবে এরূপ খোয়াবাহী ট্রেন			
	(ড) সেকশনে থামিবে এরূপ পরিদর্শন ট্রেন	00-00000	দুই বিরতি পাঁচ	দুই বিরতি পাঁচ
	(ঢ) লাইট ইঞ্জিল বা সংযুক্ত লাইট ইঞ্জিল			
	(ণ) রিমাউন্ট স্পেশাল ট্রেন ...	00-000000	দুই বিরতি ছয়	দুই বিরতি ছয়
	(ত) এক হাজারেই স্পেশাল ট্রেন ...			

১	২	৩	৪	৫
	(থ) এক্সপ্রেস মালগাড়ী	00-000-0	দুই বিরতি তিন বিরতি এক	দুই বিরতি তিন বিরতি এক
৩।	(ক) সেকশন ট্রেন প্রবেশ করিতেছে...	000	তিন	তিন
	(খ) পরবর্তী অতিক্রমকারী ট্রেনের জন্য শান্টিং করিতে ট্রেন সেকশন প্রবেশ করিতেছে	000-0	তিন বিরতি এক	তিন বিরতি এক
	(গ) ব্রাঞ্চ লাইনের জন্য ট্রেন সেকশনে প্রবেশ করিতেছে	000-00	তিন বিরতি দুই	তিন বিরতি দুই
	(ঘ) পিছনে ইঞ্জিল সহ ট্রেন সেকশন প্রবেশ করিতেছে	000-000	তিন বিরতি তিন	তিন বিরতি তিন
	(ঙ) পিছনে অবরোধ (ব্লকিং ব্যাক) ...	000-0000	তিন বিরতি চার	তিন বিরতি চার

১	২	৩	৪	৫
৪।	(ক) ট্রেন সেকশনের বাহিরে... ...	০০০০	চার	চার
	(খ) বাধা অপসারিত	০০০০০	পাঁচ	পাঁচ
৫।	(ক) শেষ সংকেত বাতিল	০০০০০০	ছয়	ছয়
	(খ) সংকেত ভুলক্রমে দেওয়া হইয়াছে ...	০০০০০০-০	ছয় বিরতি এক	ছয় বিরতি এক
৬।	(ক) বাধা বিপদ সংকেত (সাধারণ) ...	০০০০০০-০০	ছয় বিরতি দুই	ছয় বিরতি দুই
	(খ) ট্রেন থামান এবং টেইল পরীক্ষা করুন ...	০০০০০০-০০০	ছয় বিরতি তিন	ছয় বিরতি তিন
	(গ) ট্রেন-স্ল্যাপ বা টেইল-বোর্ড ছাড়া ট্রেন গিয়াছে	০০০০০০-০০০০	ছয় বিরতি চার	ছয় বিরতি চার
	(ঘ) ট্রেন বিভক্ত হইয়াছে	০০০০০০-০০০০	ছয় বিরতি চার	ছয় বিরতি চার
	(ঙ) ভুল লাইনে ডেইকল যাইতেছে...	০০০০০০-০০০০	ছয় বিরতি চার	ছয় বিরতি চার
৭।	সংকেত পরীক্ষা করা ...	০০০০০০-০০০০	ছয় বিরতি চার	ছয় বিরতি চার

১। ট্রেন রেজিষ্টার বহি।-(ক) ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক অথবা তাহার আদেশ ক্রমে ট্রেন রেজিষ্টার বহি রক্ষিত হইবে।

(খ) যে ব্যক্তি উক্ত বহিটিরক্ষণ করেন তিনি উহাতে প্রাপ্ত স্বীকারোক্তি ব্যবহারিত পরে তাহার মাধ্যমে গৃহীত এবং প্রেরিত সকল সংকেত এবং প্রহণ ও প্রেরণের সময় লিপিবদ্ধ করিবেন।

(গ) সকল ক্ষেত্রে বইটিতে লিপিবদ্ধ সময়গুলি প্রকৃত সময় হইবে, তবে মিনিটের অংশকে পূর্ণ এক মিনিট হিসাবে গণ্য করিতে হইবে।

(ঘ) বহিটিতে সকল অর্ন্তভুক্তি অবশ্যই কালিতে লিপিবদ্ধ করিতে হইবে।

(ঙ) বহিটিতে কোনরূপ মোছামুছি করা চলিবে না। কিন্তু উহাতে কোন অর্ন্তভুক্তি ভুল হইয়া গেলে উহার উপর দিয়া হাল্কাভাবে একটি রেখা টানিয়া কাটিয়া দিতে হইবে, যাহাতে যে কোন সময় উহা পড়িতে পারা যায় এবং সঠিক অর্ন্তভুক্তি উহার উপরে লিপিবদ্ধ করিতে হইবে।

(চ) যে ব্যক্তি উক্ত বহিটিরক্ষণ করেন তিনি উহাতে লিপিবদ্ধ সকল অর্ন্তভুক্তি এবং প্রত্যেকটি ঘর সঠিকভাবে পূরণ করিবার জন্য ব্যক্তিগতভাবে দায়ী থাকিবেন।

২। দৃষ্টি আকর্ষণ সংকেত।-ব্লক যন্ত্রাদির প্রতি দৃষ্টি আকর্ষণ করাইবার প্রয়োজন হইলে, 'লাইন কি পরিষ্কার' (হেজ লাইন ক্লিয়ার) সংকেতটি প্রেরণের পূর্বে 'দৃষ্টি আকর্ষণ' সংকেত প্রদত্ত হইবে।

৩। **'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত প্রেরণের সময়।**-(ক) সম্মুখবর্তী ব্লক ষ্টেশনাদবর্তী ষ্টেশনটিকে আসিবার অনুমতি প্রদান করিবার অবস্থায় আছে কিনা তাহা জানিবার জন্য এবং সংশ্লিষ্ট ট্রেনটির বর্ণনা দিবার জন্য 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি (নিম্নে বর্ণনা অনুযায়ী ঘন্টা সংকেত বা 'বেল কোড' মোতাবেক) সম্মুখবর্তী ব্লক ষ্টেশনে প্রেরণ করিতে হইবে।

(খ) 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি প্রদত্ত হইবে না, যতক্ষণ না 'ট্রেন সেকশনের বাহিরে' (ট্রেন আউট অব সেকশান) সংকেতটি সর্বশেষ পূর্ববর্তী ট্রেনটির জন্য গৃহিত হয়।

৪। **'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত গ্রহণ এবং 'লাইন পরিষ্কার' সংকেত প্রদান।**-(ক) 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি পাইবার পরে আসিবার অনুমতি প্রদানের জন্য প্রয়োজনীয় শর্তসমূহ পূরণ করা হইয়া থাকিলে, উক্ত ব্লক ষ্টেশনে সংকেত নির্দিষ্ট

ব্লক যন্ত্রের সাহায্য 'লাইন পরিষ্কার' নির্দেশ করিবার নিমিত্ত বিশেষ নির্দেশ
সংকেত প্রদানের মাধ্যমে সম্মুখবর্তী ব্লক ষ্টেশনটি প্রাপ্ত সংকেতটি গ্রহণ

(খ) ব্লক যন্ত্রের বিকল হইবার ক্ষেত্র ব্যতীত অন্য কোন ক্ষেত্রে ট্রেনকে
ষ্টেশন ত্যাগ করিতে দেওয়া হইবে না, যদি না লাইন ক্লিয়ার সংকেত পাওয়া যায়।

৩৩৬। **'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত প্রত্যাখ্যান এবং '...' (অবষ্ট্রাকশনডেঞ্জার) সংকেত প্রেরণ।**— (ক) অবরোধ এলাকায় কোন ট্রেনের
কিংবা অন্য যে কোন কারণে লাইনটি অবরুদ্ধ থাকা হেতু সম্মুখবর্তী ষ্টেশনটি
পরিষ্কার সংকেতটি গ্রহণে অপরাপ হয়, তাহা হইলে উক্ত ষ্টেশনটি 'বাধা বিপদ'
প্রেরণের মাধ্যমে উহা প্রত্যাখ্যান করিবে।

(খ) যদি সম্মুখবর্তী অবরোধ ষ্টেশনটি বিপরীত দিক হইতে আগত
ট্রেনের সহিত 'ক্রসিং' করিবার কারণে কোন ট্রেনকে 'লাইন কি পরিষ্কার'
প্রেরণকারী ষ্টেশনে বিলম্বিত করিতে চাহেন তাহা হইলে "বাধা বিপদ" সংকেত
মাধ্যমে 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি প্রত্যাখাত হইবে।

(গ) সম্মুখবর্তী ষ্টেশনটি 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি গ্রহণ না করিয়া,
ষ্টেশনে থামানো হইবে এবং ইহাকে সেখান হইতে ছাড়িয়া যাইতে দেওয়া হইবে
না একটি নুতন 'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেত সম্মুখবর্তী ব্লক ষ্টেশনে
হয়।

৩৩৭। **'ট্রেন সেকশনে প্রবেশ করিতেছে' সংকেত।**- (ক) কোন ব্লক
একটি ট্রেন ছাড়িয়া যাইবার পরে 'ট্রেন সেকশনে প্রবেশ করিতেছে' সংকেত
ব্লক ষ্টেশনে প্রেরিত এবং উহা কর্তৃক সঠিকভাবে উক্ত সংকেতটি প্রাপ্তি স্বীকৃত

(খ) এইরূপে প্রাপ্তি স্বীকৃত হইলে সংশ্লিষ্ট ব্লক সেকশনটি অনুসরণকারী
ট্রেনের জন্য অবরুদ্ধ বলিয়া পরিগণিত হইবে।

৩৩৮। **'ট্রেনে সেকশনের বাহিরে' বা 'বাধা অপসারিত' সংকেত।**-

(ক) সম্পূর্ণ ট্রেনটি আসিয়া পৌঁছিবার পর অথবা যে কারণে সেকশনটি
হইয়াছিল তাহা অপসারণ করিবার পর 'ট্রেন সেকশনের বাহিরে' বা 'বাধা
সংকেতটি সম্মুখবর্তী ষ্টেশন কর্তৃক প্রেরিত হইবে।

'ট্রেন সেকশনের বাহিরে' সংকেতটি প্রদান করিবর পূর্বে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন
ভাবে নিশ্চিত হইবে যে,-

ট্রেনটি সম্পূর্ণরূপে আসিয়া পৌঁছিয়াছে এবং

করিবার অনুমতি প্রদানের জন্য প্রয়োজনীয় শর্তসমূহ করা হইয়াছে।

'বাতিল করণ' সংকেত।- (ক) কোন ব্লক ষ্টেশন হইতে প্রেরিত 'বাতিল
উক্ত ষ্টেশন হইতে প্রদত্ত পূর্ববর্তী সংকেতটিকে বাতিল করিয়া দেয়।

'লাইন কি পরিষ্কার' সংকেতটি প্রেরিত হইবার পরে যদি দেখিতে পাওয়া
ট্রেনের জন্য সংকেতটি প্রদত্ত হইয়াছে উহা শান্টিং বা অন্য যে কারণে
হইবে অথবা যে ব্লক ষ্টেশন হইতে উক্ত সংকেতটি প্রেরিত হইয়াছিল
ষ্টেশন ফিরিয়া আসিয়াছে, তাহা হইলে সম্মুখবর্তী ব্লক ষ্টেশনে 'বাতিল করণ'
পাঠানো হইবে যাহাতে পূর্বতন সংকেতটি বাতিলকৃত হইতে পারে।

'পরীক্ষা করণ' সংকেত।- পরীক্ষা করণ সংকেতটি কেবল মাত্র
কার্যকারিতা পরীক্ষাকরণের উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত হইবে।

চালক কর্তৃক অগ্রসর হইবার অধিকার গ্রহণ। অনুমোদিত বিশেষ
ব্যতীত চালক কোন ব্লক ষ্টেশন তাহার হইতে ট্রেন লইয়া যাইবেন না,
স্থানে বৈদ্যুতিক ইন্টারলকড ব্লক যন্ত্র ব্যবহৃত হয় সেই ষ্টেশনের শেষ
সংকেতটিকে অনুমতি জ্ঞাপক করানোর মাধ্যমে তাহাকে ব্লক সেকশনে
দেওয়া হয়, অথবা যে স্থানে অনুরূপ যন্ত্র ব্যবহৃত হয় না সে স্থানে তিনি
লইবার অধিকার স্বরূপ নিম্নলিখিতগুলির যে কোন একটির অধিকারী হন :-

বৈদ্যুতিক যন্ত্রের সাহায্যে প্রাপ্ত সংশ্লিষ্ট ব্লক সেকশনের জন্য একটি
অথবা

সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক যথাযথভাবে স্বাক্ষরিত একটি লাল ক্লিয়ার
পত্র

এতদুদ্দেশ্যে বিশেষ নির্দেশাবলী দ্বারা ব্যবস্থিত একটি প্রমাণপত্র।

চালক কর্তৃক 'অগ্রসর হইবার অধিকার' পরীক্ষা করণ- ক) সংশ্লিষ্ট
হইবার যে, অগ্রসর হইবার অধিকার পত্রটি নির্ভুল এবং যে ব্লক সেকশনে

তিনি ঢকিতে যাইতেছেন উহার জন্য প্রযোজ্য এবং যদি কথিত অধিকার পত্রী ... টিকেট হয়, তাহা হইলে ইহা সম্পূর্ণ রূপে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক স্বাক্ষরিত হইবার ...

(খ) অনুচ্ছেদ (ক)- তে বর্ণিত শর্তাবলী পালিত না হইলে সংশ্লিষ্ট চালক ... ট্রেন সমেত উক্ত ষ্টেশন অতিক্রম করিবেন না উহা ছাড়িয়া যাইবেন না, যতক্ষণ না ... বা বিচ্যুতিটি সংশোধিত হয়।

আঃনিঃ ৩৪২ ক- চালকের নিকট একটি লাইন ক্লিয়ার টিকেট হস্তান্তরিত ... তিনি উহা রাখিয়া দিবেন যতক্ষণ না তাহার ভ্রমণ শেষ হয়, যখন সকল লাইন ক্লি... টিকেট সমূহ সর্বশেষ ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার-এর নিকট হস্তান্তরিত হইবে। ... আদেশ বা আদেশ সমূহ যাহা তিনি ইতিপূর্বে গ্রহণ করিয়াছেন, তাহা ... লোকোমোটিভ ফোরম্যান-এর নিকট হস্তান্তর করিবেন। যদি লাইন ক্লিয়ার ... কোন বিষয়ে অশুদ্ধ বা অসম্পূর্ণ হয়, তাহা হইলে চালক উহা ফেরৎ দিবেন ... সংশ্লিষ্ট মাষ্টারকে (এবং প্রয়োজনে হইলে গার্ডকে) ত্রুটিটি দেখাইবেন, অতঃপর ... নতুন লাইন ক্লিয়ার টিকেট তাহাকে প্রদান করা হইবে।

আঃ নিঃ ৩৪২ (খ)- লাইন ক্লিয়ার টিকেট সমূহে কোনরূপ পরিবর্তন বা ... করা যাইবে না। কোন লাইন ক্লিয়ার টিকেট অশুদ্ধরূপে লিখিত হইলে, একটি ... লিখিয়া পূর্বেরটিকে বাতিল করা হইবে এবং আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩৪২ ক- তে বর্ণিত ... সমূহ ব্যতীত অশুদ্ধ লাইন ক্লিয়ার টিকেটটি দলিল হিসাবে রক্ষিত থাকিবে।

৩৪৩। **অগ্রসর হইবার অধিকার ঃ চালককে প্রদানে সময়।**- কোন ... হইবার অধিকার' চালকের নিকট হস্তান্তর হইবে না, যতক্ষণ না এই অধ্যায়ের ... নিয়ম সমূহে বর্ণিত পদ্ধতি সংশ্লিষ্ট ক্ষেত্রে প্রযোজ্য, ততটুকু পালিত হয়।

৩৪৪। **বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদি হইতে বাহির টোকেন।**- (ক) বৈদ্যুতিক ... হইতে 'অগ্রসর হইবার অধিকার' স্বরূপ কোন টোকেন বাহির করা হইলে উক্ত টোকেন ... সংখ্যাটি সংশ্লিষ্ট ট্রেন রেজিষ্টার বহিতে লিপিবদ্ধ হইবে।

(খ) সম্মুখবর্তী ষ্টেশনে আসিয়া পৌঁছিবার পরে সংশ্লিষ্ট চালক বিশেষ ... নুসারে উক্ত টোকেনটি তথায় জমা দিবেন। এই টোকেনটি অতঃপর উক্ত ... বৈদ্যুতিক যন্ত্রটির ভিতরে রাখিয়া দেওয়া হইবে।

(গ) যদি ট্রেনটিকে উহা যে ব্লক ষ্টেশন হইতে যাত্রা শুরু করিয়াছে তথায় ফিরিয়া ... হয়, তাহা হইলে এইরূপ প্রত্যাবর্তনের পরে উক্ত টোকেনটিকে যে যন্ত্র হইতে বাহির ... করিল পুনরায় সেই যন্ত্রের ভিতরে রাখিয়া দেওয়া হইবে।

৩৪৫। **টোকেন এবং টোকেন যন্ত্রসমূহের বিষয় ষ্টেশন মাষ্টারের বিশেষ ...** কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টার নিম্নলিখিত বিষয়গুলি নিশ্চিত করিবার জন্য ... করিতে দায়ী থাকিবেন, যেন-

(ক) তিনি ছাড়া অন্য কেহ ব্লক যন্ত্রটি পরিচালনা না করেন।

(খ) বৈদ্যুতিক কথোপকথন যন্ত্র মারফৎ সাধিত যে কোন যোগাযোগ এবং ঘোষণা সংখ্যা বরাদ্দের অতিরিক্ত ব্যবস্থা হিসাবে ৩৩০ হইতে ৩৩৯ নং নিয়মসমূহে বর্ণিত ঘন্টা সংকেত সম্পর্কিত পদ্ধতিটি যথাযথরূপে পালিত হয়।

(গ) কোন টোকেন প্রয়োজন হইবার পূর্বে যন্ত্রটি হইতে বাহির করা না হয় এবং বাহির করা হইলে তাহা কোন চালককে প্রদান করা বা পুনরায় যন্ত্রের ভিতরে রাখিয়া দেওয়ার পূর্ব পর্যন্ত নিজের ব্যক্তিগত জিম্মায় রক্ষিত হয়।

(ঘ) টোকেন যন্ত্রের সহিত ষ্টার্টারগুলি ইন্টারলকড না থাকিলে, কোন বিশেষ সম্মুখ ট্রেনের ক্ষেত্রে চালকের নিকট বর্হিগামী টোকেনটি প্রদান করিবার পূর্বে অন্তর্গামী টোকেনটি গৃহীত হয়।

(ঙ) অন্তর্গামী কোন ট্রেন হইতে টোকেনটি লইবার পরে উহা তৎক্ষণাৎ যন্ত্রটির ভিতরে রাখিয়া দেওয়া হয়।

(চ) বিশেষ নির্দেশানুসারে অধিকার প্রাপ্ত ব্যক্তি ব্যতীত অন্য কেহ ব্লক যন্ত্রটি না খুলেন।

আঃ নিঃ ৩৪৫ ক- ব্লক যন্ত্রটি উহার রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বে নিয়োজিত কর্মচারীগণ ... খোলা বা পরিচালিত হইবে না, যতক্ষণ না কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টারের নিকট ... এই মর্মে একটি লিখিত অনুমতি পত্র পাওয়া যায়।

৩৪৬। **লাইন ক্লিয়ার টিকেট।**- (ক) ব্লক যন্ত্রের বিকলতাহেতু 'অগ্রসর হইবার অধিকার' স্বরূপ লাইন ক্লিয়ার টিকেট প্রদান করিতে হইলে উহা, নিম্ন নির্দেশানুসারে অন্যরূপ ব্যবস্থিত না হইলে, নিম্ন বর্ণিত ফরমে প্রদত্ত হইবে।

বাংলাদেশ রেলওয়ে

নং .....

উর্ধগামী

——— লাইন ক্লিয়ার

নিম্নগামী

ট্রেন নং .....

তারিখ.....

সময়.....ঘঃ.....মিঃ

ষ্টেশন মাষ্টর.....এর নিকট হইতে

উর্ধগামী

..... নং ট্রেনের চালকের প্রতি।

নিম্নগামী

লাইন পরিস্কার আছে এবং আপনি এতদ্বারা..... ষ্টেশন হইতে ..... ষ্টেশন পর্যন্ত অগ্রসর হইবার অধিকারপ্রাপ্ত হইলেন।

গোপন সংখ্যা (প্রাইভেট নং) .....

ষ্টেশন মাষ্টার

(খ) এইরূপ প্রতিটি টিকেটে একটি করিয়া ক্রমিক সংখ্যা থাকিবে এবং রেজিষ্টার বহিতে লিপিবদ্ধ হইবে। নিম্নগামী ট্রেন সমূহের জন্য বরাদ্দকৃত ক্রমিক সংখ্যা উর্ধগামী ট্রেন সমূহের ক্রমিক সংখ্যা হইতে স্পষ্টতঃ পৃথক হইবে।

(গ) এই নিয়মের উপ নিয়ম (ক) এবং (খ)-তে বর্ণিত টিকেটগুলি নিম্নলিখিত বর্ণের হইবে:-

(১) নিম্নগামী মেইন লাইনের 'লাইন ক্লিয়ার' সাদা বর্ণের স্বাভাবিক কাগজে

(২) উর্ধ্বগামী মেইন লাইনের 'লাইন ক্লিয়ার' উভয় পৃষ্ঠায় খাড়া লাল রেখা সমেত সাদা বর্ণ ভিন্ন অন্য কোন পৃথক বর্ণের কাগজে,

(৩) নিম্নগামী শাখা এবং লুপ লাইনের 'লাইন ক্লিয়ার' সমূহ সাদা কাগজে উভয় পৃষ্ঠায় তিনটি কোণা কাল বর্ণের হইবে ও চতুর্থ কোণায় "শাখা" এবং "লুপ" মধ্যে প্রভেদকারী শব্দ লিখিত থাকিবে।

(৪) উর্ধগামী শাখা এবং লুপ লাইনের 'লাইন ক্লিয়ার' সমূহ উভয় পৃষ্ঠায় লাল রেখা সমেত সাদা ভিন্ন অন্য কোন পৃথক বর্ণের কাগজে এবং ইহার উভয় পৃষ্ঠায় তিনটি কোণা কাল বর্ণের হইবে ও চতুর্থ কোণায় 'শাখা এবং লুপ'-এর মধ্যে প্রভেদকারী শব্দ থাকিবে।

(৫) যদি কোন ষ্টেশনের একই প্রান্ত হইতে দুইটি শাখা বা লুপ লাইন বাহির হয় তাহলে একটি শাখা বা লুপ লাইনের 'লাইন ক্লিয়ার' অনুচ্ছেদ (৩) বা (৪) অনুযায়ী উভয় পৃষ্ঠায় তিনটি কোণায় কাল ত্রিভুজ আকার অঙ্কিত থাকিবে। অপর শাখা বা লুপ লাইনের টিকেটের অনুরূপ তিনটি কোণায় কাল বর্ণের বৃত্ত থাকিবে।

যদি দুই অপেক্ষা অধিক শাখা বা লুপ লাইন থাকে তাহা হইলে অবশিষ্ট শাখা বা লুপগুলির 'লাইন ক্লিয়ার' সমূহের উভয় পৃষ্ঠায় অনুরূপ কোণগুলিতে একটি মোটা অক্ষরের মধ্যে একটি প্রভেদকারী আদ্যাক্ষর অঙ্কিত থাকিবে।

৩৪৭। **সতর্কতা আদেশ** :- (ক) যখনই লাইনের মেরামত বা অন্য কোন কারণে কোন পূর্ব সতর্কতা গ্রহণের প্রয়োজন হয়, তখন যে স্থানে অনুরূপ পূর্ব সতর্কতার প্রয়োজন সেই স্থানের নিকটতম থামিবার ষ্টেশন কিংবা ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তা কর্তৃক নির্দিষ্ট ষ্টেশনসমূহ হইতে চালকের নিকট, যে কিলোমিটার নির্দেশক খুঁটি সমূহের মধ্যে কোন পূর্ব সতর্কতা প্রয়োজন তাহার বিবরণ, এই পূর্ব সতর্কতা গ্রহণের কারণ এবং স্থানে ট্রেন চলাচলের গতিমাত্রা সম্পর্কে বিশদ বিবরণ সম্বলিত সতর্কতা আদেশ প্রদান করা হইবে।

(খ) সংশ্লিষ্ট স্থানে নিরাপদ দূরত্বে স্থায়ী সংকেত সমূহের ব্যবস্থা থাকিলে এবং ষ্টেশন বা ট্রাফিক বিভাগ কর্তৃক সংশ্লিষ্ট সকল শ্রাম্যমান (রানিং) কর্মচারীকে বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে অবহিত করা হইয়া থাকিলে দীর্ঘ মেয়াদী মেরামতের ক্ষেত্রে উপ-নিয়ম (ক) প্রযোজ্য হইবে না।

(গ) উপ-নিয়ম (ক) উল্লিখিত সতর্কতা আদেশ উভ পৃষ্ঠা সবুজ বর্ণের কাগজে দ্বারা পূর্ণভাবে লিখিত ও সহিকৃত হইবে, তবে তাহা ব্যবস্থা হিসাবে কোণাকুণি ভোরাকাটা সাদা কাগজেও সর্তকতা আদেশ দেওয়া যইতে পারে।

আঃ নিঃ ৩৪৭ ক- **সতর্কতা আদেশ জারি করিবার ক্ষেত্র**। -(১) যখনই লাইনের মেরামত, কোন সংকেত বা ইন্টারলকড কেবিং পয়েন্ট-এর ত্রুটি কিংবা অন্য কোন কারণে চালককে বিশেষ পূর্ব সতর্কতা, নিয়ন্ত্রণ বা নির্দেশ পালন করিতে

হয়, তখন নিম্ন লিখিত অনুচ্ছেদ (২) এর ক্ষেত্র ব্যতীত অন্যান্য ক্ষেত্রে [illegible] অনুরূপ বিশেষ সতর্কতা, নিয়ন্ত্রণ বা নির্দেশসমূহ প্রযোজ্য সেই সেকশনের [illegible] পূর্বের ষ্টেশন হইতে চালককে একটি সর্তকতা আদেশপত্র ওপিটি/৮০ [illegible] হইবে। পালনযোগ্য বিশেষ পূর্ব সতর্কতা, নিয়ন্ত্রণ বা নির্দেশ সমূহ [illegible] পত্রে এতদুদ্দেশ্যে রক্ষিত পৃষ্ঠায় লিপিবদ্ধ করিতে হইবে। সতর্কতা আদেশ [illegible] চালককে প্রদত্ত নির্দেশাবলী তাহাকে অবশ্যই পালন করিতে হইবে।

নিম্নলিখিত ক্ষেত্র সমূহে এই নিয়ম প্রযোজ্য হয় না-অর্থাৎ সতর্কতার [illegible] জারী করিতে হয় না ঃ-

(ক) উপরে বর্ণিত ক্ষেত্র সমূহ ব্যতিরেকে ক্রটিযুক্ত সংকেত সহ [illegible] হুশিয়ারী ক্ষেত্রে যাহার জন্য সাঃ নিঃ ৪৭ হইতে ৪৯ এবং উহাদের আনুষঙ্গিক [illegible] দ্রষ্টব্য;

(খ) কার্যকারী সময়পঞ্জীতে বর্ণিত বিশেষ নিয়ন্ত্রণ বা নির্দেশ সমূহের [illegible]

(গ) গেজেটে প্রকাশিত ও স্থায়ী সিগনাল সমূহ দ্বারা নির্দেশিত বলিয়া [illegible] প্রজ্ঞাপিত বিশেষ বাধানিষেধ (রেষ্ট্রিকশন) সমূহের ক্ষেত্রে।

টীকা ঃ একটি ফ্ল্যাগ বা 'ডি' শ্রেণীর ষ্টেশন এই সকল নিয়মাবলীর আওতাধীন নহে।

(২) বিশেষ পূর্ব সতর্কতা বা নিয়ন্ত্রণ সমূহ প্রযোজ্য হয় এইরূপ এলাকায় [illegible] পূর্বের ষ্টেশন সমূহের উপর দিয়া বিরতিহীনভাবে চলাচলের জন্য নির্ধারিত [illegible] চালকগন, যখনই প্রয়োজন, সংশ্লিষ্ট এলাকায় প্রবেশের পূর্বে পূর্ববর্তী বিরতির [illegible] একটি সতর্কতা আদেশ গ্রহণ করিবেন।

আঃ নিঃ ৩৪৭ খ- **খোয়াবাহী ট্রেনের জন্য প্রযোজ্য সতর্কতা আদেশ ঃ** [illegible] সমূহের মধ্যে কার্য করিবে এইরূপ খোয়াবাহী ট্রেনের চালকগণ একটি [illegible] আদেশ গ্রহণ করিবেন। প্রত্যক ক্ষেত্রে অনুসরণীয় বিশেষ নির্দেশাবলী [illegible] লাইনটি মুক্ত হইবে সেই সময়টি সর্তকতা আদেশ পত্রের অপর পৃষ্ঠায় লিপিবদ্ধ [illegible] মাষ্টার কর্তৃক সহিকৃত হইবে।

আঃ নিঃ ৩৪৭ গ- **ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক সকর্ততা আদেশ সহিকরণ ঃ-**

(১) কোন সর্তকতা আদেশ জারী করিবার পূর্বে, উহার নির্ধারিত স্থানে [illegible] তারিখ সহ সহি করিবেন।

(২) ষ্টেশন মাষ্টার, সতর্কতা আদেশ সহি ও তারিখ প্রদান করিয়া [illegible] ভাবে বা ষ্টেশনের কোন কর্মচারীর-মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট গার্ডের নিকট হস্তান্তর করিবেন।

(৩) আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩৪৭ (১) এবং (২) মোতাবেক একটি সতর্কতা আদেশ জারী [illegible] করিবার পরে ষ্টেশন মাষ্টার নিশ্চিত করিবেন যে, উহার প্রতিপত্রটি [illegible] গার্ড এবং চালক উভয় কর্তৃক সহিকৃত হইয়াছে এবং এই বিষয়ে কোন [illegible] হইলে তৎক্ষণাৎ তাহা তাহার বিভাগীয় কর্মকর্তাকে অবিহিত করিবেন।

আঃ নিঃ ৩৪৬ ঘ- **গার্ড কর্তৃক সতর্কতা আদেশ এবং উহার প্রতিপত্র সহিকরণ ঃ-** [illegible] বিশেষ সতর্কতা বা নিয়ন্ত্রণ সমূহ সম্পর্কে ওয়াকিবহাল হইয়াছেন এবং সংশ্লিষ্ট [illegible] যথেষ্ট শিক্ষিত না হইলে অনুসরণীয় বিশেষ নির্দেশাবলী তাহাকে ব্যাখ্যা করা [illegible] এই মর্মে স্বীকৃতি স্বরূপ সতর্কতা আদেশ এবং উহার প্রতিপত্র গার্ড কর্তৃক সহিকৃত [illegible]

আঃ নিঃ ৩৩৭ ঙ- **চালক কর্তৃক প্রতিপত্র সহিকরণ ঃ-** চালক প্রতিপত্রটি সহি [illegible] মাধ্যমে সতর্কতা আদেশটির প্রাপ্তিস্বীকার করিবেন এবং যথেষ্ট শিক্ষিত নহেন [illegible] চালক কর্তৃক প্রদত্ত উক্ত সহি, অনুসরণীয় বিশেষ নির্দেশাবলী তাহার নিকট গার্ড [illegible] ব্যাখ্যাত হইবার স্বীকৃতি স্বরূপ গণ্য হইবে।

আঃ নিঃ ৩৪৭ চ- **সতর্কতা আদেশ প্রদানের জন্য ট্রেনসমূহ থামানো ঃ-** (১) [illegible] আদেশ প্রদান করিবার জন্য ট্রেন সমূহকে অনির্ধারিত ভাবে থামানো যাইবে [illegible] শর্ত থাকে যে, যে সেকশনের জন্য বিশেষ পূর্ব সতর্কতা বা বাধানিষেধ সমূহ [illegible] উহার অব্যবহিত পূর্ববর্ত্তী ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার এইমর্মে সর্বশেষ বিরতির ষ্টেশন [illegible] বিজ্ঞপ্তি পাইয়াছেন যে, সংশ্লিষ্ট চালক প্রয়োজনীয় সতর্কতা আদেশ লাভ করিয়াছেন।

(২) সর্বশেষ বিরতির ষ্টেশন আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩৪৭ চ (১)- এ বর্ণিত বিজ্ঞপ্তিটি [illegible] তারবার্তার মাধ্যমে নিম্নলিখিত আকারে প্রেরণ করিবেন ঃ-

"ট্রেন নং. . . . . এর চালক . . . . . ষ্টেশন

. . . . . ষ্টেশন পর্যন্ত সেকশনের জন্য. . . . . নং সতর্কতা [illegible] গ্রহণ করিয়াছেন।"

(৩) আনুষঙ্গিক নিয়ম ৩৪৭ ক (২) এর ব্যবস্থা সমূহ পালনকালে, বিশেষ [illegible] সমূহ বলবৎ রহিয়াছে এইরূপ প্রতিটি ষ্টেশন-হইতে-ষ্টেশন সেকশনের জন্য [illegible] সমূহের ক্রমিক নম্বরসহ, একাধিক হইলে, একটি করিয়া পৃথক সতর্কতা [illegible] জারী করিতে হইবে।

আঃ নিঃ ৩৪৭ ছ- ভ্রমণ শেষে, চালক তাহা কর্তৃক গৃহীত সতর্কতা
আদেশসমূহ সংশ্লিষ্ট লোকোমোটিভ ফোরম্যানের নিকট হস্তান্তর করিবেন।

আঃ নিঃ ৩৪৭ জ- (১) আঃ নিঃ ৩৪৭ (ক) অনুসারে একটি সতর্কতা
জারী করা হইলে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার জারীকৃত সতর্কতা আদেশটির সংখ্যা
বহির ভিতরের পাতায় লিপিবদ্ধ করিবেন।

(২) আঃ নিঃ চ (২) অনুসারে, চালক শেষ বিরতি ষ্টেশনে একটি
আদেশ প্রাপ্ত হইয়াছেন এই মর্মে বিজ্ঞপ্তি পাইবার পরে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার
ট্রেন বার্তা বহির ভিতরের পাতার সহিত উক্ত বিজ্ঞপ্তিবাহী তার বার্তাটি
রাখিবেন।

৩৪৮। **অগ্রসর হইবার অধিকার সম্পর্কে ষ্টেশন মাষ্টারের দায়িত্ব**। -
মাষ্টার নিশ্চিত হইবেন যে চালকের নিকট হস্তান্তরিত 'অগ্রসর হইবার অধিকার
আছে এবং লিখিত 'অগ্রসর হইবার অধিকার' পত্রের ক্ষেত্রে, ইহা সম্পূর্ণ
কালিতে লিখিত ও পূর্ণাঙ্গরূপে স্বাক্ষরিত হইয়াছে।

৩৪৯। **ষ্টেশনে অপেক্ষমান চালকের নিকট 'অগ্রসর হইবার অধিকার**
র।- যদি ট্রেনটি ষ্টেশনে থামে এবং অন্য ট্রেনকে অতিক্রম (ক্রস) করিবার
করে, তাহা হইলে চালককে 'অগ্রসর হইবার অধিকার'প্রদান করা হইবে না,
শেষোক্ত ট্রেনটি সম্পূর্ণরূপে আসিয়া পৌঁছে এবং পূর্বোক্ত ট্রেনটির জন্য
পরিস্কার করে।

৩৫০। **চলককে 'অগ্রসর হইবার অধিকার' প্রদানকারীর বিবরণ**।
'অগ্রসর হইবার অধিকার' সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার বা বিশেষ নির্দেশানুসারে
নিযুক্ত রেল কর্মচারী কর্তৃক ব্যতীত চালকের নিকট প্রদান করা হইবে না।

টীকা ঃ- কার্যকরী সময়তপঞ্জীর (ওয়ার্কিং টাইম টেবিলের) পরিশিষ্ট দ্রষ্টব্য।

৩৫১। **দুইজন চালক থাকিলে 'অগ্রসর হইবার অধিকার' প্রদানের**
যদি দুইটি ইঞ্জিন একত্রে সংযুক্ত থাকে, অথবা যদি কোন ট্রেন-এর সম্মুখভাগে
ইঞ্জিন এবং পিছনে আর একটি ইঞ্জিন থাকে, তাহা হইলে সামনে ইঞ্জিনের
নিকট 'অগ্রসর হইবার অধিকারটি' হস্তান্তর করা হইবে।

। **ব্লক যন্ত্রের বিকলতা**।- (ক) ব্লক যন্ত্রসমূহ বা উহাদের বৈদ্যুতিক
বিকল হইয়া পড়িলে, আসিবার অনুমতি বৈদ্যুতিক কথোপকথন যন্ত্রের
প্রেরিত হইবে।

(খ) এইরূপ আসিবার অনুমতি গৃহীত হইলে ট্রেন রেজিষ্টার বহিটিতে তাহা
হইবে এবং অতঃপর ট্রেনটিকে অগ্রসর হইতে দেওয়া যাইবে।

। **যে সকল ব্লক ষ্টেশনে বৈদ্যুতিক যন্ত্রাদি ব্যবস্থিত নাই**।

। **সংকেত সমূহ প্রেরণ**। -৩৩০, ৩৩১, এবং ৩৩৩ হইতে ৩৩৯ নং
বর্ণিত সংকেতসমূহ অথবা বিশেষ নির্দেশাবলী দ্বারা নির্দেশিত উহাদের
সমূহ প্রয়োজনের ক্ষেত্রে বৈদ্যুতিক কথোপকথন যন্ত্রের মাধ্যমে প্রেরিত

দ্রষ্টব্য: প্রথম খণ্ডের পরিশিষ্ট ৪ দ্রষ্টব্য।

। **বার্তাসমূহের জন্য ব্যবহৃত ফার্মসমূহ**।- (ক) ট্রেন সমূহের পরিচালনা
প্রেরিত সকল বার্তা রেলওয়ে প্রশাসন কর্তৃক এতদুদ্দেশ্যে বিশেষভাবে ব্যবস্থিত
লিখিত হইবে।

(খ) এইরূপ ফর্মসমূহ পুস্তকাকারে বাঁধাইকৃত থাকিবে এবং প্রত্যেক ষ্টেশনে
বা বিশেষ নির্দেশাবলী মোতাবেক এতদুদ্দেশ্যে নিযুক্ত রেলকর্মচারী কর্তৃক
হইবে।

। **বার্তাসমূহের পার্থক্য**।- ট্রেন পরিচালনা সম্পর্কে প্রেরিত প্রতিটি বার্তা
ট্রেনটির সহিত সম্পর্কিত উহার বিষয়ে সুষ্ঠুরূপে বর্ণনা করিবে।

(খ) প্রতিটি ট্রেনের জন্য একটি করিয়া পৃথক অনুসন্ধান এবং উত্তর প্রেরিত
।

। **বার্তা এবং অগ্রসর হইবার অধিকার সমূহের লিখন এবং সহিকরণ**।-

(ক) ট্রেন পরিচালনা সম্পর্কে প্রেরিত সকল বার্তা এবং লিখিত 'অগ্রসর হইবার
সমূহ কালিতে লিখিত এবং উহা প্রেরণ কিংবা জারী করণের ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যক্তি
স্বাক্ষরিত হইবে।

(খ) কোন বার্তা বা 'অগ্রসর হইবার অধিকার' যতক্ষণ না প্রয়োজন হয়, সম্পূর্ণ বা
ভাবে লিখিত বা সহিকৃত হইবে না।

আঃ নিঃ ৬৫৬ (ক)- প্রান্তিক বা জংশন ষ্টেশন ব্যতীত অন্য কোন ষ্টে
মাষ্টার সম্মুখবর্তী ষ্টেশন হইতে 'লাইন ক্লিয়ার'- এর জন্য আবেদন করিবেন না,
না তিনি এই মর্মে অবগত হন যে, সংশ্লিষ্ট ট্রেনটি পশ্চাদবর্তী ষ্টেশন হইতে
আসিয়াছে। ইহা ঐ সকল ষ্টেশন সমূহের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না যাহাদের
ভ্রমণের জন্য ১৫ মিনিট বা তারও কম সময়ের প্রয়োজন হয়, এবং সে ক্ষেত্রে
ষ্টেশনকে 'লাইন ক্লিয়ার' প্রদান করিবার পর সম্মুখবর্তী ষ্টেশন হইতে "লাইন ক্লি
চাওয়া হইবে।

৩৫৭। **বার্তা সমূহ সম্পূর্ণ করণ** ।- দুর্ঘটনা প্রতিরোধ বা অন্য কোন জরুরী
ব্যতীত, কোন বার্তার অংশ বিশেষ প্রেরিত কিংবা উহা অনুযায়ী কোন ব্যবস্থা
হইবে না, যতক্ষণ না সম্পূর্ণ বার্তাটি লিখিত হয়।

আঃ নিঃ ৩৫৭ ক- (১) লাইন ক্লিয়ার বার্তাসমূহ প্রেরণকারী এবং গ্রহণকারী
ষ্টেশনদ্বয়ের সংক্ষিপ্ত সাংকেতিক নাম সহ সম্পূর্ণরূপে সংকেতকৃত হইবে এবং
রূপে সংকেতকৃত কোন বার্তা গ্রহণ করা হইবে না।

(২) কোন বার্তার প্রাপ্তি স্বীকৃত হইবে না যদি না ইহা পরিস্কাররূপে
এবং যদি না প্রেরণকারী এবং গ্রহণকারী ষ্টেশনদ্বয়ের সাংকেতিক নাম এবং
স্বাক্ষর পাওয়া যায়।

(৩) কোন বার্তা সম্পূর্ণ হইয়াছে বলিয়া পরিগণিত হইবে না যতক্ষণ না
গ্রাহক সিগনালার তাহার স্বাক্ষর প্রদান করতঃ বার্তাটির প্রাপ্তি স্বীকার করেন।

(৪) একটি অসম্পূর্ণ বার্তা বা যে বার্তাটির প্রাপ্তি স্বীকৃত হয় নাই
এবং প্রাপ্তি স্বীকৃত হওয়ার পূর্ব পর্যন্ত পুনরাবৃত্ত হইতে থাকিবে।

৩৫৮। **বার্তা এবং 'অগ্রসর হইবার অধিকার' সমূহের সংরক্ষণ** ।-
এবং অগ্রসর হইবার অধিকার সমূহ জারী করণের পরে বিশেষ নির্দেশাবলী
নির্ধারিত মেয়াদ শেষে উহাদিগকে বিনষ্ট করা হইবে। তবে শর্ত থাকে যে,
বার্তা! বা অগ্রসর হইবার অধিকার জারী করণের পরে অন্যূন এক মাস পূর্বে
করা হইবে না।

আঃ নিঃ ৩৫৮ ক- ট্রেন বার্তা বহি এবং অগ্রসর হইবার অধিকার সমূহ,
হইবার পরে কমপক্ষে তিনমাসের জন্য সংরক্ষণ করিতে হইবে।

৩৫৯। **'আসিবার অনুমতি' বাতিল করণ** ।- যখন কোন ট্রেন আসিবার অনুমতি
করা হয়, তখন বিপরীত দিক হইতে কোন ট্রেনকে ছাড়িয়া আসিতে দেওয়া হইবে
করণ না এইরূপ বাতিল করণের প্রাপ্তি স্বীকার করিয়া এবং 'যেই ট্রেনটির জন্য
অনুমতি প্রদত্ত হইয়াছে উহা বিলম্বিত হইতেছে এবং হইবে' এই মর্মে একটি
গৃহীত হয়।

৩৬০। **চালক কর্তৃক অগ্রসর হইবার অধিকার গ্রহণ** ।- কোন চালক তাহার ট্রেন
কোন ষ্টেশন হইতে ছাড়িয়া যাইবেন না যদি না তাহার কাছে অগ্রসর হইবার
হিসাবে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক যথাযথ রূপে স্বাক্ষরিত একটি লাইন
টিকেট থাকে।

আঃ নিঃ ৩৬০ ক- ষ্টাটিং সিগনাল সমূহের ব্যবস্থা না থাকিলে কোন ট্রেনবিহীন
চালক কোন ষ্টেশন হইতে তাহার ইঞ্জিনটি সমেত ছাড়িয়া আসিবেন না, যদি না
ক্লিয়ার টিকেটটি তাহার নিকট কর্তব্যরত ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক ব্যক্তিগত ভাবে হস্ত
করা হয়, যিনি তাহাকে অগ্রসর হইবার জন্য হাত সংকেত প্রদর্শন করিবেন।

আঃ নিঃ ৩৬০ খ- যে ব্লক সেকশনের জন্য লাইন ক্লিয়ার গৃহীত হইয়াছে সেই
প্রবেশে ঢুকিবার পরে যদি ট্রেনটি কোন কারণে পরবর্তী লাইন ক্লিয়ার ষ্টেশনটির
অগ্রসর হইতে অক্ষম হয় কিন্তু যে ষ্টেশন হইতে অগ্রসর হইয়াছিল সেই
ফিরিয়া আসে, তাহা হইলে উহা আসিয়া পৌঁছিবার সাথে সাথে ষ্টেশন
ব্যক্তিগতভাবে চালকের নিকট হইতে লাইন ক্লিয়ার টিকেটটি ফেরৎ লইবেন
উহা বাতিলকরণ পূর্বক ট্রেনটি পুনরায় কোন এক দিকে যাত্রা করিবার জন্য প্রস্তুত
আর একটি 'লাইন ক্লিয়ার' সমেত পূর্বোক্ত টিকেটটি চালকের নিকট হস্তান্তর
। ইঞ্জিনের প্রান্তিক ষ্টেশনের ক্ষেত্রে 'লাইন ক্লিয়ার' টিকেটটি বাতিল করিয়া
উহা চালককে ফিরাইয়া দেওয়া হইবে।

৩৬১। **চালককে অগ্রসর হইবার অধিকার প্রদানের সময়** ।- কোন অগ্রসর
অধিকার চালককে প্রদান করা হইবে না, যতক্ষণ না এই অধ্যায়ের পূর্ববর্তী
সমূহে বর্ণিত পদ্ধতি, যতটুকু প্রযোজ্য ততটুকু, ৩৫৩ নং নিয়মে বর্ণিত সংশোধন
যদি থাকে, পালিত হয়।

৩৬২। **লাইন ক্লিয়ার টিকেট সমূহ** ।- (ক) বিশেষ অনুসারে ব্যতীত ৩৬০ নং
বর্ণিত লাইন ক্লিয়ার টিকেট সমূহ ৩৪৬ নং নিয়মে বর্ণিত ফরমে লিপিবদ্ধ হইবে।

(খ) যদি ২৩৫ (২) নিয়মানুসারে শর্তসাপেক্ষ অনুমতি প্রদত্ত হয়, তাহা লাইন ক্লিয়ার টিকেটটি নিম্নরূপ হইবে:-

বাংলাদেশ রেলওয়ে

নং.....

উর্ধগামী / নিম্নগামী লাইন ক্লিয়ার

ট্রেন নং..... তারিখ.....

সময়..... ঘঃ ..... মিঃ

.....নং ট্রেন পৌঁছাইলে

উর্ধগামী / নিম্নগামী লাইন..... পর্যন্ত পরিষ্কার আছে

উর্ধগামী / নিম্নগামী ট্রেন..... ঘঃ..... মিনিটে সম্পূর্ণ পৌঁছিবার

ষ্টেশন মাষ্টার..... এর নিকট হইতে

উর্ধগামী / নিম্নগামী ট্রেন নং..... এর চালকের প্রতি

লাইন পরিষ্কার আছে এবং আপনি এতদ্বারা..... ষ্টেশন পর্যন্ত যাইবার অধিকার প্রাপ্ত হইলেন।

গোপন সংখ্যা.....

ষ্টেশন মাষ্টার

টিকেট একটি ক্রমিক সংখ্যা সম্বলিত এবং নিম্নলিখিত সংশোধনী সহ বিষয়ে বর্ণিত বর্ণের হইবে ঃ-

(ক) উর্ধগামী এবং নিম্নগামী মেইন লাইন সমূহে ব্যবহার্য টিকেটগুলির উভয় অতিরিক্ত সবুজ ডোরা দাগ থাকিবে।

(খ) উর্ধগামী এবং নিম্নগামী শাখা এবং লুপ লাইন সমূহে ব্যবহার্য টিকেট সমূহের অতিরিক্ত সবুজ ডোরা দাগ থাকিবে।

অপরাপর নিয়মাবলীর প্রয়োগযোগ্যতা ।- ৩৪২ এবং ৩৪৭ হইতে ৩৫১ পর্যন্ত ব্লক যন্ত্রের ব্যবস্থা নাই এইরূপ ব্লক ষ্টেশন সমূহের কার্য পরিচালনার প্রযোজ্য হইবে।

ঊনবিংশ অধ্যায়

রেলওয়ের বিদ্যুতায়িত সেকশনে বৈদ্যুতিক ট্রেন পরিচালনা

[মূল বইয়ে বাদ দেওয়া হইয়াছে]

বিংশ অধ্যায়

দণ্ড সমূহ

নিয়ম লঙ্ঘনের জন্য দন্ডসমূহ ।- কোন রেল কর্মচারী এই সকল নিয়মের কোন একটি লঙ্ঘন করিবার মত অপরাধ করিলে এইরূপ পরিমাণ জরিমানা দিবেন যাহা তাহার এক মাসের বেতনের অধিক হইবে না। রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ এই টাকা তাহার মাসিক বেতন হইতে কাটিয়া লইতে পারিবে। [রেলওয়ে আইন ৪৭ (২) ধারা দ্রষ্টব্য ।]

প্রথম খণ্ড ঃ পরিশিষ্ট ৭

দুর্ঘটনার সংবাদ ও প্রতিবেদন পাঠাইবার নিয়মাবলী

প্রথম অধ্যায়

দুর্ঘটনার সংজ্ঞা, শ্রেণী বিভাগ, সংবাদ প্রেরণ এবং এই সংক্রান্ত ব্যবস্থা

১। **দুর্ঘটনা** ।- যে কোন ধরণের ঘটনা যাহা রেলওয়ে, ইহার ইঞ্জিন, স্থায়ীপথ, পূর্তকর্ম যাত্রী সাধারণ এবং/ অথবা কর্মচারীর নিরাপত্তার বিঘ্ন ঘটায় অন্য কাহারও নিরাপত্তার বিঘ্ন ঘটায় অথবা যাহা রেলওয়ে ক্ষতিসাধন বা বিলম্ব সাধন করে বা করিতে পারে তাহাকে দুর্ঘটনা বলে। সাধারণতঃ রেলওয়ের মধ্যে সংঘটিত এই ধরণের কোন ঘটনা দুর্ঘটনা বলিয়া গণ্য হয়, তবে রেলওয়ের বাহিরে সংঘটিত প্রাকৃতিক দুর্যোগ, যথা- বন্যা, ইত্যাদিকেও দুর্ঘটনা বলিয়া গণ্য হইবে যদি ইহা রেল লাইনের নিরাপত্তার প্রতি বিশেষ হুমকি স্বরূপ হয়।

২। **ট্রেন রেকিং** ।- যখন ইচ্ছাকৃত বাধার ফলশ্রুতি অথবা স্থায়ীপথ, ইকুইপমেন্টের ক্ষতি সাধণের কারণে একটি ট্রেন বা তাহার অংশ লাইনচ্যুত মারত্মক ভাবে বিনষ্ট হয় তখন তাহাকে ট্রেন রেকিং বলা হয়।

৩। **ট্রেন রেকিং-এর চেষ্টা** ।- যদি কোন ইচ্ছাকৃত বাধা অথবা ফর্মেশন, ট্রাকচার বা সরঞ্জামাদির নাশকতামূলক কার্য নজরে আসে, যাহা সংশোধন করিলে ট্রেন দুর্ঘটনার কারণ হইতে পারিত কিন্তু সত্যিই কোন দুর্ঘটনা ঘটে নাই তাহাকে ট্রেন রেকিং-এর চেষ্টা বলা হয়।

৪। ষ্টেশন মাষ্টারগণকে দুর্ঘটনার প্রথম সংবাদ দান ।- কর্তব্যরত থাকুন বা থাকুন, প্রতিটি রেলওয়ে কর্মচারীর দায়িত্ব এই যে, কোন দুর্ঘটনার সংবাদ (শুধু কারখানা, লোকোমোটিভ ইয়ার্ড ষ্টোর ইয়ার্ড এবং ওপেন লাইন ইঞ্জিনিয়ারিং সংঘটিত দুর্ঘটনা ব্যতীত) তাহার গোচরে আসিবার সঙ্গে সঙ্গে তাহা দ্রুততম উপায়ে নিকটতম ষ্টেশন মাষ্টারকে জ্ঞাত করানো। যেখানে কোন ষ্টেশন মাষ্টার সেখানে দুর্ঘটনা রেলপথের যে সেকশনে ঘটিয়াছে সেখানকার ভারপ্রাপ্ত কর্মচারীকে জ্ঞাত করাইতে হইবে।

দুর্ঘটনার সংবাদ পাওয়ার পর ষ্টেশন মাষ্টারগণ কর্তৃক তৎক্ষণাৎ গ্রহণীয়

(ক) ষ্টেশন মাষ্টারগণ দুর্ঘটনার সংবাদ পাওয়ার সঙ্গে সঙ্গে দুর্ঘটনার ধরণ বিপদজনক অবস্থায় ফেলৎ লইয়া, অগ্রবর্তী ও পশ্চাদবর্তী ষ্টেশন ট্রেন থামাইবার নির্দেশ দিয়া, লাইন ক্লিয়ার আটকাইয়া দিয়া ইত্যাদি উপায়ে দুর্ঘটনা না ঘটিতে সেই বিষয়ে কার্যকরী ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

(খ) নিয়ন্ত্রণ এলাকায় (কন্ট্রোল এরিয়া) দুর্ঘটনা ঘটিলে অবিলম্বে নিয়ন্ত্রণ সংবাদ দিতে হবে।

(গ) সঙ্গে সঙ্গে সম্ভাব্য দ্রুততম উপায়ের মাধ্যমে প্রয়োজনীয় সাহায্য চাহিয়া হইবে।

ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক তারবার্তা দ্বারা সংশ্লিষ্ট সকলকে জ্ঞাত করণ ।-

(ক) এই নিয়মাবলীর আওতায় ষ্টেশন মাষ্টার হইবেন দুর্ঘটনা সম্বন্ধে জ্ঞাত জন্য দায়ী কর্তৃপক্ষ। উপরন্ত কর্মকর্তার ষ্টেশনে উপস্থিতি ষ্টেশন মাষ্টারকে এই হইতে অব্যাহতি দেয় না।

(খ) দুর্ঘটনা বিষয়ে ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক ইস্যুকৃত তারবার্তা সংযোজনী 'ঘ'-তে উপযুক্ত ফরমে হইতে হইবে।

(গ) দুর্ঘটনার তারবার্তার শ্রেণী হইতেছে এক্স আর, এবং যখন সাহায্যের তখন এক্স এক্স আর। এই ধরণের তারবার্তায় নিম্ন বর্ণিত সংকেত সমূহ হইবে-

টি... সকল সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি

.. তারবার্তার নম্বর

.. যে ষ্টেশনে অথবা যে ষ্টেশনদ্বয়ের মধ্যে দুর্ঘটনা ঘটিয়াছে

.. কিলোমিটার নম্বর

.. তারিখ ও সময়

.. সংশ্লিষ্ট ট্রেন বা ট্রেনসমূহের নম্বর ও বিবরণ

.. অবরোধের (ব্লক) আনুমানিক স্থিতিকাল

.. নিহত অথবা আহত ব্যক্তির সংখ্যা

.. কারণ (যদি জানা থাকে)

.. প্রয়োজনীয় সাহায্যের বিবরণ

.. দুর্ঘটনার সংক্ষিপ্ত বিবরণ

৭। **দূর্ঘটনার শ্রেণী বিভাগ** ।- দুর্ঘটনা পাঁচ শ্রেণীতে বিভক্ত, যথা ঃ-

(অ) "এ শ্রেণী ।- রেল চালনার সময় সংঘটিত যে দুর্ঘটনার ফলে [illegible] বিনষ্ট হয়, অথবা কোন ব্যক্তি গুরুতর রূপে আহত হয় অথবা সম্পদের [illegible] ক্ষতি সাধিত হয় অথবা দুইটি ট্রেনের মধ্যে সংঘর্ষ ঘটে যাহার একটি যাত্রীবাহী [illegible] অথবা কোন যাত্রীবাহী ট্রেন বা উহার অংশ বিশেষের লাইনচ্যুতি ঘটে।

(১) কোন যাত্রী, রেল কর্মী, অনধিকার প্রবেশকারী অথবা [illegible] দুর্ঘটনাজনিত মৃত্যু অথবা মারত্মক রকমের জখম।

(২) দুইটি ট্রেনের মধ্যে সংঘর্ষ যাহার অন্ততঃ একটি যাত্রীবাহী ট্রেন [illegible] কোন যাত্রীবাহী ট্রেন বা ট্রেনের অংশবিশেষের লাইনচ্যুতি।

(৩) ট. ২০,০০০/০০ (বিশ হাজার টাকা) বা ততোধিক মূল্যের [illegible] জনগণের সম্পত্তি অথবা রেলওয়ের ষ্টক বা সম্পদের ক্ষতি সাধন।

(আ) "বি" শ্রেণী ।- অত্যাধিক বন্যা ইত্যাদির দরুণ রেলওয়ের [illegible] পূর্তকর্মের ক্ষতি সাধন যাহা পরিবহণ ব্যবস্থা বিচ্ছিন্ন করে কিন্তু সত্যি [illegible] ট্রেনের দুর্ঘটনা ঘটায় না।

(ই) "সি" শ্রেণী ।- গরুবাছুর জাতীয় প্রাণী, লেভেল ক্রসিং [illegible] কোন প্রকারের বাধার উপর দিয়া ট্রেন চলিয়া যাওয়া কিন্তু "এ" শ্রেণীর [illegible] দুর্ঘটনা না ঘটানো।

(১) গরুবাছুর জাতীয় প্রাণী বা লেভেল ক্রসিং গেটের উপর দিয়া ট্রেন [illegible] যাওয়া।

টীকাঃ- গরুবাছুর জাতীয় প্রাণী বলিতে সকল বড় প্রাণীকে বুঝায়, যেমন গরু, ঘোড়া, উট, মহিষ ইত্যাদি। ছাগল, ভেড়া, কুকুর ইত্যাদি ছোটপ্রাণী ইহার অন্তরর্ভূক্ত নহে।

(২) সড়কযান সহ লেভেল ক্রসিং-এ লাইনের উপর অবস্থিত কোন [illegible] উপর দিয়া ট্রেন চলিয়া যাওয়া।

(৩) রেলগাড়ী সংক্রান্ত ধ্বংসাত্মক কার্যকলাপ (ট্রেন রেকিং) [illegible] ধ্বংসাত্মক কার্য্যকলাপের প্রয়াস।

(ঈ) "ডি" শ্রেণী ।- নিম্নলিখিত দুর্ঘটনাগুলি 'ডি' শ্রেণীভুক্ত, যাহা জীবন হানি, [illegible] আঘাত অথবা মারাত্মক ক্ষতি সাধনের সহিত জড়িত নহে ঃ-

(১) রেল যানকে বাতাসে, ঠেলিয়া লইয়া যাওয়া।

(২) ট্রেনকে ভুল পথে চালানো বা দুই ষ্টেশনের মধ্যে লাইন ক্লিয়ার ব্যতীত ট্রেন [illegible]

(৩) 'এ' শ্রেণীর আওতায় পড়েনা এমন সংঘর্ষ এবং লাইনচ্যুতি ও এড়ানো সংঘর্ষ [illegible] কলিশন) অথবা ট্রেন বা রেলওয়ে সীমানার মধ্যে অগ্নিকাণ্ড।

(৪) গাড়ী বিচ্ছিন্ন হইয়া যাওয়া (ট্রেন পার্টিং)।

[illegible] ।- সংযোগের (কাপলিং) ড্র-বার ভাঙ্গিয়া যদি তাহা সত্যি সত্যিই ট্রেনের বিচ্ছিন্নতা না ঘটায় তবে তাহাকে [illegible] দুর্ঘটনা বলিয়া ধরা যাইবে না।

(৫) পয়েন্ট ফাটিয়া যাওয়া (বার্ষ্টিং)।

(৬) টেলিগ্রাফ ব্যবস্থার বিশেষ ক্ষতি হওয়া।

(৭) লাইনে বসানো রেল ভাংগা পাওয়া।

(৮) ট্রেন হইতে কোন যাত্রীর পড়িয়া যাওয়া বা লাফ দেওয়া, যদি সেই যাত্রী নিহত [illegible] রূপে আহত না হয়।

(৯) অন্য কোন ছোট দুর্ঘটনা বা অস্বাভাবিক ঘটনা যাহা যাত্রীর নিরাপত্তা বিঘ্নিত করে [illegible] পারে অথবা যাহা যাত্রী, মালামাল বা ডাকচলাচলের বিশেষ বিলম্ব ঘটায় বা [illegible] পারে অথবা রেললাইন, পূর্তকর্ম বা রোলিং ষ্টকের ক্ষতিসাধন করে বা করিতে [illegible] (৩) শ্রেণীর দুর্ঘটনায় শ্রেণীভুক্ত করা যায় না, লাইনের উপরে এমন বাধাও এই [illegible] অন্তর্ভুক্ত হইবে।

(উ) "ই" শ্রেণী। **ইঞ্জিন বিকলতা** ।- একটি ইঞ্জিনকে বিকল বলিয়া ধরিয়া নেওয়া [illegible]

(১) কোন ত্রুটির জন্য ইহা তাহার নির্ধারিত ট্রেনকে যাত্রার ষ্টেশন হইতে গন্তব্যস্থল [illegible] অক্ষম হয় অথবা পথিমধ্যে কোন এক স্থানে অথবা কয়েকস্থানে ধারাবাহিক [illegible] ১ ঘন্টা বা তার বেশী বিলম্ব ঘটায়, অথবা

(২) অন্য ট্রেনের ইঞ্জিন বা নিকটস্থ ইঞ্জিন বদল করার ষ্টেশন হইতে আনীত ইঞ্জিন [illegible] বদলে কাজ করাইতে হয়; অথবা

(৩) ইঞ্জিন বদলাইবার ষ্টেশনে ইঞ্জিন বদলাইবার জন্য কমপক্ষে ১

টীকা ঃ- যেখানে কন্ট্রোল আছে সেই এলাকায় যদি কোন যাত্রীবাহী ট্রেন ভ্রমণকালের প্রথমার্ধে অর্ধঘন্টার বেশী বিলম্বিত হয়, তবে বিভাগীয় কন্ট্রোলার করিলে সাহয্যকারী ইঞ্জিনের ব্যবস্থা করিবার ক্ষমতা রাখিবেন।

৮। **তারবার্তার মাধ্যমে দুর্ঘটনার সংবাদ প্রেরণ**।- যে তারবার্তার মাধ্যমে সংবাদ দিতে হইবে তাহাদের তালিকা সংযোজনী "ক" এ হইয়াছে।

৯। **কন্ট্রোলবিহীন এলাকায় সংঘটিত দুর্ঘটনার সংবাদ প্রেরণের জন্য টেলিগ্রাফ ব্যবস্থার ব্যবহার**।- যদি রেলওয়ে টেলিগ্রাফ যোগাযোগ ব্যবস্থা তবে দুর্ঘটনা সংক্রান্ত বার্তা পোষ্ট ও টেলিগ্রাফ ম্যানুয়াল, একাদশ দ্বিতীয় খণ্ড (দ্বিতীয় সংস্করণ)-এর ২১৯ (ই), (এফ), (জি) এবং (এইচ) সরকারী টেলিগ্রাফ লাইনে বদলী করিতে হইবে।

১০। **দুর্ঘটনার তারবার্তা বিলি**।- (১) দুর্ঘটনার তারবার্তা ষ্টেশন অথবা তার অফিস উক্ত তারবার্তা যথা সত্বর বিলি করিবার হইবে। ষ্টেশন অথবা তার অফিসের ডাইরীতে দুর্ঘটনা সংক্রান্ত ক্রম নিম্নে দেখানো হইল ঃ-

(ক) উদ্ধারকারী ট্রেনের দায়িত্বে নিয়োজিত কর্মকর্তা, যদি সাহয্যের

(খ) মেডিকেল অফিসার, যদি চিকিৎসা সংক্রান্ত সাহায্যের দরকার হয়।

(গ) সার্বডিনেট কর্মকর্তাগণ

(ঘ) বিভাগীয় কর্মকর্তাগণ

(ঙ) পুলিস

(চ) বিভাগীয় প্রধানগণ, রেলওয়ে বোর্ডের সচিব/বাংলাদেশ রেলওয়ে পরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ের সরকারী পরিদর্শক।

(২) ২১টা থেকে ৭টা পর্যন্ত অথবা ছুটির দিনে নিয়ন্ত্রণ কেন্দ্রে তারবার্তাও গুরুত্বপূর্ণ ক্ষেত্রে বিভাগীয় কন্ট্রোলার/কর্তব্যরত কন্ট্রোলার/ কর্মকর্তাদেরকে জানাইবেন। বিভাগীয় কন্ট্রোলার এই তারবার্তা উপরে বর্ণিত অনুসারে ফোনের মাধ্যমে পৌঁছাইবার জন্য একজন দায়িত্ববান টেলিফোন করিবেন।

উদ্ধারকারী ট্রেন ব্যবস্থা করার ক্ষেত্রে উক্ত ট্রেন ছাড়িবার আনুমানিক সময়ও হইবে যাহাতে দুর্ঘটনাস্থলে যাত্রাকারী কর্মকর্তাগণ এই ট্রেন ধরিতে পারেন। কর্তার নিকট হইতে কোন নির্দেশ পাওয়া গেলে তাহা লিপিবদ্ধ করিতে হইবে বিভাগীয়/কর্তব্যরত কন্ট্রোলারকে জানাইতে হইবে যিনি এতদ্বিষয়ে কার্যকরী ব্যবস্থা করিবেন।

১১। **দুর্ঘটনার সংবাদ পাওয়ার সঙ্গে সঙ্গে কন্ট্রোলারগণের গ্রহণীয় ব্যবস্থা**

(১) ষ্টেশন মাষ্টারের নিকট হইতে মারত্মক দুর্ঘটনার সংবাদ পাওয়ার সঙ্গে সঙ্গে সেকশান কন্ট্রোলার বিভাগীয়/কর্তব্যরত কন্ট্রোলারকে জানাইবেন যিনি সমুদয় কার্যাদি বাদ দিয়া পরিস্থিতির দায়িত্ব গ্রহণ করিবেন।

(২) দুর্ঘটনা সম্বন্ধে ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য প্রয়োজনীয় তথ্যাবলীর ধারণা নিম্নে হইল ঃ-

(ক) দুর্ঘটনা ঘটার সময়

(খ) স্থান এবং দুর্ঘটনার বিবরণ

(গ) লাইনচ্যুত বা উল্টাইয়া যাওয়া গাড়ীর সংখ্যা

(ঘ) যাত্রী সাধারণ অথবা রেলওয়ে কর্মচারী নিহত বা আহত হইয়া থাকিলে তাহার সংখ্যা

(ঙ) দুর্ঘটনা স্থলের লাইন বা লাইন সমূহের (যদি একের অধিক হয়) অবস্থা

(চ) যানান্তরকরণ (ট্রানশিপমেন্ট) প্রয়োজন আছে কিনা

(ছ) যদি আহত যাত্রী থাকে তবে সেই ট্রেন অথবা নিকটস্থ ষ্টেশনে ডাক্তার আছেন কিনা যিনি রেলওয়ের চিকিৎসক দল পৌঁছিবার পূর্বে আহতদেরকে ত্বরিৎ চিকিৎসা প্রদান করিতে পারেন।

(জ) সংশ্লিষ্ট সকলের জন্য দুর্ঘটনার বার্তা ইস্যু করা হইয়াছে কিনা

(৩) অতঃপর তিনি (বিভাগীয়/কর্তব্যরত ট্রেন কন্ট্রোলার) উপরে ১০ নং বর্ণিত ক্রম মোতাবেক সাহায্য চাহিয়া পাঠাইবেন, ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা এবং অবস্থাভেদে সম্ভব হইলে একক লাইনে ট্রেন চালু বা যানান্তরকরণের গ্রহণ করিবেন। উদ্ধারকারী ট্রেন বাহির করিবার আদেশ হইয়া থাকিলে সেই স্বল্পতম সময়ে দুর্ঘটনাস্থলে পৌঁছা নিশ্চিত করার জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন। ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা যাহাতে দুর্ঘটনাস্থলে পৌঁছার পর কত দুর্ঘটনাটি সম্বন্ধে ব্যবস্থা নিতে পারিবেন সে ব্যাপারে সিদ্ধান্ত নিতে সক্ষম জন্য তিনি তাহাকে দুর্ঘটনার প্রকৃতি সম্বন্ধে যত বেশি সম্ভব জানাইবেন।

রিলিফ ট্রেনের ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা দুর্ঘটনাস্থলের অবস্থা সম্পর্কে তাহাকে অবহিত করার জন্য সেখানে পৌঁছার পর যেন যত তাড়াতাড়ি সম্ভব ফিল্ড টেলিফোন [illegible] কন্ট্রোল তারে সংস্থাপিত করেন সে বিষয়ে তিনি ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তাকে নির্দেশ দিবেন।

(৪) যদি কেহ আহত না হইয়া থাকে তবে বিভাগীয় কন্ট্রোলার [illegible] ক্রেনকে সামনে রাখিয়া উদ্ধারকারী ট্রেনকে যে সেকশনে দুর্ঘটনার কারণে [illegible] ব্যাহত হইয়াছে সেখানে পাঠাইবেন এবং এমত ব্যবস্থা লইবেন যেন [illegible] সাথেই উহা কাজ শুরু করিতে পারে। তিনি নিকটতম স্থানীয় পাশ করা [illegible] চিকিৎসকগণ, ষ্টেশন মাষ্টার, পরিবহণ পরিদর্শক, রেলযান পরীক্ষক, স্থানীয় [illegible] এবং পুলিসকে প্রয়োজন অনুসারে উদ্ধারকারী ট্রেন পৌঁছিবার পূর্বেই [illegible] দিকে অগ্রসর হইবার জন্য বলিবেন। যে এলাকাতে দুর্ঘটনা সংঘটিত [illegible] এলাকার জন্য সরাসরি দায়ী কর্মকর্তাগণকে ঘটনাস্থলে পৌঁছিবার জন্য [illegible] অথবা ট্রেন ইঞ্জিন দ্বারা সাহায্য করা যাইতে পারে। পাশ করা চালকের [illegible] সেই ইঞ্জিন 'ষ্টেশন সীমার' বাহিরে লওয়া যাইতে পারে। দুর্ঘনার সহিত [illegible] সকল তাৎক্ষণিক ব্যবস্থা গ্রহণ করিবার পর তিনি ব্যক্তিগতভাবে পরীক্ষা করিবেন যে, উপরের ১০ নং অনুচ্ছেদ অনুযায়ী ফোনের মাধ্যমে দুর্ঘটনার বার্তা [illegible] তাহার দ্বারা নিয়োজিত টেলিফোন ক্লার্ক বা অন্য কোন কর্মচারী দুর্ঘটনার [illegible] সংশ্লিষ্ট সকলকে তাহা জ্ঞাত করাইয়াছেন কিনা।

(৫) কোন কর্মকর্তার নিকট হইতে উত্তর না পাইয়া থাকিলে তিনি [illegible] কন্ট্রোলার) নিজেই উত্তর না পাওয়া পর্যন্ত ফোন করিবার প্রচেষ্টা চালাইবেন। [illegible] যোগাযোগ প্রচেষ্টার সময়গুলি অবশ্যই যত্ন সহকারে লিপিবদ্ধ করিতে হইবে এবং [illegible] সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ব্যতীত অন্য কাহারো নিকট হইতে উত্তর পাওয়া গেল [illegible] নামও লিপিবদ্ধ করিতে হইবে।

(৬) বিভাগীয় কন্ট্রোলারকে নিম্নলিখিত বিবরণগুলিও লিপিবদ্ধ করিয়া [illegible] হইবে ঃ-

(ক) বিভিন্ন কর্মকর্তাকে জানাইবার সময়গুলি

(খ) উদ্ধারকারী ট্রেনের জন্য আদেশ দেওয়ার সময়

(গ) উদ্ধারকারী ট্রেন বাহির হইবার সময় এবং বিলম্ব হইয়া [illegible] তাহার কারণ

(ঘ) কারণসহ উদ্ধারকারী ট্রেনের পথিমধ্যে বিলম্বের সময়কাল

(ঙ) উদ্ধারকারী ট্রেনের দুর্ঘটনা স্থলে পৌঁছিবার এবং কাজ আরম্ভ করিবার [illegible]

(চ) গাড়ীগুলি লাইনে পুনঃস্থাপন করিবার সময়

(ছ) লাইন মেরামত করিয়া পরিবহণ বিভাগের নিকট হস্তান্তর করিবার সময়

(জ) স্বাভাবিক কাজ চালু হইবার সময়

(ঝ) উদ্ধারকারী ট্রেন ফিরিয়া আসিবার সময়

(ঞ) স্বাভাবিক কাজ চালু হওয়ার পর সর্বপ্রথম অকিক্রমকারী ট্রেনটির নম্বর এবং অতিক্রমের সময়

(ট) কিভাবে এবং কোন ট্রেনে বা ট্রেন সমূহে যাত্রী সাধারণ, ডাক এবং লাগেজ স্থানান্তরিত হইয়াছে তাহার বিবরণ

(ঠ) ক্ষতিগ্রস্থ গাড়ী বা গাড়ীগুলিকে কিভাবে ডিসপোজ করা হইয়াছে তাহার বিবরণ

১১। **লাইন পরিষ্কার করার দায়িত্ব**।- (ক) ক্ষতিগ্রস্থ গাড়ীগুলি এবং ইঞ্জিনসমূহ [illegible] লাইন পরিষ্কার করা এবং ধ্বংসস্তূপ হইতে মৃতদেহের নিষ্কাশন প্রাথমিক ভাবে [illegible] বিভাগেরই দায়িত্ব তবে অন্যান্য বিভাগ এই কাজ সমাধানের জন্য সকল প্রকার [illegible] করিবে। ট্র্যাক মেরামত করিয়া যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু করার দায়িত্ব প্রকৌশল [illegible]। ট্রেনসমূহ নিয়ন্ত্রণের ব্যাপারে সকল পদক্ষেপ লওয়া এবং দুর্ঘটনার স্থান [illegible] ট্রেনের চলাচল ব্যবস্থা করার দায়িত্ব পরিবহণ বিভাগের।

(খ) প্রত্যেক বিভাগের সম্পদাদি লাইন পরিষ্কার করার দায়িত্বে নিয়োজিত [illegible] একিয়ারে ছাড়িয়া দিতে হইবে এবং সিনিয়র পরিবহণ প্রতিনিধি দেখিবেন [illegible] যথাযথভাবে পালিত হন।

(গ) ওপেন লাইনে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা বিচ্ছিন্ন হইলে বিভাগীয় যান্ত্রিক [illegible] অথবা তাহার সহকারী সম্ভবমত লাইন পরিষ্কার করার কাজ তত্ত্বাবধান [illegible]। যদি তিনি যে ষ্টেশন হইতে ট্রেন যাত্রারম্ভ করিয়াছে সেখানে উপস্থিত থাকেন, [illegible] অবশ্যই দুর্ঘটনাস্থলে গমনকারী উদ্ধারকারী ট্রেনের সহগামী হইবেন। অন্যথায়, [illegible] হইতে যোগদান করিবেন। ইহা করা তাহার পক্ষে সম্ভবপর না হইলে, সম্ভাব্য [illegible] উপায়ে দুর্ঘটনা স্থলে পৌঁছিতে সচেষ্ট হইবেন।

১৩। **উল্টইয়া যাওয়া (ক্যাপসাইজড) ওয়াগন**।- (ক) মারাত্মক ভাবে [illegible] যাওয়া ওয়াগনের মাল উদ্ধারকারী ক্রেন আসিয়া পৌঁছিবার পূর্বেই স্থানীয় [illegible] দ্বারা খালি করিয়া ফেলিতে হইবে।

১৪। উদ্ধারকারী ট্রেনের শ্রেণী বিভাগ :- দুই ধরনের উদ্ধারকারী ট্রেন থাকিবে যথাঃ-

(১) 'এ' শ্রেণীর উদ্ধারকারী ট্রেন, যাহাতে নিম্নোক্ত জিনিসগুলি থাকিবে

১টি ষ্টীম / ডিজেল ক্রেন

১টি ভামী

১টি কর্মচারী ও ব্রেক-ভ্যান

১টি ব্রড গেজ টুল ভ্যান অথবা ২টি মিটার টুল ভ্যান (লোকোমোটিভ [illegible] জন্য) ১টি ব্রেক-ভ্যান,

২টি রেল বহনকারী ট্রাক,

১টি পানির ট্যাংক।

টীকা ঃ- পার্বতীপুর, লালমনিরহাট ও ঢাকার 'এ' শ্রেণীর উদ্ধারকারী ট্রেনে একটি কন্ট্রোল কার' থাকিবে।

(২) 'বি' শ্রেণীর উদ্ধারকরী ট্রেন, যাহাতে ১টি চলনক্ষম হস্তচালিত ক্রেন, ১টি ভ্যান, কর্মচারী যান এবং অন্য কোন যান থাকিবে।

১৫। **উদ্ধারকারী ট্রেন প্রেরণ**।- (ক) সাহায্য চাহিয়া সংবাদ পাওয়া [illegible] যথা সম্ভব কম সময়ের মধ্যে উদ্ধারকারী ট্রেনকে প্রস্তুত করিতে হইবে। [illegible] মারাত্মক দুর্ঘটনাস্থলে যাত্রাকারী অথবা যেখানে প্রধান রানিং লাইন / [illegible] বাধাগ্রস্থ হইয়াছে সেখানে যাত্রাকারী উদ্ধারকারী ট্রেন অবশ্যই অন্য সকল [illegible] ট্রেনের উপর অগ্রাধিকার পাইবে।

(খ) কন্ট্রোল বহির্ভূত এলাকায় উদ্ধারকারী ট্রেন যাত্রা করিবার পূর্বেই [illegible] মুক্ত রাখার জন্য সতর্কবার্তা পাঠাইতে হইবে। কন্ট্রোল আওতাধীন [illegible] কন্ট্রোলারগণ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিবেন।

(গ) যে ষ্টেশনে 'এ' শ্রেণীর উদ্ধারকারী ট্রেন থাকে সেখানে সর্বক্ষণ [illegible] ইঞ্জিন বাহিরে যাইবার জন্য প্রস্তুত রাখিতে হইবে। অন্যান্য স্থানে রানিং শেড [illegible] ঐ মুহূর্তে প্রস্তুত অবস্থায় পাওয়া যে কোন ইঞ্জিন কাজে লাগাইবেন, তবে [illegible] নিষেধ থাকিলে তাহা অবশ্যই পালন করিবেন।

(ঘ) উদ্ধারকারী ট্রেন বা ভ্যানের মেডিকেল চেষ্ট এমন স্থানে রাখিতে হইবে যেখান হইতে সেগুলি খুব সহজেই পাওয়া যায়। মেডিকেল চেষ্টের চাবি [illegible] বিভাগের নিকট থাকিবে তবে ডুপ্লিকেট চাবি উদ্ধারকারী ট্রেনে অথবা [illegible]

করা অবস্থায় সম্মুখ ভাগে কাঁচযুক্ত বাক্সে রাখিতে হইবে এবং বাক্সটি [illegible] স্থানের প্রান্তে বা পার্শ্বে সুবিধাজনক ও সহজে চোখে পড়ে এমন স্থানে [illegible] ষ্টের কাছাকাছি রাখিতে হইবে। যখন দরকার হইবে তখন বাক্সটির [illegible] চাবি বাহির করিতে হইবে।

(ঙ) দুর্ঘটনাস্থলের নিকটবর্তী রানিং শেড ফোরম্যান সাহায্য চাহিয়া বার্তা [illegible] সঙ্গে অকুস্থলে উদ্ধারকারী ক্রেন পাঠাইবেন যদি সেখানে ঐ ক্রেনের কাজ [illegible] কোনরূপ বিধি নিষেধ না থাকে। সাহায্য চাহিবার তারবার্তায় প্রয়োজন [illegible] ক্রেনের ক্ষমতা পূর্ণভাবে উল্লেখ করিতে হইবে।

(চ) যদি কখনো ক্রেনটিকে মালগাড়ীর সাথে পাঠাইতে হয়, তবে ষ্টেশন বা [illegible] ষ্টে-এর সহিত যোগাযোগ করিয়া তাহার ব্যবস্থা করিতে হইবে। যে কোন [illegible] কর্তা তারবার্তায় মাধ্যমে ক্রেনের জন্য চাহিদা পেশ করিতে পারিবেন। ঐ [illegible] বার্তার প্রেরকের নাম ও পদনাম (ডেজিগনেশন) পরিস্কার ভাবে উল্লেখ [illegible] করিবে। যদি ক্রেনটি প্রেরণ করিবার মাধ্যম তারবার্তার উল্লেখ করা না থাকে [illegible] বিশেষ ইঞ্জিন যোগে পাঠাইতে হইবে। কিন্তু যদি ট্রেন চলাচলকারী রেল-[illegible] লাইন) কোন রকম ক্ষয়ক্ষতি না হইয়া থাকে তবে চাহিদা পেশ কারী [illegible] ক্রেনটি সর্বপ্রথম সরাসরি মালগাড়ী যোগে পাঠাইতে বলিতে পারেন।

(ছ) কন্ট্রোল বহির্ভূত এলাকায়, যদি যে ক্রেনটি চাওয়া হইয়াছে তাহা হেড [illegible] এর বাহিরে কোন কার্যে নিযুক্ত থাকে, তবে যে রানিং শেড ফোরম্যান-এর [illegible] উহা রহিয়াছে তিনি উক্ত কার্যের গুরুত্ব এবং ক্রেনটির কার্যস্থলের দূরত্ব [illegible] ক্রেনটিকে ডাকিয়া পাঠাইবার যৌক্তিকতা নির্ধারণ করিবেন অথবা দুর্ঘটনা [illegible] নিকটবর্তী অন্য রানিং শেড ফোরম্যানকে তাহার ক্রেনটি দুর্ঘটনা স্থলে পাঠাইতে [illegible] বার্তা প্রেরণ করিবেন। যদি তিনি শেষের বিকল্প ব্যবস্থা গ্রহণের সিদ্ধান্ত গ্রহণ [illegible] করেন তাহার তারবার্তার অনুলিপি দুর্ঘটনা স্থল হইতে যে কর্মকর্তা ক্রেনের চাহিদা [illegible] দিয়াছিলেন তাহাকে এবং সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় কর্মকর্তাগণকেও প্রেরণ করিবেন। যে [illegible] শেড ফোরম্যান-এর নিকট তারবার্তা প্রেরণ করা হইবে তিনি উপরের বর্ণনা মত [illegible] করিবেন।

(জ) যদি দ্বিতীয় আর একটি ক্রেনের প্রয়োজন হয় তবে উহার জন্য বিশেষ তারবার্তার মাধ্যমে যেখানে আর একটি ক্রেন আছে এমন নিকটতম রানিং

শেড ফোরম্যানের নিকট পাঠাইতে হইবে। উক্ত তারবার্তার [illegible] বিভাগীয় কর্মকর্তাগণকে দিতে হইবে।

(ঝ) যদি ক্রেন ছাড়াও অন্য কোন সাহায্যের প্রয়োজন হয়, [illegible] চাহিদা সম্বলিত তারবার্তায় উল্লেখ করিতে হইবে। যখন কোন রিলিফ ট্রেন [illegible] ষ্টেশন হইতে বেশ কিছু দূরবর্তী স্থানে চাওয়া হয় তখন সাহায্যকারী দল, যদি [illegible] যাত্রীবাহী ট্রেনে পরে যাইতে পারে যদি না পরিস্থিতি এমন থাকে যে [illegible] তাহাদের যাওয়া সমীচিন বিবেচীত হয়। অবশ্য যদি এই ধরণের সাহায্যকারী [illegible] ক্রেনের হেড কোয়ার্টার ষ্টেশনের চাইতে নিকটতর স্থানে পাওয়া যায় তবে [illegible] কাজে লাগাইতে হইবে।

(ঞ) যদি উদ্ধারকারী ক্রেন প্রেরণের জন্য কোন ব্রেক-ভ্যান বা গার্ড [illegible] যায় তবে রানিং শেড ফোরম্যান তাহার রিলিফ ভ্যানটি ব্রেক-ভ্যান হিসাবে [illegible] করিবেন এবং কোন উপযুক্ত কর্মচারীকে গার্ড হিসাবে কাজ করিবার জন্য [illegible]

টীকা ঃ- ষ্টেশন দুর্ঘটনা ষ্টেস্টে'র অবস্থান ও তাহার ব্যবহারের নির্দেশাবলী [illegible] হইয়াছে।

১৬। **ক্রেন অথবা মেটেরিয়াল ট্রেনের সুরক্ষা**।- যখন কোন দুর্ঘটনার কারণে এক বা একাধিক লাইনে বাধার সৃষ্টি হয় অথবা কোন ক্রেন বা [illegible] অকুস্থলে কার্যরত থাকে তখন এইসব লাইন সুরক্ষার জন্য সাধারণ নিয়ম [illegible] কড়াকড়ি ভাবে পালন করিতে হইবে।

১৭। **ডি ডি ও/ ডি টি এস কর্তৃক মারত্মক দুর্ঘটনার প্রতিবেদন** [illegible]

(ক)

(১) নিম্নের ১৮ নং অনুচ্ছেদে বর্ণিত মারাত্মক দুর্ঘটনা, (২) লেভেল ক্রসিং [illegible] সড়ক যানের মধ্যে জীবননাশ বা মারাত্মক যখমসহ সংঘর্ষ, (৩) যাত্রীবাহী [illegible] লাইনচ্যুতি বা সংঘর্ষ এবং (৪) এমন দুর্ঘটনা যাহার কারণে রেল লাইন [illegible] অতিরিক্ত সময় বাধাগ্রস্থ থাকে, এই সকল ক্ষেত্রে পরিবহণ তত্ত্বাবধায়ক [illegible] বিশেষে ডি টি ও/ ডি টি এস নিম্নলিখিত বিষয়ের সংক্ষিপ্ত উল্লেখ করিয়া [illegible] সংস্থা এবং সংযোজনী গ-তে বর্ণিত কর্মকর্তাবৃন্দকে জরুরী তারবার্তার [illegible] প্রতিবেদন পাঠাইবেন ঃ-

(অ) দুর্ঘটনার সময় তারিখ এবং (স্থানের) কিলোমিটার নং অথবা ষ্টেশন [illegible] অথবা উভয়ই,

(আ) দুর্ঘটনার সাধারণ প্রকৃতি,

(ই) দুর্ঘটনায় পতিত ট্রেন বা ট্রেন সমূহের নম্বর ও বিবরণ,

(ঈ) ট্রানশিপমেন্টের প্রয়োজনীয়তা আছে কিনা তাহার উল্লেখসহ যোগাযোগ [illegible] আনুমানিক স্থিতিকাল এবং ট্রেন সার্ভিস চালু রাখার জন্য গৃহীত অস্থায়ী [illegible]

(উ) নিহত ও আহত যাত্রীর সংখ্যা এবং নাম (যাত্রী সাধারণ এবং রেলওয়ে [illegible] আলাদাভাবে উল্লেখ করিতে হইবে, জখমের প্রকৃতি উল্লেখের প্রয়োজন [illegible]

(ঊ) দুর্ঘটনার কারণ, যতদুর জানা আছে।

(ঋ) ভবিষ্যতে আইনগত জটিলতা এড়াইবার জন্য প্রেস রিপোর্টের খসড়া প্রস্তুত করিবার [illegible] সবিশেষ যত্ন লইতে হইবে এবং বিতর্কের উর্ধে না হইলে দুর্ঘটনার সুনির্দিষ্ট কারণ উল্লেখ করা যাইবে না। সংবাদপত্রে প্রেরিত তারবার্তায় কোন শব্দ বা নামের কোড ব্যবহার করা যাইবে না।

(ঌ) গুরুত্বপূর্ণ দুর্ঘটনার সংবাদ পাইবার পর চীফ অপারেটিং সুপারিন্টেডেন্ট তাহা রেলওয়ের মহাপরিচালক/ রেলওয়ে বোর্ডের চেয়ারম্যানকে অবহিত করিবেন।

(খ) অকুস্থলে পৌঁছার পর ডি টি ও/ ডি টি এস নিজেই প্রতিবেদক হিসাবে [illegible] করিবেন অথবা তাহার সহকারী বা একজন পরিবহণ পরিদর্শককে (প্রথমজন [illegible] হয়) নিম্নবর্ণিত ধরণে প্রতিবেদন তৈরী করিবার জন্য নিযুক্ত করিবেন ঃ-

(১) ষ্টেশন কর্তৃক তারবার্তা পাঠাইবার সময় এবং প্রতিবেদক কর্তৃক তাহা [illegible] সময়।

(২) প্রতিবেদকের অকস্থলে রওয়ানা হওয়ার সময় এবং পৌঁছিবার সময়।

(৩) দুর্ঘটনার সংক্ষিপ্ত বিবরণ।

(৪) সময়, তারিখ এবং কিলোমিটার নম্বর,

(৫) সংশ্লিষ্ট ট্রেন/ ট্রেন সমূহের বিবরণ

(৬) লাইনচ্যুত এবং উল্টাইয়া যাওয়া গাড়ীর সংখ্যা (গাড়ী গুলির স্ব স্ব নম্বর [illegible] করিতে হইবে।),

(৭) যে সকল গাড়ী হইতে নিহত ও আহতদেরকে বাহির করা হইয়াছে সেই [illegible] গাড়ীর অবস্থা ও অবস্থান দেখাইয়া একটি খসড়া নকশা ও সংক্ষিপ্ত বিবরণ,

(৯) নিহতদের সংখ্যা ও বিবরণ-

(অ) যাত্রী-নাম, ঠিকানা ও পেশা এবং টিকিট নম্বর (মহিলার [illegible] পিতা/ স্বামীর নাম)

(আ) রেলকর্মচারী-নাম, পদনাম এবং কর্মস্থলের নাম,

(১০) (অ)শেষকৃত্যের জন্য আত্মীয় স্বজনের কাছে হস্তান্তরকৃত [illegible] সংখ্যা,

(আ) অন্যান্য মৃতদেহ সম্বন্ধে গৃহীত ব্যবস্থা।

(ই) মৃত্যের মালপত্র সম্বন্ধে গৃহীত ব্যবস্থা।

(১১) প্রত্যেক ক্ষেত্রে নিম্নলিখিত বিবরণ উল্লেখপূর্বক আহতের সংখ্যা। [illegible] রেলকর্মচারী পৃথক ভাবে দেখাইতে হইবে এবং শুধুমাত্র সন্দেহাতীতভাবে [illegible] দেখাইতে হইবে। সামান্য ঘর্ষণ অথবা থেঁতলানো যাহা কোন ব্যক্তি বা [illegible] কাজের সাথে সংযুক্ত তাহা রিপোর্টে উল্লেখের প্রয়োজন নাই)-

(অ) নাম, ঠিকানা এবং পেশা (পুরুষ এবং অবিবাহিতা মহিলার ক্ষেত্রে [illegible] নাম এবং বিবাহিতা মহিলার ক্ষেত্রে স্বামীর নাম)

(আ) টিকিট নম্বর

(ই) জখমের বিবরণ

(ঈ) চিকিৎসার জন্য হাসপাতালে পাঠাইয়া থাকিলে কোন্ হাসপাতালে [illegible] কতটার সময় পাঠানো হইয়াছে তাহার বিবরণ

(উ) ঘটনাস্থলে প্রাথমিক চিকিৎসা করা হইয়া থাকিলে চিকিৎসার প্রকৃতি [illegible]

(ঊ) প্রাথমিক চিকিৎসার পর আত্মীয়ের কাছে হস্তান্তর করা হইয়াছে কি না

(ঋ) আহতদের মালপত্র সম্বন্ধে কি ভাবে নিস্পত্তি করা হইয়াছে

(১২) হতাহতদের আত্মীয় স্বজন সংশ্লিষ্ট ট্রেনে থাকিয়া থাকিলে তাহাদের [illegible] সম্পর্ক, ঠিকানা ও টিকিট নম্বর।

(১৩) যেখানে উদ্ধারকারী ট্রেন থাকে সেই ষ্টেশনে দুর্ঘটনার সংবাদ প্রাপ্তির [illegible] উদ্ধারকারী ট্রেনের ষ্টেশন ত্যাগের সময় এবং দুর্ঘটনা স্থলে পৌঁছিবার সময়,

(১৪) অবরোধের (ব্লক) স্থিতিকাল,

(১৫) ট্রান্সশিপমেন্ট করা হইয়া থাকিলে তাহার সময় এবং প্রদত্ত সুবিধাদি

(১৬) স্থানীয় কোন চিকিৎসকের সাহায্য পাইয়া থাকিলে তাহাদের নাম ও [illegible]

(১৭) উদ্ধারকারী ট্রেনে মেডিকেল কর্মচারীদল। ইহা স্মরণ রাখিতে হইবে যে, [illegible] ট্রেনে কর্মরত দলের অংশ হিসাবে কর্মরত প্রশিক্ষণ প্রাপ্ত ট্রেচার বহনকারী, [illegible] উদ্ধারকারী ট্রেনের সঙ্গে যাইবেন সাহাদের সংখ্যা 'এ' শ্রেণীর রিলিফ ট্রেনের জন্য [illegible] এবং 'বি' শ্রেণীর রিলিফ ট্রেনের জন্য ৬ জন।

(গ) উপরে বর্ণিত বিষয়গুলি শুধুমাত্র নির্দেশক হিসাবে দেওয়া হইয়াছে। ইহা [illegible] যে কোন প্রাসঙ্গিক বিষয় যাহা প্রতিবেদক দরকারী এবং গুরুত্বপূর্ণ বলিয়া [illegible] তাহা লিপিবদ্ধ করিয়া রাখিবেন। তিনি সংবাদপত্র সংস্থা, বাংলাদেশ [illegible] সরকারী পরিদর্শক, বাংলাদেশ রেলওয়ে মহা পরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে [illegible] সচিব এবং প্রধান পরিচালন কর্মকর্তাকে প্রয়োজন বোধে আরও সঠিক তথ্যাদি [illegible] সরবরাহ করিবার জন্যও দায়ী থাকিবেন। তিনি ইহাও লক্ষ্য রাখিবেন যেন [illegible] পুলিস কর্তৃপক্ষ যথাযথ ঠিকানা সহ হতাহতের পূর্ণ তালিকা রক্ষা করেন। [illegible] তাহার রেকর্ডকৃত বিবরণাদি সমর্থনের জন্য সাক্ষী হিসাবে বুদ্ধিমান ও স্বতন্ত্র, [illegible] নাগরিকের সাহায্য গ্রহণের জন্যও প্রচেষ্টা চালাইবেন। সাক্ষীগণকে লিপিবদ্ধ [illegible] স্বাক্ষর করিতে অথবা তাহাদের নিজ নিজ মতামত সম্বলিত আলাদা [illegible] দিবার জন্য অনুরোধ করিতে হইবে।

১৮। (ক) পূর্বের অনুচ্ছেদের জন্য ট্রেনের প্রতিটি দুর্ঘটনা, সে ট্রেনে যাত্রী থাকুন [illegible], যাহাতে জীবননাশ বা পেনাল কোডে বর্ণিত মারাত্মক জখম (৩০ নং [illegible] ব্যাখ্যা দেওয়া হইয়াছে) সংঘটিত হয় অথবা সম্পত্তির মারাত্মক ক্ষতিসাধন [illegible] আনুমানিক মূল্য ২০,০০০/০০ টাকা বা তাহার বেশী, এবং ভূমিধ্বস, বন্যা [illegible] কারণে যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন, লাইনচ্যুতি ইত্যাদি ধরণের দুর্ঘটনা যেখানে ট্রেন [illegible] বন্ধ থাকার (ব্লক) সময়কাল ৬ ঘন্টার বেশী হয়, সেগুলিকে মারাত্মক দুর্ঘটনা [illegible] গণ্য করিতে হইবে।

(খ) নিজেদের অসতর্কতার জন্য কোন অনধিকার প্রবেশকারীর ট্রেনের নীচে [illegible] আহত বা নিহত হইবার অথবা কোন যাত্রীর আহত বা নিহত হইবার ঘটনাকে [illegible] জন্য মারাত্মক দুর্ঘটনা বলিয়া গণ্য করা হইবে না।

১৯। **ডাক, বেসামরিক, সামরিক ইত্যাদি কর্তৃপক্ষকে সংবাদ দেওয়া।**- (ক) যখন ডাক বহনকারী ট্রেনে দুর্ঘটনা সংঘটিত হয় অথবা দুর্ঘটনার কারণে সরকারি ডাক ব্যবস্থা ১২ ঘন্টার বেশী বিচ্ছিন্ন থাকার সম্ভাবনা থাকে, তখন বিভাগীয় কর্মকর্তা নিম্নলিখিত কর্তৃপক্ষকে তারবার্তার মাধ্যমে অবহিত করিবেন-

(ক) (অ) জি, ও ,সি, ঢাকা

(আ) সচিব, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সরকার, ঢাকা

(ই) উপ সচিব, স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সরকার, ঢাকা

(ঈ) সুপারিন্টেন্ডেন্ট অব সার্টিং, রেলওয়ে ডাক সার্ভিস।

(খ) যেখানে ষ্টীমার কর্তৃপক্ষের সঙ্গে সংযোগ রক্ষা করা হয় সেখানে আভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহণ সংস্থা।

২০। **দুর্ঘটনার কারণ নির্ধারণের জন্য দুর্ঘটনা স্থলে কর্মকর্তা, পরিদর্শক অন্য তত্ত্বাবধায়ক কর্মচারী কর্তৃক গ্রহণীয় প্রাথমিক ব্যবস্থা।**- (ক) দুর্ঘটনা অবস্থিত সিনিয়র কর্মকর্তা অথবা পরিদর্শক লাইনের নিরাপত্তার ব্যবস্থা, যাত্রী আরাম এবং যোগাযোগ ব্যবস্থা পুনঃচালুকরণ নিশ্চিত করিবার পর পরই কর্মচারীগণের সাক্ষ্য গ্রহণ করিবেন।

(খ) যে সকল ক্ষেত্রে ব্লক কার্যপদ্ধতির নিয়ম ভঙ্গ করা জড়িত রহিয়াছে সে ক্ষেত্রে চালককে ইস্যুকৃত লাইন ক্লিয়ার টিকেট বা টোকেন অথবা বিনা ইন্টারলকড ষ্টেশন-এর ক্ষেত্রে ব্লক যন্ত্র ও সিগনালের লিভারের অবস্থা পরীক্ষা লিপিবদ্ধ করিতে হইবে এবং সংশ্লিষ্ট ষ্টেশনের ট্রেন রেজিষ্টার বহি ও দুই ষ্টেশন কোন তারবার্তা থাকিলে তাহার দায়িত্বভার তদন্তকারী কর্মকর্তা গ্রহণ করিবেন।

(গ) সকল জবানবন্দী ইচ্ছাকৃত হইতে এবং কোন কর্মচারীকে দেওয়ার জন্য চাপ প্রয়োগ করা যাইবে না। যদি কোন কর্মচারী জবানবন্দী অনিচ্ছুক হন তবে তাহার অস্বীকৃতি লিখিত ভাবে নিতে হইবে।

(ঘ) কর্মচারীদের জবানবন্দী আনুষ্ঠানিকভাবে দ্রুততার সহিত লিপিবদ্ধ হইবে এবং লিপিবদ্ধকারী কর্মকর্তা কর্তৃক কোন বহি অথবা দলিলপত্র পরীক্ষা থাকিলে তাহা সহ সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় কর্মকর্তার নিকট পাঠাইতে হইবে যেন হইলে সেইগুলি যৌথ তদন্তের সময় উপস্থাপন করা যায়।

(ঙ) মারাত্মক দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে অকুস্থলে উপস্থিত কর্মকর্তাগণের উচিৎ দুর্ঘটনার তদন্তে সহায়ক হইতে পারে এমন প্রতিটি বিষয় সতর্কতার সহিত লিপিবদ্ধ করা।

(চ) প্রয়োজনীয় দূরত্ব সমূহ দেখাইয়া নকশা তৈরী করিতে হইবে এবং তাহাতে নিম্নলিখিত তথ্যাবলী সতর্কতার সহিত লিখিতে হইবে-

(১) লাইনচ্যুতির ক্ষেত্রে-

(ক) ইঞ্জিনের সকল লাইনচ্যুত চাকার অবস্থা।

(আ) ট্রেনের লাইনচ্যুত যান সমূহের অবস্থা ।

(ই) যেইস্থানে গাড়ীগুলি দাঁড়াইয়া পড়িয়াছে সেই স্থানের পূর্বে লাইনচ্যুতির চিহ্ন বা দাগ থাকিলে দাঁড়াইবার স্থান হইতে দূরত্বসহ যেখানে সম্ভব সেগুলির এবং পয়েন্টস ও ক্রসিং হইতেও তাহাদের দূরত্ব এবং ভাঙ্গিয়া ও বাঁকিয়া যাওয়া স্লিপার চেয়ার, ফিশ প্লেট বা বোল্ট ইত্যাদির অবস্থান।

(ঈ) লাইনচ্যুত যানের লাইনচ্যুত চাকার বা অন্যান্য চাকার অবস্থা এবং অন্য ক্ষতি।

(উ) যদি লাইনচ্যুতি পয়েন্টে না হইয়া ক্রসিং-এ সংঘটিত হয় তবে চেক রেল ও এর 'নোজের' বিপরীত দিকের রানিং রেলের মধ্যকার ক্লিয়ারেন্স সতর্কতার সহিত মাপিতে হইবে। কাঠের চাবির অবস্থা এবং চাবিগুলি স্থানচ্যুত হইয়াছে কিনা তাহাও মাপিতে হইবে।

(২) অন্যান্য প্রাসঙ্গিক ক্ষেত্রে-

(ক) ভেকুয়াম ব্রেকযুক্ত যানসমূহের অবস্থা এবং হোস পাইপ সংযোজিত ছিল কিনা তার বিবরণ।

(আ) তাঙ্গা কাপলিং অথবা ড্র-বার হুক সমূহের অবস্থান ও অবস্থা সম্বন্ধে যে বিবরণের তথ্য।

(ই) সিগনাল বা স্থায়ীপথে কোন ত্রুটি বিচ্যুতি।

২১। **লাইনচ্যুত ইঞ্জিন সমূহের পরীক্ষা।**- (ক) যে ইঞ্জিন একবার লাইনচ্যুত হইয়াছে, নিম্নলিখিত পরীক্ষাগুলি সম্পন্ন না করা পর্যন্ত সেই ইঞ্জিনকে পুনরায় কাজের জন্য ব্যবহার করা যাইবে না-

(অ) ইঞ্জিনের ড্র-বার গিয়ার খুলিয়া পরীক্ষা করিতে হইবে।

(আ) সবগুলি চাকা গেজ দিয়া চেক করিতে হইবে।

(ই) সকল স্প্রীং ও স্প্রীং-সংযোগ পরীক্ষা পূর্বক সুযোগ থাকিলে ইঞ্জিন ওজন অ্যাডজাষ্ট করিতে হইবে।

(খ) পথিপার্শ্বে কোথাও লাইনচ্যুতি ঘটিবার পর ইঞ্জিন ক্রু কর্তৃক ইহা পুনঃস্থাপিত হইয়া থাকিলে চালক তাহার যাত্রা শুরু করার আগে উপর পরীক্ষাগুলি যতটা সম্ভব সম্পন্ন করিবেন।

২২। **বি আর-জি/৩৩ ফরমে ষ্টেশন মাষ্টারের দুর্ঘটনা প্রতিবেদন।** মাষ্টার প্রাথমিক খবর পাওয়ার পর যথাশীঘ্র সম্ভব বি আর-জি/৩৩ ফরমে প্রশ্নসমহের মধ্যে এই ক্ষেত্রে প্রযোজ্য প্রশ্নগুলির সংক্ষিপ্ত জবাব সংগ্রহ করিয়া করিবেন। অতঃপর তিনি প্রতিবেদনকারী রেলওয়ে কর্মচারীর সহিত যুক্তভাবে দস্তখত করিবেন এবং বিশেষ কভারে ভরিয়া কভারের উপর 'জরুরী' প্রথম ট্রেনেই নিম্নলিখিত কর্মকর্তাদের নিকট পাঠাইয়া দিবেন-

(ক) বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী, যদি ইঞ্জিন বিকল হইয়া গিয়া থাকে ষ্টেশন সীমার বাহিরে কোন ব্যক্তি ট্রেনে কাটা পড়িয়া থাকে। যদি ট্রেনের ইঞ্জিন বিকল হইয়া গিয়া থাকে তবে বি আর-জি/৩৩ ফরমটি বিভাগীয় কর্মকর্তাকে পাঠাইতে হইবে।

(খ) মেরিন সুপারিন্টেন্ডেন্ট, ফেরী সার্ভিসে দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে।

(গ) বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী, ওয়াগনের এক্সেল ভাঙ্গার ক্ষেত্রে।

(ঘ) সংশ্লিষ্ট ডি টি ও/ডি টি এস, অন্যান্য ক্ষেত্রে।

(ঙ) "এ" শ্রেণীর দুর্ঘটনা ঘটিলে বি আর-জি/৩৩ ফরমের অনুলিপি কমিশনার, রেলওয়ে পুলিস সুপার এবং জেলা পুলিস সুপারকেও পাঠাইতে হইবে।

২৩। **পরিবহণ বিভাগ ব্যতীত অন্য বিভাগের অধস্তন কর্মকর্তা (সাধারণ কর্তৃক প্রতিবেদন।** পরিবহণ বিভাগ ব্যতীত অন্য বিভাগের অধস্তন কর্মকর্তাগণ সমস্ত দুর্ঘটনা সম্বন্ধে তাহাদিগকে অবহিত করা হইয়াছে এবং যেগুলির সহিত বিভাগ সম্পর্কযুক্ত, নিম্নবর্ণিত তথ্যাবলীসহ সেই সমস্ত দুর্ঘটনার সংক্ষিপ্ত প্রতিবেদন তাহাদের নিজ নিজ বিভাগীয় কর্মকর্তার নিকট দাখিল করিবেন-

(ক) দুর্ঘটনার কারণ এবং তাহার সহিত সংশ্লিষ্ট পারিপার্শ্বিকতা;

(খ) দায়ী ব্যক্তিগণ;

(গ) ক্ষয়ক্ষতির বিবরণ ও পরিমাণ; এবং

(ঘ) মন্তব্য।

দুর্ঘটনার শ্রেণী	প্রতিবেদনকারী বা তদন্তকারী কর্মকর্তা।	ফরম নং	যাহার নিকট রিপোর্ট পাঠাইতে হইবে।	সময় সীমা	মন্তব্য
'এ' শ্রেণী যাহাতে শুধুমাত্র পরিবহণ বিভাগ জড়িত।	ডিটিও/ডিটিএস	বি আর-জি/৩৩	সচিব, রেলওয়ে বোর্ড, প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তার মাধ্যমে অথবা মহাপরিচালক বাংলাদেশ রেলওয়ে জিএম-এর মাধ্যমে।	দুর্ঘটনার তারিখ হইতে ১০দিন	পরিবহণ বিভাগ কর্তৃক ব্যবস্থা গ্রহণ শুরু (ইনিশিয়েট) করিতে হইবে। ফরমের সহিত পুলিস ও মেডিকেল রিপোর্ট সংযুক্ত করিতে হইবে।
'এ' শ্রেণী যাহাতে শুধুমাত্র অন্য কোন একটি বিভাগ জড়িত।	ক্ষেত্রে বিশেষে ডিএমই/ডিইএন	ঐ	সচিব রেলওয়ে বোর্ড বিভাগীয় প্রধানের মাধ্যমে।	ঐ	পরিবহণ বিভাগ কর্তৃক ব্যবস্থা গ্রহণ শুরু করিতে হইবে। তবে সংশ্লিষ্ট বিভাগ কর্তৃক তাহা ফলো আপ করিতে হইবে। পরিবহণ বিভাগের নিকট হইতে পুলিস ও মেডিকেল, রিপোর্ট লইয়া ফরমের সহিত সংযুক্ত করিতে হইবে।

১	২	৩	৪	৫	৬
'এ' শ্রেণী সাহায্যে একাধিক বিভাগ জড়িত।	(ক) ডিটিও/ডিটিএস (খ) অন্যান্য বিভাগীয় কর্মকর্তাগণ।	ঐ	সচিব, রেলওয়ে বোর্ড, প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তার মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় প্রধানগণ।	ঐ	পরিবহণ বিভাগ কর্তৃক ব্যবস্থা গ্রহণ শুরু করিতে হইবে। পুলিস ও মেডিকেল রিপোর্ট এবং সংশ্লিষ্ট বিভাগের মন্তব্য সংযুক্ত করিতে হইবে।
'বি' শ্রেণী	বিভাগীয় প্রকৌশলী (ডিইএন)	সংযোজনী ৯	প্রধান প্রকৌশলী	ঐ ১৫ দিন	—
'সি' ও 'ডি' শ্রেণী	প্রতিটি সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় কর্মকর্তা (তিনি দায়দায়িত্ব গ্রহণে সম্মত কিনা সে বিষয়ে লিখিত মতামত দিবেন।)		ডিটিও/ ডিটিএস	ঐ ১০ দিন	এই রিপোর্ট না পাঠাইলে বিভাগীয় অফিস দায়িত্ব গ্রহণে সম্মত বলিয়া গণ্য করা হইবে। ডিটিও/ডিটিএস জিএম-৭৫ ফরমে প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তার মাধ্যমে রেলওয়ে বোর্ডের সচিবকে মাসিক বিবরণী পাঠাইবেন।
'ডি' শ্রেণী	ডিটিও/ডিটিএস	বি-আর-ডি/৩৩	প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা	ঐ ১০ দিন	যাত্রী ট্রেনের এড়ানো (এভার্টেড) দুর্ঘটনা, টেকনিকেল দুর্ঘটনা এবং ইহা কার্যপদ্ধতির নিয়ম ভঙ্গের ক্ষেত্রে
'ই' শ্রেণী	ডিএমই (নিজ রেলওয়েতে ইঞ্জিন বিদ্যমান)	...	প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলী	ঘটনার পরপরই	প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলী প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তার নিকট লিখিত রিপোর্ট পেশ করিবেন

১৫। এক্সেল ভাঙ্গার উপর প্রতিবেদন।- এক্সেল ভাঙ্গার উপর প্রতিবেদন (ডি বা ই শ্রেণী) বিশেষ বিধি সাপেক্ষ। সংশ্লিষ্ট ডিভিশনাল মেকানিকেল ইঞ্জিনিয়ার দুই কপি প্রতিবেদন বিভাগীয় প্রধানকে দিবেন যিনি এক কপি নিজে রাখিয়া অপর কপি বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিবের নিকট প্রেরণ করিবেন। প্রতিবেদনে এক্সেলটির ক্রয় চুক্তির বয়স ও দুর্ঘটনার কারণ উল্লেখ করিতে হইবে।

১৬। লোকোমেটিভ ইয়ার্ড, ষ্টোর ইয়ার্ড এবং ওপেন লাইন প্রকৌশল পূর্ত কর্মে ঘটিত দুর্ঘটনার উপর প্রতিবেদন।-

(ক) এই সকল ক্ষেত্রে ব্যবস্থা গ্রহণ কার্য উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (লোকো) বা অন্য সংশ্লিষ্ট সাবর্ডিনেট কর্মকর্তা শুরু করিবেন।

(খ) যে সমস্ত দুর্ঘটনার ফলে জীবননাশ বা গুরুতর জখমের মত ঘটনা ঘটে সেগুলি তারের মাধ্যমে নিম্নবর্ণিত কর্মকর্তাগণকে অবহিত করিতে হইবে-

- মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে/সচিব, রেলওয়ে বোর্ড
- ডেপুটি কমিশনার
- রেলওয়ে বা স্থানীয় থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা
- মেডিকেল অফিসার
- রেলওয়ে পুলিস সুপার
- জেলা পুলিশ সুপার
- সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় প্রধান
- সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় কর্মকর্তা
- বাংলাদেশ রেলওয়ের সরকারী পরিদর্শক

(গ) অন্যান্য দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট সাবর্ডিনেট কর্মকর্তা একটি বার্তার মাধ্যমে তাহার বিভাগীয় কর্মকর্তাকে অবহিত করিবেন এবং/অথবা কোন আশু সাহায্যের প্রয়োজন হইলে যাহার নিকট হইতে সাহায্য প্রয়োজন তাহাকে তারবার্তা পাঠাইবেন।

(ঘ) বিভাগীয় কর্মকর্তাকে অবহিত করিবার পর বি আর-জি/৩৩ ফরমে বিস্তারিত প্রতিবেদন পাঠাইতে হইবে। এই রিপোর্ট পাইবার পর মৃত্যু ও জখমের ক্ষেত্রে বিভাগীয় কর্মকর্তা মেডিকেল ও পুলিস রিপোর্ট লইবেন, তদন্ত করিবেন বা তদন্তের ব্যবস্থা করিবেন এবং বিভাগীয় প্রধানের মাধ্যমে রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিবের নিকট বি আর-জি/৩৩ ফরমে দিনের মধ্যে একটি প্রতিবেদন পাঠাইবেন। ইহা পরে ক্ষেত্রবিশেষে ২১ দিনের বিভাগীয় তদন্তের কার্যবিবরণী পাঠাইবেন। অন্যান্য ক্ষেত্রে তিনি প্রয়োজনানুযায়ী তদন্ত করিবেন বা তদন্তের ব্যবস্থা করিবেন এবং দুর্ঘটনার কারণ নির্ধারণ করিয়া প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের পর সংযোজনী 'ঘ' তে বর্ণিত বি আর-জি/৩৩ ফরমে বিস্তারিত বিবরণীতে অর্ন্তভুক্ত করিবেন।

২৭। **নূতন লাইন যাহা পরিবহণের জন্য চালু করা হয় নাই, বিশেষ লাইন এবং যাত্রী, পণ্ড বা মালামালের সাধারণ পরিবহণের জন্য ব্যবহার করা হয় নাই এমন লাইন সমূহে সংঘটিত দুর্ঘটনার উপর প্রতিবেদন।**- ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা এইগুলি বি আর-জি/৩৩ক ফরমে তাহার বিভাগীয় প্রধানের মাধ্যমে রেলওয়ের মহাপরিচালক, রেলওয়ে বোর্ডের সচিবের নিকট মাসিক ভিত্তিতে পাঠাইবেন। ঘটিবার পরেই চিঠির মাধ্যমে অথাব নিরূপিত ক্ষয়ক্ষতি ২০,০০০/০০ টাকা হইলে তারবার্তার মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ের সরকারী পরিদর্শককে অবহিত করিতে হইবে। এই সকল দুর্ঘটনার ফলে যদি কোন রেলওয়ে কর্মচারী বা ঠিকাদারের কর্মচারী নিহত বা আহত হয় তবে তাহা তারবার্তার মাধ্যমে রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিবকে অবহিত করিতে হইবে।

২৮। **ফেরী সার্ভিস বা ফেরীর উপরে সংঘটিত দুর্ঘটনার প্রতিবেদন।** ফেরী সার্ভিসে বা ফেরীর উপরে সংঘটিত দুর্ঘটনা ৭নং অনুচ্ছেদে বর্ণিত শ্রেণী অনুসারে বিভক্ত হইবে।

(২) বাংলাদেশ রেলওয়ে ফেরী সার্ভিসে কোন ষ্টিমার, ফ্ল্যাট, বার্জ বা অন্য জাহাজে বা তাহার উপরে সংঘটিত দুর্ঘটনা যেখানে জাহাজটি নোঙ্গর করা হইয়াছে সেখান হইতে নিকটতম ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকে অথবা যদি পারাপারের সময় দুর্ঘটনাটি ঘটিয়া থাকে তবে যে ঘাটের দিকে জাহাজ অগ্রসর হইতেছে সেই ঘাটের নিকটতম ষ্টেশন মাষ্টারকে জাহাজ নেভিগেটিং মাষ্টার অবিহিত করিবেন।

(গ) খবর পাইবার পর ষ্টেশন মাষ্টার দুর্ঘটনার ধরণ অনুসারে ৬ ও ৮ নং অনুচ্ছেদে বর্ণিত ব্যবস্থাদি গ্রহণ করিবেন এবং শুধুমাত্র ফেরীযানে ক্ষয়ক্ষতির ক্ষেত্রে তাহার দুর্ঘটনা বার্তায় মেরিন সুপারিন্টেণ্ডেন্টকেও অন্তর্ভুক্ত করিবেন।

টীকা :- ফেরীযানে বা তাহার উপর সংঘটিত সকল দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে ষ্টেশন মাষ্টার বি আর-জি/৩৩ ফরমে মেরিন সুপারিন্টেণ্ডেন্টকে প্রতিবেদন দিবেন যিনি ২৪ নং অনুচ্ছেদে বর্ণিত সকল ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন।

(ঘ) পূর্ববর্তী বিধিসমূহ মোতাবেক ষ্টেশন মাষ্টারের উপর বর্তানো দায়িত্বগুলি ছাড়াও মেরিন সুপারিন্টেণ্ডেন্ট এবং রেলওয়ে ফেরী সার্ভিসের নেভিগেটিং মাষ্টারকে নির্দেশ দেওয়া যাইতেছে যে, রেলওয়ের কোন জাহাজের ডুবিয়া যাওয়া বা অন্য কোন ক্ষয়ক্ষতি বা লোক হতাহত হওয়ার ঘটনা ইনল্যাণ্ডষ্টিম ভেসেল অ্যাক্টের (১৮৮৪ সালের ৬নং অ্যাক্ট) ৩০ ধারার অধীনে সঙ্গে সঙ্গে নিকটতম পুলিস ষ্টেশনে জানানো উক্ত জাহাজের মাষ্টারের দায়িত্ব এবং সরকারের একটি নির্বাহী আদেশের (নং ২১৩ টি এম এন ই, তারিখ ৩০শে অক্টোবর, ১৯০৬) অধীনে ২রা অক্টোবর, ১৯১৩ তারিখে ২২৯৬ এমএনই নম্বর সরকারী রেজোলিউশনে বর্ণিত পদ্ধতি মোতাবেক এই ধরণের দুর্ঘটনার প্রাথমিক তদন্ত করিবার ও তাহার ফলাফল সরকারকে জানাইবার জন্য পোর্ট অফিসার বিশেষ ভাবে ক্ষমতা প্রাপ্ত। এই সকল ক্ষেত্রে অনুসরণীয় পদ্ধতির বিস্তারিত বিবরণ মেরিন সুপারিন্টেণ্ডেন্টকে দেওয়া হইয়াছে।

২৯। **কারখানার দুর্ঘটনার উপর প্রতিবেদন।**- (ক) কারখানায় সংঘটিত দুর্ঘটনা ফ্যাক্টরী অ্যাক্টের (১৯১১ সালের ১২ নং অ্যাক্ট) ৩০ নং ধারার আওতায় আসে। এই সকল দুর্ঘটনার বিজ্ঞপ্তি বেঙ্গল গভর্ণমেণ্টের কমার্স ডিপার্টমেণ্টের ১৯২৩ সালের ২রা জুলাই তারিখের ৩০২৯-কম নম্বর প্রজ্ঞাপনে প্রকাশিত এবং নিম্নে উদ্ধৃত বেঙ্গল ফ্যাক্টরিজ রুলস্ এর ৭১ হইতে ৭৫ নং বিধি মোতাবেক ইস্যু করিতে হইবে। উপরোক্ত বিধি সমূহের অধীনে প্রয়োজনীয় প্রতিবেদন পাঠানো ছাড়াও দুর্ঘটনাগুলি ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা কর্তৃক বি আর-জি/৩৩০ ক ফরমে তাহার বিভাগীয় প্রধানের মাধ্যমে রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিবকে মাসিক ভিত্তিতে অবহিত করিতে হইবে।

(খ) কারখানায় সংঘটিত যে সকল দুর্ঘটনার ফলে কোন রেলওয়ে কর্মচারী বা ঠিকাদারের কর্মচারী নিহত বা মারাত্মকভাবে আহত হয়, সেগুলিও তারবার্তার মাধ্যমে রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিবকে জানাইতে হইবে।

(গ) ১৯২৩ সালের বেঙ্গল ফ্যাক্টরী রুলস-এর বিধি ৭১ হইতে ৭৫

(৭১) **দুর্ঘটনা** :- যখন কোন কারখানার কোন ব্যক্তি দুর্ঘটনার শিকার হয় ফলশ্রুতি নিম্নরূপ হয়-

(অ) মৃত্যু, অথবা

(আ) এমন জখম যাহার ফলে মৃত্যুর সম্ভাবনা থাকে, অথবা

(ই) এমন জখম যে ২০ দিনের মধ্যে তাহার চাকুরীতে যোগদানের সম্ভাবনা না থাকে, অথবা

(ঈ) কোন অঙ্গের স্থায়ী হানি ঘটে, অথবা

(উ) দৃষ্টিশক্তি বা শ্রবণশক্তির স্থায়ী ক্ষতি ঘটে-

তখন এই ধরণের দুর্ঘটনা কর্মাধ্যক্ষ বা নিয়োগকর্তা লিপিবদ্ধ করিয়া ঘটনার ৫ ঘন্টার মধ্যে নিম্নে উল্লিখিত কর্তৃপক্ষকে অবহিত করিবেন-

(ক) এই উদ্দেশ্যে বিজ্ঞাপিত ইন্সপেক্টর, এবং

(খ) ডেপুটি কমিশনার

এই ধরণের সকল দুর্ঘটনাকে সকল বিধিবদ্ধ যোগাযোগে 'মারাত্মক' বলিয়া উল্লেখ করিতে হইবে, যদি সেগুলি 'ভয়াবহ' (ফ্যাটাল) ধরণের না হয়।

(৭২) যখন কোন কারখানায় দুর্ঘটনার ফলে কাহারও মৃত্যু হয়, তখন যে থানার স্থানীয় সীমার মধ্যে কারখানাটি অবস্থিত সেই থানার ভারপ্রাপ্ত উপরোক্ত সময়ের মধ্যে লিখিত ভাবে অবহিত করিবেন।

(৭৩) যখন কোন কারখানায় কোন ব্যক্তি দুর্ঘটনার শিকার হয় যাহা বিধিতে বর্ণিত দুর্ঘটনার চাইতে কম মারাত্মক কিন্তু যাহার কারণে ৪৮ ঘণ্টা তাহার কাজে যোগদান ব্যাহত হয় বা হইতে পারে, এই ধরণের দুর্ঘটনা লিপিবদ্ধ করিবেন এবং যত শীঘ্র সম্ভব, কিন্তু ৬০ ঘন্টার মধ্যে, ৭১ নং বিধির (খ) তে বর্ণিত কর্তৃপক্ষকে অবহিত করিবেন। এই ধরণের দুর্ঘটনাকে যোগাযোগে 'সামান্য দুর্ঘটনা' বলিয়া উল্লেখ করিতে হইবে।

(৭৪) যখন ৭১, ৭২ ও ৭৩ নং বিধির অধীনে দুর্ঘটনা প্রতিবেদন, চিঠি বা বিশেষ বাহকের মারফৎ পাঠানো হয় তখন সেগুলি এই বিধি মালার সঙ্গে শিডিউলের ফরম 'ঙ' তে হইবে এবং যখন তারবার্তা বা ফোনের মাধ্যমে পাঠান তখন পরবর্তীতে উক্ত ফরম দ্বারা তাহা কনফার্ম করিতে হইবে।

যখন কোন দুর্ঘটনা যাহা 'সামান্য' বলিয়া ইন্সপেক্টরকে জানানো হইয়াছে, তাহাকে 'মারাত্মক' বা ভয়াবহ' বলিয়া জানা যায় বা ইহার বিপরীত ঘটে, একটি পরিপূরক প্রতিবেদনে প্রয়োজনীয় সংশোধন করিবেন ও তাহা ৭১ (খ) ও (খ) তে বর্ণিত কর্তৃপক্ষকে পাঠাইবেন।

দুর্ঘটনার দরুণ **রেলকর্মচারীর আহত হওয়ার ব্যাপারে প্রতিবেদন** :- যে কোন রেলকর্মচারী ব্যক্তিগতভাবে আহত হয়, সেই দুর্ঘটনার সংবাদ জখমটি 'পেনেল কোড'- এ বর্ণিত গুরুতর প্রকৃতির কিনা সে বিষয়ে হইবে। যদি কর্তব্যরত গ্যাং-ম্যান দুর্ঘটনায় পতিত হয় তবে সংশ্লিষ্ট সাক্ষ্য নেওয়া অবশ্যই প্রয়োজন হইবে। মোট তাহার দলের লোকদের জন্য দায়ী। এই মর্মে সাক্ষ্য প্রমাণ লিপিবদ্ধ করিতে হইবে, যে তাহাদের কর্তৃক প্রয়োজনীয় নির্দেশাবলী ইস্যু করা হইয়াছিল। যদি কোন দুর্ঘটনা প্রকৃতির মনে হয় কিন্তু পরে কিছুটা মারাত্মক আকার ধারণ করে যাহার ব্যক্তি ২০ দিনের মধ্যে কাজে যোগদান করিতে সক্ষম না হয়, তবে বিষয়টি বিভাগীয় কর্মকর্তাকে অবহিত করিতে হইবে।

কোডে' বর্ণিত গুরুতর জখমের কিছু উদাহারণ অবগতির জন্য নীচে

নিম্নলিখিত জখমগুলিই গুরুতর বলিয়া গণ্য হইবে ঃ-

.... পুরুষত্ব হারানো

.... যে কোন একটি চোখের দৃষ্টিশক্তির স্থায়ী বিনাশ

.... যে কোন একটি কানের শ্রবণশক্তির স্থায়ী বিনাশ।

.... কোন অঙ্গহানী বা জোড়ার (জয়েন্ট) ক্ষতি

.... কোন অঙ্গপ্রত্যঙ্গ বা জোড়ার বিনাশ অথবা স্থায়ী দূর্বলতা।

.... মাথা বা মুখমণ্ডলের স্থায়ী বিকৃতি।

.... দাঁত বা হাড় ভাঙ্গিয়া যাওয়া বা স্থানচ্যুত হওয়া।

.... যে কোন ধরণের আঘাত যাহার ফলে মৃত্যু ঘটিতে পারে অথবা সংশ্লিষ্ট ব্যাক্তি ২০ দিন যাবৎ কঠোর শারিরিক যাতনা ভোগ করেন বা তাহার স্বাভাবিক কাজকর্ম করিতে অক্ষম হন।

৩১। ওয়ার্কমেনস কমপেনসেশন অ্যাক্ট।- চাকুরীরত অবস্থা এবং সহিত সংশ্লিষ্ট কারণে যাহার প্রতি ওয়ার্কমেনস কমপেন্সেশন অ্যাক্ট প্রযোজ্য কর্মচারীর মৃত্যু বা জখমের ক্ষেত্রে যে কর্মকর্তার অধীনে কর্মচারীটি কর্মরত আছেন তিনি এই অ্যাক্টের বিধি এবং প্রশাসন কর্তৃক এই ব্যাপারে অনুযায়ী ক্ষতিপূরণ দিবার বিষয়টি নিষ্পত্তি করাইবার ব্যবস্থা করিবেন।

৩২। প্রাকৃতিক কারণে মৃত্যুর সংবাদ প্রেরণ।- প্রাকৃতিক কারণে রেলওয়ে পুলিসকে অব্যহিত করিতে হইবে যাহারা, মৃতের আত্মীয় স্বজন দাফন থাকিলে, মৃতদেহটির ত্বরিৎ সৎকারের জন্য দায়ী হইবেন।

৩৩। **বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিব দুর্ঘটনা বিষয়ে প্রতিবেদন**।- (ক) বাংলাদেশ রেলওয়ে মহাপরিচালক/রেলওয়ে সচিব কর্তৃক নিম্নরূপ প্রতিবেদন পাঠাইতে হইবে।

(অ) তারবার্তার মাধ্যমে সরকারকে।- (১) 'এ' শ্রেণীর দুর্ঘটনা যাহার জীবনহানি জড়িত থাকে (অনধিকার প্রবেশকারী বা যাত্রী সাধারণের অসাবধানতার জন্য নিহত বা আহত হওয়ার ঘটনা ব্যতীত)

(২) যে সমস্ত দুর্ঘটনার কারণে রেলপথ ১২ ঘন্টার অধিক সময়ের জন্য থাকিবার সম্ভাবনা থাকে (এ-২, এ-৩, বি, ডি-৩ এবং ডি-৯)

(৩) ট্রেনে ধ্বংসাত্মক কার্য সংঘটনের আশংকা বা উহার প্রচেষ্টা (সি-৩)

(আ) চিঠির দ্বারা সরকারকে।- 'এ' শ্রেণীর অধীনে অন্য সকল দুর্ঘটনা, শ্রেণী ও সি-২ শ্রেণীর গুরুত্বপূর্ণ দুর্ঘটনাসমূহ, বি-৩ শ্রেণীর অধীনে ট্রেনে অগ্নিকাণ্ড ডি-৮ শ্রেণীর অধীনে যাত্রী সাধারণের ট্রেন হইতে পড়িয়া যাওয়া কিন্তু নিহত বা মারাত্মক আহত না হওয়া।

(ই) দাহ্য বস্তু সংক্রান্ত প্রধান পরিদর্শককে।- সেই সকল দুর্ঘটনা যাহা বস্তুর দ্বারা সংঘটিত হইয়াছে বা যাহাতে দাহ্যবস্তুর কোন অবদান রহিয়াছে।

(ঈ) সরকারী পরিদর্শক এবং ডেপুটি কমিশনার অথবা ম্যাজিস্ট্রেট বা পুলিশ কর্মকর্তা যিনি ডেপুটী কমিশনার কর্তৃক তদন্ত করিবার জন্য নিযুক্ত হইয়াছে তাহাকে।- ট্রেনে কাটা বাদে অন্য সকল 'এ' শ্রেণীর দুর্ঘটনা যাহার জন্য যৌথ বিভাগীয় তদন্ত অনুষ্ঠিত হইয়াছে।

এর অনুলিপি এই প্রতিবেদনের সহিত সংযুক্ত করিতে হইবে। বাংলাদেশ বোর্ডের সচিব কর্তৃক প্রস্তাবিত ব্যবস্থা সম্পর্কে উভয় কর্মকর্তাকে হইবে এবং যদি কাহারো বিরুদ্ধে আইনগত ব্যবস্থা লইবার সুপারিশ থাকে তবে তাহার বা তাহাদের নাম জেলা প্রশাসক বা ম্যাজিস্ট্রেট বা কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। বাংলাদেশ রেলওয়ের সরকারী কে সেই সব বি-শ্রেণীর দুর্ঘটনার প্রতিবেদনের অনুলিপিও দিতে হইবে করুন ২৪ ঘন্টা বা তাহার বেশী সময়ের জন্য কোন গুরুত্বপূর্ণ লাইনে যোগাযোগ ব্যবস্থা বিচ্ছিন্ন থাকে এবং এতদ্ব্যতীত একসেল ভাঙ্গা এবং অধীনে এড়াইয়া যাওয়া মুখোমুখি সংঘর্ষ (এভার্টেড কলিশন), দুর্ঘটনা অথবা ব্লক কার্যবিধি লংঘনের ঘটনা যেখানে যৌথ তদন্ত হয়, এই সব বিষয়ের উপর প্রতিবেদনের অনুলিপিও দিতে হইবে।

(খ) রেল পথ মন্ত্রনালয়ের : সচিবের নিকট পেশকৃত সরকারী পরিদর্শকের অনুলিপি পাওয়ার সংগে সংগে রেলওয়ে বোর্ডের সচিব প্রাপ্তি স্বীকার এবং সময়ে তিনি যদি প্রতিবেদনের সংগে একমত না হন তবে তিনি হয় তাহার মন্তব্য পাঠাইবেন অথবা পরবর্তীতে তাহার মন্তব্য পাঠাইবার ইচ্ছা সরকারী কে ও রেলপথ মন্ত্রণালয়/বিভাগকে অবহিত করিবেন। যদি নিয়ম বা কার্যপদ্ধতি কোন পরামর্শ দেওয়া হইয়া থাকে তবে রেলওয়ে বোর্ডের সচিব হয় কী লওয়া হইয়াছে বা লওয়ার প্রস্তাব করা হইতেছে তাহা জানাইবেন অথবা জ্ঞাত যে, তিনি প্রস্তাবের উপর আরও প্রতিবেদন দিতে ইচ্ছুক।

১৯২৩ সালের ১লা সেপ্টেম্বরের গেজেট অব ইণ্ডিয়াতে প্রকাশিত ৩৯০/এস,টি-২৩ আপনে প্রদত্ত ফরমে সিনিয়র ষ্ট্যাটিষ্টিক্যাল অফিসার কর্তৃক দুর্ঘটনা সমূহের বার্ষিক প্রস্তুত করিয়া সংশ্লিষ্ট বৎসর শেষ হইবার তিন সপ্তাহের মধ্যে বাংলাদেশ য়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিবকে পাঠাইতে হইবে এবং যোগাযোগ য়ের রেলওয়ে বিভাগের সচিব ও বাংলাদেশ রেলওয়ে সরকারী পরিদর্শককে প্রদান করিতে হইবে। এই ফরমগুলি স্ব-ব্যাখ্যামূলক এবং বিভিন্ন ডিপার্টমেন্ট প্রাপ্ত আলাদা প্রতিবেদনসমূহ ও সাময়িক বিবরণী তথ্য হইতে এইগুলি পূরণ হইবে (রেলওয়ে অ্যাক্টের ৮৫ ধারা দ্রষ্টব্য)

দ্বিতীয় অধ্যায়

দুর্ঘটনা তদন্তের পদ্ধতি

৩৪। **তদন্তের উদ্দেশ্য** ।- দুর্ঘটনা তদন্তের প্রধান উদ্দেশ্য হইতেছে দুর্ঘটনার কারণ গুলি খুঁজিয়া বাহির করা যেন উহার পুনরাবৃত্তি রোধ করা যায়। শুধু জানাই যথেষ্ট নহে যে, কোন একটি বিশেষ ক্ষেত্রে কোন বিশেষ ব্যক্তির দ্বারা কোন কিছু ঘটিয়াছে। ইহার চাইতেও অধিক কিছু জানা প্রয়োজন। তদন্তের এমনভাবে বর্ধিত করিতে হইবে যেন অধিকতর ক্ষেত্র ইহার অন্তর্ভুক্ত হয় এবং করা যায় যে, কাজে কোন সাধারণ শৈথিল্য অথবা অন্য কোন পরোক্ষ কারণ সমূহ ছিল কিনা, তদন্তাধীন দুর্ঘনাটিতে যাহাদের অবদান রহিয়াছে। দুর্ঘটনা সমূহ সুপারভাইজিং কর্মচারী এবং কমিটিকে পুরাপুরিভাবে হৃদয়ংগম না। যদি তাহারা মনে করেন যে অপর্যাপ্ত তত্ত্বাবধানের কারণে দুর্ঘটনাটি হইয়াছে তাহা হইলে তাহাদের এই মত লিপিবদ্ধ করিবেন এবং সুপারিশ কালে বিষয়টি মনে রাখিবেন।

৩৫। **বিভিন্ন শ্রেণীর তদন্তের সংজ্ঞা যেমন- বিভাগীয়, যৌথ, শাসন বিভাগীয় বা বিচার বিভাগীয় এবং সরকারী পরিদর্শক কর্তৃক তদন্ত** ।- রেলওয়ে দুর্ঘটনার চারি প্রকারের, যথা-বিভাগীয়, যৌথ, সরকারী পরিদর্শকের এবং শাসন বিভাগীয় বিচার বিভাগীয় তদন্ত সমূহ।

(অ) শুধুমাত্র সংশ্লিষ্ট বিভাগের কর্মকর্তাগণ কর্তৃক অনুষ্ঠিত তদন্তকে বিভাগীয় তদন্ত বলা হয়।

(আ) একের অধিক বিভাগের প্রতিনিধিগণ কর্তৃক অনুষ্ঠিত তদন্তকে যৌথ তদন্ত বলা হয়।

(ই) স্বয়ং সরকারী পরিদর্শক কর্তৃক আদেশকৃত এবং তাহা কর্তৃক ব্যক্তিগতভাবে পরিচালিত তদন্তকে সরকারী পরিদর্শকের তদন্ত বলা হয়।

(ঈ) স্থানীয় সরকারের পক্ষে কোন ম্যাজিস্ট্রেট বা অন্য কোন কর্মকর্তা রেলওয়ে বিভাগের সচিব/রেলওয়ে বোর্ডের সচিব কর্তৃক প্রস্তুতকৃত বিধি অনুযায়ী যে তদন্ত পরিচালনা করেন তাহাকে শাসন বিভাগীয় বা বিচার বিভাগীয় তদন্ত বলা হয়।

৩৬। **বিভাগীয় তদন্ত** ।- যে সমস্ত দুর্ঘটনার কারণ পরিস্কার কিন্তু প্রতিকার অথবা কারণ অস্পষ্ট কিন্তু শুধু মাত্র একটি বিভাগ জড়িত, সেই সব ক্ষেত্রে তদন্ত অনুষ্ঠিত হইতে পারে। বিভাগীয় তদন্তে সকল যৌথ তদন্ত ফরম পূরণ হইবে এবং যৌথ তদন্তের মত একই নিয়মে সাক্ষ্য প্রমাণ লিপিবদ্ধ করিতে এই সমস্ত তদন্ত দুর্ঘটনাস্থলের অথবা দুর্ঘটনাস্থলের যথা সম্ভব নিকটবর্তী অনুষ্ঠিত করিতে হইবে।

৩৭। **যৌথ তদন্ত** ।- বিভাগীয় এবং সহকারী অথবা সাবর্ডিনেট অফিসারদিগকে যৌথ তদন্ত কমিটি গঠন করা যাইতে পারে। বিশেষ ক্ষেত্রে যখন বাংলাদেশ রেলের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ড কর্তৃক তদন্ত কমিটি গঠনের আদেশ দেওয়া হয়, পরিবহণ, যান্ত্রিক এবং প্রকৌশল এই তিন বিভাগের অতিরিক্ত প্রধান এবং অন্য বিভাগ সংশ্লিষ্ট থাকিলে (ক্যারেজ এবং ওয়াগন, মেডিকেল, সিগনাল এবং ষ্টোর) বিভাগের অফিসার বা সাবর্ডিনেটসহ যৌথ তদন্ত কমিটি গঠিত হইতে পারে।

৩৮। যতদূর সম্ভব একই পদমর্যদা সম্পন্ন কর্মকর্তাদের লইয়া কমিটি গঠন হইবে। অবশ্য সহকারী কর্মকর্তার তদন্তে কোন বিভাগের সহকারী কর্মকর্তা না থাকলে সংশ্লিষ্ট ডিপার্টমেন্টের বিভাগীয় পর্যায়ের কর্মকর্তা (ডিভিশনাল অফিসার) তদন্তে গ্রহণ করিবেন। মহাপরিচালক/ রেলওয়ে বোর্ড কর্তৃক আদেশকৃত যৌথ তদন্তের কমিটির গঠন তাহারাই নির্ধারিত করিবেন।

৩৯। যে সমস্ত দুর্ঘটনার কারণ পরিস্কার নহে এবং কোন একটি ডিপার্টমেন্ট দায়ত্ব স্বীকার করিতে রাজী নহে সেই সব ক্ষেত্রে; অথবা যদি ডিটিও/ডিটিএস কোন কারণে যৌথ তদন্ত অনুষ্ঠানের প্রয়োজনীয়তা অনুভব করেন তবে সেই সব ক্ষেত্রে যৌথ তদন্ত অনুষ্ঠিত করিতে হইবে। ইহা সংশ্লিষ্ট ডিপার্টমেন্টের বিভাগীয় অফিসার (গেজেটেড সহকারী অফিসারসহ) অথবা সাবর্ডিনেট অফিসারের কমিটি হইবে এবং দুর্ঘটনাস্থলে অথবা যতদূর সম্ভব তাহার নিকটবর্তী স্থানে তদন্ত অনুষ্ঠিত করিতে হবে। সকল "এ" শ্রেণীর দুর্ঘটনা তদন্তের ক্ষেত্রে জেলা প্রশাসক, বাংলাদেশ রেলওয়ে সরকারী পরিদর্শক, জেলা পুলিস সুপার, রেলওয়ে পুলিস সুপার এবং উক্ত এলাকার রেলওয়ে থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তাকে যথাসময়ে সংবাদ দিতে হইবে। বিশেষক্ষেত্রে রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ড বিভাগীয় প্রধান অথবা অতিরিক্ত প্রধানদিগকে দ্বারা গঠিত কমিটি কর্তৃক যৌথ তদন্ত অনুষ্ঠানের নির্দেশ দিতে পারেন।

৪০। 'সি' এবং 'ডি' শ্রেণীর দুর্ঘটনাসমূহ গুরুত্ব অনুসারে অফিসার বা সিনিয়র সাবর্ডিনেটদেরকে লইয়া গঠিত কমিটি কর্তৃক তদন্ত করিতে হইবে।

সভাপতি হিসাবে কাজ করিবেন।

৪২। **তদন্ত কমিটির সদস্য হিসাবে বৈদেশিক রেলওয়ের কর্মকর্তা।** দুর্ঘটনায় বৈদেশিক রেলওয়ের জড়িত থাকার ক্ষেত্রে উক্ত রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা কমিটির সদস্য হিসাবে উপস্থিত থাকিবার জন্য বলিতে হইবে।

৪৩। **যৌথ তদন্তের সময় কোন সদস্যের অনুপস্থিতি।** তদন্তে উপস্থিত সদস্য হিসাবে কাজ করিবার জন্য অবহিত করিবার পর কোন কর্মকর্তা বা তাহার কর্মকর্তা উপস্থিত হইতে না পারিলে তাহাকে বাদ দিয়াই তদন্ত সম্পন্ন করিতে হইবে। তাহার লিখিত ব্যাখ্যা কার্যবিবরণীর অন্তর্ভুক্ত করিতে হইবে।

৪৪। **যৌথ তদন্তের বিষয় সমূহ।** ৪৬ নং অনুচ্ছেদে বর্ণিত সুনির্দিষ্ট নির্দেশ সাপেক্ষে নিম্ন বর্ণিত ক্ষেত্র সমূহে যৌথ তদন্ত অনুষ্ঠিত হইবে-

(১) অনধিকার প্রবেশকারীর মৃত্যু বা মারাত্মক জখমের ঘটনা ব্যতীত এ (১) শ্রেণীর সকল ক্ষেত্রে এবং এ (২) ও এ (৩) শ্রেণীর সকল ক্ষেত্রে।

(২) যে কোন শ্রেণীরই হউক, যেখানে কারণ অস্পষ্ট বা একের অধিক বিভাগ জড়িত সেই সকল ক্ষেত্রে।

(৩) শুধুমাত্র একটি বিভাগ জড়িত কিন্তু দুর্ঘটনার গুরুত্বের পরিপ্রেক্ষিতে সংশ্লিষ্ট বিভাগ যৌথ তদন্ত অনুষ্ঠানের ইচ্ছা করিলে সেই ক্ষেত্রে।

৪৫। **ট্রেনে কাটা পড়ার ক্ষেত্রে যৌথ তদন্ত।** কেহ ট্রেনে কাটা পড়িলে সে ক্ষেত্রে নিম্নে বর্ণিত-পদ্ধতি পালন করিতে হইবে।

(অ) বহিরাগত কাটা পড়া। (ক) দুর্ঘটনা সংঘটিত হওয়ার তিনদিনের মধ্যে যে তাহার ইন্সপেক্টরগণ তাহাদের প্রতিবেদনের অনুলিপি সংশ্লিষ্ট ডিটিও/ডিটিএসকে রেলওয়ে পুলিস সুপার তাহার ব্যবস্থা করিবেন।

(খ) যদি কোন রেলওয়ে কর্মচারীকে দোষারোপ করা না হয়, তাহা হইলে তদন্তের প্রয়োজন হইবে না।

(গ) যদি পুলিশ প্রতিবেদনে রেলওয়ে কর্মচারীকে দোষারোপ করা হয়, তাহা হইলে ডিটিও/ডিটিএস তাহার ইচ্ছানুসারে বিভাগীয় বা যৌথ তদন্ত, যেটার প্রয়োজন বোধ করেন সেটার ব্যবস্থা করিবেন।

(ঘ) রেলকর্মচারী কাটা পড়া। ডিটিও/ডিটিএস প্রতিটি ক্ষেত্রেই বিভাগীয় বা যৌথ তদন্তের ব্যবস্থা করিবেন। দুর্ঘটনার দিন হইতে তিন সপ্তাহের মধ্যে তদন্ত বিবরণী প্রেরণ করিতে হইবে।

(ঙ) রেলওয়ে কন্ট্রাক্টর এর কর্মচারী কাটা পড়া। এসব ক্ষেত্রে অবশ্যই যৌথ বিভাগীয় তদন্ত অনুষ্ঠিত করিতে হইবে এবং তদন্ত বিবরণী দুর্ঘটনার দিন হইতে তিন সপ্তাহের মধ্যে পেশ করিতে হইবে। বিবরণীর একটি অনুলিপি অবশ্যই বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিবকে পাঠাইতে হইবে।

৪৬। **তদন্ত আহবান।** সকল যৌথ তদন্ত পরিবহণ বিভাগ কর্তৃক আহবান করা হইবে, তাহা নিজেদের উদ্যোগেই ইউক বা মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের, অথবা হউক বা অন্য কোন বিভাগের অনুরোধেই হউক। মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ড কোন কমিটি গঠন না করিয়া দিয়া থাকিলে সে সকল ক্ষেত্রে পরিবহণ বিভাগ গুরুত্ব অনুযায়ী বিভাগীয় কর্মকর্তা, সহকারী কর্মকর্তা অথবা সাবর্ডিনেট পর্যায়ের তদন্ত আহ্বান করিবেন।

৪৭। **তদন্ত কমিটির নির্দেশনার (গাইডেন্স) জন্য নোট।** তদন্ত আরম্ভ পূর্বেই কমিটি পরিশিষ্ট 'ঙ' তে বর্ণিত বিষয়গুলি ভাল করিয়া পরীক্ষা করিয়া দেখিবেন এবং কোন বিষয়গুলি প্রাসঙ্গিক সে সম্বন্ধে নিজেদের মধ্যে এক মত হইবেন।

৪৮। **তদন্ত বিবরণীর বিস্তারিত বর্ণনা।** যৌথ বা বিভাগীয় যাহাই হউক না কেন, সকল তদন্ত বিবরণীতে দুর্ঘটনার এবং যেখানে তাহা ঘটিয়াছে সেই স্থানের একটি বর্ণনা বিবরণ, গৃহীত সাক্ষ্য প্রমাণের বিস্তারিত বিবরণ, সংঘটিত ক্ষতির আনুমানিক মূল্য, প্রয়োজনবোধে একটি ব্যাখ্যাকারী নকশা এবং ভবিষ্যতে অনুরূপ দুর্ঘটনা রোধের জন্য সুপারিশ সহ সম্মিলিত সিদ্ধান্তের একটি পরিস্কার বিবরণ থাকিতে হইবে।

৪৯। **পক্ষপাতিত্বের মনোভাব বর্জন।** যৌথ তদন্ত পরিচালনাকারী কর্মকর্তাগণ তাহাদের রায় (ফাইন্ডিং) প্রদানে যত্নের সহিত নিরপেক্ষতা বজায় রাখিবেন। মতৈক্যের ক্ষেত্রে ফাইন্ডিং এর নীচে ভিন্নমত নির্দেশক নোট (নোট অব ডিসেন্ট) লিপিবদ্ধ করিয়া সংশ্লিষ্ট সদস্য স্বাক্ষর করিবেন। বিভাগীয় অনুভূতিমূলক মনোভাব বর্জন করিতে হইবে। উদ্দেশ্য হইবে প্রকৃত তথ্য লিপিবদ্ধ করা এবং দুর্ঘটনার প্রকৃত কারণ নির্ণয় করা, কিন্তু কাহারও দোষ গোপন করা নয়।

৫০। **তদন্ত বিবরণীর সহিত সংযোজ্য দলিল পত্রাদি** ঃ- নিম্নে বর্ণিত [illegible] উল্লেখিত ক্রম অনুসারে তদন্ত বিবরণীর সহিত সংযোজিত করিতে হইবে এবং ওপিটি/২১ নং ফরমে লিপিবদ্ধ করিতে হইবে, যাহা দলিলগুলির এবং বিবরণীর [illegible] সাক্ষ্য প্রমাণের তালিকা হিসাবে কাজ করিবে।

(অ) শিরোনাম পত্র (টাইটেল পেজ) এবং দুর্ঘটনার বিবরণ বি আর- ওপিটি /২১)।

(আ) নূতন ফরম ওপিটি /২০-ক তে সংযুক্ত ঘটনার ইতিহাস।

(ই) নূতন ফরম ওপিটি /২০ক- তে সংযুক্ত দুর্ঘটনাস্থলের বিবরণ।

(ঈ) দুর্ঘটনাস্থলের ফুলস্ক্যাপ আকারের নকশা।

(উ) সিদ্ধান্ত বা ফাইণ্ডিং (ফরম বি আর- ওপিটি /২২)।

(ঊ) সিদ্ধান্তের কারণ ও মন্তব্য (ফরম ওপিটি /২২-ক)।

(ঋ) ভিন্নমতের কারণ (হস্তলিখিত ফরমে)

(ঌ) কমিটির সুপারিশসমূহ (হস্তলিখিত ফরমে)

(এ) সাক্ষীদের সাক্ষ্য (ফরমে বি আর- ওপিটি /২৩)

(ঐ) অকুস্থলের নকশা এবং/অথবা মারাত্মক দুর্ঘটনা বা জটিল [illegible] অন্যান্য প্রয়োজনীয় নকশা।

(ও) হতাহত যাত্রীদের তালিকা (পৃথক পৃথক ভাবে দেখাইতে হইবে)

(ঔ) রেলওয়ে কর্মচারীদের হতাহতের তালিকা (পৃথক পৃথক ভাবে [illegible] হইবে)

(অ) ইঞ্জিন, ষ্টক এবং স্থায়ীপথ ও পূর্তকর্মের ক্ষয়ক্ষতির আনুমানিক মূল্যসহ [illegible] (ফরম বি আর- ওপিটি /২৪)

(অঃ) ট্রেন রেজিষ্টারের উদ্ধৃতি (প্রাসঙ্গিক হইলে)

(আঃ) কোন বিশেষ অথবা গুরুত্বপূর্ণ গরমিলের উল্লেখ যাহা জি-৩৩ [illegible] লিপিবদ্ধ এবং তদন্তকালে প্রাপ্ত দুর্ঘটনার কারণ ও ধরণ সম্বন্ধে হইতে পারে।

টীকা ঃ- (১) মারাত্মক দুর্ঘটনা বা জটিল ঘটনার ক্ষেত্রে শুধু দুর্ঘনাস্থলের খসড়া নকশাই [illegible] প্ল্যান) যথেষ্ট হইবে না। তদন্ত বিবরণীর সহিত একটি সাইট প্ল্যান এবং অন্যান্য ড্রইং ও [illegible] সংযুক্ত করিতে হইবে।

(২) দুর্ঘটনার সময় প্রস্তুতকৃত রেকর্ডসমূহ খুবই মূল্যবান এবং এই ধরণের [illegible] সমূহ অবশ্যই তদন্ত কমিটি চাহিয়া পাঠাইবেন ও প্রমাণ হিসাবে লিপিবদ্ধ করিবেন।

৫১। **তদন্ত বিবরণীর সহিত সংযোজ্য প্রস্তুত করণের জন্য নির্দেশাবলী** ঃ- দলিলপত্র প্রস্তুত করিবার সময় নিম্নলিখিত নির্দেশাবলী মানিয়া চলিতে হইবে ঃ-

(১) **ঘটনার বিবরণ** ঃ- ইহা তদন্তের সময় বাহির হওয়া সমুদয় প্রাসঙ্গিক বিষয় [illegible] ঘটনামূলক সংক্ষিপ্ত বিবরণ হইবে। যাহারা তদন্তের সময় উপস্থিত ছিলেন না, [illegible] তাহারাও দুর্ঘটনা ঘটা পর্যন্ত ঘটনাবলী, প্রকৃতপক্ষে কী ঘটিয়াছিল এবং [illegible] ফলাফল কী, এ সম্বন্ধে পরিষ্কার ধারণা পাইতে সক্ষম হইবেন। ঘটনার বিবরণে [illegible] নির্ধারণের কোন চেষ্টা করা যাইবে না। সাক্ষ্য প্রমাণ সম্বন্ধে অথবা সাক্ষীর [illegible] যোগ্যতা সম্বন্ধেও কোন মন্তব্য করা যাইবে না। এই বিষয়গুলি ফাইণ্ডিং এর কারণ [illegible] এই অধ্যায়ে ডিল করিতে হইবে।

(২) **দুর্ঘটনাস্থলের বিবরণ** ঃ- ইহা সকল প্রাসঙ্গিক বিষয় প্রকাশ করিবে এবং [illegible] দুর্ঘটনাস্থল পরিদর্শনের সুযোগ পান নাই এমন লোক দুর্ঘটনাস্থল সম্বন্ধে ধারণা [illegible] এবং দুর্ঘটনার প্রকৃতি বুঝিতে সাহায্য করিবার উদ্দেশ্য ব্যাখ্যা করিবার জন্য [illegible] বৈশিষ্ট্যাবলী যেমন এ্যাপ্রোচ, বাঁক, বাঁধের উচ্চতা, সেতু, সিগনালের [illegible] তা বা অন্য কোন বিষয়ে বৈশিষ্ট্য উল্লেখ করিবে।

(৩) **সিদ্ধান্তে (ফাইণ্ডিং)** ঃ- ইহা অবশ্যই সুস্পষ্ট, সংক্ষিপ্ত ও সুনির্দ্দিষ্ট হইবে এবং [illegible] নিম্নোক্ত বিষয়গুলির উল্লেখ থাকিবে-

(ক) দুর্ঘটনার কারণ।

(খ) প্রত্যেক ব্যক্তি কর্তৃক লংঘনকৃত বিধি বা বিধিসমূহ, যদি থাকে।

(গ) দায়ী কর্মচারীর নাম।

ফাইণ্ডিং এর মূল লিপি কমিটির সকল [illegible] কর্তৃক স্বাক্ষর করিতে হইবে। [illegible] টাইপকৃত অনুলিপিগুলিতে "স্বাক্ষরিত" কথাটি লিখিয়া দিতে হইবে।

(৪) **সিদ্ধান্তের কারণ ও মন্তব্য** ঃ- এই মন্তব্য তদন্ত বিবরণীর একটি অংশ এবং [illegible] সমস্ত বিষয় উদ্ভূত হইয়াছে সেইগুলিকে ব্যাখ্যা করিবার জন্য ইহা প্রস্তুত করিতে [illegible]। যে সমস্ত সাক্ষ্য প্রামাণের উপর ভিত্তি করিয়া সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হইয়াছে তাহা [illegible] স্পষ্টভাবে লিপিবদ্ধ করিতে হইবে এবং ঘটনার সত্যতা সাক্ষ্য প্রমাণ দ্বারা [illegible] করিতে হইবে।

(৫) **সাক্ষীগণের সাক্ষ্যপ্রমাণ (এভিডেন্স)** ঃ- সাক্ষ্যপ্রমাণের রেকর্ড সংশ্লিষ্ট [illegible] কর্তৃক এবং তদন্ত কমিটির সভাপতি বা তদন্তকারী কর্মকর্তা কর্তৃক স্বাক্ষরিত

হইতে হইবে। যদি তদন্ত কমিটির কোন সদস্য নিজেও সাক্ষী হন, তাহা
লিখিত সাক্ষ্য অবশ্যই লিপিবদ্ধ করিতে হইবে এবং ইহা অন্য কোন
প্রদানের পূর্বেই করিতে হইবে। পড়িতে অথবা লিখিতে অসমর্থ
তাহাদিগকে পড়িয়া শুনাইতে হইবে এবং তাহা করা হইয়াছে এই মর্মে
বা তদন্তকারী কর্মকর্তা সত্যায়ন করিবেন। যদি একের অধিক পৃষ্ঠা
তবে উভয়কেই প্রতি পৃষ্ঠায় অনুস্বাক্ষর করিতে হইবে। কোন সাক্ষীর
প্রাসঙ্গিক যাহা কিছু জানা আছে, তিনি তাহার সবটুকুই বর্ণনা করিবেন
করা হয় এবং তাহাকে তাহা করিবার অনুমতি দিতে হইবে। তাহার সাক্ষ্য
প্রশ্নের উত্তরের মধ্যে সীমাবদ্ধ রাখা চলিবে না।

(৬) **ক্ষয়ক্ষতির তালিকা**।- সময়মত তৈরী করা গেলে ইহা
সহিত সংযোজিত করিতে হইবে কিন্তু যে কোন অবস্থাতে, তদন্ত শেষ
যতদূর সম্ভব তাড়াতাড়ি জমা দিতে হইবে। অবশ্য ক্ষয়ক্ষতির আনুমানিক
তদন্ত বিবরণীর সঙ্গে জানাইতে হইবে।

(৭) **ট্রেন সংকেত বহির উদ্ধৃতি (এক্সট্রাক্ট)**।- যেখানে সময়ই
সম্বন্ধে সঠিক সিদ্ধান্তে পৌঁছাইতে সাহায্য করিবে, সেই ক্ষেত্রে, যেমন- সংঘর্ষ
সংঘর্ষ, ব্লক নিয়ম লংঘন, ট্রেনের গতি, সাধারণ নিয়ম ও ষ্টেশন কার্য
উদ্দেশ্যমূলক ভাবে ট্র্যাকের ক্ষতি সাধন বা অন্য কোন কারণে দুই ষ্টেশনের
স্থানে লাইনচ্যুতি ঘটা ইত্যাদির ক্ষেত্রে, এই উদ্ধৃতি অবশ্যই দিতে হইবে।

(৮) প্রয়োজনবোধে গার্ডের ট্রেন জার্নালের এবং নিয়ন্ত্রকের (কন্ট্রোলার)
উদ্ধৃতিও সংগ্রহ করিয়া দিতে হইবে।

৫২। **যৌথ তদন্তের সাক্ষ্য প্রদান**।- কোন প্রাথমিক, বিভাগীয়
যৌথ তদন্তে মিথ্যা সাক্ষ্য প্রদান করা হইলে দোষী কর্মচারীকে দৃষ্টান্তমূলক
দেওয়া হইবে এবং তিনি চাকুরী হইতে বরখাস্ত হইবার যোগ্য বলিয়া
হইবেন। কর্মচারীদিগকে স্মরণ রাখিতে হইবে যে, যে ব্যক্তি মিথ্যা
দিয়া নিজের দায়িত্ব এড়াইতে চেষ্টা করেন তাহার চাইতে যে ব্যক্তি দুর্ঘটনার
দায়ী কিন্তু সততার সাথে খোলাখুলিভাবে সাক্ষ্য দেন সেই ব্যক্তির প্রতি
মনোভাব প্রদর্শনের সম্ভাবনা বেশী।

৫৩। তদন্ত বিবরণী দাখিল।- তদন্ত কমিটির বিবরণী নিম্নে বর্ণিত পন্থায় দাখিল
হইবে ঃ-

	দাখিলকারী কর্তৃপক্ষ	যাহার নিকট দাখিল করিতে হইবে
('এ' শ্রেণীর	তদন্ত পরিচালনাকারী বিভাগের প্রধান।	বাংলাদেশ রেলওয়ে মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিব।
('এ' শ্রেণীর	ক) ডিটিও/ডিটিএস খ) ডিটিও/ডিটিএস ব্যতীত অন্য বিভাগের ডিস্ট্রীক্ট অফিসার	ক) জেনারেল ম্যানেজার-এর মাধ্যমে রেলওয়ের মহাপরিচালক/সিটিএম (পি)-এর মাধ্যমে রেলওয়ে বোর্ডের সচিব। খ) সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় প্রধান।
('এ' ব্যতীত অন্য দুর্ঘটনা)	তদন্ত বিবরণী ডিটিও/ডিটিএস অফিসে রাখিতে হইবে। এড়ানো সংঘর্ষ, টেকনিকেল দুর্ঘটনা অথবা ব্লাক নিয়ম ভঙ্গের ক্ষেত্রে এবং গুরুত্বপূর্ণ নীতি সংক্রান্ত বিষয়ের ক্ষেত্রে অথবা যেখানে কমিটি দুর্ঘটনার সুনির্দিষ্ট কারণ নির্ণয়ে আপনার সেক্ষেত্রে জেনারেল ম্যানেজারের মাধ্যমে মহাপরিচালক/ সিটিএম (পি)-এর মাধ্যমে রেলওয়ে বোর্ডের সচিবকে রিপোর্ট করিতে হইবে।	

৫৪। **সরকারী পরিদর্শকের তদন্ত**।- (অ) যদি সরকারী পরিদর্শক কর্তৃক কোন
অনুষ্ঠিত করিতে হয় তবে বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের
নিম্নে বর্ণিত ব্যক্তিবর্গকে তদন্তের তারিখ, সময় এবং তদন্তানুষ্ঠানের স্থান জানাইয়া
নোটিশ প্রদান করিবেন ঃ-

(ক) জেলা প্রশাসক।

(খ) জেলা পুলিশ সুপার।

(গ) রেলওয়ে পুলিশ সুপার।

(ঘ) যে রেলওয়ে থানার আওতায় দুর্ঘটনাটি সংঘটিত হইয়াছে তাহার ভারপ্রাপ্ত
কর্মী।

(আ) তিনি বিভাগীয় কর্মকর্তাগণ (ডিষ্ট্রিক অফিসার) এবং [illegible] প্রয়োজন হইতে পারে সেই সমস্ত রেলওয়ে কর্মচারীদের উপস্থিতির ব্যবস্থা [illegible] জন্যও নির্দেশ ইস্যু করিবেন।

৫৫। **শাসন বিভাগীয় বা বিচার বিভাগীয় তদন্ত।**- যখনই [illegible] পরিচালনাকালে রেলওয়ে অ্যাক্টের ৮৩ নং ধারায় বর্ণিত ধরণের কোন দুর্ঘটনা [illegible] হয়, তখন ডেপুটি কমিশনার বা নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক এই উদ্দেশ্যে [illegible] ম্যাজিস্ট্রেট-

(ক) নিজেই দুর্ঘটনার কারণ সম্বন্ধে তদন্ত করিবেন, অথবা

(খ) কোন অবসর ম্যাজিস্ট্রেটকে (সম্ভব হইলে প্রথম শ্রেণীর ম্যাজিস্ট্রেট) [illegible] ধরণের তদন্ত কার্যের জন্য নিয়োজিত করিবেন, অথবা

(গ) দুর্ঘটনার কারণ বাহির করিবার জন্য পুলিস কর্তৃক তদন্ত অনুষ্ঠানের [illegible] দিবেন।

৫৬। যখনই উপরোক্ত (ক) অথবা (খ) দফার অধীনে তদন্ত অনুষ্ঠানের [illegible] লওয়া হয়, তখন ডেপুটি কমিশনার বা উপরের বর্ণনানুযায়ী নিয়োজিত [illegible] তারবার্তার মাধ্যমে রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিবকে এবং [illegible] পরিদর্শককে তদন্ত অনুষ্ঠানের তারিখ, সময় ও স্থান সম্বন্ধে অবহিত করিবেন [illegible] রেলওয়ে প্রশাসন প্রয়োজনীয় সাক্ষ্যপ্রমাণ হাজির করিবার জন্য শমন ইস্যু করিতে [illegible] হয়। উপরোক্ত অনুচ্ছেদের অধীনে তদন্ত পরিচালনাকারী ম্যাজিস্ট্রেট যে কোন রেলওয়ে কর্মচারী এবং টেকনিকেল বিশেষজ্ঞ সহ যে কোন ব্যক্তিকে, যাহার উপস্থিতি [illegible] প্রয়োজনীয় বলিয়া মনে করেন, তদন্তে হাজির হওয়ার জন্য শমন পাঠাইতে পারেন।

৫৭। রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিব বিচার বিভাগীয়/শাসন বিভাগীয় তদন্তের ব্যাপারে সকল যুক্তিসঙ্গত সহযোগিতা করিবেন।

তৃতীয় অধ্যায়

বিবিধ

সাধারণ আহত বা নিহত হইয়াছেন এই ধরণের এ(২) শ্রেণীভুক্ত মারাত্মক দুর্ঘটনাসমূহের ক্ষেত্রে পালনীয় সাধারণ নির্দেশাবলী।

৫৮। **প্রান্তিক (টার্মিনাল) ষ্টেশনে নিহত বা আহত যাত্রী বহনকারী ট্রেন** [illegible] জনসাধারণ ও সংবাদ সংস্থাকে এবং উদ্বিগ্ন আত্মীয়স্বজনকে সংবাদ সরবরাহ, [illegible] রক্ষা এবং নিহত বা আহত যাত্রীগণকে যে ষ্টেশন আনা হইবে সেই ষ্টেশনে [illegible] ষ্টেশনে) নিহত বা আহত যাত্রীবহনকারী ট্রেন গ্রহণের ব্যবস্থাদির দায়িত্ব [illegible] জন্য কন্ট্রোল অফিস বা উক্ত ষ্টেশনে উপস্থিত সিনিয়র পরিবহণ কর্মকর্তা [illegible] অভিজ্ঞ কর্মকর্তাকে নিযুক্ত করিবেন। এইভাবে নিযুক্ত কর্মকর্তা ষ্টেশনে উপস্থিত [illegible] কর্মকর্তা, যাহারা দুর্ঘটনার ব্যাপারে অন্য কোন কাজে ব্যস্ত নন, তাহাদের সেবা [illegible] উপরোক্ত কাজের জন্য অধিযাচন (রিকুইজিশন) করিবেন এবং উপস্থিত [illegible] সার্ভিসনেটদেরকেও কাজে লাগাইবার জন্য তালিকাভুক্ত করিবেন।

৫৯। **ট্রেনটি গ্রহণের জন্য প্লাটফরম নির্বাচন।**- নিহত ও আহত অথবা [illegible] হইতে যানান্তরকৃত (ট্রানশিপড্) যাত্রী বহনকারী ট্রেনটি গ্রহণের জন্য একটি [illegible] প্লাটফর্ম নির্বাচিত করিতে হইবে। প্লাটফর্মটি সড়কের নিকটতম হইতে হইবে [illegible] এম্বুলেন্স কার ইত্যাদি সুবিধাজনক স্থানে রাখা যায়।

৬০। **জনসাধারণ ও সংবাদ সংস্থাকে সংবাদ সরবরাহ।**- একটি সুস্পষ্ট স্থানে [illegible] বিশেষ অনুসন্ধান ব্যুরো স্থাপন করিতে হইবে যেখান হইতে বিজ্ঞপ্তি সমূহ প্রদর্শন [illegible] হইবে ও সকল অনুসন্ধানের জবাব দেওয়া হইবে।

৬১। জনসাধারণ ও উদ্বিগ্ন আত্মীয় স্বজনদের বসিবার ব্যবস্থা করিবার জন্য [illegible] বা নিকটতম রেলওয়ে ইনষ্টিটিউট হইতে অতিরিক্ত চেয়ার ও বেঞ্চ আনিতে [illegible] ১৫ মিনিটের ভিত্তিতে সংবাদ বুলেটিন প্রস্তুত করিয়া নোটিশ বোর্ডে দিতে হইবে [illegible] সেই বুলেটিনের সারমর্ম মাইকে প্রচার করিতে হইবে। সংবাদ-পত্রের [illegible] রদিগকে প্রাপ্ত তথ্য সরবরাহ করিতে হইবে।

৬২। **অপেক্ষারত জনসাধারণের জন্য ব্যবস্থা**।- অত্যন্ত মারাত্মক
দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে প্লাটফর্ম টিকেট নি
বন্ধ রাখিতে হইবে। নিহত ও আহতদের
বন্ধু ও আত্মীয় স্বজনকে প্লাটফর্মে ঢুকিবার সুযোগ দিতে হইবে এবং
তাহাদের জন্য বিশেষ বেষ্টনীর ব্যবস্থা করিতে হইবে। একজন সিনিয়র
এই ব্যবস্থার সার্বিক দায়িত্ব দিতে হইবে।

৬৩। এই সকল লোককে পানীয় জল অথবা ষ্টেশনের রেলওয়ে
সহিত বন্দোবস্ত করিয়া হালকা নাস্তা সরবরাহ করিবার ব্যবস্থা করিতে হইবে।
সবাইকে প্লাটফর্মের বাহিরে অপেক্ষা করিতে অনুরোধ করিতে হইবে এবং
তাহাদের জন্যও বসিবার ব্যবস্থা করিতে হইবে।

৬৪। **শৃঙ্খলা রক্ষা**।- স্থানীয় পুলিস, রেলওয়ে পুলিস ও রেলওয়ে
বাহিনীর কম্যাণ্ডান্টের সহিত বন্দোবস্তের মাধ্যমে জনতা, ষ্টেশনের সম্মুখভাগ ও
নিয়ন্ত্রণ করিবার জন্য যথেষ্ট পুলিস ফোর্স অধিযাচন করিতে হইবে।
সহিত যেন কোন সংঘর্ষ না হয় সে বিষয়ে সতর্কতা অবলম্বন করিতে হইবে।

৬৫। **আহতদের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ**।- চীফ মেডিকেল
তাহার সংশ্লিষ্ট প্রতিনিধি আশে পাশের গুরুত্বপূর্ণ হাসপাতাল সমূহে
সে বিষয়ে খবর লইবেন। মারাত্মক ধরণের কেসগুলি সবচেয়ে
হাসপাতালে পাঠাইতে হইবে। তিনি উক্ত হাসপাতালের সিনিয়র মেডিকেল
সহিত বন্দোবস্তের মাধ্যমে ডাক্তার নার্স ও ড্রেসারগণ কর্তৃক রোগীর
নিশ্চিত করিবেন।

৬৬। এম্বুলেন্স কর্মীগণ কর্তৃক যে সমস্ত কেসের দেখাশুনা করা সম্ভব,
জন্য একটি কামরা আলাদা করিয়া রাখিতে হইবে। এম্বুলেন্স কেসগুলি
পাঠানো তদারকির জন্য এবং তাহার হিসাব রাখার জন্য দুই বা তিনজন
নিযুক্ত করিতে হইবে। এই ট্রেনে আগত যাত্রীদের মধ্যে কোন আহত যাত্রী
তাহা জানিয়া তাহাদের নাম লিপিবদ্ধ করিবার জন্য একজন কর্মকর্তাকে
নিযুক্ত করিতে হইবে।

৬৭। **নিহতদের যথাযথ ব্যবস্থাকরণ**।- মৃতদেহের দায়িত্ব গ্রহণের জন্য
কর্মকর্তাকে নিযুক্ত করিতে হইবে এবং গোয়েন্দা বিভাগের (সি,আই,ডি)
দ্বারা মৃতদেহগুলির ফটো লইবার ব্যবস্থা করিতে হইবে। নিহতদের আত্মীয়
মৃতদেহ সনাক্ত করিবার সুবিধা প্রদানের জন্য বিশেষ ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে হইবে।

(৬৮) **অ-দাবীকৃত ও উদ্ধারকৃত মালামাল সম্পর্কে ব্যবস্থা গ্রহণ**।- দুর্ঘনাস্থলে
দাবীকৃত মালামাল ও হাসপাতালে স্থানান্তরিত আহত যাত্রীদের মালামালের
রাখিবার জন্য একজন কর্মকর্তাকে নিযুক্ত করিতে হইবে। পুলিসের কাষ্টডিতে হস্ত
দেওয়ার আগে এই সকল মালামালের বিশেষ হিসাব রাখিতে হইবে।

(৬৯) দুর্ঘনাস্থলে সংগৃহিত বা আহত যাত্রীগণ কর্তৃক ফেলিয়া যাওয়া উদ্ধারকৃত
নিরাপদ কাষ্টডিতে রাখিবার ও নিয়মানুগ ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য সর্বপ্রথম
পুলিসের নিকট হস্তান্তর করিতে হইবে।

৭০। **আহত রোগীর সম্বন্ধে অগ্রগতি প্রতিবেদন**।- হাসপাতালে আহত
প্রতিদিন দেখিবার ও তাহাদের আরাম আয়েশের খোজ খবর লইবার জন্য
বিভাগ ব্যবস্থা গ্রহণ করিবেন। নিয়মিতভাবে সংবাদ সংস্থাকে অগ্রগতি
দিতে হইবে।

৭১। **নাশকতামূলক কার্যজনিত দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে সাধারণ নির্দেশাবলী**।- যখন
ঘটনা নাশকতামূলক কাজ দ্বারা সংঘটিত হইয়াছে বলিয়া সন্দেহ করা হয় তখন
কারণ সংক্রান্ত প্রমাণাদি সংরক্ষণ করিতে হইবে। দুর্ঘটনার কারণ সংক্রান্ত
যাহা অন্যাথায় ভুলক্রমে দুর্ঘটনাস্থলে আগত লোকদের অজ্ঞতা বা ঔৎসুক্যের
পুলিস আসিবার পূর্বেই সরাইয়া ফেলা হইত, তাহা সংরক্ষণের জন্য রেল
সর্বাত্মক সহযোগিতা প্রদান করিবেন। তাহাদিগকে বুঝিতে হইবে যে,
প্রাপ্ত দ্রব্যাদি হইতে দুর্ঘটনার কারণ ও পরিমাণ সম্বন্ধে তদন্তকারী
গণের প্রত্যয় জন্মিতে হইবে।

৭২। **অকুস্থলে কোন জিনিস বা দ্রব্যাদি স্পর্শ করা বা সরাইয়া ফেলার**
সতর্কতা।- (ক) আহতদেরকে তাৎক্ষণিক যত্ন ও সাহায্য প্রদান বা ধ্বংসস্তুপে
পড়া ব্যক্তিদেরকে উদ্ধার করার প্রাথমিক কর্তব্য ছাড়াও সেই ট্রেনে ভ্রমণরত বা
পরে সেখানে আগত সকল রেলকর্মচারী সাধ্যাব্য সকল সর্তকতা অবলম্বন
যেন পুলিস কর্তৃক পরীক্ষার পূর্বে তাহারা নিজেরা, যাত্রীগণ বা অকুস্থলে আগত
কোন কিছু অযথা স্পর্শ না করেন বা সরাইয়া না ফেলেন।

(খ) যদি কোন ক্ষুদ্র জিনিস যেমন ফিশ প্লেট, বোল্ট, নাট, ডগ স্পাইক ইত্যাদি
প্রয়োজন হয় তবে তাহা বিশেষ সতর্কতার সহিত করিতে হইবে যেন সেগুলি
স্পর্শ করা না হয়।

(৭৪) **হাল্টিং, লাচিং, সোয়েয়িং বা ইঞ্জিনের রাফ রাইডিং জনিত সংঘটিত দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে সাধারণ নির্দেশাবলী।**- লোকোমোটিভের অস্বাভাবিক ঘটনার বিষয় রেলওয়ের মহাপরিচালক/রেলওয়ে বোর্ডের সচিবকে ভিত্তিতে অবহিত করিতে হইবে।

(৭৫) ইহা ছাড়াও রক্ষণাবেক্ষণের খাতিরে হাল্টিং, লাচিং, সোয়েয়িং বা ইঞ্জিন রাফ রাইডিং এর সকল ঘটনা রিপোর্ট করিতে হইবে যেন সংশ্লিষ্ট ইঞ্জিন বা ট্র্যাক পরীক্ষা করিয়া সেগুলিতে কোন ত্রুটি পাওয়া গেলে তাহা অবিলম্বে দূর করা সম্ভব হয়।

৭৬। চালকের নিকট হইতে রাফ রাইডিং-এর রিপোর্ট, তাহা যে কারণেই হউক, সংশ্লিষ্ট স্থায়ীপথ পরিদর্শক বা সহকারী স্থায়ীপথ পরিদর্শককে ট্র্যাকের কোন স্থান দেখা প্রয়োজন তাহা তাহার নজরে আনিতে সাহায্য করিবে।

৭৭। যে কিলোমিটারে রাফ রাইডিং ঘটিয়াছে তাহা চালক সাবধানে পরবর্তী যাত্রাবিরতির ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারকে কিলোমিটার নম্বর, রাফ ধরণ এবং তাহার ইঞ্জিন নম্বর রিপোর্ট করিবেন। তিনি তাহার ভ্রমণের শেষে শেড ফোরম্যানকেও ইহা রিপোর্ট করিবেন, যিনি প্রয়োজনবোধে ইঞ্জিন পরীক্ষা পর সংযোজনী 'ছ-তে প্রদত্ত 'বি' ফরমে বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলীকে রিপোর্ট পেশ করিবেন। বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী তাহার কোন মন্তব্য থাকিলে সহ দুই কপি রিপোর্ট প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলীকে প্রেরণ করিবেন।

৭৮। চালকের নিকট হইতে এইরূপ রিপোর্ট পাওয়ার পর ষ্টেশন রিপোর্টকারী চালকের ট্রেন নম্বর ও এই ট্রেনের অব্যবহিত পূর্বে যে ট্রেন সংশ্লিষ্ট উপর দিয়া চলিয়াছিল তাহার নম্বরসহ উক্ত রিপোর্টের বিবরণ তারযোগে পথ পরিদর্শককে পাঠাইবেন এবং উহার অনুলিপি গন্তব্য ষ্টেশনের সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলী, বিভাগীয় প্রকৌশলী, লোকো ফোরম্যান ও বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রেরণ করিবেন। বহির্গমন ভ্রমণে পুলড্ ইঞ্জিনের ক্ষেত্রে হোম ষ্টেশনের বিভাগীয় প্রকৌশলীকেও অনুলিপি দিতে হইবে।

৭৯। সংশ্লিষ্ট স্থায়ীপথ পরিদর্শক অথবা ভারপ্রাপ্ত সহকারী স্থায়ীপথ পরিদর্শক বিলম্ব না করিয়া ঘটনাস্থলের ট্র্যাক পরিদর্শন করিবেন এবং নিম্নমতে রিপোর্ট করিবেন ঃ-

(ক) অস্বাভাবিক ঘটনার ক্ষেত্রে সংযোজনী-'চ' তে প্রদত্ত 'এ' ফরমে সহকারী প্রকৌশলীকে চার কপি রিপোর্ট দিবেন যিনি কোন মন্তব্য

তাহা সহ তিন কপি রিপোর্ট বিভাগীয় প্রকৌশলীকে এবং তিনি কোন মন্তব্য থাকিলে তাহা সহ দুই কপি রিপোর্ট প্রধান প্রকৌশলীকে প্রেরণ করিবেন। এই ক্ষেত্রে তিনি রিপোর্টকারী চালকের ট্রেনের অব্যবহিত পূর্বে যে ট্রেন সংশ্লিষ্ট লাইনের উপর দিয়া চলিয়াছে বলিয়া ষ্টেশন মাষ্টার রিপোর্ট করিয়া সংশ্লিষ্ট লাইনের উপর দিয়া চলিয়াছে বলিয়া ষ্টেশন মাষ্টার রিপোর্ট করিয়াছেন, সেই ট্রেনের ইঞ্জিন পরীক্ষা করিয়া দেখিবার অনুরোধ করিয়া প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলীকে তারবার্তা পাঠাইবেন।

(খ) অন্যান্য সকল ক্ষেত্রে সংযোজনী 'জ'-তে প্রদত্ত 'সি' ফরমে তাহার সহকারী প্রকৌশলীকে দুই কপি রিপোর্ট দিবেন যিনি কোন মন্তব্য থাকিলে তাহা সহ এক কপি রিপোর্ট বিভাগীয়, প্রকৌশলীকে দিবেন এবং অন্য কপি তাহার অফিসে এমনভাবে ফাইলে রাখিবেন যেন চাহিবামাত্র পাওয়া যায়।

(গ) চালকের মতে যদি ট্র্যাকের অবস্থা এমন খারাপ হয় যে, তাহা পরবর্তী ট্রেন সমূহের জন্য বিপদের কারণ হইতে পারে, তবে পরবর্তী ষ্টেশনে ট্রেন থামাইয়া ত্বরিৎ সতর্কতা গ্রহণের প্রয়োজন উদ্রেককরী এই বিশেষ পরিস্থিতির রিপোর্ট করা তাহার কর্তব্য হইবে। ভ্রমণের শেষে তিনি তাহার রানিং শেড ফোরম্যানকেও রিপোর্ট করিবেন যিনি সাধারণ কোস হিসাবে সংযোজনী 'ছ'-তে প্রদত্ত 'বি' ফরমে রিপোর্ট পেশ করিবেন।

(ঘ) এই ধরণের প্রতিটি ক্ষেত্রে রিপোর্ট গ্রহণকারী ষ্টেশন মাষ্টার সাধারণ নিয়ম ৩০৪ (ক) ও ৩৪৭ (ক) অনুযায়ী অবিলম্বে "সতর্কতা আদেশ" ইস্যু করিবার ব্যবস্থা করিবেন এবং গৃহীত ব্যবস্থা সম্বন্ধে কন্ট্রোল অফিসকে অবহিত করিবেন।

(ঙ) স্থায়ীপথ পরিদর্শক বা প্রকৌশল বিভাগের তত্ত্বাবধায়ক কর্মচারী, যাহাকে প্রথমে পাওয়া যাইবে, তিনি তৎক্ষণাৎ ট্র্যাক পরিদর্শন করিবেন। 'সতর্কতা আদেশ' চালু রাখা, সংশোধন করা বা উঠাইয়া লওয়ার দায়িত্ব হইবে সহকারী স্থায়ীপথ পরিদর্শকের চাই কম পদমর্যাদা সম্পন্ন নহেন, প্রকৌশল বিভাগের এমন তত্ত্বধায়ক কর্মচারীর। তিনি পূর্বের মত 'এ' ফরমে রিপোর্ট করিবেন।

সংযোজনী-ক

বিভাগ (ডিভিশন) কর্তৃক যে সকল কর্মকর্তাকে দুর্ঘটনার খবর দিতে হইবে তাহাদের তালিকা

দুর্ঘটনার শ্রেণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
এ (১)	১। সচিব, রেলওয়ে বিভাগ রেলপথ মন্ত্রণালয়	MINRAIL	রেল কর্মচারী ঠিকাদারের কর্মচারীর মৃত্যুর ক্ষেত্রে।
	২। মহাপরিচালক বাংলাদেশ রেলওয়ে অথবা সচিব, রেলপথ মন্ত্রনালয়,	BRAIL	
	৩। বাংলাদেশ রেলওয়ের সরকারী পরিদর্শক,	GIBR	অধুনার রেল কর্মচারী ও যাত্রীদের মৃত্যুর ক্ষেত্রে যে তাহাদের অপঘাতে কারণে হয় নাই।
	৪। প্রধান বাণিজ্যিক ব্যবস্থাপক	CCM	
	৫। বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার	DRM	
	৬। ডেপুটি কমিশনার অথবা রেলওয়ে অ্যাক্টের ৮৩ ধারা মোতাবেক নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক এই উদ্দেশ্যে নিযুক্ত ম্যাজিস্ট্রেট (সংযোজনী 'খ' দেখুন।)	DC	

	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
	৭। রেলওয়ে থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা	OC/ GRPS	যদি কোন রেলকর্মচারী দুর্ঘটনা হয় তবে সংশ্লিষ্ট ডিপার্টমেন্টের বিভাগীয় অফিসার এবং প্রকৌশল বিভাগের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট উপ-বিভাগীয় অফিসারকে তারবার্তার মাধ্যমে জানাইতে হইবে।
	৮। দুর্ঘটনাস্থলে যে স্থানীয় থানার আওতায় সেই থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা	OC	
	৯। বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	DTO/DTS	
	১০। সুপারিন্টেন্ডেন্ট ক্রেইমস	SC	
	১১। মেডিকেল অফিসার	MO	
	১২। জেলা পুলিস সুপার		
	১৩। রেলওয়ে পুলিস সুপার	SP	
	১৪। পরিবহণ পরিদর্শক	SRP	
	১৫। উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (লোকো রানিং)	TI SSAE (LR)	টেনের নীচে মানুষ কাটা পড়িলে তাহা পরবর্তী ইঞ্জিন বদলকারী বা প্রান্তিক ষ্টেশনের শেড ম্যানকে জানাইতে হইবে।
	১৬। প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলী	CME	
	১৭। বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী	DME	

দুর্ঘটনার শ্রেণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
এ (২)	১। মহাপরিচালক বাংলাদেশ রেলওয়ে, অথবা সচিব, রেলপথ মন্ত্রণালয়	BRAIL	
	২। প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা (যাত্রী)	CTM(P)	
	৩। প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলী	CME	
	৪। প্রধান প্রকৌশলী	CE	
	৫। বাংলাদেশ রেলওয়ে সরকারী পরিদর্শক	GIBR	
	৬। ডেপুটি কমিশনার অথবা রেল-ওয়ে অ্যাক্টের ৮৩ ধারা মোতাবেক নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক এই উদ্দেশ্যে নিযুক্ত ম্যাজিস্ট্রেট	DC	
	৭। বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার	DRM	
	৮। জেলা পুলিস সুপার	SP	
	৯। রেলওয়ে পুলিস সুপার	SRP	
	১০। রেলওয়ে থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা	OC/ GRPS	
	১১। বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী	DME	
	১২। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (লোকো রানিং)	SSAE (LR)	

	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
	১৩। বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	DTO/ DTS	
	১৪। পরিবহণ পরিদর্শক	TI	
	১৫। বিভাগীয় প্রকৌশলী	DEN	
	১৬। সহকারী প্রকৌশলী	AEN	
	১৭। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (স্থায়ীপথ)	SSAE (way)	
	১৮। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (রেলযান)	SSAE (TXR)	
	১৯। সুপারিন্টেণ্ডেন্ট ক্রেইমস	SC	
	২০। ক্রেইমস ইন্সপেক্টর	CI	
	২১। নিকটতম ইঞ্জিন বদলকারী ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টার এবং দুর্ঘটনার রিপোর্ট প্রদান কারী ষ্টেশনের উভয় দিকের ষ্টেশনের ষ্টেশন মাষ্টারগণ	SM	যাত্রী সাধারণ নিহত বা গুরুতররূপে আহত হইয়াছে এইরূপ ট্রেন দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে রেলওয়ে মেডিকেল অফিসার ছাড়াও সিভিল মেডিকেল অফিসারকেও দুর্ঘটনার বার্তার অন্তর্ভূক্ত করিতে হইবে।
	২২। প্রধান মেডিকেল অফিসার	CMD	
	২৩। বিভাগীয় মেডিকেল অফিসার	DMO	
	২৪। সিভিল মেডিকেল অফিসার		

দুর্ঘটনার শ্রেণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
এ (২)	২৪। বিভাগীয় সংকেত প্রকৌশলী	DSE	যখন ইণ্টারলকিং [illegible] বা ইহাতে [illegible] বৈদ্যুতিক [illegible] ব্যবহৃত হয় এমন [illegible] দুর্ঘটনা ঘটে।
	২৫। সহকারী সংকেত প্রকৌশলী	ASE	
	২৬। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (সংকেত)	SSAE(SI)	
	২৭। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (বৈদ্যুতিক)	SSAE (E)	বৈদ্যুতিক সংযোজিত গাড়ীর [illegible] ক্ষেত্রে।
এ (৩)	১। মহাপরিচালক বাংলাদেশ রেলওয়ে অথবা সচিব, রেলপথ মন্ত্রনালয়	BRAIL	৬ (ছয়) ঘণ্টার বেশী সময় স্থায়ীপথে চলাচল বন্ধ থাকিলে।
	২। প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা (যাত্রী)	CTM (P)	
	৩। বাংলাদেশ রেলওয়ে সরকারী পরিদর্শক	GIBR	
	৪। ডেপুটি কমিশনার অথবা রেলওয়ে অ্যাক্টের ৮৩ ধারা মোতাবেক নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক এই উদ্দেশ্যে নিযুক্ত ম্যাজিস্ট্রেট	DC	
	৫। জেলা পুলিস সুপার	SP	
	৬। বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার	DRM	
	৭। রেলওয়ে পুলিস সুপার	SRP	

[illegible]	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
	৮। রেলওয়ে থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা	OC/GRPS	
	৯। বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	DTO/DTS	
[illegible]	১০। বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী	DME	
	১১। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (লোকো রানিং)	SSAE(LR)	
	১২। পরিবহণ পরিদর্শক	TI	
	১৩। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (স্থায়ীপথ)	SSAE (way)	
	১৪। সুপারিন্টেন্ডেন্ট ক্রেইমস	SC	
	১৫। ক্রেইমস ইন্সপেক্টর	CI	স্থায়ীপথ বা পূর্তকর্মে দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে। বৈদ্যুতিকভাবে সজ্জিত গাড়ীতে দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে
	১৬। বিভাগীয় প্রকৌশলী	DEN	
	১৭। সহকারী প্রকৌশলী	AEN	
	১৮। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (বৈদ্যুতিক)	SSAE (E)	
	১৯। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (রেলযান)	SSAE (TXR)	
[illegible]	১। মহাপরিচালক বাংলাদেশ রেলওয়ে অথবা সচিব, রেলওয়ে বোর্ড	BRAIL	
	২। প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা (যাত্রী)	CTM (P)	

দুর্ঘটনার শ্রেণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
বি	৩। প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলী	CME	
	৪। প্রধান প্রকৌশলী	CE	
	৫। বাংলাদেশ রেলওয়ে সরকারী পরিদর্শক	GIBR	
	৬। বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার	DRM	
	৭। বিভাগীয় প্রকৌশলী	DEN	
	৮। সহকারী প্রকৌশলী	AEN	
	৯। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (স্থায়ীপথ)	SSAE (way)	
	১০। পরিবহণ পরিদর্শক	TI	
	১১। বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী	DME	
	১২। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (লোকো রানিং)	SSAE (LR)	
	১৩। বিভাগীয় সংকেত প্রকৌশলী	DSE	
	১৪। সহকারী সংকেত প্রকৌশলী	ASE	
	১৫। উর্ধতন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (সংকেত)	SSAE (SI)	
	১৬। ডেপুটি কমিশনার অথবা রেলওয়ে অ্যাক্টের ৮৩ ধারা মোতাবেক নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক এই উদ্দেশ্যে নিযুক্ত ম্যাজিস্ট্রেট।	DC	* কমপক্ষে ২৪ ঘন্টা কোন গুরুত্বপূর্ণ যোগাযোগ লাইন বিচ্ছিন্ন থাকার ক্ষেত্রে।

দুর্ঘটনার শ্রেণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
বি	১৭। জেলা পুলিস সুপার*	SP	*কমপক্ষে ২৪ ঘন্টা কোন গুরুত্বপূর্ণ যোগাযোগ লাইন বিচ্ছিন্ন থাকার ক্ষেত্রে।
	১৮। রেলওয়ে থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা	OC/GRPS	
	১৯। স্থানীয় থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা	OC SM	
	২০। উভয় দিকের নিকটতম ইন্টার্ন বদলকারী ষ্টেশনদ্বয়ের ষ্টেশন মাষ্টারগণ।		
সি (১)	১। উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (স্থায়ীপথ)	SSAE (way)	
	২। উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (লোকো রানিং)	SSAE (LR)	
	৩। পরিবহণ পরিদর্শক	TI	
	৪। বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	DTO/DTS	
সি (২) ও সি (৩)	১। মহা পরিচালক বাংলাদেশ রেলওয়ে অথবা সচিব, রেলওয়ে বোর্ড	BRAIL	
	২। প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা (যাত্রী)	CTM(P)	
	৩। প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলী	CME	
	৪। প্রধান প্রকৌশলী	CE	
	৫। বিভাগীয় প্রকৌশলী	DEN	

দুর্ঘটনার শ্রেণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে । (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
সি (২) ও সি (৩)	৬ । সহকারী প্রকৌশলী	AEN	
	৭ । উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (স্থায়ীপথ)	SSAE (way)	
	৮ । বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী	DME	
	৯ । উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (লোকো রানিং)	SSAE (LR)	
	১০ । পরিবহণ পরিদর্শক	TI	
	১১ । বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার	DRM	
	১২ । বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	DTO/DTS	
	১৩ । বাংলাদেশ রেলওয়ের সরকারী পরিদর্শক	GIBR	
	১৪ । ডেপুটি কমিশনার অথবা রেলওয়ে অ্যাক্টর ৮৩ ধারা মোতাবেক নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক এই উদ্দেশ্য নিয়োজিত ম্যাজিস্ট্রেট ।	DC	
	১৫ । জেলা পুলিস সুপার	SP	
	১৬ । রেলওয়ে পুলিস সুপার	SRP	
	১৭ । যাহার সাহায্য প্রয়োজন আছে এমন সার্বডিনেট কর্মকর্তা		

দুর্ঘটনার শ্রেণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে । (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
ডি (১)	১ । বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার	DRM	
	২ । বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	DTO/DTS	
	৩ । পরিবহণ পরিদর্শক	TI	
	৪ । যাহার সাহায্য প্রয়োজন আছে এমন সার্বডিনেট কর্মকর্তা		
ডি (২)	১ । বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার	DRM	
	২ । বিভাগীয় প্রকৌশলী	DSE	
	৩ । সহকারী বিভাগীয় সংকেত প্রকৌশলী	ASE	
	৪ । উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (সংকেত)	SSAE (SI)	
	৫ । বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	DTO/DTS	
	৬ । পরিবহণ পরিদর্শক	TI	
	৭ । প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা (যাত্রী)	CTM (P)	
	৮ । বাংলাদেশ রেলওয়ে সরকারী পরিদর্শক, ঢাকা ।	GIBR	
	৯ । বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী	DME	
ডি (৩) ও ডি (৪)	১ । যাহার সাহায্য প্রয়োজন আছে এমন সার্বর্ডিনেট কর্মকর্তা	DTO/DTS	
	২ । বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা		

দুর্ঘটনার শ্রেণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
ডি (৩) ও ডি (৪)	৩। পরিবহণ পরিদর্শক	TI	
	৪। প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা (যাত্রী)	CTM (P)	এমন দুইটি ট্রেনের মধ্যে [illegible] কলিশনের ক্ষেত্রে যাহার একটি আটকে ট্রেন। শুধুমাত্র [illegible] ট্রেনের ক্ষেত্রে।
	৫। বাংলাদেশ রেলওয়ে সরকারী পরিদর্শক, ঢাকা।	GIBR	
	৬। বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার	DRM	
	৭। বিভাগীয় সংকেত প্রকৌশলী	DSE	
	৮। সহকারী সংকেত প্রকৌশলী	ASE	
	৯। উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (সংকেত)	SSAE (SI)	
	১০। বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী	DME	
	১১। উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (স্থায়ীপথ)	SSAE (way)	
	১২। বিভাগীয় প্রকৌশলী	DEN	
	১৩। সহকারী প্রকৌশলী	AEN	
	১৪। জেলা পুলিস সুপার	SP	
	১৫। রেলওয়ে পুলিস সুপার	SRP	
	১৬। মহাপরিচালক বাংলাদেশ রেলওয়ে, ঢাকা অথবা সচিব,রেলপথ মন্ত্রণালয়, চট্টগ্রাম।	BRAIL	শুধুমাত্র ট্রেনে আগুন লাগার ক্ষেত্রে।

[illegible]	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
(৩) ও (৪)	১৭। ডেপুটি কমিশনার অথবা রেলওয়ে অ্যাক্টের ৮৩ ধারা মোতাবেক নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ এই উদ্দেশ্যে নিযুক্ত ম্যাজিস্ট্রেট।	DC	শুধুমাত্র ট্রেনে আগুন লাগার ক্ষেত্রে।
	১৮। রেলওয়ে থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা	OC/GRPS	
(৫)	১। প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা (যাত্রী) [ডি (৩)-র অনুরূপ]	CTM (P)	ডি (৩)-এর অনুরূপ
(৬)	১। বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানাজার	DRM	
	২। ইঞ্জিনিয়ারিং সুপারভাইজার (টেলিগ্রাফ)	ES (T)	
	৩। সংশ্লিষ্ট সেকশনের বিভাগীয় প্রকৌশলী (টেলিগ্রাফ)	DE(T)	
	৪। বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	DTO/DTS	
	৫। পরিবহণ পরিদর্শক	TI	
(৭)	১। উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (স্থায়ীপথ)	SSAE	
	২। বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানাজার	DRM	
	৩। বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	DTO/ DTS	
	৪। বিভাগীয় প্রকৌশলী	DEN	

দুর্ঘটনার শ্রেণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
ডি (৭)	৫। সহকারী প্রকৌশলী ৬। পরিবহণ পরিদর্শক	AEN TI	
ডি (৮)	১। বাংলাদেশ রেলওয়ে সরকারী পরিদর্শক ২। বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা ৩। ডেপুটি কমিশনার অথবা রেলওয়ে অ্যাক্টের ৮৩ ধারা মোতাবেক নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক এই উদ্দেশ্যে নিযুক্ত ম্যাজিস্ট্রেট। ৪। প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা (যাত্রী) ৫। বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানাজার ৬। পরিবহণ পরিদর্শক ৭। জেলা পুলিস সুপার ৮। রেলওয়ে পুলিস সুপার ৯। রেলওয়ে থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা ১০। মেডিকেল অফিসার	GBIR DTO/DTS DC CTM (P) DRM TI SP SRP OC/GRPS MO	
ডি (৯)	১। মহা পরিচাল বাংলাদেশ রেলওয়ে অথবা সচিব, রেলপথ মন্ত্রণালয় বোর্ড	BRAIL	৬ (ছয়) ঘণ্টার সময়ব্যাপ্ত থাকার (ব্রেকিং)

...রের ...ণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
...(৮)	২। প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা (যাত্রী) ৩। বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার ৪। বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	CTM (P) DRM DTO/DTS	
...(৯)	১। যাহার সাহায্য প্রয়োজন আছে এমন সাবর্ডিনেট কর্মকর্তা। ২। সংশ্লিষ্ট ডিপার্টমেন্টের বিভাগীয় কর্মকর্তা ৩। সহকারী প্রকৌশলী ৪। বিভাগীয় সংকেত প্রকৌশলী ৫। সহকারী সংকেত প্রকৌশলী ৬। উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (সংকেত) ৭। পরিবহণ পরিদর্শক ৮। রেলওয়ে পুলিস সুপার	AEN DSE ASE SSAE(SI) TI SRP	প্রকৌশল বিভাগ সংশ্লিষ্ট হইলে।

দুর্ঘটনার শ্রেণী	যে সকল কর্মকর্তাকে জানাইতে হইবে। (তারবার্তা/ফোন/পত্রের মাধ্যমে)	সংক্ষেপিত ঠিকানা	মন্তব্য
ডি (৯)	৯। উর্ধতন উপসহকারী প্রকৌশলী (লোকো রানিং)	SSAE(LR)	কোন চালক সহকারী চালক বহিয়া ট্রেন চলাচল [illegible] শেষ (টার্মিনাস) [illegible] এস,এস,এ,ই, [illegible] কে জানাইতে হইবে [illegible] চালককে পরিশ্রম পরিহারের জন্য কর্তব্য হইতে অব্যাহতি দেওয়া হয়।
ই	১। প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলী	CME	
	২। বাংলাদেশ রেলওয়ের সরকারী পরিদর্শক	GIBR	
	৩। বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার	DRM	
	৪। বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী	DME	
	৫। বিভাগীয় পরিবহণ কর্মকর্তা	DTO/DTS	
	৬। পরিবহণ পরিদর্শক	TI	
	৭। প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা (যাত্রী)	CTM (P)	

টীকা ঃ- 'ডি'ও 'ই' শ্রেণীর দুর্ঘটনা, যাহা রানিং লাইনে ট্রেন চলাচলে অধিক বিলম্ব সৃষ্টিকারী অবরোধ (ব্লক) ঘটায়, তাহা তারবার্তার মাধ্যমে যে সাবডিনেট কর্মকর্তার সাহায্য প্রয়োজন তাহাকে, সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় কর্মকর্তাগণকে, প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তাকে এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাপরিচালক বা রেলওয়ে বোর্ডের সচিবকে অবহিত করিতে হইবে।

সংযোজনী-খ

দুর্ঘটনায় ব্যবহার্য্য প্রাথমিক চিকিৎসা বাক্স সমূহের অবস্থান

প্রাথমিক চিকিৎসা বাক্সের অবস্থান ঃ- রিলিফ ট্রেনে সংযুক্ত এম্বুলেন্স ভ্যানে রক্ষিত কেল সরঞ্জামাদি ছাড়াও বড় দুর্ঘটনার সময় ব্যবহারের জন্য জরুরী মেডিকেল ামাদি নিম্নে বর্ণিত ষ্টেশনসমূহে ষ্টেশন মাষ্টারদের দায়িত্বাধীন প্রাথমিক চিকিৎসা বাক্সে ত আছে ঃ-

ষ্টেশনের নাম	বাক্সের সংখ্যা	সংশ্লিষ্ট আওতাধীন এলাকা
পূর্বাঞ্চল		
চট্টগ্রাম	১	চট্টগ্রাম-নাজিরহাট, চট্টগ্রাম-দোহাজারী ও চট্টগ্রাম-মস্তান নগর।
ফেণী	১	ফেণী- বেলোনিয়া ও হাসানপুর-চিনকি আস্তানা।
লাকসাম	১	ফেণী-বেলোনিয়া ও হাসানপুর চাঁদপুর ও লাকসাম-নোয়াখালী।
আখাউড়া	১	ফকিরহাট-ব্রাহ্মণবাড়িয়া ও আখাউড়া-হাতিয়ান।
শায়েস্তাগঞ্জ	১	শাহাজীবাজার-ভানুগাছ, শায়েস্তাগঞ্জ-হবিগঞ্জ ও শায়স্তাগঞ্জ-বাল্লা।
কুলাউড়া	১	শমসের নগর-ফেঞ্চুগঞ্জ ও কুলাউড়া-শাহাজাবপুর।
সিলেট	১	ছাতক বাজার- কোটালপুর।
ভৈরব বাজার	১	তালশহর-মেঘিকান্দা ও ভৈরব বাজার-কিশোরগঞ্জ
নরসিংদি	১	হাটুভাঙ্গা-ঘোড়াশাল ফ্লাগ।
ঢাকা	১	টংগী-আড়ীখোলা ও নারায়ণগঞ্জ-ঢাকা-কাওরাইদ।
গৌরীপুর ময়মনসিংহ	১	গৌরপুর-জারিয়া ঝানঝাইল, শম্ভুগঞ্জ- মোহনগঞ্জ ও গৌরীপুর-নীলগঞ্জ
ময়মনসিংহ	১	মশাখালী-ময়মনসিংহ-মশিউল নগর।
জামালপুর	১	জামালপুর-জগন্নাথগঞ্জ, জামালপুর-তিস্তামুখঘাট ও জামালপুর-পিয়ারপুর।

ক্রমিক নম্বর	ষ্টেশনের নাম	বাক্সের সংখ্যা	সংশ্লিষ্ট আওতাধীন এলাকা
			পশ্চিমাঞ্চল
১।	পার্বতীপুর	১	চিলাহাটি-পার্বতীপুর-বাগজানা, পার্বতীপুর-পাকড়ি ও পার্বতীপুর-কাঞ্চন-বিরল।
২।	ঠাকুরগাঁও রোড	১	পঞ্চগড়-ঠাকুরগাঁও রোড-বাজনাহার।
৩।	কাউনিয়া	১	কাউনিয়া-রংপুর ও কাউনিয়া-গাইবন্ধা।
৪।	লালমনিরহাট	১	মোগরহাট-লালমনিরহাট-বুড়িমারী ও লালমনিরহাট-তিস্তা-রমনাবাজার
৫।	বোনারপাড়া	১	বোনারপাড়া-তিস্তামখঘাট ও বোনারপাড়া-[illegible]
৬।	সান্তাহার	১	পাঁচবিবি-সান্তাহার-নাটোর ও সান্তাহার-আলাইপুর।
৭।	ইশ্বরদী	১	ইয়াসীনপুর-ঈশ্বরদী-দর্শনা ও ঈশ্বরদী-সিরাজগঞ্জ [illegible]
৮।	রাজশাহী	১	লোকমানপুর-রাজশাহী-চাঁপাইনবাগঞ্জ ও আমনুরা-মোহনপুর।
৯।	রাজবাড়ী	১	জগতী-রাজবাড়ী-গোয়ালন্দ, রাজবাড়ী-পুখরিয়া ও কালুখালী- ভাটিয়াপাড়া ঘাটে।
১০।	যশোহর	১	দর্শন হল্ট-যশোহর-খুলনা।
১১।	বাগেরহাট	১	বাগেরহাট-রূপসা।

। **প্রাথমিক চিকিৎসা বাক্সের চাবি।**- ষ্টেশন রক্ষিত দুর্ঘটনার ব্যবহার্য চিকিৎসা বাক্সের চাবি একটি সামনে কাঁচ লাগানো বাক্সের মধ্যে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন অফিসে রাখা থাকিবে। ঐ ষ্টেশনের রেলওয়ে ডাক্তারের কাছে, যদি কেহ একটি অতিরিক্ত চাবি থাকিবে।

। **ব্যবহার পদ্ধতি।**- (ক) যখন ষ্টেশন মাষ্টার বা সহকারী ষ্টেশন মাষ্টার যাত্রী কারী আহত হওয়া সহ কোন মারত্মক দুর্ঘটনার খবর পান তখন তিনি চাবির সম্মুখে কাঁচ ভাঙ্গিয়া চাবি বাহির করিয়া ষ্টেশন রক্ষিত প্রাথমিক চিকিৎসা বাক্স । তিনি উহা হইতে মেডিকেল সরঞ্জামের বাক্স দুইটি ও ক্যানভাস আবৃত দুইটি বাহির করিয়া রিলিফ ট্রেন বা দুর্ঘটনাস্থলে অভিমুখ গামী অন্য কোন ট্রেন, ইঞ্জিন, ট্রলী, প্রাইভেট মোটর গাড়ী বা বাসযোগে দ্রুততম উপায়ে দুর্ঘটনাস্থলে ার ব্যবস্থা করিবেন।

(খ) দুর্ঘটনাস্থলে প্রেরণের পূর্বে পর্যন্ত যদি কোন রেলওয়ে ডাক্তার মেডিকেল াদির দায়িত্ব নেওয়ার জন্য ষ্টেশনে না আসেন তবে উক্ত সরঞ্জামগুলি একটি ণীল ব্যক্তির (ফার্ষ্ট এইড সার্টিফিকেটধারী হইলে ভালো হয়) জিম্মায় দুর্ঘটনাস্থলে তে হইবে।

(গ) এই সরঞ্জাম গুলি ঘটনাস্থলে উপস্থিত থাকা বা সেখানে ডাকিয়া আনা কোন ার ও রেজিষ্টার্ড ডাক্তার কর্তৃক ব্যবহার করিতে হইবে।

সংযোজনী-গ

যে সকল সংবাদ সংস্থা ও কর্মকর্তাগণকে প্রেস বার্তা পাঠাইতে হইবে তাহাদের তালিকা

১। প্রেসে দিবার জন্য নির্দিষ্ট সকল রেলওয়ে দুর্ঘটনার প্রতিবেদন নিম্নে বর্ণিত াদ মাধ্যম গুলিতে ট্রেলিগ্রামের মাহায্য পাঠাইতে হইবে ঃ-

(ক) বাংলাদেশ সংবাদ সংস্থ

(খ) রেডিও বাংলাদেশ

২। টেলিগ্রামের অনুলিপি অবশ্যই বাংলাদেশ রেলওয়ে মহাপরিচালক/রেলওয়ে র্ডের সচিব, সংশ্লিষ্ট প্রধান পরিবহণ কর্মকর্তা, বাংলাদেশ রেলওয়ের সরকারী দর্শক এবং সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় কর্মকর্তাগণকে দিতে হইবে।

৩। এই টেলিগ্রামের শ্রেণী চিহ্ন এক্স কিউ (XQ) হইবে যাহা এক্সপ্রেস টেলিগ্রামের জন্য ব্যবহৃত হয়। ইহা সংবাদপত্র বা সংবাদ সংস্থার সম্পাদক ম্যানেজারের নামে না পাঠাইয়া সংস্থাগুলির রেজিষ্টার্ড ঠিকানায় পাঠাইতে হইবে।

৪। উপরের সকল ঠিকানা সম্বলিত প্রতিটি বার্তার মাত্র একটি করিয়া টেলিগ্রাফ অফিসে দিতে হইবে।

৫। এই সমস্ত প্রেস টেলিগ্রাম গুলি উৎপত্তিস্থলের অফিস কর্তৃক টেলিগ্রাফ ট্রান্সফার' অফিসে প্রেরণ (ট্রান্সমিট) করিতে হইবে।

৬। বাংলাদেশ রেলওয়ের ট্রান্সফার অফিসগুলি পার্বতীপুর, ময়মনসিংহ, ঢাকা, আখাউড়া, লাকসাম ও চট্টগ্রামে অবস্থিত।

সংযোজনী-ঘ

দুর্ঘটনার ব্যবহার্য ফর্মসমূহের বিবরণ।

(১) দুর্ঘটনা টেলিগ্রাম ফর্ম নং বিআর-এলটি/১

(২) দুর্ঘটনা মেসেজ কার্ড ফর্ম নং বি আর ওপিটি/২২৮

(৩) দুর্ঘটনা প্রতিবেদন ফর্ম নং বি আর -জি/৩৩

(৪) তদন্ত কার্য বিবরণী ফর্ম নং বিআর-ওপি/টি-২০,২১,২২,২৩ ও ২৪

(৫) ক্ষুদ্র দুর্ঘটনাসমূহের মাসিক রিটার্ণ ফর্ম নং বিআর-জি/৩৩

(৬) কারখানায় দুর্ঘটনার প্রতিবেদন ফর্ম নং বিআর-জি/২৮৯

(৭) কারখানায় দুর্ঘটনার মাসিক রিটার্ণ ফর্ম নং বি আর-জি/৩৩০-ক

(৮) বন্যা ও অন্যান্য 'বি' শ্রেণীর দুর্ঘটনা প্রতিবেদন ফর্ম

সংযোজনী-ঙ

তদন্ত কমিটির জন্য নির্দেশনা সংক্রান্ত বিষয়াদি

১। দুর্ঘটনাস্থলের বিবরণে উল্লেখ তথ্যাদি ঃ শুধমাত্র তদন্তাধীন দুর্ঘটনার জন্য প্রাসংগিক বিষয়গুলিই এখানে উল্লেখ করিতে হইবে। যেমন-

(ক) ফর্মেশন।

(খ) গ্রেড সমূহ।

(গ) বাঁক সমূহ।

(ঘ) ব্রিজ ও কালভার্টসমূহ।

(ঙ) লেভেল ক্রসিংসমূহ।

(চ) সংশ্লিষ্ট সিগনালগুলির বিশেষ উল্লেখ পূর্বক সিগনাল সমূহের বিবরণ এবং একটি নির্দিষ্ট স্থান হইতে উহাদের প্রতিটির দূরত্ব।

(ছ) অগ্রসরমান (অ্যাপ্রোচিং) ট্রেন হইতে এবং পিছন দিক হইতে সংশ্লিষ্ট সিগনালসমূহের অবস্থান নির্দেশ।

(জ) পয়েন্ট ও সিগনালসমূহ ইন্টারলকিং-এর পদ্ধতি।

(ঝ) পয়েন্ট ও সিগনালসমূহ লক করিবার পদ্ধতি।

(ঞ) পয়েন্ট ও সিগনালসমূহ ব্যবহার করিবার (ওয়াকিং) পদ্ধতি।

(ট) স্থায়ীপথের ধরণ ও অবস্থা, ক্রস লেভেল, ক্যান্ট, সুপার এলিভেশন, হেড রেলের ক্ষয়ের পরিমাণ ইত্যাদির বিবরণ।

(ঠ) সংশ্লিষ্ট ক্রসিং-এর ইনক্লাইশন, পয়েন্টস এণ্ড ক্রসিং-এর বিস্তারিত বিবরণ, সুইচ রেলের দৈর্ঘ, ক্লিয়ারেন্স ইত্যাদি।

(ড) কার্য পদ্ধতির (সিষ্টেম অব ওয়ার্কিং) সংক্ষিপ্ত বিবরণ এবং তাহা চালু ছিল না বাধাগ্রস্থ ছিল তাহার উল্লেখ।

(ঢ) ফেন্সিং-এর বিবরণ এবং লাইনের নিকট পৌঁছিবার উপায়।

(ণ) ফেন্সিং-এর অবস্থা।

(ত) পয়েন্ট বার্ষ্ট হইয়া গিয়া থাকিলে যেগুলির সহিত ডিস্ক বা ইন্টারলকিং অ্যাপারেটাস লাগানো ছিল কিনা তাহার উল্লেখ।

(থ) ইঞ্জিন হইতে স্পার্কের কারণে অগ্নিকাণ্ডের ক্ষেত্রে ইঞ্জিনে স্পার্ক অ্যারেস্টার লাগানো ছিল কিনা, থাকিলে কোন ধরণের ছিল এবং কী বিবরণের জ্বালানী তেল ব্যবহার করা হইয়াছিল তাহার উল্লেখ।

২। দুর্ঘটনার বিবরণ প্রয়োজনীয় তথ্যাবলী :- শুধুমাত্র তদন্তাধীন দুর্ঘটনার জন্য প্রাসংগিক বিষয়গুলিই এখানে উল্লেখ করিতে হইবে। যেমন-

(ক) ইঞ্জিন ও উহার প্রতিটি এক্সেলের উপর ওজন।

(খ) ইঞ্জিনের টায়ারসমূহের অবস্থা।

(গ) ইঞ্জিনের সামপ্রতিক ইতিহাস।

(ঘ) ট্রেনের মার্শালিং।

(ঙ) ব্রেক এবং ব্রেকযুক্ত চাকার সংখ্যা।

(চ) ট্রেনের মোট ওজন।

(ছ) সংশ্লিষ্ট রোলিং ষ্টকের অবস্থা।

(জ) ডিরেইলমেন্টের ক্ষেত্রে এক্সেলের গেজ, ফ্লেঞ্জ সেকশন ও এক্সেল বক্সের অবস্থা সহ সংশ্লিষ্ট প্রতিটি এক্সেল ও স্প্রিং এর অবস্থা। এক্সেল ব চাকা ভাঙ্গিয়া যাওয়ার (ফ্রাকচার) ক্ষেত্রে ভাঙ্গা অংশসমূহের বিবরণ, যথা-এক্সেল ডায়ামিটার, জার্নাল, ফ্রাকচারের অবস্থান ও ধরণ এবং প্রস্তুত কারকের নাম, ঢালাই নং ইত্যাদিসহ উহার উপর কৃত প্রকৃত মাকিং ইত্যাদি রেকর্ড করা খুবই গুরুত্বপূর্ণ

(ঝ) ট্রেনটি ঘটনাস্থলে পৌঁছিবার নির্ধারিত সময়। বিলম্ব হইয়া থাকিলে, বিলম্বের কারণসহ মোট বিলম্বের পরিমাণ।

(ঞ) ট্রেনটি থামিবার কথা ছিল, না সরাসরি চলিবার কথা ছিল তাহার উল্লেখ।

(ট) অন্য ট্রেনের সাথে ক্রসিং হইয়া থাকিলে তাহা নির্ধারিত ছিল, না অনির্ধারিত ছিল তাহার উল্লেখ।

৩। **লেভেল ক্রসিং-এ সংঘটিত দুর্ঘটনার লিখিতব্য অতিরিক্ত তথ্যবলী**।- এই খণ্ডের সকল ক্ষেত্রে তদন্ত বিবরণীর সহিত নিম্নবর্ণিত তথ্যসমূহও পাঠাইতে হইবে-

(ক) ইঞ্জিনে নির্ধারিত সংখ্যক হেড লাইট বলিতেছিল কিনা। পাইট ইঞ্জিনের দুর্ঘটনার ক্ষেত্রেও ইহা প্রযোজ্য হইবে।

(খ) দুর্ঘটনাটি রাত্রে সংঘটিত হইয়া থাকিলে, ট্রেনের গার্ড ও চালকের নিকট হইতে নিম্নবর্ণিত বিষয়গুলি জানিয়া লইতে হইবে-

(অ) সমস্ত গেট বন্ধ ও তালা লাগানো ছিল কিনা।

(আ) গেটের আলো ভালো অবস্থায় ছিল কিনা এবং জ্বলিতেছিল কিনা।

(ই) গেট কিপারের হাত বাতি ভালো অবস্থায় ছিল কিনা।

(গ) কমপক্ষে ৬ দিনের জন্য ৬টা হইতে ১৮ টা পর্যন্ত ও ১৮ টা হইতে ২১ পর্যন্ত চলাচলকারী সড়কযানের আলাদা হিসাব।

(ঘ) নিম্নবর্ণিত তথ্য সম্বলিত দুর্ঘটনাস্থলে একটি নকশা-

(অ) লেভেল ক্রসিং-এর প্রত্যেক পার্শ্বের রাস্তা ও রেল লাইনের ঢাল (গেড) ও ঝাঁক (কার্ভ)।

(আ) দৃষ্টিসীমাকে ব্যাহত করে এমন গাছ বা ষ্ট্রাকচারের অবস্থান।

(ই) সঠিক নম্বর সহ টেলিগ্রাফ খুঁটির অবস্থান।

(ঙ) প্রয়োজনীয় মনে করিলে দুর্ঘটনাস্থলের আলোকচিত্র।

(চ) নিয়োগকৃত গেটম্যানের সংখ্যা ও তাহাদের কর্তব্যকালের উল্লেখসহ লেভেল ক্রসিংটির শ্রেণী বিভাগ।

৪। **যে সকল বিষয় তদন্তের সময় মনে রাখিতে হইবে ও প্রমাণ হিসাবে দাখিল করিতে হইবে :-**

সাধারণ

(ক) ঘটনাবলীর সময় পরম্পরা

অপারেটিং

(পরিবহণ ও যান্ত্রিক চলাচল)

(খ) ষ্টেশন রেজিষ্টারে সংশ্লিষ্ট ট্রেন সংক্রান্ত ত্রুটিসমূহ।

(গ) রেজিষ্টার সমূহের অবস্থা।

(ঘ) লাইন ক্লিয়ার টিকেট ও উহার কাউন্টারফয়েলের অবস্থা।

(ঙ) লাইন ক্লিয়ার লইবার রীতি।

(চ) লাইন ক্লিয়ার টিকেট প্রস্তুতি করিবার রীতি।

(ছ) চালককে লাইন ক্লিয়ার টিকেট প্রদানের রীতি।

(জ) ব্লক ইনষ্ট্রুমেন্টর অবস্থা ও সাম্প্রতিক ইতিহাস।

(ঝ) সংশ্লিষ্ট ট্রেনগুলি যথাযথভাবে চলিতেছিল কিনা তাহার উল্লেখ।

(ঞ) পয়েন্ট ও সিগনালসমূহ ব্যবহারের (ওয়াকিং) রীতি এবং ষ্টেশন মাষ্টার নিয়ন্ত্রণের ধরণ।

কর্মচারী সংক্রান্ত (পার্সোনেল)

(ট) কর্মচারীগণ সংশ্লিষ্ট বিধিসমূহের সাথে পরিচিত কিনা।

(ঠ) নির্ধারিত বিধি বহি মালিকানায় আছে কিনা।

(ড) সংশ্লিষ্ট নোটিশসমূহ পাইয়াছেন কিনা।

(ঢ) চালক রাস্তা চিনেন বলিয়া স্বাক্ষর করিয়াছেন কিনা। করিলে, কখন করিয়াছেন?

(ণ) চালক সম্প্রতি এই রাস্তায় ট্রেন চালাইয়াছেন কিনা।

(ত) সংশ্লিষ্ট কর্মচারীগণ পূর্বে উক্ত একই ট্রেন পরিচালনা করিয়াছেন কিনা।

(থ) প্রতিটি লোকের কর্তব্যের সঠিক আওতা, যেখানে উহা পরিষ্কারভাবে জানা নাই। ইহা ট্রেন ষ্টাফ ব্যতীত অন্যান্য সকল কর্মচারীর জন্য প্রযোজ্য হইবে এবং বড় ষ্টেশনের কর্মচারীদের ক্ষেত্রে বিশেষ করিয়া মনে রাখিতে হইবে।

(দ) কর্মচারীদের স্বাস্থ্য ও দৃষ্টিশক্তি।

(ধ) সংশ্লিষ্ট রেলওয়ে কর্মচারীর কর্তব্যকাল এবং পূর্বে গৃহীত বিশ্রাম।

রোলিং ষ্টক

(ন) কাপলিং-এর ধরণ ও অবস্থা।

(প) ট্রেন লাইটের বিবরণ এবং উহা জ্বলা অবস্থায় থাকিলে উহাদের বিন্যাস।

(ফ) ডিরেইলমেন্টের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট গাড়ীর প্রতিটি চাকার উপরে ওজন।

(ব) কোন মেকানিজম বা ব্রেক গিয়ার ভাঙ্গিয়া যাওয়ার ফলে দুর্ঘটনাটি ঘটিয়াছে কিনা।

স্থায়ীপথ ও পূর্তকর্ম

(ভ) ডিরেইলমেন্টের স্থানে লাইনের সাম্প্রতিক ইতিহাস এবং পয়েন্টস ও ক্রসিং-এর অবস্থা।

(ম) ট্র্যাকের অবস্থা, গেজ ঠিক আছে কিনা এবং স্লিপারের উপর কোন চাকার দাগ আছে কিনা যাহা হইতে বুঝা যায় যে গাড়ীটি কোথায় ট্র্যাক হইতে নীচে পড়িয়াছিল ও ছেঁচড়াইয়া লইয়া যাওয়া দূরত্ব।

(য) সংশ্লিষ্ট লাইনের শেষ কবে মেরামত কাজ সম্পন্ন করা হইয়াছিল।

(র) সংশ্লিষ্ট সেকশনে স্থায়ীপথ গ্যাং-এর কাজের পদ্ধতি।

সিগনাল ও ইন্টারলকিং

(ল) পয়েন্ট ও সিগনালসমূহ লকিং-এর পদ্ধতি।

(শ) ষ্টেশন মাষ্টারের নিয়ন্ত্রণের ধরণ।

(য) আলো জালাইবার সময় এবং সিগনাল, ইণ্ডিকেটর ও ডিস্কের অবস্থা।

(স) সিগনাল সমূহের বর্তমান অবস্থা, রিটার্ণ আর্মের পরীক্ষা ইত্যাদি।

(হ) সিগনাল সমূহের সাম্প্রতিক ইতিহাস।

৫। দুর্ঘটনাস্থলে স্কেচ বা এবং অন্যান্য ড্রইং প্রস্তুত করণ।-

(১) দুর্ঘটনাস্থলে স্কেচ ফুল ক্যাপ আকারের কাগজে করিতে হইবে।

(২) দুর্ঘটনাস্থলে সাইট প্ল্যান তৈরী করার প্রয়োজন হইলে উহাতে নম্বর দিয়া হইবে। স্কেচের উপর প্রদর্শিত টাইটেলম, রেফরেন্স, বিবরণ, বিশেষ কোন বিষয়, নক্সা ইত্যাদি কালি দিয়া হাতে লিখিত হইবে এবং রঙ্গিন পেন্সিল দিয়া লেখা চলিবে না। স্কে এবং প্ল্যান উভয়টিতেই নিম্নে বর্ণিত মতে পূর্ণ বিবরণ থাকিবে-

(ক) উভয় দিক নির্দেশক চিহ্ন

(খ) যত নম্বর কিলোমিটারে এবং যে ষ্টেশনে বা ষ্টেশনদ্বয়ের মধ্যে দুর্ঘটনা ঘটিয়াছে তাহার বিবরণ।

(গ) দুর্ঘটনাটি ষ্টেশন সীমার মধ্যে ঘটিয়া থাকিলে সকল লাইন, সাইডিং এর পয়েন্টের সঠিক নম্বর।

(ঘ) যখন ট্রেন বা ইঞ্জিন দুর্ঘটনার সহিত যুক্ত থাকে তখন একটি তীরের সাহায্যে গতিবিধির দিক নির্দেশসহ উহাদের অবস্থান।

(ঙ) লাইনের ঢাল (গ্রেডিয়েন্ট)

(চ) প্রয়োজনবোধে দুর্ঘটনাস্থলের উভয় পার্শ্বে আধা মাইল পর্যন্ত ক্রস লেভেল লংগিটুডিনাল লেভেল এবং প্যাকিং-এর অবস্থা।

(ছ) তদন্ত কার্যবিবরণীতে উল্লিখিত অন্য কোন প্রাসঙ্গিক তথ্য।

(জ) প্রয়োজনীয় ড্রইং (চাকার টায়ার, এক্সেল, ইত্যাদির সেকশন)।

	১	ষ্টেশন মাষ্টারের তারবার্তার নম্বর ও তারিখ
	২	কিলোমিটারেজ ও সেকশন
	৩	ট্রেন নং ও ইঞ্জিন নং
	৪	রাফ রাইডিং এর ধরণ
	৫	এস,এস এ.ই (ওয়ে) কর্তৃক পরিদর্শনের তারিখ
	৬	রেল (ক) ধরণ ও ওজন (খ) দৈর্ঘ (গ) বয়স
	৭	স্লিপার (ক) ধরণ (খ) বয়স (গ) প্রতি রেলে সংখ্যা (ঘ) স্পেসিং
	৮	ব্যালাষ্ট (ক) উপরিভাগের প্রস্থ (খ) স্লিপারের নিম্নভাগের উপরের গভীরতা (গ) স্লিপারের নিম্নভাগের নীচের গভীরতা (ঘ) শ্রেণী
	৯	ফর্মেশন (ক) লেভেল বা গ্রেড (খ) ব্যাংকের উচ্চতা (গ) কাটিং এর গভীরতা (ঘ) মাটির শ্রেণী
	১০	এলাইনমেন্ট (ক) সোজা (খ) বাঁকা হইলে বাঁকের ডিগ্রী
	১১	ব্রিজের ধরণ
	১২	শেষ প্যাকিং-এর তারিখ (ক) পুরা (থরো) প্যাকিং (খ) ব্লাক প্যাকিং
	১৩	মন্তব্য (ক) এস,এস,এ,ই (ওয়ে) (খ) সহকারী প্রকৌশলী (গ) বিভাগীয় প্রকৌশলী

সংযোজনী-৩
ফরম, ড.

	১	ষ্টেশন মাষ্টারের তারবার্তার নম্বর ও তারিখ
	২	কিলোমিটারেজ ও সেকশন
	৩	ট্রেন নং ও ইঞ্জিন নং
	৪	রাফ রাইডিং-এর প্রকৃতি
	৫	রাফ রাইডিং হওয়ার সময় আনুমানিক গতিবেগ
	৬	বগি কন্ট্রোল স্প্রিংয়ের অবস্থা ও ক্ষমতা
	৭	বগি স্লাইড গুলির অবস্থা
	৮	এক্সেল বাক্সের ক্লিয়ারেন্স
	৯	ড্রু গিয়ারের ধরণ

		ষ্টেশন মাষ্টারের তারবার্তার নম্বর ও তারিখ
		কিলোমিটারেজ ও সেকশন
		ট্রেন নং ও ইঞ্জিন নং
		রাফ রাইডিং
		এস এস এ ই (ওয়ে) কর্তৃক পরিদর্শনের তারিখ
		ট্র্যাক বা সাব-গ্রেডে ত্রুটি বিচ্যুতি সম্পর্কে এস এস এ ই (ওয়ে) কর্তৃক বিস্তারিত মন্তব্য
		৬নং কলামে বর্ণিত ত্রুটি বিচ্যুতির দূর করিবার জন্য এস এস এ ই (ওয়ে) কর্তৃক গৃহীত ব্যবস্থা
		মন্তব্য (ক) এ ই এন (খ) ডি ই এন

সংযোজনী-৯ ফরম ৩টি

চতুর্দশ অধ্যায়

কেন্দ্রীভূত ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ (সেন্ট্রালাইজড ট্রাফিক কন্ট্রোল) পদ্ধতি

অধ্যায়- ১৪ : সেন্ট্রালাইজড ট্রাফিক কন্ট্রোল সিস্টেম

২৭৬) **সিটিসি সিষ্টেম এর প্রয়োজনীয় বিষয়সমুহ-** যখন ট্রেনগুলো কেন্দ্রীয় নিয়ন্ত্রণ পদ্ধতিতে কাজ করবে, তখন রানিং লাইনকে ব্লক এবং দূরবর্তী নিয়ন্ত্রণ ষ্টেশন সেকশানসমূহে বিভক্ত করা হয়। যার প্রত্যেকটিতে উভয় দিকের জন্য সিগনাল প্রদান করা হয়। যেহেতু ব্লক এবং দূরবর্তী নিয়ন্ত্রণকারী ষ্টেশনসমূহ সার্কিটকৃত, এবং একটি ব্লক বা দূরবর্তী নিয়ন্ত্রণকারী ষ্টেশন এ প্রবেশ উক্ত ট্রেন ইহা নিজেই শর্ট সার্কিট দ্বারা রক্ষণ করে যা স্বয়ংক্রীয়ভাবে প্রধান সিগনালকে 'অন' অবস্থানে রাখে। সান্টিং বা অন্য কোন উদ্দেশ্যে যখন রানিং লাইন এর উপর গতি ট্রেন থেকে বিচ্ছিন্ন হয়, তা একইভাবে রক্ষিত হয়।

২৭৭) **সিটিসি সিষ্টেম এর কাজ:**

(১) দূরবর্তী বৈদ্যুতিক নিয়ন্ত্রণ সুইচ এবং সিগনালের মাধ্যমে কেন্দ্রীয় কেবিন হতে ট্রেনগুলো সম্পূর্ণভাবে পরিচালিত সিটিসি অপারেটর দ্বারা সিটিসি সেকশন এর সমগ্র এলাকাটি সিটিসি প্যানেলের উপর স্থির অবস্থায় থাকে। প্যানেল এর উপর লাইটগুলো সকল সময়ে সকল ট্রেনের অবস্থান এবং অগ্রগতি প্রদর্শন করে। সিটিসি অপারেটর সুইচ বা পুশ বাটন সাহায্যে সিটিসি সেকশান এ ট্রেনগুলোর চলাচল নির্দেশ প্রদান করে।

(২) কোন ট্রেনকে মেইন ট্র্যাক এ প্রবেশ করতে অনুমতি দেওয়া হয় না একবার ইহা মুক্ত হওয়ার পর অনুমতি সাপেক্ষে মেইন ট্র্যাক এ প্রবেশ করা হয়-

(ক) যথাযথভাবে সিগনাল নির্দেশনা, বা

(খ) সিটিসি অপারেটর এর টেলিফোন নির্দেশনা।

(৩) **টেলিফোনসমুহ:** আউটার, হোম, ষ্টার্টার, অ্যাডভান্স ষ্টার্টার ও অন্যান্য

সিগন্যাল এবং গেট ঘর ও রিমোট কন্ট্রোল ষ্টেশন এর কর্মচারীদেরকে টেলিফোন প্রদান করা হয়েছে যাতে প্রয়োজনে সিটিসি অপারেটর এর সঙ্গে যোগাযোগ করা যায়। প্রতিটি টেলিফোন যন্ত্রের পাশে উক্ত টেলিফোন ব্যবহার এর জন্য নির্দেশনা দেয়া আছে।

(৪) **ট্রেন গ্রাফ:** সিটিসি অপারেটর এর কেবিনে একটি ট্রেন গ্রাফ এর মধ্যে স্বয়ংক্রীয়ভাবে ট্রেন চলাচল এর তথ্য রেকর্ড হয়। ডাবল লাইন সেকশানে আপ এবং ডাউন ট্র্যাকে ট্রেন এর চলাচল স্পষ্ট রং দ্বারা চিহ্নিত করা হয়।

২৭৮(ক) **সিগনাল পরিচালনা:**

(১) সিটিসি সেকশান এ বিভিন্ন রং এর লাইট সিগনাল প্রদান করা হয়েছে।

(২) আউটার সিগনাল এর সাধারণ বৈশিষ্ট্য হবে "কমন বা সতর্কতা" যা দ্বারা ইহা ড্রাইভারকে নির্দেশ করে

নিম্নোক্তভাবে কাজ করার জন্য :-

(ক) হোম সিগনাল এ থামুন যা "বিপজ্জনক" হতে পারে, বা

(খ) ষ্টেশন এ থামুন, যেখানে তাকে লুপ লাইনে গ্রহন করা হতে পারে।

(৩) দূর নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশন একটি ট্রেন গ্রহন করার জন্য হোম সিগনাল "কমন" বৈশিষ্ট্য প্রদর্শন করবে না, যতক্ষন না যে লাইন এ ট্রেন গ্রহন করার জন্য উদ্দেশ্য করা হয়েছে, কেবল মাত্র ষ্টার্টার পর্যন্ত পরিষ্কার না হয়, বরং ইহার বাহিরেও পর্যাপ্ত দূরত্বের জন্য বা স্যান্ড হ্যাম্প বা ডেড এন্ড পর্যন্ত।

(৪) শেষ ষ্টপ সিগন্যাল "কমন" বৈশিষ্ট্য প্রদর্শন করবে যখন লাইন শুধুমাত্র পরবর্তী মেইন সিগন্যাল পর্যন্তই পরিষ্কার ও বাধা মুক্ত থাকবে না বরং ইহার বাহিরে পর্যাপ্ত দূরত্বের জন্যও "পরিষ্কার ও বাধামুক্ত" থাকবে, যখন পরবর্তী মেইন সিগন্যাল "কশন" সংকেত এ থাকবে।

(৫) একটি স্বয়ংক্রীয় সিগনাল "পরিষ্কার ও বাধা মুক্ত" বৈশিষ্ট্য প্রদর্শন করবে না, যতক্ষন না পরবর্তী দূর নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশন এ যে লাইনে ইহাকে গ্রহন করার জন্য ইচ্ছুক থাকে সেখানকার শুধুমাত্র হোম সিগনাল পর্যন্তই পরিষ্কার ও বাধা মুক্ত থাকে না উপরন্ত ইহার বাহিরেও প্রয়োজনীয় পর্যাপ্ত

দূরত্ব পর্যন্ত পরিষ্কার ও বাধা মুক্ত থাকবে।

(৬) যদি কোন অনুমোদিত নির্দেশনা না থাকে উপরোক্ত পর্যন্ত দূরত্ব ২০০ গজের কম হবে না ।

২৭৯) **যে শর্তাদির অধীনে লোকাল অপারেশন চালু করা যেতে পারে:** সিটিসি কাজ স্থগিত হতে পারে এবং সিটিসি সেকশানের এক বা একাধিক অধিক অংশে নিম্নোক্ত অবস্থার প্রেক্ষিতে লোকাল অপারেশন চালু করা পারে:-

(১) যখন একটি দূরবর্তী নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশনে একটি ট্রেন এক বা একাধিক চলমান লাইন এর উপর সান্টিং করার প্রয়োজন হয়, বা

(২) যখন 'এ্যাপ্রোচিং' এবং 'ডিপার্টিং" সিগনাল ত্রুটিপূর্ণ হয় এবং যথাযথভাবে কাজ না করে, বা

(৩) যখন সিটিসি অপারেটর দূরবর্তী নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশনে পয়েন্ট পরিচালনা করতে না পারেন।

২৮০-ক **পয়েন্টের স্থানীয় বা লোকাল অপারেশন:**

(১) যখন কেন্দ্রীয়ভাবে নিয়ন্ত্রিত পয়েন্টকে স্থানীয়ভাবে পরিচালনার প্রয়োজন হয়, তখন সিটিসি অপারেটর এর অনুমতি অবশ্যই গ্রহন করতে হবে। তখন পয়েন্টগুলোকে স্থানীয় কন্ট্রোল প্যানেলে প্রদত্ত টার্ন সুইচ এর সাহায্যে অপারেট করা যেতে পারে।

(২) কেবল মাত্র মেকানিক্যালি পরিচালনা করা যায় এমন পয়েন্টগুলো সাধারণ অবস্থানে কে'-কী দ্বারা লক করা হয় যা সাধারনত পয়েন্টগুলোতে প্রদত্ত একটি চৌম্বক লকে থাকে। যখন উক্ত পয়েন্টগুলো পরিচালনার প্রয়োজন হবে, তখন ষ্টেশন মাষ্টার সিটিসি অপারেটর হতে অনুমতি গ্রহন করবে এবং পরে একজন পয়েন্টসম্যান বা সান্টিং জমাদার প্রয়োজনীয় নির্দেশসহ নিয়োগ করবেন পয়েন্টে যাওয়ার জন্য, যেখানে চৌম্বক লক থাকে। প্যানেল কী এম.এল ষ্টেশন মাষ্টার কর্তৃক পরিচালিত হবে অবস্থান 'মুক্ত' করার জন্য। পয়েন্ট চৌম্বক লক হতে 'কী'-কে মুক্ত করার জন্য তখন উক্ত 'কী' কে ঘোরান করা হবে এবং সংশ্লিষ্ট পয়েন্টগুলো স্থাপনের জন্য ব্যবহার করা হবে। প্রয়োজনীয় অপারেশন শেষ হওয়ার পর পয়েন্টসম্যান/সান্টিং জমাদার চৌম্বক

লকে 'কী' কে ইনসার্ট ও টার্ন করাবেন এবং ষ্টেশন মাষ্টার তখন প্যানেল কী এম.এল কে 'লককৃত' অবস্থানে পুনর্বহাল করবেন। যতক্ষণ না উক্ত কী বাহিরে থাকে এবং ইহা চৌম্বক লকে ফিরে না আসে, তখন ট্রেন চলাচল স্বয়ক্রিয়ভাবে সংরক্ষিত হবে সংশ্লিষ্ট সিগনাল কে 'বিপজ্জনক' রেখে।

ঘ) **হ্যান্ড ক্র্যাংক দ্বারা পয়েন্ট পরিচালনা:** যখন কোন একটি বা অন্য কোন কারণে সিটিসি অপারেটর কর্তৃক বা লোকাল কন্ট্রোল প্যানেল কর্তৃক পয়েন্টগুলো পরিচালনা করা যায় না, হ্যান্ড ক্রেংক যা ষ্টেশন মাষ্টারের কাছে একটি সিলকৃত এবং তালাবদ্ধ বাক্সে রাখা হয় তা প্রতিটি দূরবর্তী নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশনে বাক্স থেকে সরিয়ে ফেলা যেতে পারে এবং পয়েন্ট মেসিনে প্রদত্ত ছিদ্রে প্রবেশ করানো যেতে পারে এবং তা ঘুরানো যেতে পারে যতক্ষন না একটি ক্লিক শব্দ শুনা না হয়, যা দ্বারা বুঝাবে যে, পয়েন্টগুলো সঠিকভাবে স্থাপিত হয়েছে এবং প্রয়োজন অনুযায়ী লক করা হয়েছে। ইহা আরো নিশ্চিত হতে হবে যে, পয়েন্টগুলো প্রয়োজনীয় পরিচালিত অবস্থানে সঠিকভাবে স্থাপন করা হয়েছে। যখন পয়েন্ট পরিচালনার জন্য হ্যান্ড ক্র্যাংক এর আর প্রয়োজন হবে না, তখন এগুলোকে এদের বাক্সে রাখতে হবে এবং সহকারী ব্লক পরিদর্শক বা পাওয়ার সিগনালিং কে অনুরোধ করা হবে বাক্সটিকে পুনরায় সিল-আবদ্ধ করার জন্য।

গ) **একটি দূরবর্তী নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশনে সান্টিং:-**

(১) যখন একটি ট্রেন এর দূরবর্তী নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশনে সান্টিং সম্পন্ন করার প্রয়োজন হয়, তখন এটাকে প্রথমে পয়েন্ট ট্র্যাক সার্কিট ইন্ডিকেটরে থামাতে হবে এবং ষ্টেশন মাষ্টার লোকাল কন্ট্রোল প্যানেল হতে ষ্টেশনে কাজ করার জন্য সিটিসি অপারেটর কে অনুমতির জন্য বলবেন। সান্টিং সম্পন্ন হওয়ার পর, ট্র্যাক ক্লিয়ার হওয়ার এবং পয়েন্টগুলো পুনরায় তাদের স্বাভাবিক অবস্থানে ফিরে আসার পর ষ্টেশন মাষ্টার সিটিসি অপারেটর কে অবহিত করবেন সিটিসি'র কাজ পুনর্বহাল করার জন্য।

(২) যতটুকু সম্ভব হয়, রানিং লাইন এর উপর কোন গাড়ি রাখা যাবে না। তবে বিশেষ অবস্থার প্রেক্ষিতে যদি ইহা

করতে হয় তখন তা সিটিসি অপারেটরকে অবশ্যই অবহিত করতে হবে। গাড়ি বা গাড়িগুলোকে ইহাদের ব্রেকসমুহ যথাযথভাবে প্রয়োগ করে

সঠিকভাবে নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে হবে।

ঘ) **পুশিং ট্রেন:** একটি ট্রেন একটি ষ্টেশনে বা একটি ব্লকে থামানোর পর যখন একটি জরুরী অবস্থার সৃষ্টি হয় তখন ইহাকে উল্টা দিকে চলা করাতে হয়, তখন গার্ড বা লাইট ইঞ্জিনের ক্ষেত্রে ড্রাইভার অবশ্যই সিটিসি অপারেটর এর সঙ্গে যোগাযোগ করবেন এবং তার নির্দেশনা অনুযায়ী কাজ করবেন।

২৮১-ক **উল্টোদিকে কাজ:** নিম্নোক্ত অবস্থায় সিটিসি অপারেটর কর্তৃক উল্টোদিকে কাজ করা যেতে পারে:

(১) যখন যে কোন দিকে ট্রাফিক এর জন্য অতিরিক্ত কিছু করতে হবে এবং যখন অন্য ট্র্যাকে অতিরিক্ত সামর্থ্য থাকে, বা

(২) যখন প্রধান ট্র্যাকগুলোর যে কোন একটি সাময়িকভাবে মেরামত বা রক্ষণাবেক্ষণ এর জন্য বা কোন দূর্ঘটনাজনিত কারণে ব্লক থাকে, তখন সকল ট্রেনকে অন্য ট্র্যাক এর উপর উভয় দিক থেকে কাজ করতে হয়।

২৮১-খ **বিপরীতমুখী কাজের জন্য বিশেষ ক্রস-ওভার এবং সিগনাল সমূহ:**

(১) পেছনের পয়েন্টে স্থাপিত সিগনাল এর মাধ্যমে একটি হলুদ ফ্লাশিং লাইট প্রদর্শিত হবে, যেখান হতে একটি ট্রেনকে বাম ট্র্যাক হতে ডান ট্র্যাকে ডাইভার্ট করানো হয় ইহার ভ্রমন অব্যাহত রাখার জন্য ।

(২) **সন্মুখভাগে স্থাপিত একটি পয়েন্ট ইন্ডিকেটর নিম্নোক্ত নির্দেশনাগুলো প্রদর্শন করবে:**

(ক) যদি ট্রেনকে ডান ট্র্যাক হতে বাম ট্র্যাক এ ডাইভার্ট করার জন্য পয়েন্টগুলো স্থাপন করা হয় ----- তখন একটি সাদা তীর;

(খ) যখন সোজাসুজি চলার জন্য পয়েন্টগুলো স্থাপন করা হয় ----- তখন একটি চিহ্নসহ একটি খাড়া আয়তকারক্ষেত্র

(৩) উল্টো কাজের জন্য বিশেষ ক্রস-ওভার প্রদান করা হয়েছে এবং সেখানে গতি-বেগ যা ঘন্টায় ৩০ কিঃমিঃ এর অধিক নয় বা তার কম যা সরকারী পরিদর্শক কর্তৃক নির্দেশিত করা যেতে পারে।

২৮২ **সিটিসি অপারেটর কর্তৃক যে পরীক্ষা পরিচালনা করতে হবে:** কোন ড্রাইভার হতে গৃহিত তথ্য যেমন- তিনি তার ট্রেন থামিয়েছেন সিগনাল '

বিপজ্জনক' থাকার কারণে বা ভুল এসপেক্ট এর জন্য বা কোন সিগনাল না থাকার জন্য, তখন সিটিসি অপারেটর তাৎক্ষনিকভাবে উক্ত ত্রুটি খুঁজে বের করবেন এবং নিম্নোক্তভাবে পরবর্তী ব্যবস্থা গ্রহন করবেন:

(ক) যখন কোন সিগনাল 'এ্যাপ্রোচিং' বা 'ডিপার্টিং'অবস্থায় থাকবে, তখন তাকে যা করতে হবে-

(১) ইন্ডিকেটর প্যানেল চেক করবেন যাতে তিনি বুঝতে পারেন, যে অপারেশন পরিচালিত হয়েছে তা সঠিক এবং যথাযথভাবে প্রমানিত হয়েছে; এবং

(২) নিশ্চিত হবেন যে, ট্র্যাক এর উপর আর কোন গাড়ি আছে কি না বা ট্র্যাকটি কি অন্য কোন মেটেরিয়েল লরি দ্বারা ইঞ্জিনিয়ারিং উদ্দেশ্যে ব্লক করে রাখা হয়েছে কি না।

এছাড়া, সিটিসি অপারেটরকে অবশ্যই খুঁজে বের করতে হবে যে, পয়েন্টগুলো সঠিক অবস্থানে আছে, বা কোন ত্রুটিপূর্ণ সিগনাল উক্ত 'বিপজ্জনক' নির্দেশনা প্রদান করছে কি না বা সেখানে কোন যান্ত্রিক ত্রুটি আছে কি না।

(খ) যখন উক্ত সিগনাল একটি ব্লক সিগনাল হবে, তখন সিটিসি অপারেটরকে নিম্নোক্ত কাজ করতে হবে:

(১) পরীক্ষা করে দেখুন যে, বিপরীত দিকের ব্লক সিগনাল 'বিপজ্জনক' সংকেত দেখাচ্ছে কি না।

(২) উক্ত সিগনাল এর প্রেক্ষিতে সম্পাদিত অপারেশন পরীক্ষা করন যাতে নিশ্চিত হওয়া যায় যে, সেগুলো সঠিক এবং যথাযথভাবে কাজ করছে।

(৩) নিশ্চিত হবেন যে ব্লক সেকশান একটি ট্রেন, গাড়ি বা মেটিরিয়েল লরি দ্বারা দখল হয়েছে কি না বা ইঞ্জিনিয়ারিং কাজের ত্রুটি আছে কি না।

২৮৩-ক **ট্রাফিক বা গাড়ি চলাচলের জন্য ট্র্যাক নিরাপদ নয়:**

(১) যদি রেল কর্মচারীগন রেল পথে কোন ভাঙ্গা রেল, ট্রেক এর উপর কোন বাধা, বা অন্য কোন অবস্থা যা ট্রেনের নিরাপদ চলাচলের জন্য

বিপজ্জনক দেখতে পান, তখন যদি তাকে শর্ট সার্কিটিং ডিভাইস এবং ডেটোনেটর প্রদান করা হয়, তাৎক্ষনিকভাবে-

(ক) উক্ত ট্রাক কে শর্ট সার্কিট করবেন

(খ) ক্ষতিগ্রস্থ ট্র্যাক এ ডেটোনেটিং সিগন্যাল স্থাপন করবেন, যে ভাবে জি.আর. ৭২ তে নির্দেশিত আছে।

(গ) সম্মুখে অগ্রসরমান ট্রেনকে হ্যান্ড সিগন্যাল প্রদর্শন করে থাকবেন।

(ঘ) যত শীঘ্র সম্ভব বিষয়টি নিকটবর্তী ষ্টেশন মাষ্টার বা সিটিসি অপারেটর কে অবহিত করবেন।

(২) যদি রেল কর্মচারীদের কোন ডিভাইস বা যন্ত্রপাতি না থাকে যা দ্বারা ট্র্যাক কে শর্ট সার্কিট করা হয়, তখন তার নিকট থাকা সকল উপায় ব্যবহার করবেন আগমনকারী ট্রেন কে থামানোর জন্য। তারপর বিষয়টি সিটিসি অপারেটর বা নিকটবর্তী ষ্টেশন মাষ্টার কে অবহিত করবেন।

২৮৩-খ **স্পীড রেসট্রিকশন আরোপ:** যখন একজন পারমানেন্ট ওয়ে ইন্সপেক্টর বা অন্য কোন কর্মকর্তা কোন লাইন মেরামত, গতি হ্রাস ইত্যাদি সম্পর্কে কোন নোটিশ ইস্যু করবেন তখন তিনি অবশ্যই সিটিসি অপারেটর এবং সংশ্লিষ্ট সকলকে এ ব্যাপারে এ্যাডভাইস করবেন যে ভাবে এস.আর-৮৯/৪ এ উল্লেখ করা আছে।

২৮৪) **ইঞ্জিনিয়ারিং ব্লক:** (ক) কোন কাজ শুরু করার পূর্বে যার প্রেক্ষিতে ইঞ্জিনিয়ারিং ব্লক আরোপ করার প্রয়োজন হবে, তখন সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগন ষ্টেশন মাষ্টার এর মাধ্যমে সিটিসি অপারেটর এর নিকট হতে অনুমতি গ্রহন করবেন যেখানে উল্লেখ থাকবে-

(১) তার নাম ও পদবী-

(২) কর্মস্থলের যে কোন পাশের নিকটবর্তী সিগনাল এর নাম্বার

(৩) কত সময় ধরে উক্ত লাইন ব্লক থাকবে, এবং

কোন ট্র্যাক এর উপর উক্ত ব্লক আরোপিত হবে।

(খ) সিটিসি অপারেটর উক্ত লাইন ব্লক করার অনুমতি দেবেন, যদি অবস্থা বেশী জরুরী হয়, তখন প্রাইভেট নাম্বার নির্দেশ করে এবং উক্ত ব্লক এর প্রবেশ

পথে সিগনাল বা সিগনালসমূহ বিপজ্জনক অবস্থায় স্থাপন করবেন, এ প্রেক্ষিতে ইঞ্জিনিয়ারিং কর্মকর্তাদের এডভাইজ করতে হবে।

(গ) ষ্টেশন মাষ্টার এর মাধ্যমে সিটিসি অপারেটর এডভাইজ প্রাপ্ত হয়ে সংশ্লিষ্ট সিগনালসমূহ 'বিপজ্জনক' অবস্থায়

স্থাপন করে ইঞ্জিনিয়ারিং কর্মকর্তাগন কর্তৃক কর্মস্থলের উভয় পাশে নিম্নোক্ত ব্যবস্থাদি গ্রহন করবেন-

(১) শর্ট সার্কিট ডিভাইস দ্বারা উক্ত ট্র্যাক'কে শর্ট সার্কিট করতে হবে;

(২) উক্ত ব্লক অবস্থান হতে কমপক্ষে ৬০০ ফুট এবং অর্ধেক মাইল দূরত্বে ব্যানার ফ্ল্যাগ প্রদর্শন করতে হবে;

(৩) জি.আর ৭১-৭৩ এর নির্দেশনা অনুযায়ী ডেটোনেটর দ্বারা ব্যানার ফ্ল্যাগের ঘাটতি পুরণ করতে হলে।

(ঘ) নির্ধারিত সময়ের মধ্যে উক্ত কাজ অবশ্যই সম্পন্ন করতে হবে এবং যদি অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয়, তখন

সিটিসি অপারেটরের প্রাইভেট নাম্বারসহ সিটিসি অপারেটর হতে পূর্ব নির্ধারিত সময় সীমা শেষ হওয়ার পূর্বে

প্রয়োজনীয় অনুমতি গ্রহন করবেন।

(ঙ) কাজ সম্পন্ন হওয়ার পর ইঞ্জিনিয়ারিং কর্মকর্তাগন নিম্নোক্ত ব্যবস্থাদি গ্রহন করবেন-

(১) ডেটোনেটিং সিগনাল এবং ব্যানার ফ্ল্যাগ অপসারণ করবেন

(২) শর্ট সার্কিট ডিভাইস এর সংযোগ বিচ্ছিন্ন করবেন, এবং

(৩) সিটিসি অপারেটরকে অবহিত করবেন এবং তার প্রাইভেট নাম্বার সংগ্রহ করবেন।

২৮৫) **সিটিসি সেকশান এ মেটেরিয়েল লরীর কাজ:** যখন কোন মেটেরিয়েল লরী ভর্তি বা খালি অবস্থায় লাইন এর উপর রাখার প্রস্তাব করা হয়, তখন উক্ত লাইন কে ব্লক করতে হবে ইঞ্জিনিয়ারিং ব্লক (জি.আর. ২৮৪) এর বিধি অনুযায়ী।

২৮৬) ট্রলীর কাজ: হাল্কা ট্রলী এবং মটর ট্রলীর কাজ পরিচালিত হবে অধ্যায় ৭ এর উপ- অধ্যায় 'খ' এর সংশ্লিষ্ট বিধি অনুযায়ী।

২৮৭) সিটিসি'র কাজ স্থগীতকরণ:- (ক) যখন সিটিসি'র কাজ স্থগীত করা হবে, তখন সিটিসি অপারেটর ষ্টেশন মাষ্টার কে বা ষ্টেশন মাষ্টারের সংশ্লিষ্টদের আদেশ করবেন লোকাল কন্ট্রোল প্যানেল এর সাহায্যে লোকাল অপারেশন প্রবর্তন করার জন্য। উক্ত আদেশে গ্রহনযোগ্য ব্লক সিষ্টেমে যে ট্রেনগুলোর উপর কাজ হবে সে সম্পর্কে উল্লেখ থাকবে, অর্থাৎ দূর নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশন মাষ্টার এর সঙ্গে কোনরূপ পূর্ব আলোচনা ব্যতিত স্থানীয় কন্ট্রোল প্যানেল হতে শেষ ষ্টপ সিগনাল 'পরিষ্কার' করে বা অ্যাবসলিউট ব্লক সিষ্টেম এর প্রয়োজনীয় বিষয়সমূহ যা ষ্টেশন ওয়ার্কিং রুলে বর্ণিত আছে, অনুযায়ী কাজ করতে হবে।

(খ) সিটিসি অপারেটর হতে অপারেশনের দায়িত্ব উপরোক্ত ভাবে সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার এর নিকট হস্তান্তর করা হবে। অবিলম্বে হস্তান্তর করতে হবে কন্ট্রোল প্যানেল সংযোগের পূর্বে এবং ষ্টেশন মাষ্টার সিটিসি অপারেটর হতে নিয়ন্ত্রণ গ্রহণের সঙ্গে সঙ্গে তা চেক করার জন্য দায়ী থাকবেন যে, তার ষ্টেশনে 'এ্যাপ্রোচিং' এবং 'ডিপার্টিং' সিগনাল সঠিকভাবে 'বিপজ্জনক' বৈশিষ্ট্য প্রদর্শন করছে।

(গ) যখন ষ্টেশন মাষ্টার এর নিকট অপারেশন নিয়ন্ত্রণ হস্তান্তর করবেন, তখন সিটিসি অপারেটর কোনরূপ ব্যতিক্রম ব্যতীত নিম্নোক্তভাবে ট্রেনগুলোর অবস্থান সম্পর্কে সম্পূর্ণ এবং আপ-টু-ডেট তথ্য প্রদান করবেন:

ট্রেন ---------- এখন ---------- অবস্থানে ট্রেন ---------- এখন ---------- এবং ---------- এর অবস্থানে আছে ট্রেন এর জন্য ---------- হতে ---------- পর্যন্ত কোন বাধা নেই।

(ঘ) উপরোক্ত তথ্যগুলোর সঙ্গে একটি প্রাইভেট নাম্বার থাকবে, একই ভাবে ইহার প্রাপ্তিস্বীকার এর সঙ্গে ষ্টেশন মাষ্টার তার প্রাইভেট নাম্বার প্রদান করবেন।

২৮৮) **সিটিসি'র কাজ পুনঃশুরুকরণ:** সিটিসি অপারেটর সিদ্ধান্ত গ্রহন করবেন যখন তিনি সিটিসি'র কাজ পুনর্বহাল করবেন এবং সংশ্লিষ্ট ষ্টেশন মাষ্টার কে যথাযথভাবে এ ব্যাপারে নোটিশ প্রদান করবেন। সিটিসি বাউন্ডারী ওয়ালের

উভয় পাশের ষ্টেশন এর ষ্টেশন মাষ্টারকেও অবহিত করবেন। সিটিসি অপারেটর এর অপারেশন দায়িত্ব পুনঃহস্তান্তর তখনই কার্যকর হবে যখন সেকশান এবং ষ্টেশন এ ট্রেনগুলোর অবস্থান সতর্কতার সঙ্গে পরীক্ষা করার পর এবং সিটিসি অপারেটর এবং ষ্টেশন মাষ্টার এর মধ্যে প্রাইভেট নাম্বার বিনিময় করার পর।

২৮৯) সিটিসি সেকশান এর কাজ: (ক) যখন লাইন এর কোন অংশে সান্টিং, ইঞ্জিনিয়ারিং রেসট্রিকশন বা অন্য কোন কারণে আবদ্ধ করতে হবে, তখন সিটিসি অপারেটর সংশ্লিষ্ট সেকশানটি ব্লক করবেন এবং তার প্যানেলে 'অবস্ট্রাকশন' মার্ক করবেন। ইহা কোন পরিবর্তন ব্যতীত নিম্নোক্তভাবে প্রযোজ্য হবে:

(১) একটি মেটিরিয়েল লরী বা ইঞ্জিনিয়ারিং কাজের উদ্দেশ্যে কোন লাইন ব্লক করার জন্য অনুমতি প্রদানের পূর্বে;

(২) দূরবর্তী নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশনে এধরণের কোন কাজ করার জন্য যার ফলে ট্রেন চলাচলে বাধার সৃষ্টি হবে বা সৃষ্টি হওয়ার সম্ভাবনা থাকবে, তার অনুমতি প্রদানের পূর্বে;

(৩) যখন সিটিসি অপারেটরকে এই মর্মে নোটিশ প্রদান করা হয়েছে যে, দূরবর্তী নিয়ন্ত্রিত ষ্টেশনে একটি রানিং লাইন গাড়ি চলাচলের জন্য উপযুক্ত নয়;

(৪) যখন কোন একটি 'ব্লকে' কোন বিকল ট্রেন কে সাহায্য প্রদানের জন্য একটি রিলিফ ইঞ্জিন পাঠানোর প্রয়োজন হবে;

(৫) যখন কোন ব্লকে সান্টিং করার প্রয়োজন হবে;

(৬) যখন পয়েন্ট এবং সিগনালে মেরামতের কাজ চলতে থাকবে।

(খ) প্যানেল এর ক্ষতিগ্রস্থ সেকশান এ অবস্ট্রাকশন মার্ক করে উপরোক্ত অবস্থার প্রেক্ষিতে ব্লক অব্যাহত

থাকবে, যতক্ষণ পর্যন্ত সিটিসি অপারেটর একটি রিপোর্ট প্রাপ্ত না হন যে, প্রয়োজনীয় কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং তিনি সন্তুষ্ট হবেন যে, উক্ত সেকশানটি ক্লিয়ার হয়েছে এবং ট্রেন চলাচলের জন্য উপযুক্ত হয়েছে।